

## Rechtseconomische theorie van verkeersaansprakelijkheid en regulering

*Liesbet Deben, Lode Vereeck*

PROMOTOR ► Prof. dr. L. Vereeck  
ONDERZOEKSLIJN ► HANDHAVING EN BELEID  
ONDERZOEKSGROEP ► LUC BMA, LUC DAM, PHL, VITO, VUB  
RAPPORTNUMMER ► RA-2004-23

**UNIVERSITAIRE CAMPUS  
GEBOUW D  
B 3590 DIEPENBEEK**

T ► 011 26 81 90  
F ► 011 26 87 11  
E ► [info@steunpuntverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntverkeersveiligheid.be)  
I ► [www.steunpuntverkeersveiligheid.be](http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be)



## Rechtseconomische theorie van verkeersaansprakelijkheid en regulering

RA-2004-23

*Liesbet Deben, Lode Vereeck*

Onderzoekslijn handhaving en beleid



DIEPENBEEK, 2004.  
STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: RA-2004-23  
Titel: Rechtseconomische theorie van verkeersaansprakelijkheid en regulering  
Auteur(s): Liesbet Deben, Lode Vereeck  
Promotor: Prof. dr. L. Vereeck  
Onderzoekslijn: Handhaving en beleid  
Partner: Limburgs Universitair Centrum BMA  
Aantal pagina's: 126  
Trefwoorden: verkeersaansprakelijkheid, rechtseconomisch, regulering

Projectnummer Steunpunt: 5.2  
Projectinhoud: Handhaving Theoretisch kader

Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid, april 2003.

Steunpunt Verkeersveiligheid  
Universitaire Campus  
Gebouw D  
B 3590 Diepenbeek

T 011 26 81 90  
F 011 26 87 11  
E [info@steunpuntverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntverkeersveiligheid.be)  
I [www.steunpuntverkeersveiligheid.be](http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be)

## SUMMARY

---

Due to the high number of traffic deaths on Belgian roads, an investigation is carried out concerning the organisation of liability rules in order to reduce the number of casualties. Whereas the emphasis of the measures taken by government lies at the protection of the weak traffic participants, the starting point of the exploration is the contribution of economic efficient liability rules towards the ultimate aim of the government, namely a reduction of 50 percent of traffic deaths by the year 2010. The main question the analysis seeks to answer is whether the liability rules in their current lay out are indeed efficient. Herefore both a juridical and economic analysis is performed. After the analysis of the liability legislation in criminal and civil law, for both systems an economic analysis is executed in order to allow a conclusion concerning the efficiency of the applied rules.

The results of the investigation point out that not every enacted liability rule is efficient. In particular article 29bis WAM, that makes use of a strict liability rule, qualifies for an adaptation from an economic point of view. The issue of the presence of other relevant factors a government has to deal with is not taken into consideration because this was not the aim of the investigation. Subsequently, the work provides for a number of recommendations to improve the economic efficiency of the legislation. Government can take these suggestions in their overall assessment as to improve the current traffic situation.

## SAMENVATTING

---

Dit rapport behandelt de efficiëntie van de Belgische aansprakelijkheidswetgeving, zowel op strafrechtelijk als civielrechtelijk gebied. Dit rapport werd deels uitbesteed aan IRIS consulting. Het basisrapport dat door IRIS werd opgemaakt, werd in dit vervolgrapport verder uitgewerkt door de onderzoeker verbonden aan het Steunpunt zelf. Door het uitbreiden van het onderzoeksonderwerp wordt zowel op civielrechtelijk als op strafrechtelijk gebied een rechtseconomisch omvattend beeld van de aansprakelijkheidswetgeving gecreëerd.

In deze legislatuur heeft de Vlaamse regering zichzelf tot doel gesteld om de nodige maatregelen te nemen om het onveilige rijgedrag tegen te gaan. Hij wil het aantal verkeersslachtoffers dat jaarlijks op de Vlaamse wegen valt reduceren met 50% tegen het jaar 2010<sup>1</sup>. Hierbij wordt vooral gestreefd naar het bevorderen van de bescherming van de zwakke niet gemotoriseerde weggebruiker. Hetzelfde doel heeft de federale regering zich voor ogen gesteld<sup>2</sup>. Binnen deze optiek heeft deze laatste onder andere in 2001 art 29 bis WAM aangaande de aansprakelijkheid van de gemotoriseerde weggebruiker aangepast.

De nu volgende analyse van de wetsbepalingen betreffende de aansprakelijkheid inzake de verkeersveiligheid is gebaseerd op het model van het ongevalrecht en focust op de invloed van de verkeersveiligheidwetgeving op het gedrag van de betrokken partijen bij een verkeersongeval. De bedoeling is een omvattend beeld te vormen over de bijdrage van de wetgeving tot het reduceren van het aantal verkeersongevallen, waarbij niet enkel de focus ligt op het civiele recht, maar waarbij tevens de bijdrage van het strafrecht op het gedrag mee in de beschouwingen wordt opgenomen.

Centraal in dit onderzoek staat de vraag of de aansprakelijkheidswetgeving in België efficiënt is vanuit economisch standpunt. Hiervoor worden de gehanteerde methodes binnen het burgerrechtelijke en strafrechtelijke luik op hun efficiëntie onderzocht.

Verder wordt de burgerrechtelijke regeling van de aansprakelijkheid kort afgezet tegen de strafrechtelijke regulering om een duidelijk beeld te krijgen van de onderscheiden strafrechtelijke en burgerrechtelijke uitgangspunten en hun bijdrage tot de verandering van het gedrag van de verkeersdeelnemers.

Om tot een conclusie te komen wordt eerst het theoretische kader van de analyse uitgewerkt. In het tweede deel volgt de juridische analyse van de relevante wetsbepalingen in het strafrecht en het civiele recht. Deze worden onderzocht op hun efficiëntie vanuit een rechtseconomisch perspectief, van waaruit het resultaat van de studie over het al dan niet efficiënt zijn van de Belgische wetgeving in een stelling geponeerd wordt. Vanuit deze gevolgtrekking worden een aantal aanbevelingen gedaan ter optimalisatie van de economische efficiëntie. Tot slot worden een aantal aanbevelingen gedaan aangaande de wisselwerking van de verschillende regimes waarbij een indicatie wordt gegeven onder welke omstandigheden de wetgever voor een bepaald regime kan opteren.

---

<sup>1</sup> Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, *mobilitéitsplan Vlaanderen, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*, Brussel, 2001, p 181-182.

<sup>2</sup> Verslag van het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan het bestuurscomité, bijgewerkte versie, 29.01.02, hoofdstuk 2, p 10.

Het theoretische gedeelte in het eerste hoofdstuk van het rapport biedt een overzicht van de belangrijkste noties en uitgangspunten die gebruikt worden in de economische analyse van de verkeersongevalsituatie. Deze theoretische uiteenzetting is geabstraheerd van de concrete applicatie van de aansprakelijkheidsregels en regulatie en dient als verduidelijking van het gehele economische systeem.

Het tweede hoofdstuk bevat een korte analyse van de verkeersveiligheidswetgeving om te achterhalen voor welke soort regulering de wetgever heeft geopteerd. Er wordt een opsomming gegeven van de relevante wetten die betrekking hebben op de regeling van een ongevalsituatie in het verkeer en onder welk wettelijk regime ze vallen. Het eerste punt betreft het strafrechtelijke kader om vervolgens het burgerlijke luik van de verkeerswetgeving te verduidelijken.

Het derde hoofdstuk beschrijft zeer kort de invloed van veiligheidsregulering op het gedrag. Dit heeft zoals gesteld het doel een omvattend overzicht, naast het burgerlijke recht, te verkrijgen van de manier waarop de wetgever de wetgeving hanteert om de vooropgezette reductie van het aantal ongevallen na te streven. Ook hier volgt een economische analyse van de kosten en baten waar individuen mee geconfronteerd worden door het opleggen van verkeerswetgeving. Op basis hiervan wordt de strategie bepaald waarop de overheid zich kan baseren om op een efficiënte manier het gedrag van de verkeersdeelnemers te veranderen door beroep te doen op regelgeving.

Het vierde hoofdstuk verduidelijkt het economische aansprakelijkheidsmodel van het ongevallenrecht, dat het civiele recht beheerst. In de economische analyse worden de kosten en baten van de componenten van de verkeersongevalsituatie met elkaar vergeleken om tot een conclusie te komen betreffende de efficiëntie van de regels die de wetgever hanteert. Vervolgens wordt onderzocht in welke mate de verschillende aansprakelijkheidsregimes bijdragen tot het bereiken van de gewenste situatie. Hiervoor wordt het economische model eerst toegepast op een onrealistisch aansprakelijkheidsmodel dat de lezer toelaat de manier van de analyse te doorgronden. Het vertrekpunt is de beschreven situatie in de theorie van Coase. Van dit uitgangspunt wordt in iedere nieuwe stap in de analyse een nieuw soort transactiekosten geïntegreerd. In verschillende stappen wordt de lezer begeleid naar complexere situaties die uitmonden in de realistische complexe situatie die verkeersongevallen zijn. Het ongenueanceerde uitgangspunt wordt verfijnd door het invoeren van situaties waarbij transactiekosten een rol spelen. Op die manier biedt het onderzoek een gemotiveerd antwoord op de vraag naar de efficiëntie van de huidige burgerrechtelijke aansprakelijkheidswetgeving.

Het laatste deel van het onderzoek zet in het vijfde hoofdstuk de verschillende methoden kort tegen elkaar af om de wederzijdse invloed en wisselwerking tussen de systemen te verduidelijken. Er volgt een afweging van het gebruik van regulatie en aansprakelijkheid in het licht van de vooropgezette doelen. Verder worden de verschillende aansprakelijkheidsystemen tegen elkaar afgewogen ter bepaling van het beste systeem binnen het algemene kader van regulering en aansprakelijkheid.

Zo wordt in het zesde en laatste hoofdstuk een conclusie getrokken over de efficiëntie van de gehanteerde verkeersveiligheidswetgeving ter reductie van het aantal verkeersongevallen. Het onderzoek leidt tot de stelling dat de huidige Belgische wetgevingsbepalingen vanuit een rechtseconomisch oogpunt niet allemaal optimaal zijn. De sub-optimaliteit geldt meer bepaald voor artikel 29bis Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen. Met betrekking tot de gehanteerde regels in het strafrecht kan wel gesproken worden van een efficiënte regelgeving. Aangezien de onderzoeksvraag in termen van een analyse van de economische efficiëntie is opgesteld, formuleert het besluit een aantal suggesties ter verbetering van de efficiëntie. Het spreekt voor zich dat in de praktijk ook andere uitgangspunten dan economische efficiëntie aan de orde moeten komen bij de inrichting van wetgeving. Echter, omdat deze niet passen in het vooropgezette onderzoekskader wordt er bij de formulering van de conclusie geen acht geslagen op andere beleidsrelevante overwegingen en worden er enkel uitspraken gedaan over de onderzoeksvraag.

## Rechtseconomische theorie van verkeersaansprakelijkheid en regulering

<b>Samenvatting</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Theoretische economische setting</b> .....	<b>12</b>
1.1. Inleiding.....	12
1.2. Efficiëntie criterium binnen de ongevalsituatie.....	12
1.2.1. Doelen van de rechtseconomische analyse.....	12
1.2.2. Het Coase theorema.....	14
1.2.3. Calabresi.....	16
1.3. Strategiebepaling van de verkeersdeelnemers met behulp van de speltheorie....	19
1.4 Conclusie.....	21
<b>2. Juridische analyse van de verkeerswetgeving bij verkeersongevallen</b> .....	<b>22</b>
2.1. Inleiding.....	22
2.2. Strafrechtelijke regulering.....	23
2.2.1. Inleiding .....	23
2.2.2. De misdrijven en straffen uit de wegverkeerswet.....	23
2.2.2.1. Toepassingsbereik.....	23
2.2.2.2. Voorwaarden.....	25
A. Het overtreden van de reglementen uitgevaardigd op grond van de Wegverkeerswet.....	25
B. Schuldvorm.....	26
C. Maatschappelijke positionering.....	26
2.2.3. Strafrechtelijke procedure.....	27
2.2.3.1. Rechter .....	27
2.2.3.2. Voorwaarden .....	27
2.2.4. Conclusie .....	28
2.3. Burgerrechtelijke verkeersaansprakelijkheid .....	28
2.3.1. De civiele aansprakelijkheid tot 1995 .....	29



2.3.1.1. De algemene aansprakelijkheid van artikel 1382 BW .....	30
A. Toepassingsbereik.....	30
B. Voorwaarden.....	30
C. Aansprakelijkheid.....	31
2.3.1.2. De aansprakelijkheid voor zaken van artikel 1384 lid 1 BW .....	32
2.3.2. <i>De nieuwe wetgeving van 1995</i> .....	33
2.3.2.1. Uitgangspunt .....	33
2.3.2.2. Toepassingsgebied .....	34
2.3.2.3. Aansprakelijkheidsysteem.....	35
2.3.2.4. De rol van de verzekeringsmaatschappij .....	37
2.3.2.5. Conclusie aangaande de WAM-wet van 1995 .....	37
2.3.3. <i>Wetgeving van 2001</i> .....	38
2.3.3.1. Verandering van het compensatiemechanisme.....	38
2.3.3.2. Aansprakelijkheidsysteem.....	39
2.3.3.3. Conclusie aangaande de WAM-wet van 2001 .....	40
2.4. Conclusie.....	41
<b>3. Economische analyse van regulatie van verkeersregels.....</b>	<b>42</b>
3.1. Inleiding.....	42
3.2. De definitie van veiligheidsregulering.....	43
3.3. Economisch model van regulatie van het ongevallenrecht.....	43
3.3.1. <i>De beschrijving van de afweging van het individu om al dan niet aan het verkeer deel te nemen</i> .....	44
3.3.2. <i>Het probleem bij de individuele afweging</i> .....	46
3.3.3. <i>Het probleem van de externaliteiten voor de samenleving.</i> .....	46
3.3.4. <i>De nagestreefde oplossing is internalisering van de externe effecten.</i> .....	48
3.3.5. <i>De rol van regulering in het beteugelen van de externe effecten</i> ....	49
3.3.5.1. Het optimale niveau van handhaving ter voorkoming van verkeers- overtredingen.....	50
3.3.5.2. Problemen bij de vaststelling van de hoeveelheid handhaving .....	52

3.4. Conclusie.....	53
<b>4. Het economische aansprakelijkheidsmodel van het verkeersongevallenrecht.....</b>	<b>54</b>
4.1. Inleiding.....	54
4.2. Economische theorie van het ongevallenrecht .....	55
4.2.1. <i>Veronderstellingen bij de analyse van het ongevallenrecht</i> .....	55
4.2.2. <i>Model</i> .....	56
4.2.2.1. Unilaterale ongevalsituatie .....	56
4.2.2.2. Bilaterale ongevalsituatie.....	57
4.2.3. <i>Het optimale zorgniveau</i> .....	59
4.2.4. <i>Het optimale activiteitsniveau</i> .....	62
4.2.5. <i>Conclusie</i> .....	66
4.3. De economische analyse van het aansprakelijkheidsrecht .....	66
4.3.1. <i>Soorten aansprakelijkheid</i> .....	67
4.3.2. <i>Soorten aansprakelijkheid in de Belgische wetgeving</i> .....	68
4.3.2.1. Foutaansprakelijkheid .....	68
4.3.2.2. Strikte aansprakelijkheid met absoluut eigen schuldverweer .....	68
4.3.2.3. Strikte aansprakelijkheid .....	69
4.3.2.4. Kort overzicht van de gehanteerde aansprakelijkheidswetgeving .....	70
4.3.3. <i>De preventieve werking van het aansprakelijkheidsstelsel</i> .....	70
4.3.4. <i>Assumpties bij de analyse van de aansprakelijkheidsregimes</i> .....	73
4.3.5. <i>Analyse van de aansprakelijkheidsregimes</i> .....	73
4.3.5.1. Unilaterale ongevallen met het niveau van zorg als enige determinant van gevaarzetten gedrag.....	73
A. Geen aansprakelijkheid .....	74
B. Strikte aansprakelijkheid.....	74
C. Schuldaansprakelijkheid.....	74

4.3.5.2. Unilaterale ongevallen met zorg en activiteiten niveau als determinanten van gevaarzettend gedrag .....	81
A. Geen aansprakelijkheid .....	81
B. Strikte aansprakelijkheid.....	82
C. Schuldaansprakelijkheid.....	82
4.3.5.3. Bilaterale ongevallen met zorg als enig determinant van gedrag.....	83
A. Geen aansprakelijkheidsysteem .....	84
B. Strikte aansprakelijkheid.....	86
C. Strikte aansprakelijkheid met een absoluut eigen schuldverweer.....	87
D. Schuldaansprakelijkheid .....	88
E. Comparatieve aansprakelijkheid .....	90
4.3.5.4. Bilaterale ongevallen met zorg en activiteitsniveau als determinanten van gevaarzettend gedrag .....	90
A. Strikte aansprakelijkheid.....	91
B. Strikte aansprakelijkheid me absoluut eigen schulverweer .....	92
C. Schuldaansprakelijkheid.....	93
D. Comparatieve aansprakelijkheid.....	93
4.4. Conclusie aansprakelijkheidsystemen naar preventie van verkeersongevallen....	94
<b>5. Vergelijking van de gehanteerde systemen in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersongevallen .....</b>	<b>98</b>
5.1. Vergelijking tussen regulering en aansprakelijkheid .....	98
5.1.1. <i>Het fundamentele uitgangspunt van beide systemen aan de hand van de deterrence benadering van Calabresi.....</i>	<i>99</i>
5.1.2. <i>De bespreking van de determinanten bij de keuze voor een bepaald regime</i>	<i>101</i>
5.1.2.1. De beschikbare informatie .....	102
5.1.2.2. Insolventie van de dader .....	103
5.1.2.3. De kans dat de dader ontsnapt aan de gevolgen van zijn daden .....	104
5.1.2.4. Omvang van de administratieve kosten .....	105
5.1.3. <i>Conclusie over de voorkeur voor een bepaald regime binnen de verkeersveiligheidswetgeving.....</i>	<i>106</i>

5.2. Vergelijking van de verschillende aansprakelijkheidsystemen .....	108
5.2.1. <i>De determinanten</i> .....	108
5.2.1.1. De behoefte aan aansprakelijkheid zonder schuld .....	108
5.2.1.2. De gevaarstelling van de gedraging .....	109
5.2.1.3. De wederkerigheid van de handeling .....	111
5.2.1.4. De bescherming van een bepaalde actor voor de uitvoering van een routinematige handeling.....	111
5.2.1.5. Praktische voordelen.....	112
5.2.2. <i>Conclusie over de wenselijkheid van een bepaald aansprakelijkheidsysteem in de Belgische wetgeving</i> .....	113
5.3. Gevolgtrekking uit de vergelijkingen .....	114
<b>6. Conclusie en beleidsaanbevelingen .....</b>	<b>116</b>
<b>7. Literatuurlijst.....</b>	<b>120</b>

# 1. THEORETISCHE ECONOMISCHE SETTING

---

## 1.1. Inleiding

In dit deel staat de economische concepten van het verkeersongevallenrecht centraal. Aan de hand van de hier uitgewerkte economische uitgangspunten worden in verdere hoofdstukken de juridische instrumenten aansprakelijkheid en veiligheidsregulering onderzocht op hun bijdrage aan de preventie van verkeersongevallen. Dit theoretische gedeelte levert de bouwstenen voor de opstelling van een economisch model waarmee in een volgend hoofdstuk de efficiëntie van de wetgeving kan worden nagegaan. Met behulp van de in dit hoofdstuk uitgelegde methode anticiperen de verkeersdeelnemers op het gedrag van hun medeweggebruikers en regelen desgevallend hun eigen gedrag naargelang hun verwachtingen.

Een eerste paragraaf geeft de algemene doelstelling van de rechtseconomie weer om hierna de specifieke doelstelling met betrekking tot de verkeerssetting te verklaren. Dan volgt in een tweede en derde punt van de eerste paragraaf een uiteenzetting van de denkwijze en de methode voor de opstelling van de economische modellen. Een tweede paragraaf geeft de theoretische strategiebepaling van de actoren weer.

## 1.2. Efficiëntie criterium binnen de ongevalsituatie

### 1.2.1. Doelen van de rechtseconomische analyse

De rechtseconomie is een vakgebied waarin getracht wordt met behulp van economische begrippen het recht te analyseren. Binnen dit concept worden de economie en het recht naast elkaar geplaatst, waarbij beiden elkaar aanvullen. De positieve economische analyse houdt zich bezig met de verklaring van het recht zoals het is. Met begrippen van welvaarts- of nutsmaximalisatie wordt onderzocht in hoeverre bestaande rechtsregels economisch efficiënt genoemd kunnen worden. Deze positieve economische analyse kan leiden tot een normatieve analyse wanneer naar aanleiding van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de regels inefficiënt zijn. In een normatieve economische analyse wordt aan de hand van het efficiëntie criterium de wenselijkheid van bepaalde rechtsregels beoordeeld<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 140-141; Cooter R., Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 3.

Bij de invulling van het efficiëntiecriteria worden elementen gebruikt uit de welvaartstheorie, de klassieke theorie met betrekking tot overheidsregulering. Binnen deze theorie wordt onderzocht op welke wijze de gezamenlijke welvaart van een groep individuen kan worden verhoogd<sup>4</sup>. Immers, de rechtseconomie is dus niet enkel geïnteresseerd in de maximalisatie van het nut van het individu, maar streeft ernaar de welvaart van de mensen in algemeen, de maatschappij te maximaliseren<sup>5</sup>. Welvaart is het welzijn van een individu voor zover dit naar economische termen kan worden vertaald. De rechtseconomie als gedragswetenschap hanteert als uitgangspunt de veronderstelling dat individuen streven naar de maximalisering van hun nut of individuele welvaart. Er zijn drie voorwaarden waaraan de individuen moeten voldoen om de juiste beslissing te kunnen nemen met betrekking tot zijn persoonlijke welvaart. De persoon moet in staat zijn eigen preferenties op een consistente manier te ordenen. Hij moet zich bewust zijn van de beperkingen van zijn keuzes en hij moet in staat zijn het voor hem voordeligste alternatief te kiezen. Dus mensen calculeren, ze gehoorzamen de wet zo lang dit hen een hoger nut oplevert dan het breken ervan. Voor het bereiken van het persoonlijke nut weten individuen dat ze afhankelijk zijn van samenwerking met andere individuen. Bij een voordelige wederzijdse ruil bereiken beide individuen een hoger welvaartsniveau en wordt bijgevolg de gezamenlijke welvaart verhoogd.

Economische modellen streven er dus niet naar om het eigenlijke gedrag van ieder individu te onderzoeken, maar zoeken een verklaring voor de bepaling van het optimale niveau van gedrag, gegeven een bepaalde regel onder bepaalde omstandigheden. Aan de hand van het efficiëntiecriteria wordt onderzocht in hoeverre rechtsregels kunnen bijdragen aan de verhoging van deze maatschappelijke welvaart. Binnen het ongevallenrecht wordt in dit kader van efficiëntie verwezen naar het zo laag mogelijk houden van de totale maatschappelijke kosten van ongevallen<sup>6</sup>. De analyse vertrekt van een begrijpelijke, eenvoudige situatie om door het inbrengen van complicaties het begrip minimalisering van de kosten te transponeren naar de realiteit.

---

<sup>4</sup> Van Den Doel J., Van Velthoven B.C.J., *Democratie en welvaartstheorie*, Samson H.D. Tjeenk Willink, Alphen aan den Rijn, 1998, p 18-19; Holzhauser R.W., Teijl R., *Inleiding rechtseconomie*, Gouda Quint, Arnhem, 1995, p 6-7.

<sup>5</sup> Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 11.

<sup>6</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 144-145; Calabresi G., *Costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 24-31; Calabresi G., *Optimal deterrence and accidents*, Yale Law Journal, 1975, p 656.

De economische modellen leiden derhalve tot een weergave van het efficiëntiepunt van de maatschappelijke kosten. Bijna iedere economische analyse begint met de inzichten van Coase<sup>7</sup>.

### 1.2.2. Het Coase theorema

In het Coase theorema is het centrale probleem dit van de transactiekosten. Transactiekosten zijn de kosten van de uitwisseling tussen partners. Ze bestaan uit de kosten van het zoeken naar een onderhandelingspartner, de onderhandelingskosten en de kosten voor afdwinging van het contract<sup>8</sup>. Het Coase theorema stelt dat in een situatie zonder transactiekosten de efficiënte oplossing door onderhandeling tussen de partijen bereikt wordt ongeacht onder welke wettelijke regeling ze tot stand komt<sup>9</sup>. Dus met kosteloze markttransacties zijn de beslissingen van de rechtbanken aangaande aansprakelijkheid voor schade van geen betekenis voor de allocatie van de goederen. Het Coase theorema toont aan dat in een wereld zonder transactiekosten, de partijen de goederen zelf verdelen om een maximalisatie van de welvaart te bereiken.

De aanname van een wereld zonder transactie kosten is een onrealistische aangezien in de meeste omstandigheden twistende partijen tijd en geld moeten besteden om samen te komen om een goede oplossing te bereiken. De werkelijke bijdrage van Coase is de veronderstelling dat onder gegeven omstandigheden van de aanwezigheid van transactiekosten de meest efficiënte oplossing niet tot stand komt zonder regelgeving<sup>10</sup>. Niet iedere regel betreffende de allocatie van de kosten die door de wetgever is opgelegd, is efficiënt. De meest geprefereerde oplossing is de regel die de kosten minimaliseert. De regels kunnen door de overheid worden opgelegd of door de markt zelf worden gegenereerd. Waar hoge transactiekosten aanwezig zijn, zijn de gevolgen van regelgeving gecompliceerder. Coase zelf argumenteert dat er geen significant onderscheid is tussen marktoplossingen en oplossingen voortgebracht door overheidsingrijpen.

---

<sup>7</sup> Coase R.H., *The problem of social cost*, Journal of Law and Economics III, 1960, p 1-44; Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 30; Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 91-99.

<sup>8</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 87-88.

<sup>9</sup> Coase R.H., *The problem of social cost*, Journal of Law and Economics III, 1960, p 4, 6; Demsetz H., *Towards a theory of property rights*, American Economic Review, 57, 2, p 349, Demsetz H., *When does the rule of liability matter?*, Journal of Legal Studies 1972(I), 13-28, p 19; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Antwerpen, Maklu Uitgevers, 1989, p 65; Van Den Bergh R., *Wat is rechtseconomie?*, in Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., *Rechtseconomie en recht: kennismaking met een vakgebied in opkomst*, W.E.J. tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 19; Holzhauser R.W., Teijl R., *Inleiding rechtseconomie*, Gouda Quint, Arnhem, 1995, p 28-29; Veljanovski C.G., *The economic theory of tort liability – toward a corrective justice approach*, in Burrows P., Veljanovski C.G., *The economic approach to law*, Butterworths, London, 1981, p 129-130.

<sup>10</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 91.

Voor hem hangt iedere marktoplossing af van een bijzondere samenhang van legale regels voortgebracht door wetgeving en rechtbanken.

Het werk van Coase voorziet in een eenvoudige benadering van het verkeersongevallenprobleem om de wetgever toe te laten efficiënte regels te construeren<sup>11</sup>. Het raamwerk veronderstelt onderhandelingen tussen partijen die kunnen leiden tot efficiënte oplossingen. In werkelijkheid zijn de verkeersdeelnemers vreemden voor elkaar. In de situatie van een ongeval waarbij meerdere partijen betrokken zijn, kunnen er geen onderhandelingen plaatsvinden omdat zowel de bestuurder(s) als de andere verkeersdeelnemers niet op voorhand weten met wie ze moeten onderhandelen. De transactiekosten van de onderhandelingen zijn te kostelijk om ex ante onderling contracten af te sluiten over de allocatie van de kosten van de gevolgen van een verkeersongeval<sup>12</sup>. Dit betekent dat bij verkeersongevallen niet meer voldaan wordt aan de voorwaarden van het Coase-theorema, zodat een ingrijpen van het recht nodig zal zijn in de vorm van aansprakelijkheid of overheidsregulering<sup>13</sup>.

Desalniettemin kan de Coase-theorie vanuit theoretisch oogpunt nuttig zijn bij het bepalen van de uitkomst van de onderhandelingen die tot stand zou zijn gekomen indien de partijen zonder kosten voor het ongeval zouden onderhandeld hebben<sup>14</sup>. Dan zouden de partijen overeenkomen deze oplossingen door te voeren die zorgen voor een maximalisatie van hun gemeenschappelijke voordelen minus hun gemeenschappelijke kosten. Het efficiënte aantal ongevallen zal onder deze omstandigheden plaats vinden. Het Coase theorema voorziet om deze reden in een goede uitgangsbasis om te reflecteren over ongevallen omdat het duidt op de oplossingen die tot stand komen onder iedere efficiënte wetgeving. Het laat vervolgens toe de transactiekosten te bepalen. Eens deze transactiekosten zijn gedefinieerd kan duidelijk gesteld worden dat in een situatie met deze bepaalde transactiekosten een regel duidelijk voordeliger is dan een andere.

---

<sup>11</sup> Friedman D.D., *Law's order: what economics has to do with law and why it matters*, Princeton University Press, Princeton, 2001, p 40-46.

<sup>12</sup> Demsetz H., *When does the rule of liability matter?*, Journal of Legal Studies, 1972(I), p 26; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 157.

<sup>13</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 68-69; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 39; Holzhauser R.W., Teijl R., *Inleiding rechtseconomie*, Gouda Quint, Arnhem, 1995, p 119.

<sup>14</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 158.



### 1.2.3. Calabresi

Met behulp van het Coase-theorema wordt een optimum afgeleid in een situatie waar er geen transactiekosten voor handen zijn. In de realiteit echter is er altijd sprake van de aanwezigheid van transactiekosten. De nagestreefde minimalisatie van de kosten vereist de bepaling van de soorten kosten die optreden in een ongevalsetting<sup>15</sup>. Calabresi heeft een kosteninventaris ontwikkeld die een economische analyse van de verkeersongevalkosten mogelijk maakt. Hij onderscheidt de kosten van ongevallen in de volgende categorieën<sup>16</sup>: primaire, secundaire en tertiaire ongevalkosten.

De primaire kosten zijn de kosten gerelateerd aan het verminderen van het aantal en de ernst van de ongevallen. Ze worden gedefinieerd als de opportuniteitskosten van de verkeersdeelnemers. Tot de primaire kosten behoren onder andere de opgelopen materiële en lichamelijke schade als gevolg van een ongeval<sup>17</sup>. Zo omvatten ze onder meer het loonverlies als gevolg van niet gepresteerde arbeid, de hospitalisatiekosten en de materiële schade aan voertuigen. Ook de kosten van de voorzorgsmaatregelen, die door de verkeersdeelnemers worden genomen om de ongevalschaade te beperken, moeten worden meegenomen bij de berekening van de totale ongevalkosten<sup>18</sup>. Manipulatie van deze kosten kan een gedragsverandering van individuen in de hand werken. Immers, door middel van de internalisering van de totale kosten die het individu veroorzaakt, beslist de actor zich veiliger te gedragen in het verkeer om zijn private kosten te verlagen (zie infra). De belangrijkste actor bij deze soort kost is de wetgever die door het opleggen van wetgeving het gedrag van de verkeersdeelnemers beïnvloedt. Er bestaan volgens Calabresi voor de wetgever twee mogelijkheden om de gevaarscheppende activiteit tegen te gaan<sup>19</sup>. Ze kan de gevaarscheppende activiteit verbieden door 'specific deterrence', veiligheidsregulering die het autogebruik op bepaalde plaatsen verbiedt of voorschriften oplegt.

---

<sup>15</sup> Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 107.

<sup>16</sup> Calabresi G., *Costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 27; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 145-148.

<sup>17</sup> Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 8.

<sup>18</sup> Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek* in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 4,30.

<sup>19</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 145-148.

Daarnaast kan worden overgegaan tot de invoering van veiligheidsvoorschriften die bij niet naleving door middel van boetes worden gesanctioneerd<sup>20</sup>. Binnen de 'specific deterrence' benadering worden alle besluiten ten aanzien van de ongevalkosten collectief, binnen een politiek besluitvormingproces, genomen. De tweede optie, 'general deterrence' genoemd, confronteert de automobilisten met de reële kosten van het autorijden. Aansprakelijkheidsregels beantwoorden aan deze omschrijving. Deze manier van kostenallocatie laat door middel van wetgeving het gemotoriseerde verkeer het geheel van de door haar veroorzaakte schade betalen<sup>21</sup>. De dreiging aansprakelijk te worden gesteld zorgt voor een stijging van de prijs van het autogebruik. De verkeersdeelname wordt onaantrekkelijker wat waarschijnlijk leidt tot een lager activiteiten niveau in de richting van het maatschappelijke optimum. Het hangt af van de opportuniteitsoverwegingen van de overheid welk systeem uiteindelijk geïmplementeerd wordt bij het streven naar de minimalisering van de maatschappelijke kosten.

Ongevallen zullen nooit volledig vermeden kunnen worden volgens Calabresi<sup>22</sup>. Om deze reden ontstaan secundaire ongevalkosten. Deze kosten worden namelijk gevormd door de schade die veroorzaakt wordt door economisch onvermijdbare ongevallen<sup>23</sup>. Om deze secundaire kosten tot een minimum te beperken, moeten de schadeposten optimaal verdeeld worden. Door het toekennen van schadevergoeding is het mogelijk de schade beter te spreiden, dit kan op drie manieren gebeuren. De eerste methode, 'risk spreading method' genoemd, tracht het risico op schade te spreiden over een zo groot mogelijk aantal individuen, over een lange periode. De tweede methode, de 'deep pocket rule' kanaliseert de schade naar de best geplaatste persoon om de last te dragen. De derde methode doelt op de plaatsing van de kost bij de schade veroorzakende activiteit. Bij deze groep kosten spelen verzekeringsmaatschappijen een hoofdrol.

Met tertiaire kosten worden de kosten voor de behandeling van de ongevallen bedoeld, de administratieve kosten. Deze kosten zijn het gevolg van de reductie van de primaire en de

---

<sup>20</sup> Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 113-129.

<sup>21</sup> Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek* in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 31; Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 72-74; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 52.

<sup>22</sup> Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 20,21,27,28,39-45; Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek* in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 5.

<sup>23</sup> Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek* in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 5.

secundaire ongevalkosten en ontstaat uit de maatregelen die hiervoor genomen worden<sup>24</sup>. Een beroep op het aansprakelijkheidsrecht veroorzaakt administratieve kosten op het vlak van de handhaving. Hierbij wordt gedacht aan de kosten van de private partijen bij de behandeling van de claims (slachtoffer, dader en verzekeraar). Maar ze bevatten bovendien de kosten van het rechtssysteem dat wordt ingeschakeld voor de behandeling van geschillen. Alternatieve juridische arrangementen ter reductie van de primaire ongevalkosten, zoals veiligheidsregulering, veroorzaken eveneens handhavingkosten. Al deze kosten moet zodanig ingericht zijn dat ze de voordelen of kostenvermindering van de twee andere groepen niet overstijgen. Wil het aansprakelijkheidsrecht efficiënt zijn, dan zullen de gehanteerde methoden ter voorkoming van ongevallen en deze ter spreiding van het toch opgetreden verlies deze administratieve kosten waard moeten zijn. Zo zijn de kosten van het rechtssysteem vanuit economisch oogpunt verantwoord zolang ze lager zijn als de voordelen die voortvloeien uit de reductie van de primaire en de secundaire ongevalkosten.

Het ongevallenrecht is efficiënt wanneer de som van deze drie kostencategorieën wordt geminimaliseerd. De minimalisering van deze maatschappelijke kosten van ongevallen als efficiëntiedoelstelling kan niet absoluut gesteld worden. De efficiënte maatschappij wil niet tegen elke prijs kosten van ongevallen vermijden<sup>25</sup>. Binnen de minimalisering van de ongevalkosten moet gestreefd worden naar een situatie waarbij het aantal verkeersslachtoffers op een maatschappelijk aanvaardbaar niveau wordt gebracht. Volgens Calabresi moeten bovendien de kosten worden toegewezen aan degene die ze het gemakkelijkst kan dragen, m.a.w. degene die ze het goedkoopst kan vermijden, het 'cheapest cost avoider'- principe genoemd<sup>26</sup>. De last van de kost ligt bij de persoon die het ongeval tegen de laagste kost kan vermijden. In een verkeerssituatie is deze persoon vaak de voetganger, omdat deze het best geplaatst is een ongeval te vermijden door het nemen van eenvoudige voorzorgsmaatregelen.

---

<sup>24</sup> Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek* in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 33; Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 24-28; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 51.

<sup>25</sup> Verdere uitleg over de problematiek van hoever een maatschappij gaat om verkeersdoden te vermijden in een efficiënte en effectieve situatie, zie Deben L., *Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen: een rechtseconomische analyse van lessen uit de veiligste landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2003, p 79.

<sup>26</sup> Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 135; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 147.

De inleiding echter vermeldt reeds dat het uitgangspunt van de wetgever het verbeteren van de positie van de niet gemotoriseerde weggebruiker is. De wetgever staat het niet toe de kost bij hem te plaatsen.

De bijdrage van Calabresi is dat zijn kosten classificatie de economist toelaat het efficiëntieniveau te bepalen in een reële situatie met de aanwezigheid van transactiekosten. Voor het bereiken van deze totale efficiëntie is een optimaal niveau van primaire kosten onontbeerlijk. Deze worden beïnvloed door ingrijpen van de wetgever. In dit werk is vooropgezet dat enkel de werking van de aansprakelijkheidsystemen onderzocht wordt. Deze houden verband met de primaire kosten van het model van Calabresi. In werkelijkheid spelen ook dan andere soorten kosten een rol in het gedrag van de verkeersdeelnemers.

Deze studie over de verkeersregulering schenkt enkel aandacht aan het luik van de primaire kosten. Het onderzoekt de nadere bepaling van het soort aansprakelijkheid en regulering die een efficiënt niveau van de preventie van verkeersongevallen met zich meebrengt. De invloed van de andere soorten kosten kunnen onderwerp zijn van andere studies om zo een omvattend beeld te krijgen van de manieren waarop de wetgever invloed kan uitoefenen door een combinatie van maatregelen die allen verband houden met de aansprakelijkheidsregulering. Op die manier wordt een overzichtelijk beeld verkregen van een mogelijk coherent beleid ter bevordering van een optimale verkeersveiligheidsituatie.

### **1.3. Strategiebepaling van de verkeersdeelnemers met behulp van de speltheorie**

Het Coase theorema stelt dat de beste oplossing van een probleem tussen partijen door middel van onderhandelingen wordt bereikt, omdat het in de interessesfeer van alle partijen ligt<sup>27</sup>. Deze theorie houdt stand zo lang de partijen over volledige informatie beschikken over het nut van de tegenpartij in een non-coöperatieve setting. Immers, om de onderhandelingen kans op slagen te geven, moeten beiden voldoende informatie over hun nut kunnen en willen bekendmaken aan de ander gedurende het onderhandelingsproces<sup>28</sup>. De cruciale vraag onder deze omstandigheden met volledige informatietoegang voor de onderhandelaars, is deze of er ruimte bestaat voor onderhandelingen tussen beide partijen die leiden tot een Nash-evenwicht, een evenwicht dat leidt tot een verbetering voor beide partijen<sup>29</sup>. De partijen zoeken op die manier naar

---

<sup>27</sup> Medema S.G., Zerbe R.O., *The Coase Theorem*, Encyclopedia of Law and Economics, 2000, nr. 0730, p 851.

<sup>28</sup> Medema S.G., Zerbe R.O., *The Coase Theorem*, Encyclopedia of Law and Economics, 2000, nr. 0730, p 852.

<sup>29</sup> Een Nash evenwicht is het punt waar beide partijen kiezen voor het voor hen voordeligste alternatief, welke tevens het voordeligste is voor de samenleving.

een oplossing die een nutverhoging voor minstens één partij inhoudt, zonder dat de andere betrokkene hier nadeel van ondervindt<sup>30</sup>. Immers, geen enkele partij zal met een verandering van de verdeling van de middelen instemmen tenzij deze re allocatie een verbetering met zich meebrengt.

In een verkeerssetting echter, bestaat er geen mogelijkheid tot het voeren van onderhandelingen. Het is voor de verkeersdeelnemer onbegonnen werk om met iedere andere weggebruiker in onderhandeling te treden teneinde een optimale allocatie van de kosten te bepalen in geval een ongeval zich tussen hen voordoet. De participanten zijn daarbovenop niet in staat de nutcurve van de andere verkeersdeelnemers te bepalen. Bijgevolg beschikken ze niet over voldoende informatie om te negotiëren, zelfs indien ze de kans hiertoe hebben. Het gebrek aan informatie leidt tot suboptimale oplossingen voor alle partijen, die enkel rekening kunnen houden met hun eigen kosten. Om een efficiënte allocatie van de middelen te bewerkstelligen, dient het gedrag van de verkeersdeelnemers op een andere manier afgeleid te worden.

Vooraleer de sturing van het gedrag mogelijk is, moet eerst een manier bepaald worden waarop de individuen hun houding in het verkeer baseren. De verschillende verkeersdeelnemers maken hiervoor gebruik van de speltheorie. In deze theorie wordt de verkeerssituatie afgebeeld als een spel waarin de verschillende deelnemers een strategie uitwerken<sup>31</sup>. Een strategie is een actieplan dat antwoordt op de acties van anderen. Het meest bekende voorbeeld hiervan is het 'prisoner's dilemma'. Door een bepaalde strategie te volgen bereiken de deelnemers een Nash-evenwicht. In het Nash-evenwicht kan geen deelnemer zijn positie verbeteren door zijn gedrag te veranderen, zolang andere spelers dit niet doen.

Bij het bepalen van het gedrag in het verkeer betekent de speltheorie het volgende. Door de onmogelijkheid tot onderhandelen anticiperen de verkeersparticipanten wat de mogelijkheden zijn van de anderen, en op welke manier zij het best zouden reageren op dit gedrag. Ze maken een inventaris van het mogelijke gedrag van de andere weggebruikers en veronderstellen dat deze de voor hen voordeligste weg volgen (dominante strategie). Op basis van deze anticipatie over de verschillende mogelijkheden van de anderen kiezen de deelnemers voor het meest logische antwoord op het veronderstelde gedrag van de andere weggebruikers. Deze strategie is bijgevolg de dominante strategie die de actor volgt in zijn verkeersdeelname.

---

<sup>30</sup> Medema S.G., Zerbe R.O., *The Coase Theorem*, Encyclopedia of Law and Economics, 2000, nr. 0730, p 852; Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 83.

<sup>31</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 34-35.

Op deze manier is het mogelijk een voorspelling te maken van het gedrag van de verkeersdeelnemers. Door in te grijpen op de strategieën, kan de wetgever het gedrag van de weggebruiker aanpassen.

#### **1.4. Conclusie**

De rechtseconomie houdt zich bezig met de analyse van de wetgeving aan de hand van economische concepten. De centrale vraag is de efficiëntie van de rechtsregel. Bij de invulling van het efficiëntie criterium wordt uitgegaan van het individu waarbij gestreefd wordt naar een maximalisatie van de welvaart van de samenleving in haar geheel door het verbeteren van de positie van haar individuen. In de verkeerssetting betekent de maximalisatie van de welvaart het verkrijgen van zo laag mogelijke maatschappelijke kost voor de deelname aan het verkeer.

Als uitgangspunt voor de economische analyse van het verkeersongevallenrecht wordt gebruik gemaakt van het Coase-theorema. Dit is van toepassing wanneer een klein aantal partijen door middel van onderhandelingen tegen lage transactiekosten tot een optimale afspraak kunnen komen over de aan te wenden preventieve maatregelen. In een verkeerssetting echter leidt het voeren van onderhandelingen tussen de verschillende betrokken partijen tot hoge kosten. Daardoor zijn de voorwaarden van het Coase-theorema niet toepasselijk. Bij het bestaan van transactiekosten is er derhalve nood aan een legaal regime dat de nodige prikkels geeft ter optimalisatie van de allocatie van de middelen. Om te weten hoe de kosten geminimaliseerd kunnen worden, moet eerst bepaald worden waaruit deze bestaan. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de categorisatie van Calabresi die een inventaris hiervan heeft opgesteld. Voor de bepaling van de strategie die de participanten waarschijnlijk zullen volgen bij de verkeersdeelname, wordt gebruik gemaakt van de speltheorie. In deze theorie zullen individuen op basis van hun assumpties over het gedrag van anderen hun eigen strategie bepalen. De overheid kan door regelgeving ingrijpen in het bepalen van de dominante strategie van de verkeersdeelnemers en op deze manier het gedrag in de gewenste richting sturen.

## 2. JURIDISCHE ANALYSE VAN DE VERKEERSWETGEVING BIJ VERKEERS-ONGEVALLLEN

---

### 2.1. Inleiding

Verkeersdeelnemers verwonden elkaar op de openbare weg. Soms hebben ze verkeerd gehandeld wat heeft geleid tot een verkeersongeval. In sommige situaties kunnen de betrokkenen echter niets doen ter preventie van het ongeval. De wetgeving met betrekking tot de verkeersveiligheidssituatie valt onder verschillende bepalingen en onder verschillende soorten wetgeving. Allereerst zijn er de verschillende strafbepalingen die in de verkeerswet zijn opgesomd. Deze vallen onder de strafrechtelijke procedure van het wetboek van strafvordering welke wordt ingespannen door het openbare ministerie. Indien zich daadwerkelijk een verkeersongeval voordoet, wordt bovendien het slachtoffer de mogelijkheid geboden een rechtsgeding aan te spannen tegen de veroorzaker van het ongeval teneinde zijn schade vergoed te zien. In de meeste gevallen moet het slachtoffer de algemene wetgeving van onrechtmatige daad, art 1382 BW inroepen. In bepaalde omstandigheden echter heeft de wetgever een speciale regeling in het leven geroepen ter bescherming van bepaalde soorten weggebruikers. Zo werd de Wet betreffende de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (WAM-wet) van 13 april 1995 recentelijk aangepast door de wet van 21 februari 2001<sup>32</sup>. Doel van de WAM-wet is de bescherming van het niet gemotoriseerde slachtoffer door deze in een sterkere positie te plaatsen tegenover de eigenaar van het voertuig dat in het ongeval betrokken is.

In dit hoofdstuk volgt een weegave van de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersongevallen om een overzicht te verschaffen van de mogelijke wettelijke gevolgen van ongevallen. Er wordt in het eerste deel van het hoofdstuk zeer kort aandacht besteed aan de relevante strafrechtelijke kenmerken waaraan de veroorzaker van een ongeval moet voldoen om voor de politierechter gebracht en veroordeeld te worden. Verder worden in de volgende paragraaf de verschillende aansprakelijkheidssystemen besproken die van toepassing zijn in het huidige burgerlijke recht ter bescherming van de slachtoffers van een verkeersongeval. Het is niet de opzet van het strafrechtelijke luik om uitgebreid in te gaan op de verschillende strafbepalingen die van toepassing zijn op de onderscheiden ongevalsituaties.

---

<sup>32</sup> Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen; Belgisch Staatsblad, 31 maart 1994; *Parl.st.Kamer*, 1994-1995, nr. 1422.

Immers, dit rapport streeft ernaar een beschrijving te geven van de manieren waarop de wetgeving het gedrag van de verkeersdeelnemers kan veranderen in de richting de door de overheid gewenste situatie.

## **2.2. Strafrechtelijke regulering**

### *2.2.1. Inleiding*

Indien bij het gebeuren van een ongeval blijkt dat een van de betrokkenen de wet heeft overtreden en hierdoor het ongeval heeft veroorzaakt, beschikt de procureur over de mogelijkheid strafrechtelijke actie te ondernemen. De procureur beschikt namelijk over een opportuniteitsoordeel om al dan niet tot vervolging over te gaan op basis van art 28 ter en quater Sv en art 143 Sv.

Het eerste doel van dit strafrechtelijke kader is bijgevolg het geven van een indicatie waar de verkeerswetgeving terug te vinden is. Het tweede gedeelte van dit punt is het beschrijven van de relevante elementen waaraan voldaan moet zijn om strafrechtelijke aansprakelijkheid vast te stellen. Vanuit deze optiek wordt vooral aandacht geschonken aan de manier waarop het gedrag van de veroorzaker en het slachtoffer van het ongeval invloed kunnen hebben op de uiteindelijke allocatie van de kosten. Zo ontstaat een beeld van de mogelijke preventieve werking van het strafrecht op het gedrag van de weggebruiker.

### *2.2.2. De misdrijven en straffen uit de Wegverkeerswet*

#### 2.2.2.1. Toepassingsbereik

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt geregeld door bijzondere wetgeving die is neergelegd in de Wegverkeerswet<sup>33</sup>. Artikel 29 tweede lid Wegverkeerswet bepaalt dat overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van de Wegverkeerswet, die niet speciaal door de Koning als zware overtreding zijn aangewezen, worden gestraft met een gevangenisstraf van een dag tot een maand en met een geldboete van 10 frank tot 500 frank. De speciaal door de Koning aangewezen zware overtredingen van deze reglementen uitgevaardigd op grond van deze gecoördineerde wetten, worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met een geldboete van € 50 tot € 500.

Artikel 29 tweede lid van de wegenverkeerswet bestraft geen inbreuken op de wegenverkeerswet zelf, maar wel op de reglementen uitgevaardigd op grond van de wegenverkeerswet. Betreffende de verkeersveiligheid gaat het hierbij om de algemene reglementen, vastgesteld door de Koning overeenkomstig artikel 1 Wegenverkeerswet.

---

<sup>33</sup> Gecoördineerde wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.



Het handelt meer bepaald over de algemene reglementen betreffende de politie over verkeer op de wegen, het verkeersreglement, de aanvullende reglementen, de technische eisen en de administratieve en fiscale voorschriften<sup>34</sup>.

De verkeerswetgeving is onderverdeeld in verkeersmisdrijven en verkeersovertredingen<sup>35</sup>. De zware verkeersmisdrijven zijn de wanbedrijven voorzien in de wet betreffende de politie over het wegverkeer ( dronkenschap, intoxicatie, rijden zonder rijbewijs, vluchtmisdrijf). Naast de pure verkeersmisdrijven bestaan er verder ook de misdrijven die verbonden zijn met het verkeer, met name die ontstaan uit de deelname aan het verkeer, zoals het onopzettelijk doden of verwonden van personen in het verkeer. De verkeersovertredingen zijn de inbreuken op het verkeersreglement en de aanvullende reglementen die in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer werden uitgevaardigd (de technische eisen en administratieve en fiscale voorschriften) waarbij een verder onderscheid wordt gemaakt tussen de gewone verkeersovertredingen en de zware verkeersovertredingen bepaald bij het KB van 7 april 1976<sup>36</sup>.

Naargelang de gevolgen van de inbreuken op de verkeerswetgeving kan een onderscheid gemaakt worden tussen<sup>37</sup>:

1. inbreuken die geen gevaar voor de schade en geen hinder uitmaken voor andere weggebruikers, vb. het overschrijden van de toegelaten parkeerduur.
2. inbreuken die geen gevaar uitmaken voor anderen maar voor deze wel hinderlijk zijn, vb. het parkeren op een plaats voor minder-validen.
3. inbreuken die een gevaar en dus ook een hinder uitmaken voor anderen zonder dat dit gevaar of die hinder gerealiseerd worden, vb. het negeren van een stopteken.
4. inbreuken waardoor andere weggebruikers daadwerkelijk stoffelijke schade lijden. In dit geval wordt gesproken over een verkeersongeval zonder lichamelijk letsel.
5. inbreuken waardoor de ander weggebruikers daadwerkelijk lichamelijk schade lijden. Dit wordt een verkeersongeval met lichamelijk letsel genoemd.

---

<sup>34</sup> K.B. 16 Maart 1968: Koninklijk besluit houdende coördinatie van de wet betreffende de politie over het wegverkeer van 16 maart 1968 die aangepast is door de wet van 25/02/03 houdende verschillende bepalingen inzake de verkeersveiligheid, *Parl.st.Kamer*, 2002-2003, nr.1915. Er is ook een ontwerp van Koninklijk Besluit tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie op het wegverkeer, versie van 17 januari 2003. 31 januari zijn in de ministerraad de uitvoeringsbesluiten goedgekeurd, waarbij de overtredingen worden geclassificeerd.

<sup>35</sup> Poté R., *De specificiteit van verkeerscriminaliteit*, in BIVV, *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, Wolters-Kluwer, Diegem, 1995, p 63-64.

<sup>36</sup> KB van 7 april 1976: Koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

<sup>37</sup> Poté R., *Strafrechterlijke aansprakelijkheid in het wegverkeer: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis Libri, *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 februari 1999, Larcier, Gent, 2000, p 110.

Op al deze onderverdelingen zijn verschillende strafbepalingen toepasselijk die neergelegd zijn in de vermelde reglementen.

#### 2.2.2.2. Voorwaarden

De constitutieve elementen van het artikel 29 WVV zijn de volgende:

A. Het overtreden van de reglementen uitgevaardigd op grond van de Wegenverkeerswet.

De bijzondere verkeersstrafwet waarin de specifieke gedragingen strafbaar zijn gesteld, is niet in het Strafwetboek ingevoegd. Maar er is een aparte wet voor in het leven geroepen<sup>38</sup>. Het wordt gedefinieerd als een strafwet waarin specifieke gedragingen die betrekking hebben op een deel van het maatschappelijke leven worden strafbaar gesteld, met vermelding van de daarop toepasselijke straffen<sup>39</sup>. Art 100 SW regelt de toepasselijkheid van de algemene beginselen van het strafrecht op de overtredingen die in de verkeerswet omschreven worden<sup>40</sup>. Het stelt als algemene regel dat de bepalingen van boek I van het Strafwetboek van toepassing zijn. Hierop zijn een aantal uitzonderingen van toepassing die van belang zijn bij de bespreking van de verkeerswet. De bijzondere wet kan namelijk uitdrukkelijk afwijken van de bepalingen van boek I Sw waarbij de algemene regel buiten werking wordt gesteld zodra de toepassingsvoorwaarden van de afwijkende bepaling effectief vervuld zijn, zodat de afwijking in concreto kan worden toegepast<sup>41</sup>. Een tweede afwijking hier van belang is deze van de verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven. De strafvermindering in geval van verzachtende omstandigheden bij wanbedrijven, bepaald door art 85 Sw., is in beginsel slechts van toepassing indien de bijzondere wet dit uitdrukkelijk bepaalt. Meestal is dit het geval, zodat er in de praktijk weinig moeilijkheden hieromtrent bestaan. Echter, de toepassing van verzachtende omstandigheden is uitgesloten bij sommige inbreuken op de Wegverkeerswet, zodat bij elke verkeersovertreding nagegaan moet worden of de bepalingen in concreto van toepassing zijn<sup>42</sup>. De verkeerswet vertoont dus een aantal afwijkingen van het gemene recht dat in boek I Sw is opgenomen.

Bij de juridische studie van de verkeerswet is het noodzakelijk dat men steeds bedacht is op het bestaan van deze uitzonderingen.

---

<sup>38</sup> Poté R., *Strafrechterlijke aansprakelijkheid in het wegverkeer: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis Libri, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 februari 1999, Larcier, Gent, 2000, p 107.

<sup>39</sup> Dupont L., *Beginselen van het strafrecht*, Acco, Leuven, 2001, p 19.

<sup>40</sup> Dupont L., *Beginselen van het strafrecht*, Acco, Leuven, 2001, p 21.

<sup>41</sup> Cass. 4 juni 1974, *Arr.Cass*, 1974, 1096; Cass., 2 juni 1975, *Arr.Cass*, 1975, 1041.

<sup>42</sup> Cass. 4 januari 1984, *Arr.Cass*, 1983-1984, 732.

## B. Schuldvorm

Art 29 geeft geen uitdrukking aan de vereiste schuldvorm om aan de delictsomschrijving te voldoen. Hoewel de strafmaat kan verschillen naargelang de aard en de gevolgen van de inbreuk, is de dader in beginsel voor al deze vormen van inbreuken strafrechtelijk aansprakelijk. Dit is het geval, ongeacht of er gevaar of hinder door de daad veroorzaakt werd, ongeacht het feit of de dader de inbreuk al dan niet opzettelijk heeft gepleegd en ongeacht de gewilde of niet gewilde gevolgen van de inbreuk<sup>43</sup>. De onachtzaamheid volstaat als een moreel bestanddeel van het misdrijf, tenzij dat uit de wet zelf blijkt dat opzet of niet handelen een vereiste is<sup>44</sup>. Het hangt af van de delictomschrijvingen die in de bijzondere wet zijn opgenomen aan welke bijkomende vereisten eventueel moet voldaan zijn om aansprakelijkheid te laten intreden. In de meeste delictomschrijvingen zijn deze extra vereisten niet opgenomen, zodat het plegen van de daad onder een onachtzaamheid volstaat om te voldoen aan de vereisten voor aansprakelijkheid.

## C. Maatschappelijke positionering

Verder kenmerkend voor het plegen van verkeersinbreuken, zonder dat het in de wetgeving staat, is dat het gaat om een massa verschijnsel met een anoniem en vluchtig karakter dat zich op openbaar terrein afspeelt, over alle lagen van de bevolking verspreid is en waarvan het donker cijfer bijzonder groot is<sup>45</sup>. Deze kenmerken verduidelijken de bijzondere positionering van de verkeerswetgeving. De massaliteit en de grote maatschappelijke aanvaarding ervan vragen een bijzondere aanpak. Bovendien vergt de moeilijkheidsgraad om de delicten op te sporen en specifieke aanpak naargelang het behandelde verkeersdelict.

### 2.2.3. Strafrechtelijke procedure

#### 2.2.3.1. Rechter

De strafbepalingen voor verkeersveiligheid staan opgesomd in de verkeerswet. Indien de voorschriften uit deze wet gebroken worden met schade tot gevolg zoals bij verkeersaansprakelijkheid het geval is, bepalen art 138, 6 de lid, bis, ter Sv dat deze voor

---

<sup>43</sup> Poté R., *Strafrechterlijke aansprakelijkheid in het wegverkeer: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis Libri, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 februari 1999, Larcier, Gent, 2000, p 112.

<sup>44</sup> Dupont L., Verstraeten R., *Handboek Belgisch Strafrecht*, Acco, Leuven, 1989, p 263, 265; Spriet B., R.W. 1995-1996, nr.12, p 536; Spriet B. *Strafrechtspraak*, Acco, Leuven, 1989, p 145.

<sup>45</sup> Poté R., *Strafrechterlijke aansprakelijkheid in het wegverkeer: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis Libri, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 februari 1999, Larcier, Gent, 2000, p 107.

de politierechter gebracht moeten worden<sup>46</sup>. De regels van het wetboek van straffordering bepalen in deze gevallen de gang van zaken bij de rechtbank.

#### 2.2.3.2. Voorwaarden

Eenmaal ontvankelijk verklaard, moet de politierechter ervan overtuigd zijn dat de verdachte het ten laste gelegde heeft gepleegd (de materialiteit) en dat hiermee de wettelijke voorschriften door de veroorzaker gebroken zijn. De wederrechtelijkheid en de schuld moeten, indien in de delictsomschrijving opgenomen, verder bewezen worden.

Vervolgens moet de causaliteit aangetoond zijn tussen de handelingen van de dader en de schade die optreedt. Met andere woorden de handelingen van de beschuldigde moeten het ongeval en hiermee de schade veroorzaakt hebben.

Eens vastgesteld dat deze voorwaarden vervuld zijn, moet de rechter nagaan of er omstandigheden aanwezig zijn die de verdachte ontslaan van rechtsvervolging.

Wanneer de veroorzaker van het ongeval schuldig bevonden wordt, en bijgevolg strafrechtelijk aansprakelijk is, volgt de straftoemeting. Hier speelt in België het gedrag van de betrokken partijen een rol. Daar waar voor het vaststellen van de strafrechtelijke aansprakelijkheid enkel het gedrag van de dader in aanmerking wordt genomen om te bepalen of deze de wettelijke opgelegde regels niet in acht heeft genomen, speelt bij de straftoemeting ook het gedrag van het slachtoffer of van derden een rol. De veroordeelde kan inbrengen dat het slachtoffer zelf medeschuld heeft aan het ongeval en dat om deze reden de straf lager moet bepaald worden. Dit betekent dat de mogelijkheid van verweer bij de straftoemeting onrechtstreeks een prikkel met zich meebrengt voor het slachtoffer om zich zorgvuldig te gedragen. Immers, enkel indien het slachtoffer de vereiste zorgvuldigheid in acht heeft genomen bestaat er voor de dader geen mogelijkheid het gedrag van het slachtoffer aan te halen als strafverminderinggrond.

Het slachtoffer wordt hierdoor bijgevolg aangezet een bepaalde mate van zorg in het verkeer aan te wenden ter voorkoming van het mede veroorzaken van een ongeval.

#### *2.2.4. Conclusie*

Het verkeersrecht bekleedt een aparte positie in het strafrecht wat blijkt uit de plaatsing in bijzondere wetten. Bovendien is het niet evident dat de bepalingen van het algemene strafrecht op het verkeersrecht van toepassing is. Het gevolg is dat voor elke vastgestelde overtreding of wanbedrijf moet nagegaan worden aan welke precieze vereisten voldaan moet zijn opdat de aansprakelijkheid intreedt.

---

<sup>46</sup> Ingevoegd door de Wet van 4 juli 1994 betreffende de politierechtbanken, B.S. 21 juli 1994.

De aansprakelijkheid wordt door de politierechter vastgelegd, die zoals in elke stafzaak de ontvankelijkheid, de materialiteit en de causaliteit vaststelt. Vervolgens moet de rechter nagaan of er sprake is van verzachtende omstandigheden, die eventueel van toepassing zouden kunnen zijn. Dit houdt in dat bij bepaalde delicten de overtreder ontslagen wordt van rechtsvervolging indien hij erin slaagt een rechtvaardigingsgrond of schulditsluitingsgrond aannemelijk te maken. De dader kan bij de straftoemeting het gedrag van een ander, zoals van het slachtoffer, aanhalen om strafvermindering te verkrijgen. Het gedrag van een ander speelt geen rol bij de bepaling van de aansprakelijkheid, maar kan er wel toe leiden dat het niet billijk is dat de overtreder de volledige straf draagt. Het feit dat hij niet de enige schuldige is aan de schade, zorgt ervoor dat de hem opgelegde straf minder zwaar behoort te zijn dan indien hij als enige schuld had. Vandaar dat in een aantal vonnissen de schuld van de slachtoffers van verkeersongevallen aangehaald wordt als omstandigheid voor strafvermindering van de veroorzaker van de schade. In het licht van deze omschrijving van de rol en de werking van het strafrecht in het verkeer, worden een aantal vonnissen van politierechters die op het eerste zich onbillijk lijken omdat er sprake is van strafvermindering op grond van eigen schuld van het slachtoffer, helder<sup>47</sup>.

### **2.3. Burgerrechtelijke verkeersaansprakelijkheid**

In dit deel staat de Belgische civiele verkeersaansprakelijkheid centraal. Naast de algemene regelgeving is voor een analyse van de Belgische verkeersaansprakelijkheid de wet van 30 maart 1994, die op 1 januari 1995 in werking is getreden, van belang. De wet, in het kort 'artikel 29bis WAM-regeling' genaamd, regelt de vergoeding van de zwakke verkeersdeelnemers die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval.

Al heel snel na haar ontwerp in 1994 werd duidelijk dat de nieuwe specifieke regeling een aantal tekortkomingen bevatte en werd daarom al hetzelfde jaar gewijzigd in de wet van 13 april 1995 die op 1 juli 1995 in werking is getreden<sup>48</sup>.

Het specifieke regime is niet geïmplementeerd in een afzonderlijke wet maar is in de Belgische wetgeving geïntroduceerd door de toevoeging van artikel 29bis WAM in de toen reeds bestaande wet van 21 november 1989 betreffende de verzekering tegen civielrechtelijke aansprakelijkheid van het gebruik van motorvoertuigen<sup>49</sup>. Het betreft hier

---

<sup>47</sup> Pol. Rb. Antwerpen, 8 maart 2001, nr. 415, Rechtskundig Weekblad, 2002-2003, nr. 19, p 754-756.

<sup>48</sup> Wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen dat in de wet van 21 november 1989 een nieuw hoofdstuk V bis invoert dat handelt over de vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen. De regeling is op 1 januari 1995 in werking getreden. Reeds op 6 april heeft CVP Kamerlid Ansoms een voorstel tot wijziging van het juist ingevoerde artikel 29bis ingediend om een aantal juridische problemen op te lossen. Het wijzigingsvoorstel is op 1 juli 1995 van kracht geworden ( Staatsblad 27 juni 1995).

<sup>49</sup> Wet van 21 november 1989 betreffende de verzekering tegen civielrechtelijke aansprakelijkheid van het gebruik van motorrijtuigen.

een *lex specialis* die afwijkt van de algemene regelgeving van de onrechtmatige daad uit art 1382 BW. Voor alle gevallen die niet door deze wet geregeld worden, is het verkeersslachtoffer verplicht zijn heil te zoeken bij deze algemene bepaling van de onrechtmatige daad. De hoedanigheid van het slachtoffer van een verkeersongeval speelt bijgevolg een decisieve rol in welke bepaling op zijn situatie van toepassing is en welke soort aansprakelijkheid er opgelegd wordt.

Het eerste punt van dit deel beschrijft de situatie die bestond voor de wetwijziging van 1995, waarna in punt twee een analyse van artikel 29bis WAM wordt gepresenteerd. De analyse handelt enkel over de relevante feiten in het kader van dit werkstuk<sup>50</sup>. De meest recente wetgeving, meer bepaald de wet van 2001, volgt in het derde punt<sup>51</sup>. Het laatste punt sluit dit gedeelte af met een aantal conclusies.

### *2.3.1. De civiele verkeersaansprakelijkheid tot 1995*

De veroorzaker van een verkeersongeval pleegt tegenover de slachtoffers van het verkeersongeval een onrechtmatige daad. Tot 1995 werd in België de vaststelling van de aansprakelijkheid en de schadevergoeding ten gevolge van een verkeersongeval geregeld door artikel 1382 Burgerlijk Wetboek<sup>52</sup>. In mindere mate kon ook beroep gedaan worden op art 1384 BW.

Deze foutaansprakelijkheid blijft tot op dit ogenblik van toepassing op de gevallen die niet door artikel 29 bis WAM geregeld worden. Nu volgt een korte beschrijving van de voorwaarden van deze artikels waaraan voldaan moet zijn om aansprakelijkheid vast te stellen.

#### 2.3.1.1. De algemene aansprakelijkheid van artikel 1382 BW

##### A. Toepassingsbereik

Het verkeersslachtoffer dient de veroorzaker van de schade aan te spreken op grond van een onrechtmatige daad. In de literatuur wordt de volgende opsomming gegeven van de

---

<sup>50</sup> Voor een uitgebreidere analyse wordt verwezen naar Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 45.

<sup>51</sup> Wet van 19 januari 2001 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake de automatische vergoeding van de schade geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen; Belgisch Staatsblad, 21 februari 2001; *Parl.st.Kamer*, 2000-2001, nr. 0210; *Parl.st.Senaat*, 2000-2001, nr. 487.

<sup>52</sup> Art 1382 BW luidt: “Elke daad van een mens, waardoor aan een ander schade wordt veroorzaakt, verplicht degene door wiens schuld de schade is ontstaan, deze te vergoeden”.

gevallen die niet onder art 29bis WAM vallen (zie infra) en derhalve via artikel 1382 BW dienen te worden geregeld<sup>53</sup>:

De schade die de bestuurder van een motorrijtuig leidt;

De vergoeding van de zaakschade, ook van de niet-gemotoriseerde weggebruiker (schade aan kleding of fiets);

De schade bij ongevallen tussen niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers.

De schade die door het niet gemotoriseerde verkeer, de fietser, de voetganger of de passagier wordt veroorzaakt;

De vorderingen van de WAM-verzekeraar tegen de aansprakelijke derde;

De vaststelling van de schade, de begroting van de schade en de wijze van de schadevergoeding;

De regresvordering van instellingen niet zijnde arbeidsongevallenverzekeraar of ziekteverzekeraar.

## B. Voorwaarden

Op het slachtoffer rust de bewijslast om aan te tonen dat de dader schuld heeft aan het ongeval. Dit houdt in dat op de dader de plicht rust de nodige zorgvuldigheid zoals in het maatschappelijke verkeer betaamt in acht te nemen ter vermijding van het ongeval. Is aan deze voorwaarde door de dader voldaan, kan hij niet aansprakelijk worden gesteld.

Vervolgens is het slachtoffer verplicht een causaal verband te duiden tussen de geleden schade en de fout van de veroorzaker.

Het enkele feit dat de schade werd veroorzaakt door het stellen van risico gedrag, in dit geval autorijden, levert daarbij nog geen fout op. Voor de bepaling van het causale verband tussen de fout en de schade wordt de 'equivalentieleer' toegepast<sup>54</sup>. Deze leer beschouwt alle mogelijke oorzaken van de schade als gelijkwaardig. Bijgevolg moet de onrechtmatige daad noodzakelijkerwijze tot de schade hebben geleid.

Dit is het geval wanneer bij afwezigheid van de fout de schade zoals deze zich concreet heeft voorgedaan niet zou zijn ontstaan.

Bovendien staat aan de schadeveroorzaker een beroep op overmacht open. Hij kan aantonen dat onrechtmatig gedrag het gevolg is van een onvoorzienbare gebeurtenis of een rechtvaardigingsgrond. Binnen de overmachtsituatie moet op dezelfde wijze

---

<sup>53</sup> Met de invoering van art 29 bis WAM vermeldt paragraaf 5 dat: "de regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk in bij dit artikel wordt geregeld". Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 74.

<sup>54</sup> Van den Berghe H., Van Quickenborne M., Hamelink P., *Overzicht van rechtspraak (1964-1984). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1980, p 1347-1386.

gehandeld zijn als een zorgvuldig persoon onder de gegeven omstandigheden zou handelen.<sup>55</sup>

De eigen schuld van het slachtoffer leidt mogelijkerwijs tot een overeenkomstige vermindering van de schadevergoeding. Er volgt een verdeling van de schade tussen de dader en het slachtoffer volgens het leerstuk van de risicoaanvaarding<sup>56</sup>. Er wordt bepaald in hoeverre een persoon die een bewust risico heeft genomen in aanmerking komt voor schadevergoeding. Het wijst op een onrechtmatige daad van het slachtoffer waarbij deze heeft nagelaten de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen om zijn schade te vermijden. De overtreding van de zorgvuldigheidsnorm heeft gehele of gedeeltelijke aansprakelijkheid voor zijn eigen schade tot gevolg.

### C. Aansprakelijkheid

De grondslag van de aansprakelijkheid van artikel 1382 BW wordt gevonden in het foutbegrip. Dit omvat een objectief element, onrechtmatig handelen, alsmede een subjectief element, de toerekenbaarheid van de onrechtmatige daad aan de dader<sup>57</sup>.

Het bewijzen van het enkele feit van de overtreding van de verkeersregels kan in sommige gevallen al voldoende zijn om aansprakelijkheid op basis van artikel 1382 BW aan te nemen, mits duidelijk is dat de overtreding bewust is begaan. In deze gevallen, waarbij de subjectieve fout reeds bekend is, moet het slachtoffer enkel het overtreden van de norm aantonen<sup>58</sup>.

Voor het vaststellen van de objectieve aansprakelijkheid leidt het naleven van de verkeersregels niet automatisch tot een bevrijding van de aansprakelijkheid, indien de gestelde gedragingen toch schade veroorzaken<sup>59</sup>. Naast de naleving van een duidelijk gestelde wettelijke norm, wordt door de foutvereiste van het artikel 1382 BW ook een

---

<sup>55</sup> Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak (1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1264-1267; 1267;1268.

<sup>56</sup> Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak (1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1242-1252; 1262-1264; 1482-1484.

<sup>57</sup> Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Hamelink P., *Overzicht van rechtspraak (1964-1984). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1980, p 1146-1147; Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Geelen K., Decoster S., *Overzicht van rechtspraak (1979-1984). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1987, p 1263-1264; Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak (1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1122-1123. De Haas S.P., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid: vergoeding van personenschade in Europees perspectief*, Kluwer, Deventer, 1998, p 63-66.

<sup>58</sup> Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Geelen K., Decoster S., *Overzicht van rechtspraak (1979-1984). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1987, p 1273-1274; Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak (1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1155-1157.

<sup>59</sup> Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak (1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1171.



algemene zorgvuldigheid vereist. Deze zorgvuldigheid in het maatschappelijke verkeer houdt het volgende in: 'Het geheel van regels van het maatschappelijke leven, de moraal, de gebruiken, de techniek, die niet zijn geformuleerd in wetteksten. Het beoordelingscriterium is dit van de bonus pater familias, van de normale zorgvuldige en voorzichtige persoon die zich in dezelfde omstandigheden bevindt'<sup>60</sup>. Bij de beoordeling wordt het concrete gedrag van de schadeveroorzaker getoetst aan de zorgvuldigheidsnorm onder de feitelijke omstandigheden van het geval. Er wordt rekening gehouden met de vraag of de schade voorzienbaar was. Daarnaast wordt onderzocht of de dader heeft nagelaten om in de gegeven omstandigheden de vereiste zorg in acht te nemen ter vermijding van de schade. Bij de beoordeling worden verder eveneens externe factoren zoals tijd en plaats in acht genomen<sup>61</sup>.

#### 2.3.1.2. De aansprakelijkheid voor zaken van artikel 1384 lid 1 BW

Naast artikel 1382 BW heeft het slachtoffer van een verkeersongeval veroorzaakt door een gebrekkig voertuig de mogelijkheid een beroep te doen op artikel 1384 lid 1 Burgerlijk Wetboek. Hierin wordt de aansprakelijkheid voor (gebrekkige) zaken geregeld<sup>62</sup>. Een persoon is aansprakelijk voor de schade die wordt veroorzaakt door zaken die onder zijn bewaring staan. Deze regeling is voor het slachtoffer voordelig omdat hij kan volstaan met het aantonen van het gebrek van het motorrijtuig en een causaal verband tussen het gebrek en de schade.

Het slachtoffer kan een gebrek in de zaak bewijzen door aan te tonen dat de schade niet zou zijn ontstaan zonder de aanwezigheid van het gebrek en dat het gebrek de enige oorzaak is<sup>63</sup>. Hij hoeft geen fout van de dader te bewijzen.

Voor de aanname van het gebrek moet de zaak een abnormaal kenmerk vertonen dat direct met de zaak verbonden is en waarmee in omstandigheden de schade kan worden veroorzaakt. Eenmaal het verband tussen zaak en gebrek vastgesteld, kan de bewaarder zich slechts van zijn aansprakelijkheid ontdoen door aan te tonen dat de veroorzaakte schade het gevolg is van een vreemde oorzaak. Dit omvat toeval, overmacht, daad van een derde of van het slachtoffer. Het gegeven dat de schade veroorzaakt is door een fout

---

<sup>60</sup> Schuermans L., Simoens D., *Verkeersaansprakelijkheid en verzekering naar Belgisch recht*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1978, p 1086.

<sup>61</sup> Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak (1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1186-1187.

<sup>62</sup> Het artikel 1384 lid 1 BW stelt het volgende: "Men is aansprakelijk niet alleen voor de schade welke men veroorzaakt door zijn eigen daad, maar voor die welke veroorzaakt wordt door de daad van de personen voor wie men moet instaan, of van zaken die men onder zijn bewaring heeft".

<sup>63</sup> Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak (1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1326-1330; 1332-1334;1337.

van het slachtoffer mede als door het gebrek in de zaak leidt niet tot ontsnapping aan aansprakelijkheid van de bewaarder<sup>64</sup>.

### 2.3.2. De nieuwe wetgeving van 1995

#### 2.3.2.1. Uitgangspunt

In 1995 is een belangrijk artikel geïmplementeerd in de Wet betreffende de aansprakelijkheid voor motorrijtuigen (WAM-wet) van België<sup>65</sup>. De ontevredenheid met de toenmalige regeling leidde tot een controverse over de beste manier om de aansprakelijkheid in te richten<sup>66</sup>. Voor de invoering van het nieuwe artikel namelijk was de som van geld gependeed aan lichamelijke letsels voor het grootste gedeelte niet terugvorderbaar. Er bestond de roep voor een verbeterde bescherming van de niet gemotoriseerde slachtoffers van een ongeval. Naast deze reden voor het ontstaan van het wetsontwerp, was er een ander, merkwaardig uitgangspunt. Er waren budgettaire overwegingen die hebben geleid tot de aanvaarding van het ontwerp. De schade die ten gevolge van een verkeersongeval geleden wordt, komt voor een groot deel ten laste van de sociale zekerheid hetgeen een grote financiële lastenpost vormt voor de staat. Met de invoering van het wetsontwerp wordt deze schadelast indirect verschoven naar de aansprakelijkheidsverzekeraar van het motorrijtuig.

Het vooruitzicht van een lastenverlaging door de invoering van de nieuwe regeling, omdat geïntensiveerde aansprakelijkheid een gunstig effect heeft op de kosten van de sociale verzekering, heeft zeker een doorslaggevende rol gespeeld.

De uitkomst van de parlementaire besprekingen over de manier waarop de doelen het best bereikt zouden worden, was art 29bis WAM, welke geïnspireerd was op de Franse wet Loi Badinter<sup>67</sup>. Dit artikel plaatste een bijna automatische verantwoordelijkheid bij de

---

<sup>64</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 54.

<sup>65</sup> *Parl.st.Kamer*, 1994-1995, nr. 1422.

<sup>66</sup> Simoens D., *Hoofdpijnen in de evolutie van het aansprakelijkheidsrecht*, Rechtskundig Weekblad, 1980-1981, p 1961-1990; 2025-2036.

<sup>67</sup> Bij de opstelling van de wet is er een heel discours geweest over de plaatsing van de nieuwe bepaling. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat het betreffende artikel in het Burgerlijk Wetboek zou worden toegevoegd. Tijdens de behandeling van dit voorstel in de Senaatcommissie voor Justitie rees de discussie of de genoemde budgettaire doelstelling niet bereikt kon worden door middel van een systeem van automatische vergoeding ten laste van de aansprakelijkheidsverzekeraar van het motorrijtuig. Aldus werd de regeling verplaatst naar de WAM-wet waar ze in het kader van art 45 van de Wet houdende sociale bepalingen van 30 maart 1994 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen werd ingevoerd. Zie o.a. *Parl.st.Senaat*, 1989-1990, nr. 926/1, p 1-6; *Parl.st.Kamer*, 1990-1991, nr. 1658/1; *Parl.st.Senaat*, 1991-1992, nr. 286/1, p 1-6; *Parl.st.Senaat*, 1991-1992, nr.380/1; Bocken H., Geers I., *De vergoeding van letselschade en schade door overlijden bij verkeersongevallen*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1996, p 67-131;79-80; *parl.st.Senaat*, 1993-1994, nr. 980-3, p 22, 24, 40. Belgisch Staatsblad, 31 maart 1994, p 8877; Van Dam M., *Verkeersongevallen*,

bestuurder van een motorvoertuig betrokken bij een verkeersongeval. De bestuurder is verplicht zich bij een motorvoertuigverzekering aan te sluiten. Deze is gehouden de geleden schade van het slachtoffer te vergoeden. Het tweeledige doel van de wet wordt bereikt door het geven van de garantie van de vergoeding van de schade aan het slachtoffer. Bovendien zorgt ze voor een ontlasting van de sociale zekerheid door de verschuiving van de schadekosten naar de verzekeringsmaatschappijen.

#### 2.3.2.2. Toepassingsgebied

Paragraaf 1 lid 1 van het artikel 29bis WAM-wet luidt: 'Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, wordt met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar, de bestuurder of de houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet.'

Een eerste voorwaarde voor de toepasselijkheid van deze regeling is de betrokkenheid van een motorvoertuig in het ongeval met een niet gemotoriseerde persoon. De WAM-wet ziet bijgevolg enkel toe op ongevallen waarin voertuigbestuurders betrokken zijn met niet gemotoriseerde personen. Uit art 1 van de WAM-wet kan worden opgemaakt dat ongevallen met trams en treinen zijn uitgezonderd van de specifieke regeling omdat ze niet als voertuig worden gekwalificeerd<sup>68</sup>.

Elk slachtoffer of zijn rechthebbenden komen in aanmerking voor een vergoeding. Slachtoffers zijn in casu fietsers, voetgangers en passagiers.

De regeling voorziet in een compensatie voor lichamelijk letsel en overlijden van een slachtoffer van een verkeersongeval ongeacht de schuld van de bestuurder<sup>69</sup>. Lichamelijke schade wordt ruim geïnterpreteerd en verwijst naar de medische kosten, inkomensschade en andere economische schade<sup>70</sup>. Daarnaast kunnen ook bepaalde vormen van andere

---

*juridische dissertaties een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 59.

<sup>68</sup> Zie voor de toepassing van het art. onder andere: Claasens H., Van Schoubroeck C., 'Praktische ervaring met de Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers in de autoverzekering', in Faure M., Hartlief T., Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 75-111; Claasens H., Van Schoubroeck C., 'De Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers en verplichte autoverzekering', Verkeersrecht, 1997, nr. 12, p 359-363; Decroës A., *De vergoeding van de zwakke weggebruikers (art 29bis WAM-wet)*, Rechtskundig Weekblad, 2001, p 1257-1267; Simoens D., *De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers*, Rechtskundig Weekblad, 1994-1995, p 117.

<sup>69</sup> Van Schoubroeck C., *Victims of traffic accidents involving motor vehicles: a Belgian case study of compensation for injuries suffered by pedestrians, cyclists and passengers*, paper.

<sup>70</sup> Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 261-264.

schade in aanmerking komen zoals slaap- en eetstoornissen<sup>71</sup>. Verder hebben de slachtoffers recht op een vergoeding van immateriële schade, zoals gederfde levensvreugde en andere pijn en smart<sup>72</sup>. Vergoeding van zaakschade is echter niet mogelijk op basis van dit artikel. Evenwel is hierop een uitzondering gemaakt voor de schade aan functionele prothesen zoals een kunstbeen of een kunstgebit<sup>73</sup>.

### 2.3.2.3. Aansprakelijkheidsstelsel

Artikel 29bis paragraaf 1 lid 5 tot 7 poneert het volgende: Slachtoffers die een onverschoonbare fout hebben begaan die de enige oorzaak was van het ongeval, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid'.

In beginsel rust er op de bestuurder de verplichting het slachtoffer te vergoeden zodra aan de bovenbeschreven voorwaarden voldaan was, ongeacht de oorzaak van het ongeval<sup>74</sup>. Desalniettemin vond de wetgever het niet noodzakelijk iedere mogelijkheid om zich op een uitzondering te kunnen beroepen uit te sluiten. Er zijn bestaan twee soorten uitzonderingen die niet gecompenseerd worden door de regeling: Ten eerste kan de bestuurder zelf de bescherming van de regel niet inroepen voor zijn eigen schade. Vervolgens kan het slachtoffer ouder dan 14 jaar zich onder bepaalde omstandigheden niet op het artikel beroepen.

Vanuit het standpunt van de wetgever was het niet nodig een beroep op uitzonderingen uit te sluiten om een prikkel in stand te houden voor het niet gemotoriseerd slachtoffer. Op die manier zal hij zijn situatie niet uitbuiten en ervoor zorgen dat de voetganger een zekere mate van zorg in acht blijft houden.

Indien de bestuurder expliciet een uitzonderingsgrond aanhaalt is er steeds de mogelijkheid deze te onderzoeken. Hij heeft in theorie de mogelijkheid de schuld van het slachtoffer aan te halen die hem van zijn aansprakelijkheid zou kunnen bevrijden. Deze uitzonderingsgrond is dus neergelegd in paragrafen 5 tot 7 die vermelden dat een slachtoffer, schuldig aan het begaan van een fout, zich niet op de wet kunnen beroepen<sup>75</sup>.

---

<sup>71</sup> *Parl.st.Senaat*, 1993-1994, nr. 980/3, p 13.

<sup>72</sup> *Parl.st.senaat*, 1993-1994, nr. 980/3, p 29; Cornelis L., *De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen*, Rechtskundig Weekblad, 1998-1999, p 526-527; De Haas S.P., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid: vergoeding van personenschade in Europees perspectief*, Kluwer, Deventer, 1998, p 75-76.

<sup>73</sup> *Parl.st.Kamer*, 1993-1994, nr. 1422/5, p 3; Engelhard E.F.D., Van Maanen G.E., *Aansprakelijkheid voor verkeersongevallen*, Ars Aequi Libri, 1998, p 43-44; Tuerlickx B., *Artikel 29bis WAM-wet: Toepassing in de praktijk na de wetwijziging van 13 april 1995*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1996, p 39-41.

<sup>74</sup> Engelhard E.F.D., Van Maanen G.E., *Aansprakelijkheid voor verkeersongevallen*, Ars Aequi Libri, 1998, p 38-41.

<sup>75</sup> Blees F.J., *De nieuwe Belgische wet ter bescherming van verkeersslachtoffers*, Verzekeringsrechtelijke Berichten, 1995, nr. 8, p 111.

De jurisprudentie heeft de onverschoonbare fout uitgekristalliseerd door middel van de toekenning van een enge interpretatie<sup>76</sup>. Bij de beoordeling moet cumulatief voldaan zijn aan de volgende voorwaarden: het moet in casu gaan om 1) een vrijwillige fout dit is het bewust opzoeken van het gevaar, 2) een fout van uitzonderlijke ernst, 3) een gebrek aan een geldige reden om zich bloot te stellen aan het gevaar, 4) het slachtoffer moest zich bewust zijn van het gevaar. Hierbij dient te worden nagegaan of het voor elk normaal verstandig mens onmogelijk zou geweest zijn zich niet bewust te zijn van het gevaar waaraan men zich blootstelt<sup>77</sup>. Een verder vereiste voor de vrijstelling van de aansprakelijkheid is dat de fout van het slachtoffer de enige oorzaak moet zijn van het ongeval<sup>78</sup>. De literatuur vermeldt dat opzet van het slachtoffer niet vereist is. Het volstaat dat de fout gebeurd is door vrije wil van het slachtoffer. Het volgende voorbeeld toont aan dat in werkelijkheid het voor de bestuurder zeer moeilijk is zich op deze bepaling te beroepen. In april 1997 honoreert een rechter de verdediging van een motorbestuurder tegen een aansprakelijkheidsclaim door het aanvaarden van het pleidooi van een onverschoonbare fout, begaan door de niet gemotoriseerde weggebruiker<sup>79</sup>.

Een fietser breekt flagrant en opzettelijk een voorrangregel (vrijwilligheid) wetende dat het zicht op de ongeluksplaats slecht was.

Het was een gevaarlijk kruispunt en bovendien droeg de fietser een walk man waardoor hij het aankomende verkeer niet hoorde (buitengewoon ernstige fout en gevaar). De rechtbank oordeelde in deze zaak dat de fietser zich bewust had moeten zijn van het feit dat hij onder deze omstandigheden een groot risico nam en dat er geen aanvaardbare reden is om zich op dergelijke manier in het verkeer te begeven (bewustzijns criterium).

---

<sup>76</sup> Voor een overzicht van de jurisprudentie over de onverschoonbare fout en de betekenis die de wetgever eraan gaf, wordt verwezen naar Van Schoubroeck C., *Overzicht rechtspraak art 29bis WAM wet*, in Juris Falconis, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 23-58; *Parl.st.Senaat*, 1993-1994, nr.980/3, p 22.

<sup>77</sup> Pol. Antwerpen, 8 maart 2001, de uitspraak is nog gebaseerd op de wet van 1995. In de noot door Van Schoubroeck C. wordt aangegeven hoe de situatie er sinds 2001 uit ziet. *Rechtskundig weekblad 2002-2003*, nr 66/19, p 754-755; Claassens H., Van Schoubroeck C., *Praktische ervaring met de Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers in de autoverzekering*, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 95.

<sup>78</sup> Claasens H., Van Schoubroeck C., *'De Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers en verplichte autoverzekering'*, *Verkeersrecht*, 1997, nr. 12, p 361-362; Engelhard E.F.D., Van Maanen G.E., *Aansprakelijkheid voor verkeersongevallen*, Ars Aequi Libri, 1998, p 39-40; Tuerlickx B., *Artikel 29bis WAM-wet: Toepassing in de praktijk na de wetswijziging van 13 april 1995*, *Tijdschrift voor Privaatrecht*, 1996, nr.1, p 48; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 67.

<sup>79</sup> Pol. Turnhout, 22 april 1997, *Bulletin Ass.* 1997, Colin/R.V.S., p 483, bevestigd in hoger beroep Rb. Turnhout 16 oktober 1998, niet gepubliceerd. Verdere voorbeelden zijn Mechelen 8 september 1998, *Bulletin Ass* 1998, p 66. In deze case bevond het slachtoffer zich s' nachts op een fiets zonder lichten en reflectoren. Terwijl de fietser zich op het fietspad bevond werd hij aangereden door een auto die op de inrit indraaide. De rechter honoreerde in de volgende zaak zelfmoord van het slachtoffer als onverschoonbare fout van het slachtoffer: Pol. Brugge, 22 februari 2000, *verkeersrecht* 2000, p 1999.

Voor slachtoffers jonger dan 14 jaar is er een 100% compensatieregeling ongeacht de oorzaak van het ongeval en de intentie van het kind.

#### 2.3.2.4. De rol van de verzekeringsmaatschappij

Paragraaf 4 van het artikel stelt dat de verzekeringsmaatschappij verplicht de aanspraak van het slachtoffer moet vergoeden, zodra de bestuurder aansprakelijk gesteld is<sup>80</sup>. De verzekeringsmaatschappij heeft geen mogelijkheid zich te beroepen op overmacht. Ongevallen, veroorzaakt door het gedrag van een derde partij, het slachtoffer zelf of andere omstandigheden die ertoe bijdragen dat zelfs de meest voorzichtige chauffeur het ongeval niet kan vermijden, bevrijden de verzekering niet van haar betalingsplicht.

#### 2.3.2.5. Conclusie aangaande de WAM-wet van 1995

Artikel 29 WAM bis gaat verder dan het enkel veranderen van de aansprakelijkheidsregeling. Door het feit dat de verzekeringsmaatschappij verplicht wordt de schade, veroorzaakt door een aansprakelijke bestuurder te vergoeden, kan men besluiten dat er naast een aansprakelijkheidsregeling ook gebruik in de praktijk gebruik wordt gemaakt van een verzekeringssysteem. Deze verzekering kan gedefinieerd worden als een vergoedingssysteem waarbij de bestuurder indirect, door middel van zijn verzekeringsmaatschappij, financieel verantwoordelijk is voor de persoonlijke schade van inzittende van het voertuig, van de voetganger en de fietser die bij een ongeval met het voertuig betrokken zijn. De bestuurder is verplicht een verzekering te nemen die de schade die hij aan andere verkeersdeelnemers toebrengt vergoedt.

Daarnaast wordt hem de mogelijkheid aangeboden ook zichzelf tegen schade te vergoeden.

Door de aansprakelijkheid bij de bestuurder te plaatsen, waarbij er geen plaats is voor verweer, heeft de wetgeving gevolgen voor het gedrag van zowel de bestuurder als de voetganger. Deze omstandigheden moeten in betracht genomen worden bij de vergelijking van de efficiëntie van de onderscheiden regelingen.

---

<sup>80</sup> Claassens H., Van Schoubroeck C., *Praktische ervaring met de Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers in de autoverzekering*, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 87; Voor een inleidende uitleg over de rol van de verzekering in de aansprakelijkheid wordt verwezen naar Schuermans L, De Ceuster J., Van Oevelen A., Verellen W., *De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen in de Benelux*, Juridische Uitgaven UIA-departement rechten, Antwerpen, 1979.

### 2.3.3. Wetgeving van 2001

In januari 2001 is een volgende wetsverandering doorgevoerd aan artikel 29 bis WAM.

De hoofdbekommernis van de wetgever bij de amendering van het artikel is nog steeds de bescherming van voetgangers en fietsers<sup>81</sup>. Het bevat het recht van een niet gemotoriseerd slachtoffer op compensatie voor de geleden schade veroorzaakt door een ongeval waarbij een gemotoriseerd voertuig betrokken was. Ook de verzekeringscomponent wordt behouden door de nieuwe wetswijziging. De veranderingen die zijn doorgevoerd ter verbetering van de wet van 1995 worden nu besproken.

#### 2.3.3.1. Verandering van het compensatiemechanisme

Het compensatiemechanisme veranderde als gevolg van de revisie van het artikel in vier belangrijke aspecten<sup>82</sup>. Ten eerste is het vergoedingsmechanisme uitgebreid tot alle motorvoertuigen, inclusief deze op rails. Slachtoffers van accidenten, veroorzaakt door trams of treinen, moeten vergoed worden door de eigenaar van de tram of trein<sup>83</sup>. Ten tweede stelt het amendement uitdrukkelijk dat vergoeding verplicht is in geval van ongevallen op publieke wegen of plaatsen toegankelijk voor het publiek. Ten derde heeft er een verenging plaats gevonden van de categorie personen die niet voor vergoeding in aanmerking kunnen komen<sup>84</sup>. De bestuurder van het motorvoertuig zelf heeft recht op compensatie indien hij schade lijdt als de rechthebbende van het slachtoffer.

Voordien had hij onder geen enkele omstandigheid recht op de vergoeding, zelfs niet als hij rechthebbende van het slachtoffer was.

Een vierde verandering die het amendement teweeg brengt betreft de verzekerde schade. Vanaf nu geeft de wetgever de mogelijkheid aan slachtoffers een vergoeding voor schade aan kleding te vorderen.

---

<sup>81</sup> Dit wordt zeer duidelijk naar voren gebracht in het verslag van de heer Santkin, namens de commissie voor de Financiën en de Economische aangelegenheden opgenomen in het document van de Belgische Senaat 2-487/3, 6 dec 2000, p 1.

<sup>82</sup> Van Schoubroeck C., *De Belgische vergoedingsregeling inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen: recente ontwikkelingen*, Verkeersrecht, 2002, nr 5, p 141-145; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 78; Dubuisson B., *La loi du 19 janvier 2001 modifiant le regime d'indemnisation des usagers faibles de la route*, in Jadoul P., Dubuisson B. Les dossiers du journal des tribunaux, l'Archier, Bruxelles, 2002, p 85-138.

<sup>83</sup> *Parl.st.Kamer*, 1998-1999, nr. 0210/5, p 8, 9, 10-13; Simoens D., *Het verkeersongevallenartikel 29bis WAM: stand van zaken na de wijzigingswet van 19 januari 2001*, Rechtskundig Weekblad, 2000-2001, p 1579.

<sup>84</sup> Arbitragehof, 23 januari 2002, nr.23/2002, Rechtskundig Weekblad, 2002, nr 38, p 1425; Simoens D., *Art 29bis WAM en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd?*, Rechtskundig Weekblad, 2002-2003, p 1425-1428.

De nieuwe wetsverandering heeft het toepassingsbereik merkelijk verbreed door de uitbreiding van de categorieën van personen en soorten voertuigen die onder de nieuwe regeling vallen.

### 2.3.3.2. Aansprakelijkheidssysteem

De belangrijkste verandering aan artikel 29bis WAM door de wetaanpassing in 2001 is deze aangaande de natuur van de aansprakelijkheid. De indieners van de aanpassing vonden dat de wet van 1995 werd uitgehold door het begrip 'onverschoonbare fout'. Dit was volgens hen zeker niet de bedoeling van de wetgever bij de opstelling van het artikel 29 bis WAM<sup>85</sup>.

Bijgevolg is in de nieuwe wet van 2001 de notie 'onverschoonbare fout' zoals neergelegd in paragrafen 5 tot 7 van het eerste lid van het artikel van 1995 vervangen door een bepaling uit de consensustekst over de invoering van een artikel 1385bis in het Burgerlijk Wetboek. Deze tekst werd in 1993 opgesteld door de rondetafelconferentie georganiseerd door de toenmalige ministers van Justitie en Verkeerswezen. Ook academische experts en vertegenwoordigers van de verzekeringssector namen hieraan deel en hebben meegeholpen aan het opstellen van de bepaling. Er werd door de opstellers geoordeeld dat het begrip 'slachtoffers die het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild' veel strikter is dan de toen geldende regel van 'onverschoonbare fout' en dat het zeer dicht leunt tegen de notie zelfmoord<sup>86</sup>.

De vermelde paragrafen 5 tot 7 van art 29bis zijn verdwenen en in de plaats hiervan is paragraaf 1, vijfde lid van de wet op de volgende wijze veranderd: 'Slachtoffers die ouder zijn dan 14 jaar en het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid'<sup>87</sup>. In de nieuwe wetgeving wordt de eigenaar van het voertuig in alle gevallen aansprakelijk gehouden, tenzij het slachtoffer opzettelijk en vrijwillig het ongeval heeft veroorzaakt. Dit veronderstelt bijvoorbeeld zelfmoord.

De verandering impliceert dat een slachtoffer ouder dan 14 jaar enkel dan geen schadevergoeding ontvangt wanneer bewezen is dat hij het ongeval opzettelijk veroorzaakt heeft. Deze uitzondering kan bovendien niet worden ingeroepen tegen personen van 14 jaar of jonger<sup>88</sup>.

---

<sup>85</sup> *Parl.st.Kamer*, 1998-1999, nr. 0210/1, p 3.

<sup>86</sup> *Parl.st.Kamer*, 1998-1999, nr. 0210/1, p 5-6.

<sup>87</sup> *Parl.st.Kamer*, 1998-1999, nr. 0210/1, p 7; ; Dubuisson B., *La loi du 19 janvier 2001 modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route*, in Jadoul P., Dubuisson B., *Les dossiers du journal des tribunaux*, l'Archier, Bruxelles, 2002, p 93.

<sup>88</sup> Van Schoubroeck C., *De Belgische vergoedingsregeling inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen: recente ontwikkelingen*, *Verkeersrecht*, 2002, nr 5, p 9. Voor verdere informatie met betrekking tot interpretatieproblemen



Waar de regeling van 1995 aan de bestuurder de mogelijkheid bood om aansprakelijkheid aan te vechten, is er door de verandering geen opening meer<sup>89</sup>. Hij wordt verantwoordelijk gehouden tenzij hij opzet van de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer kan bewijzen.

#### 2.3.3.3. Conclusie aangaande de WAM-wet van 2001

Het verzekeringssysteem dat in 1995 is ingevoerd, is nog steeds in werking tot op heden. De conclusie is vervolgens dat art 29bis een tweevoudig resultaat wordt toegeschreven, dat door de verschillende wetwijzigingen verder is uitgewerkt. Ten eerste het verlenen van een compensatie aan het slachtoffer, ten tweede het verzorgen van een verkeersverzekering voor gemotoriseerde bestuurders. Door de regeling wordt de vergoedingsplicht op de gemotoriseerde bestuurder gelegd die verplicht is zich hiertegen te verzekeren. Door hem de mogelijkheid van een beroep op eigen schuldverweer in de praktijk te ontnemen, ontstaan er binnen het burgerrechtelijke luik twee soorten vergoedingssystemen voor slachtoffers van verkeersongevallen. Voor hen is het aantrekkelijker zich indien mogelijk te beroepen voor de vergoeding van de geleden schade op art 29 bis WAM. Immers, deze bepaling kent reeds schadevergoeding toe bij de vaststelling van het ongeval, zonder de vereiste van het aantonen van de schuldcomponent van de bestuurder. Het is evident dat bij deze regeling de positie van het slachtoffer tegenover de gemotoriseerde weggebruiker zeer sterk is. Hiermee is het eerste doel van de invoering gerealiseerd. Door de verplichting van een motorvoertuigenverzekering en de verwijdering van de notie onverschoonbare fout uit de bepalingen is er een evolutie naar een verzekeringssysteem in plaats van een aansprakelijkheidssysteem. Dit past in de visie van de wetgever om de sociale zekerheid te ontlasten. Echter, wat betreft de uiteindelijke reductie van het aantal verkeersongevallen is het maar de vraag of de wetgever door de wetaanpassing van 2001 haar doel niet is voorbijgestreefd.

Door het bemoeilijken van het ontlopen van de aansprakelijkheid en door het in het leven roepen van een automatische compensatieplicht van de verzekeringsmaatschappij, is er bij sommigen de voorkeur ontstaan voor de creatie van een verkeersverzekering voor de compensatie van het niet gemotoriseerd slachtoffer boven een geobjectiveerd

---

zie onder andere Simoens D., *Het verkeersongevallenartikel 29bis WAM: stand van zaken na de wijzigingswet van 19 januari 2001*, Rechtskundig Weekblad, 2000-2001, p 1577-1586.

<sup>89</sup> De regel wordt restrictief door de rechtbanken geïnterpreteerd, zoals volgens de rechters ook de bedoeling van de wetgever was: Pol. Rechtbank Brussel, 5 febr. 1999, nr. 7053/96; Pol. Rechtbank Brussel, 1 april 1999, nr. 6847/96; Cass. 17 mei 2000, *Revue de Jurisprudence de Liège, Mons et Bruxelles.*, p 1502 ; Dubuisson B., *La loi du 19 janvier 2001 modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route*, l'Archier, Bruxelles, 2002, p 85-138.

aansprakelijkheidssysteem. In het rapport wordt er verder onderzocht welke gevolgen deze wetswijziging verder voortbrengt, buiten de door de wetgever vooropgezette doelen.

## 2.4. Conclusie

Dit hoofdstuk is een weergave van de soorten regels die de wetgever heeft opgesteld om de verkeersongevallen te regelen. De verkeerswetgeving wordt op verschillende vlakken geregeld, zowel op strafrechtelijk als op burgerrechtelijk niveau. Op strafrechtelijk gebied zijn er door de wetgever verschillende bepalingen neergelegd in de verkeerswet die op bepaalde gebieden afwijkt van het algemene wetboek van strafrecht. Daarom moet voor elke delictsomschrijving de bestanddelen afzonderlijk worden afgelopen en moet bovendien worden nagegaan welke regels van toepassing zijn. De procedure en de vorm van de afdwinging is bepaald door het gestelde in het wetboek van strafvordering. Naast regulering heeft de wetgever verschillende vormen van civiele aansprakelijkheid geïmplementeerd waaraan de veroorzakers van verkeersongevallen onderhevig zijn. Het gaat over artikel 29bis WAM-wet dat een *lex specialis* is van het algemene aansprakelijkheidsartikel van art 1382 BW. In het geval dat een beroep van het slachtoffer van een verkeersongeval op de WAM-wet niet mogelijk is, heeft hij de opportuniteit de veroorzaker van het ongeval op basis van het algemene artikel aan te spreken. Daarnaast kan ook een beroep gedaan worden op art 1384 lid 1 BW dat de aansprakelijkheid voor zaken en personen regelt. Het strafrechtelijke gedeelte is aan andere regels onderhevig dan de aansprakelijkheidsregelingen. Op deze manier streeft de wetgever ernaar een samenhangend regime in het leven te roepen dat zowel de bestraffing van de overtreding regelt als een billijke compensatie van het slachtoffer verzekert.

In de volgende hoofdstukken wordt een analyse gemaakt van de verschillende vormen van wetgeving die in dit hoofdstuk besproken zijn, teneinde toe te laten dat er een conclusie over de efficiëntie van de methodes gevormd kan worden. Het eerste luik analyseert in het volgende hoofdstuk de door de wetgever opgelegde regulering, terwijl het tweede luik in het vierde hoofdstuk de civielrechtelijke regeling van aansprakelijkheid beslaat. In het vijfde hoofdstuk wordt door middel van een vergelijking van de beide systemen verdere conclusies getrokken aangaande de wenselijkheid en de bijdrage van beide systemen aan het regelen van het gedrag van de verkeersdeelnemers.

Zo krijgt de wetgever een signaal welke soort wetgeving het best geëigend is om een bepaald doel te bereiken en met behulp van dergelijke analyse kan de huidige wettelijke toestand, indien dit opportuun wordt geacht, gewijzigd worden.

## 3. ECONOMISCHE ANALYSE VAN REGULATIE VAN VERKEERSREGELS

---

### 3.1. Inleiding

Het eerste gedeelte van het onderzoek gaat ervan uit dat de rechtseconomie ernaar streeft om door middel van de analyse van de wetgeving conclusies te trekken die de maatschappelijke welvaart te verhogen. Het verkeersongevallenrecht heeft tot doel dit maatschappelijke optimum te verkrijgen door de minimalisatie van de maatschappelijke kosten<sup>90</sup>. Ze beschikt over verschillende mogelijkheden dit te doen. In een volgend hoofdstuk vindt een bespreking van de aansprakelijkheidsregels plaats, waarmee wordt gestreefd naar een minimalisatie van de maatschappelijke kosten. Echter, er zijn nog andere instrumenten die de wetgever ter beschikking staan om het gedrag van de verkeersdeelnemers de gewenste richting te dirigeren. Het invoeren van of het veranderen van de wetgeving kan de nodige prikkels opleveren om de maatschappelijk gewenste situatie in de hand te werken. Nu volgt een economische analyse van de overheidsregulering van de verkeerswetgeving teneinde de mogelijkheden tot sturing door middel van regulering te onderzoeken. De centrale vraag in dit hoofdstuk luidt bijgevolg in hoeverre de handhaving en controle van veiligheidsregulering daadwerkelijk bijdraagt tot preventie van ongevallen.

In dit hoofdstuk wordt dus een economisch model gepresenteerd van de verkeersregulering. Aan de hand van dit model is het mogelijk het economische optimum van de middelen te bepalen die de overheid het beste kan investeren in de verkeerswetgeving. De tweede paragraaf definieert het concept overheidsregulering. Vervolgens wordt in de derde paragraaf de economische analyse van overheidsregulering gepresenteerd. Het eerste punt van deze paragraaf geeft een uiteenzetting over de ideale situatie, terwijl het tweede punt een verklaring voorziet van de feitelijke verkeersveiligheidsomgeving en de problemen hieromtrent. Het derde punt van de tweede paragraaf, ten slotte, zet de mogelijkheden op een rij waarover de wetgever beschikt om deze obstakels te overwinnen. Een link naar de praktische werkelijkheid wijst erop dat de implementatie van de gewenste oplossing geen evidentie is die zonder meer gerealiseerd kan worden. De laatste paragraaf vermeldt de conclusie over de mogelijkheid om door middel van regulering het door de overheid gewenste resultaat te bereiken.

---

<sup>90</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 9.

### 3.2. De definitie van veiligheidsregulering

Regulering kan worden omschreven als het geheel van normen die de werking van de markt kunnen stimuleren, maar daarnaast ook de vrijheid van de marktpartijen of andere maatschappelijke actoren kunnen beperken<sup>91</sup>. Bij overheidsregulering grijpt de overheid, door middel van regels en wetten rechtstreeks in de markt in<sup>92</sup>. Deze vorm van regulering wordt vooraf, ex ante, opgelegd ongeacht het ontstaan van eventuele schade<sup>93</sup>. Naast het ex ante opleggen van normen beschikt de overheid bovendien als monopolist over de middelen om de opgelegde regels door middel van sancties af te dwingen. De overheid beslist om een bepaald gedrag dat sociaal niet wenselijk is op voorhand te verbieden. Zo tracht de overheid het gedrag van de deelnemers te beïnvloeden om de maatschappelijke welvaart te maximaliseren. Echter, er kan niet uitgegaan worden van volledige conformiteit aan de regelgeving. Om deze tot op bepaalde hoogte te garanderen heeft de overheid door haar machtsmonopolie de mogelijkheid een dwangapparaat in te schakelen. De overheid zoekt naar het optimale punt van handhaving om het gewenste gedrag van de verkeersdeelnemer af te dwingen<sup>94</sup>.

### 3.3. Economisch model van regulatie van ongevallenrecht.

Er wordt een model ontwikkeld waarbij de persoonlijke afweging van het individu wordt verduidelijkt. De kosten en baten curve van de verkeersdeelnemer wordt bepaald onder een zekere wetgeving. Daarnaast wordt gekeken naar het optimale gedrag van het individu vanuit een sociaal optimum en hoe het werkelijke gedrag hiermee kan verschillen. Vervolgens wordt een antwoord gezocht op de vraag wat er gedaan moet worden opdat deze discrepanties teniet gedaan worden door regulering.

---

<sup>91</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 291.

<sup>92</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 291.

<sup>93</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 152-153; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, Cambridge, 1987, p 278-279.

<sup>94</sup> Deben L., *Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen: een rechtseconomische analyse van lessen uit de veiligste landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2003, p 79.

### 3.3.1. De beschrijving van de afweging van het individu om al dan niet aan het verkeer deel te nemen.

De cruciale assumptie waar de economische analyse van het gedrag en meer bepaald van het weerhouden van overtredingen van uitgaan, is dat de overtreeders en degene die poogt de overtredingen te controleren, rationeel reageren<sup>95</sup>. Dit houdt in dat het individu een rationele waarde toekent aan alle factoren die betrokken zijn bij zijn onbewuste of bewuste calculatie.

Vooraleer een individu deelneemt aan het verkeer, berekent hij de kosten die de verkeersparticipatie voor hem met zich meebrengen. Hij maakt een afweging van zijn voor en nadelen die hij ondervindt bij zijn deelname aan het verkeer. Op basis van deze uitkomst bepaalt hij in welke mate hij zich voorzichtig zal gedragen in het verkeer. Onder een bepaalde wetgeving bepaalt hij ook de kost om zich aan de regels te houden en deze om ze te breken. Dit vormt een onderdeel van de algemene berekening bij het bepalen van de zorg (voorzichtigheid) die hij in het verkeer zal aanwenden. Zijn redenering wordt door de volgende figuur weergegeven.

De berekening gebeurt aan de hand van de volgende formule:

$$TK = wx + pS$$

Met

TK = de totale verwachte kosten van deelname aan het verkeer onder een bepaalde wetgeving

w= de waarde van een eenheid zorg

x= het zorgniveau

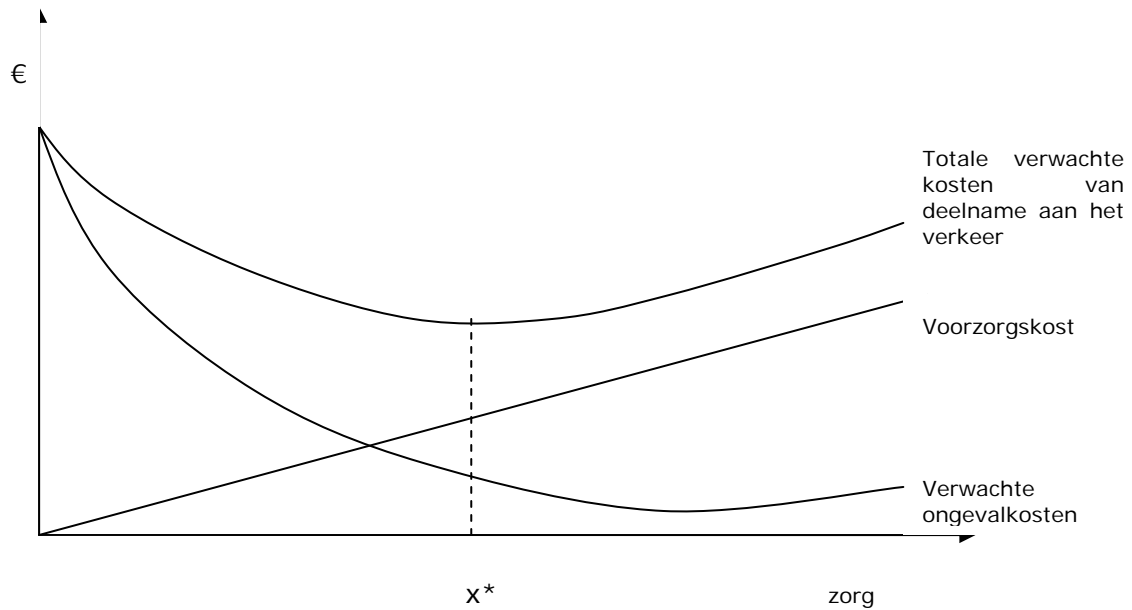
p = de pakkans, de kans om een ongeval te veroorzaken

S = de schade

---

<sup>95</sup> Ehrlich I., *The economic approach to crime - a preliminary assessment*, in Ogus A.I., Veljanovski C.G., Readings in the economics of law and regulation, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 297; Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2000.

Figuur 1: de totale verwachte kosten van deelname aan het verkeer



De eerste curve is de zorgkostencurve (MZK) en geeft aan hoeveel de genomen voorzorgsmaatregelen het individu kosten. Ze wordt bepaald door de opgegeven voordelen die het individu niet krijgt omdat hij zorg aanwendt, zoals v.b. de kick van gevaarlijk gedrag op de weg die hij niet ervaart indien hij zich voorzichtig gedraagt. Indien het individu conform de regelgeving handelt, rijdt hij bijvoorbeeld niet sneller dan de opgelegde snelheid en wendt hij bijgevolg een bepaald niveau van zorg aan. Dit zorgniveau en zijn hiermee verbonden kost is hoger bij conform gedrag dan wanneer de actor zich niet aan de regel zou houden en te snel zou rijden. Door het langzaam rijden geeft hij namelijk de voordelen op die hij zou hebben bij het hanteren van een hogere snelheid zoals de kick van de snelheid, de tijdsinst, en andere. Zijn zorgkosten stijgen dus naarmate hij zich aan de regels houdt en zich voorzichtiger gedraagt. Deze zorgkost wordt in de formule weergegeven door de waarde van de eenheid zorg  $w$  en de hoeveelheid eenheden zorg die door de actor betracht wordt, uitgedrukt door  $x$ . De waarde van een eenheid zorg wordt in de figuur constant gehouden. De voorzorgskost wordt derhalve weergegeven door  $w x$ .

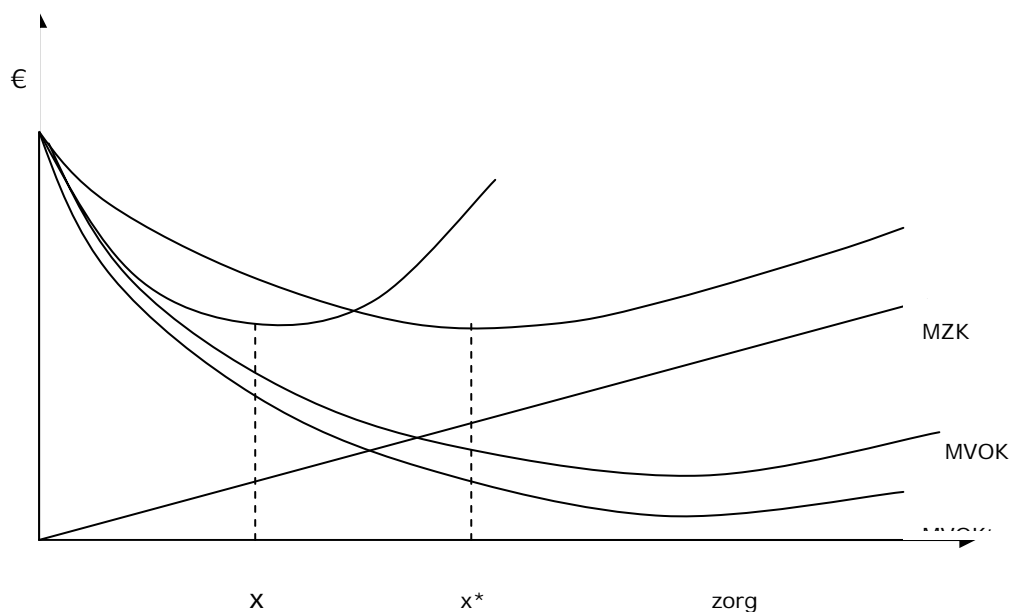
De tweede curve is de curve van de verwachte ongevalkosten (MVOK). Het gaat over de verwachte schade die het individu leidt indien zich een ongeval voordoet en de kans op het ongeval. Met de deelname aan het verkeer stelt de weggebruiker zich bloot aan de regelgeving die verbonden is aan verkeersdeelname. Indien hij zich niet aan deze regels houdt, wordt hij bij het gebeuren van een ongeval met deze bijkomende kost geconfronteerd, die worden opgelegd door de regelgeving.

Het brengt voor hem kosten met zich mee die meegenomen worden in de calculatie van de verkeersdeelname, met name in de berekening van de verwachte ongevalkosten.

De figuur geeft dus twee soorten van kosten van ongevallen weer: de kost van voorzorg en de verwachte ongevalkosten welke worden weergegeven in €. Vervolgens worden de kost van voorzorg en de verwachte ongevalkosten opgeteld om op die manier de totale verwachte kost van verkeersdeelname te bereiken. Het resultaat is een U-vormige curve (MTK) waarbij het efficiënte punt bereikt wordt bij de minimalisatie van de totale kost ( $x^*$ ).  $x^*$  is het optimale niveau van voorzorg onder een bepaalde wetgeving <sup>96</sup>.

### 3.3.2. Het probleem bij de individuele afweging

Figuur 2: De redenering van het individu



Het is algemeen bekend dat de perceptie van weggebruikers van hun kans om betrokken te raken in een ongeval kleiner is dan ze in werkelijkheid is. Op basis van deze vertekende veronderstellingen bepaalt het individu zijn verwachte ongevalkosten te laag ( $MVOK'$ ). In de calculatie van de totale kosten waar hij mee geconfronteerd wordt, schat de verkeersdeelnemer deze te laag in. Bijgevolg wordt het optimaal punt ( $x$ ) te laag bepaald en wendt het individu minder zorg aan vanuit een sociaal maatschappelijk perspectief dan wanneer hij alle kosten goed zou inschatten.

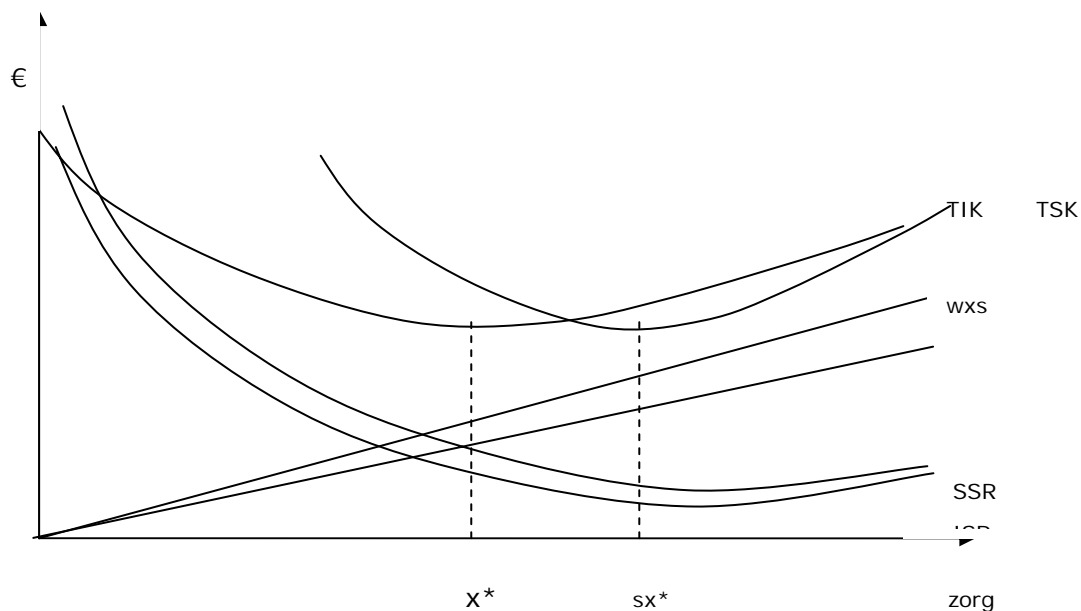
### 3.3.3. Het probleem van de externaliteiten voor de samenleving

Het kan dus voorkomen dat ondanks de kosten, een individu ervoor opteert te weinig zorg te betrachten. Afhankelijk van zijn persoonlijke afweging is het mogelijk dat de voordelen

<sup>96</sup> Nentjes A, *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p78.

van het onzorgvuldige gedrag de kosten overtreffen. Het individu houdt namelijk enkel rekening met zijn persoonlijke, individuele kosten (  $w_x$  en  $SR$ ). Het persoonlijke voordeel dat de individuele actor bereikt bij zijn onveilig gedrag, leidt tot kosten voor de andere deelnemers. Die laatsten zijn verplicht hun zorgniveau op te drijven ter voorkoming van ongevallen. Bij de meeste overtredingen is de aangerichte schade voor de samenleving groter dan de voordelen die de overtreders hiervan verkrijgen<sup>97</sup>. Hierbij komt nog het onveiligheidsgevoel dat de gevaarlijke weggebruikers genereren. Deze situatie leidt tot bijkomende kosten die niet door de actoren bij hun afweging worden betrokken, maar wel een bijkomende kost voor de andere deelnemers veroorzaken.

Figuur 3: Het persoonlijke en maatschappelijke optimale punt van zorg



Zo ontstaan er hogere kosten voor de samenleving ( $w_{xs}$  en  $SSR$ ) dan deze waar het individu mee rekening houdt, externe kosten genaamd. De verliesbronnen van de samenleving bestaan uit ten eerste de netto schade van de slachtoffers en de verliezen van de samenleving door het tentoonstellen van het onzorgvuldige gedrag. Ten tweede uit het gebruik van gelden om regelgeving op te stellen en op te leggen (vb. bij het gebruik van regulering om de overtreders te betrappen en ten derde uit het geld om overtreders te bestraffen<sup>98</sup>). Er is bijgevolg een ander sociaal optimaal punt van zorg  $sx^*$  dan dat het individueel punt  $x^*$  van de overtreder is.

<sup>97</sup> Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 301; Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 392.

<sup>98</sup> Ehrlich I., *The economic approach to crime - a preliminary assessment*, in Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 302.



De aanwezigheid van dergelijke externe effecten leidt tot marktimperfecties. Ze ontstaan omdat de calculerende individuen zich enkel bekommeren om hun eigen kosten en baten zonder rekening te houden met de invloed die hun beslissing heeft op andere verkeersdeelnemers en de maatschappij. De externalisatie van de kosten kan onder meer te wijten zijn aan een onvoldoende spreiding van de kosten van de ongevalveroorzakende activiteiten. Zo kan een transfer van kosten plaatsvinden naar individuen die hier niet voor zouden moeten instaan, vb de slachtoffers van de verkeersongevallen. Ook onvoldoende informatie aan de kant van de bestuurder kan een rol spelen in het genereren van externe kosten zonder dat er ongevallen moeten plaats vinden, zoals uit het vorige punt van de individuele calculatie blijkt. Hij kan door een verkeerde inschatting van zijn gedrag zijn persoonlijke optimale punt te laag vaststellen.

In een ideale markt zijn alle externaliteiten geïnternaliseerd door de weggebruikers zelf. Alle kosten die ze hebben worden door henzelf gedragen en een optimale verdeling van goederen en diensten wordt bereikt. Indien dit niet het geval is en er een kost door anderen gedragen wordt, zal onder perfecte marktcondities het individu dat er hinder van ondervindt, onderhandelen met de veroorzaker van de hinder. In de wereld van Coase zijn deze onderhandelingen mogelijk tegen lage transactiekosten zodat een efficiënte allocatie van de beschikbare middelen plaatsvindt<sup>99</sup>.

Zoals in een eerder hoofdstuk uitgelegd, wijzigt de ideale onderhandelings situatie wanneer de deelnemende partijen vreemden zijn voor elkaar. Dus, in werkelijkheid verstoren deze marktvalingen dit ideaalbeeld en de problemen worden niet door de markt zelf of het privaatrecht weggenomen. Dit is een reden voor de overheid om in te grijpen door middel van regulering<sup>100</sup>. Met andere woorden, de aanwezigheid van de hoge transactiekosten voor onderhandelingen kan de overheid ertoe nopen te zoeken naar een andere oplossing.

#### *3.3.4. De nagestreefde oplossing is internalisering van de externe effecten*

Door de negatieve externe effecten zijn de maatschappelijke kosten van verkeersdeelname hoger dan de private kosten van de weggebruiker. Hierdoor lijkt de verkeersdeelname voor het individu goedkoper dan dat ze in werkelijkheid is en zal deze vaker dan vanuit maatschappelijk oogpunt gewenst aan het verkeer deelnemen. Bovendien is hij niet geneigd zich aan de wet te houden. Integendeel, waarschijnlijk zal hij

---

<sup>99</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 708-709; Coase R.H., *The problem of social cost*, *Journal of Law and Economics* III, 1960, p 1-44.

<sup>100</sup> Faure M, Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 144; Van Den Bergh R., *Wat is rechtseconomie?*, in Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., *Rechtseconomie en recht: kennismaking met een vakgebied in opkomst*, W.E.J. tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 29-37; Van Velthoven B.C.J., Van Den Doel P.W., *Democratie en welvaartstheorie*, Samson H.D. Tjeenk Willink, Alphen aan den Rijn, 1990, p 46.

zich gevaarlijk gedragen en hierdoor ongevallen veroorzaken. Er moet gezocht worden naar een manier om degene die de kosten genereert ze ook daadwerkelijk te laten dragen en deze niet door hem te laten afwentelen op de samenleving. Deze allocatie van de kosten, waarbij ieder zijn eigen kosten draagt, wordt ondergebracht onder de benaming internalisering van de kosten. Door de individuele beslisser te confronteren met zijn werkelijke kosten van zijn verkeersdeelname, wordt zijn gedrag bijgestuurd naar de sociaal wenselijke situatie. Namelijk, in het werkelijke maatschappelijke optimum zal de verkeersdeelnemer rekening houden met alle kosten die hij genereert. Zijn zorgniveau ligt onder deze omstandigheden hoger, wat leidt tot minder onveilig gedrag en minder overtredingen.

### *3.3.5. De rol van regulering in het beteugelen van de externe effecten*

De overheid vervult een rol bij de internalisering van deze effecten om een minimalisering van de sociale verliezen te verkrijgen. Ze beschikt over de mogelijkheid om het individuele kostenpatroon te veranderen. Door middel van het opleggen van rechtsregels kan hij pogen om de ongewenste gevolgen van de externaliteiten te verminderen.

Dit kan door het individu met bijkomende kosten te confronteren, die de totale kostencurve beïnvloeden. De manipulatie kan door het invoeren van een aansprakelijkheidsstelsel, maar ook door het opleggen van regelgeving.

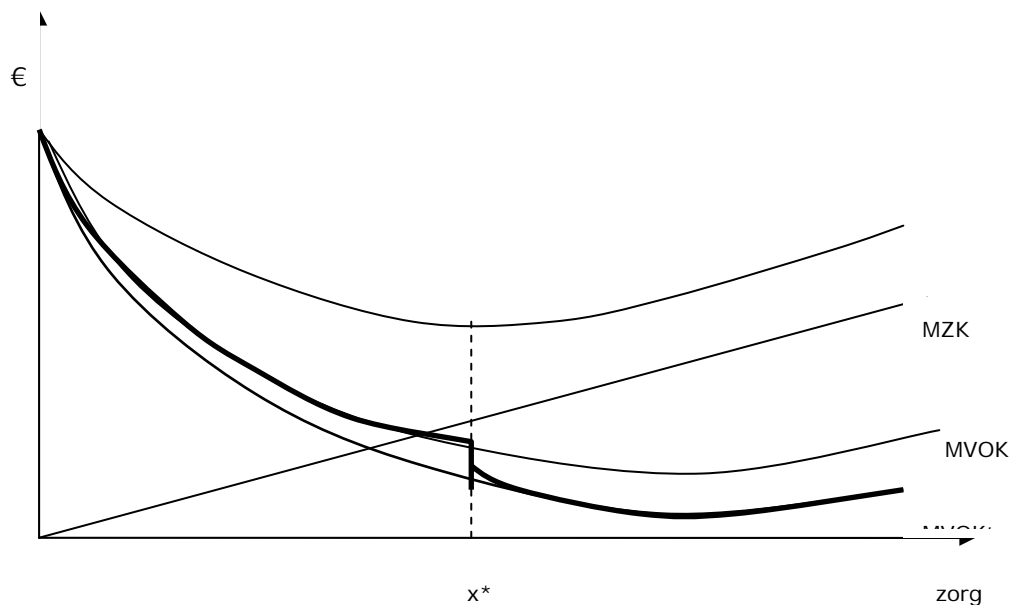
Het plegen van een overtreding van de opgelegde regels, brengt voor het individu een zekere kans mee om gepakt te worden analoog aan het feit dat het niet genoeg aanwenden van zorg een kans geeft om een ongeval te veroorzaken en bijgevolg aangeklaagd te worden. De kostencomponent van wetgeving wordt weergegeven in de verwachte ongevalkosten curve. Deze toont derhalve, naast de andere verwachte kosten, de verwachte kosten waarmee de dader geconfronteerd wordt bij het plegen van een overtreding. De grootte van het strafrisico (SR) wordt bepaald door twee factoren, namelijk de kans (p) dat de dader veroordeeld wordt en de zwaarte van de straf die wordt opgelegd (S). De kans op veroordeling is de resultante van de kans dat hij daadwerkelijk wordt opgespoord, de kans dat hij wordt vervolgd en de kans dat hij daadwerkelijk wordt veroordeeld. Voor het gemak spreken we van de pakkans. Strafrisico = pakkans x strafmaat:

$$SR = p \times S$$

Deze kosten komen bovenop de persoonlijke kosten voor het plegen van het delict zelf, die worden afgewogen bij de zorgkost. Het is in deze situatie de kost die van buitenaf door de wetgever op het individu wordt gelegd door het uitvoeren en handhaven van de verkeerswetgeving en die doortelt bij de berekening van de verwachte ongevalkosten.

De overheid stelt door de wetgeving een norm voorop die moet nageleefd worden. Deze norm is idealiter gelijk gesteld aan het gedrag dat leidt tot aanwending van het optimale punt van zorg<sup>101</sup>. Indien de individuele weggebruiker de vooropgestelde norm niet naleeft, wordt er een straf opgelegd. Deze verhoogt zijn verwachte ongevalkosten (MVOK') tot op het niveau van de individuele ongevalkosten waar alle kosten in rekening genomen worden en die gelijk is aan het maatschappelijke optimum. Zodra door het individu de opgelegde wetgeving in betracht genomen wordt, wat de uitoefening van vereiste zorg  $x^*$  impliceert, krijgt hij geen boete en volgen de kosten de verwachte kosten curve. Door het opleggen van de extra kost ondervangt de boete de vermindering van de kost zodat de vereiste zorg uitgeoefend wordt en de externaliteiten geïnternaliseerd.

Figuur 4: De inwerking van regulering op het individuele gedrag



### 3.3.5.1. Het optimale niveau van handhaving ter voorkoming van verkeersovertredingen.

De overheid streeft ernaar door de verhoging van de persoonlijke kosten het zorgniveau van het handelende individu op te trekken in de richting van het gewenste gedrag. Om dit effect in het gedrag van de verkeersdeelnemer te bekomen, maakt de overheid gebruik van de manipulatie van het strafrisico om deze kosten te laten stijgen. Met deze bijkomende kosten geconfronteerd, wegen de voordelen van het overtreden van de wetgeving voor het individu niet zo zwaar meer door. Het gevolg is dat de actor meer zorg aanwendt, wat leidt tot veiligere wegen.

<sup>101</sup> Er wordt bovendien aangenomen in de analyse dat er geen andere inwerking van externe effecten meespelen. Indien de externe affecten uitgaande van de te lage inschatting van de verwachte ongevalkosten geneutraliseerd worden, vallen het individuele optimale punt van zorg en het maatschappelijke gelijk.

De noodzakelijke verhoging van het strafrisico is onder meer mogelijk door het opdrijven van de controle op de uitgevaardigde wetgeving. Het doel van de publieke controle wordt dan ook weergegeven als het nastreven van een optimaal niveau handhaving ter voorkoming van inbreuken op de verkeerswetgeving. Er is geen nood aan een dergelijke hoeveelheid handhaving ter reductie van alle verkeersovertredingen, wel aan een optimale balans tussen het aantal overtredingen dat de maatschappij bereid is te aanvaarden en de hoeveelheid handhaving die nodig is voor de preventie van de andere, ongewenste overtredingen<sup>102</sup>.

De autoriteiten zoeken naar de optimale hoeveelheid handhaving ter minimalisering van de kosten, voortgebracht voor de samenleving door de overtredingen binnen het kader van het door hen vooropgestelde aantal gereduceerde verkeersslachtoffers<sup>103</sup>. De sociale optimalisering wordt bereikt in het punt waar de sociale verliezen door het toevoegen van een additionele eenheid handhaving gelijk zijn aan de stijging van het sociale inkomen door de terugdringing van de overtredingen door middel van die eenheid handhaving. Op een bepaald moment overstijgt de kost van een additionele eenheid handhaving de voordelen die ze voortbrengt, nl de reductie van overtredingen. Dan is het voor de samenleving niet meer opportuun de eenheid handhaving aan te wenden, want boven het efficiëntiepunt zijn de kosten van een additionele eenheid handhaving hoger dan de additionele winst die de samenleving hieruit haalt. Bijgevolg gebeurt dit niet en zal de overtreding idealiter plaats vinden.

De uitwerking van de verhoging van de handhaving gebeurt in concreto door het aanbrengen van een wijziging in een van de componenten van het strafrisico, met name de pakkans of de strafmaat. De keuze voor een van deze componenten leidt tot andere resultaten.

Ten behoeve van de controle kan de overheid in de eerste plaats gebruik maken van een verandering in de hoogte van de financiële sancties, de strafmaat. Voor het bereiken van een optimaal effect van dergelijke sancties heeft de overheid informatie nodig, wat kan leiden tot een zeer hoge kostprijs. Wanneer de boete te hoog gesteld wordt, wordt haar nut te niet gedaan omdat de overtreder niet in staat is de boete te betalen (zie infra bij het insolventieprobleem). Wanneer een individu weet dat hij niet in staat is een boete te betalen, zal hij er indifferent tegenover staan. Het maakt hem niet uit of ze hem wordt opgelegd of niet. Daarnaast hebben boetes vaak niet het gewenste preventieve effect

---

<sup>102</sup> Stigler G. J., *The optimum enforcement of laws*, Journal of Political Economy, 1968, nr 76, p 527; Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 302.

<sup>103</sup> Ehrlich I., *The economic approach to crime - a preliminary assessment*, in Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 302.

omdat ze te laag worden gehouden. De overtreeders nemen de boete op de koop toe en houden er rekening mee in hun calculatie. Er kunnen zich bovendien omstandigheden voordoen waarin financiële sancties onvoldoende effect hebben, vb wanneer de boete niet afdwingbaar is. Teneinde de juiste strafmaat te kunnen bepalen moet er voldoende informatie voor de overheid beschikbaar zijn. Er is een reële kans dat de kostprijs van de informatievergaring hoger uitvalt dan maatschappelijk wenselijk is.

Hoewel het voor de overheid goedkoper is om de boete te verzwaren, is het in de meeste gevallen ter wille van de sturing van het gedrag nuttiger om te werken met de pakkans in plaats van met de strafmaat. Dit heeft vooral te maken met de risico aversie van de verkeersdeelnemer.

Het individu reageert feller op de verhoging van de kans dat hij een boete moet betalen, dan op een effectieve verhoging van de boete zelf. Daarenboven draagt de verhoging van de pakkans bij tot de maatschappelijke aanvaarding van de uitoefening van controles<sup>104</sup>. Door het opvoeren van het aantal controles, stijgt het totale bedrag aan boetes dat betaald moet worden bij het begaan van overtredingen. Door een stijging van de pakkans stijgt de totale kost van de overtreder. Het wordt voor hem minder aantrekkelijk een overtreding te begaan, omdat de kans dat hij met een extra kost geconfronteerd wordt, stijgt. Reeds een kleine verhoging van de pakkans geeft resultaat in de calculatie van de overtreder<sup>105</sup>. Uitgaande van het groter effect van het werken met de pakkans wordt ervoor gepleit bij het vaststellen van het beleid hiermee te werken.

### 3.3.5.2. Problemen bij de vaststelling van de hoeveelheid handhaving.

Het is mogelijk het optimale punt van controles of van handhaving te berekenen. Echter, in de praktijk komt dit niet tot stand door de marktwerking. De middelen worden namelijk niet door de markt gegeneerd. De overheid moet de nodige middelen verschaffen om de

---

<sup>104</sup> Indien de verkeersdeelnemer het idee heeft dat iedereen aan dezelfde verhoogde kans onderworpen is om beboet te worden voor een overtreding, is hij bereid de boete te betalen wanneer deze door de autoriteiten vastgesteld wordt. Bij een verhoging van de strafmaat die gepaard gaat met een lage pakkans, bestaat er de mogelijkheid dat het individu zich benadeeld acht. Hij heeft de indruk dat hij onevenredig gestraft wordt voor hetzelfde gedrag als iedere andere verkeersdeelnemer. In zijn perceptie is het enkel omdat hij nu toevallig gepakt wordt, dat hij moet opdraaien voor de overtredingen van de anderen. Indien de weggebruikers bovendien de mening zijn aangedaan dat er andere motieven liggen achter de hoge boetes in plaats van enkel de preventie van onvoorzichtig gedrag, leidt de bestraffing met hoge boetes tot een ondermijning van de maatschappelijke aanvaarding van de uitgevaardigde wetgeving. Een hogere pakkans daarentegen leidt tot een versterking van de maatschappelijke aanvaarding van de wetgeving indien de weggebruikers ervan overtuigd zijn dat iedereen dezelfde kans heeft betrap te worden.

<sup>105</sup> Studies met betrekking tot de efficiëntie van de pakkans en de strafmaat wijzen erop dat er een significante relatie bestaat tussen de pakkans en de reductie van het aantal overtredingen. Voor meer informatie hieromtrent, zie <http://www.scp.nl/boeken/studies/studie21/nl>, p 45; Avio en Clark 1976, Taylor J.B., *Econometric models of criminal behaviour: a review*; in Heineke J.M. *Economic models of criminal behaviour*, North Holland Publishing Company, Amsterdam, 1978; Wolpin K.I., *An economic analysis of crime and punishment, in England and Wales, 1894-1967*, Journal of Political Economy 86(1978) 51 (815-840), 1978; Van Tulder F.P., *Criminaliteit, pakkans en politie. Schattingen met een macromodel*, Sociaal en Cultureel Planbureau, Rijswijk, 1985.

handhaving op te voeren met als gevolg dat de hoeveelheid handhaving steeds arbitrair wordt vastgesteld. Een bijkomend probleem is dat het verhogen van de pakkans een dure aangelegenheid is, die pas op middellange termijn resultaten oplevert.

Het is aan de overheid, binnen de hem ter beschikking staande middelen en op basis van het door hem nagestreefde beleid dat hij middelen vrijmaakt<sup>106</sup>.

Dus naast het bepalen van een efficiënte hoeveelheid handhaving, spelen allerhande bijkomende factoren een rol die bij beleidsbeslissingen in betrachtting moeten worden genomen. De overheid beschikt niet over ongelimiteerde vrijheid haar beperkte middelen in te zetten voor controle, enkel omdat de efficiëntie van een oplossing dit vereist.

### **3.4. Conclusie**

Door middel van regulering beslist de overheid over de wetgeving die zij het beste acht om het gedrag te sturen. Binnen dit kader betekent dit in de meeste gevallen het ex ante verbieden van ongewenste gedragingen. Het is de taak van de overheid de naleving van het verbod te verzekeren en overtreding van de wetgeving tegen te gaan. Hiervoor moet de overheid enige notie hebben van de impulsen waardoor het individu zich bij het bepalen van zijn gedrag laat leiden. Bij het bepalen van de manier waarop hij aan het verkeer zal deelnemen, namelijk, laat het individu zich door een individuele kostenberekening leiden. Echter, deze is vaak vanuit maatschappelijk oogpunt te laag berekend, wat leidt tot ongewenste kosten voor de samenleving. Uit de analyse komt naar voren dat de overheid voor het terugdringen van deze kosten het beste inspeelt op de verhoging van de pakkans bij het begaan van overtredingen. De overheid moet derhalve een aantal middelen vrijmaken om de handhaving op te voeren totdat het efficiënte niveau bereikt wordt. Het belangrijkste obstakel hierbij is echter dat de hoeveelheid vrijgemaakte middelen arbitrair door de overheidsorganen bepaald wordt en bijgevolg afhangt van beleidsbeslissingen en de beschikbare middelen. Deze gang van zaken hoeft niet steeds waar te zijn. In plaats van een arbitrair gesteld niveau kan men ook beslissen de markt zijn gang te laten gaan en de optimale hoeveelheid door de samenleving en de marktwerking te laten bepalen.

---

<sup>106</sup> Voor een verdere uitweiding van het gewenste handhavingniveau dat de overheid zou moeten nastreven is reeds een economische analyse gemaakt door het Steunpunt voor verkeersveiligheid bij stijgende Mobiliteit. Zie Deben L., *Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen: een rechtseconomische analyse van lessen uit de veiligste landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2003, p 79.

## 4. HET ECONOMISCHE AANSPRAKELIJKHEIDS-MODEL VAN HET VERKEERSONGEVALLENRECHT

---

### 4.1. Inleiding

De rechtseconomie onderzoekt onder welke omstandigheden regels bijdragen tot het reduceren van de maatschappelijke kosten van ongevallen. De regelgeving wordt gezien als een instrument van gedragsbeïnvloeding. De rechtseconomie analyseert de keuzes die door de individuen worden gemaakt en hoe deze keuzes beïnvloed worden door de lasten die aan hen worden opgelegd door onder meer aansprakelijkheid en regulering.

In het eerste hoofdstuk van het rapport wordt uitgelegd hoe, uitgaande van een zeer eenvoudige situatie, de kosten en opbrengsten van verkeersongevallen worden geïnventariseerd. Verder werd gekeken op welke manier de allocatie hiervan moet plaatsvinden. De beste mogelijkheid zou zijn zoals Coase voorstelt deze allocatie te laten gebeuren door de participanten zelf door het voeren van onderhandelingen. Dit is in het verkeer niet mogelijk omwille van de aanwezigheid van hoge transactiekosten. Op deze manier betreft de bestuurder niet al de door hem gemaakte kosten in zijn afweging en genereert hij kosten voor de maatschappij, externe kosten. Er wordt een concept ontwikkeld dat de gewenste internalisering van de externe effecten kan bewerkstelligen. Verder is er in het vorige hoofdstuk aangehaald dat de noodzakelijke internalisering kan plaatsvinden door het opleggen van een handhavingniveau van de vastgestelde regels. Waar bij de economische analyse in het vorige hoofdstuk hiervoor gebruik werd gemaakt van regulatie, kan hetzelfde resultaat nagestreefd worden door middel van de aansprakelijkheid. Deze andere mogelijkheid bestaat erin de internalisering na te streven met behulp van aansprakelijkheidsregels die de kostenallocatie in de gewenste richting dirigeren.

Om de keuzes die het individu maakt te beïnvloeden, moet bepaald worden onder welke omstandigheden de dader niet alle kosten draagt en onder welke voorwaarden deze door middel van aansprakelijkheid geïnternaliseerd worden. Hiervoor wordt in het eerste punt een economisch model opgesteld dat de maatschappelijke kosten van ongevallen bepaalt, samen met de factoren die van belang zijn om het gedrag van de verkeersdeelnemers richting te geven in een marktomgeving. Dit algemene model laat toe vervolgens het optimale niveau van zorg en activiteiten te bepalen die de verkeersdeelnemers in acht moeten nemen om tot een minimalisering van de kosten te kunnen concluderen.

Het volgende punt van dit hoofdstuk werkt de centrale vraag uit die een antwoord zoekt welke de efficiëntiegevolgen zijn van de soorten aansprakelijkheid. Eerst worden in dit

kader de handelingen van individuen en de schadegevolgen met betrekking tot hun consequenties voor de maatschappelijke welvaart bekeken. Daarna wordt een analyse gemaakt van elk aansprakelijkheidssysteem dat met betrekking tot de verkeerssetting in de Belgische verkeerswetgeving gehanteerd wordt. Zo is het mogelijk tot een desbetreffende conclusie te komen over de efficiëntie van de gehanteerde systemen.

## 4.2. Economische theorie van het ongevallenrecht

In navolgend punt wordt een simpel model van internalisering van de kosten door middel van aansprakelijkheid ontwikkeld door gebruik te maken van economische interpretaties. Eerst is er de verduidelijking van de veronderstellingen die bij het vormen van het model worden vooropgesteld. Daarna volgt de opstelling van het model, dat in een derde paragraaf zal worden toegepast op situaties met verschillende aansprakelijkheidsregimes.

### 4.2.1. Veronderstellingen bij de analyse van het ongevallenrecht

Omdat de economische realiteit te gecompliceerd is om geanalyseerd te worden zonder simplificaties, wordt binnen de economische analyse gewerkt met een aantal veronderstellingen:

- De eerste assumptie betreft de betrokken partijen waarbij de analyse uitgaat van twee partijen, meer bepaald een dader en een slachtoffer. Deze nemen twee soorten besluiten, namelijk de mate van zorg die ze uitoefenen bij de deelname aan een activiteit en het aantal deelnames aan de activiteit<sup>107</sup>. In de meest eenvoudige vorm beïnvloedt enkel de dader het ongevalrisico<sup>108</sup>. Binnen deze unilaterale ongevalsituatie lijdt enkel het slachtoffer schade. Naderhand vindt in de bilaterale setting een nuancering plaats door een beschrijving van de invloed die het slachtoffer kan uitoefenen op het ongevalrisico.
- Wat de schade betreft, wordt uitgegaan van de assumptie dat enkel het slachtoffer schade oploopt als gevolg van het ongeval.
- De volgende veronderstelling heeft betrekking op het gedrag van het individu als nutmaximaliserende persoon<sup>109</sup>. Hij probeert op rationele wijze zijn kosten te minimaliseren. Wanneer als gevolg van bepaalde rechtsregels de kosten van ongevallen toenemen, zal degene die deze kosten draagt zijn zorgniveau verhogen zolang dit leidt tot een kostenbesparing.

---

<sup>107</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, Cambridge, 1987, p 5; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 150.

<sup>108</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 304-305.

<sup>109</sup> Rossato A., *An economic analysis of liability rules*, 1994,  
<http://www.jus.inutn.it/cardoze/review/students/neg.html>



- De vierde assumptie heeft betrekking op het omgekeerde evenredige verband tussen de gehanteerde voorzorgsmaatregelen en het aantal en de ernst van de ongevallen<sup>110</sup>. Er wordt verondersteld dat meer zorg zal leiden tot minder ongevallen.

#### 4.2.2. Model

Binnen de economische analyse van het ongevallenrecht wordt gebruik gemaakt van een eenvoudig mathematisch model dat als startpunt fungeert voor een verdere uitwerking.

##### 4.2.2.1. Unilaterale ongevalsituatie

De opstelling van het model begint bij de beschrijving van de minimalisatie van de kosten in een unilaterale setting<sup>111</sup>. De waarschijnlijkheid van een ongeval ( $p$ ) verhoogt bij een daling van het voorzorgsniveau ( $x$ ) aangewend door de bestuurder.  $p=p(x)$ , dit is een stijgende functie van  $x$ . Wanneer een ongeval zich voordoet veroorzaakt het een bepaalde schade ( $S$ ).  $S$  vermenigvuldigd met  $p$  geeft de verwachte schade  $p(x)S$  weer. Zoals  $p(x)$  is  $p(x)S$  een stijgende functie van de voorzorg ( $x$ ). Het nemen van voorzorg betekent een kost. Verondersteld wordt dat het voorzorgniveau gemeten wordt in eenheden van voorzorg ( $x$ ) en dat  $w$  constant blijft.  $wx$  is dan gelijk aan de volledige kost van voorzorg.

De figuur geeft twee soorten van kosten van ongevallen weer: de kost van voorzorg en de kost van de verwachte schade welke is weergegeven in €. Vervolgens worden de kost van voorzorg en verwachte schade opgeteld om op die manier de verwachte sociale kost ( $M$ ) van ongevallen te bereiken<sup>112</sup>.

Het resultaat is een U-vormige curve waarbij het sociaal efficiënte punt bereikt wordt bij de minimalisatie van de totale kost ( $x^*$ ).  $x^*$  is het optimale niveau van voorzorg<sup>113</sup>.

$M = wx + p(x)S$  is de curve met  $x^*$  waar  $w = -p'(x)S$  zijnde  $MK = MO$ .

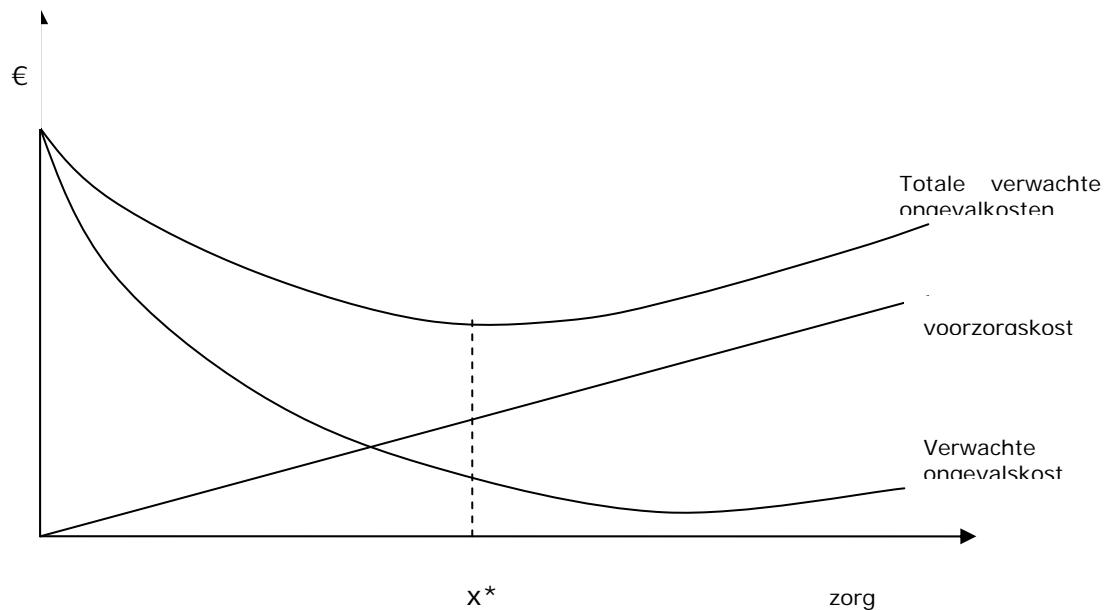
Figuur 1: De verwachte sociale kost van een ongeval in een unilaterale setting

<sup>110</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 149; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 33-34; Mackaay E., *Veranderingen in het stelsel van vergoeding en verhaal van schade*, Nederlands Juristenblad, 1980, nr. 32, p 813; Veljanovski C.G., *The economic theory of tort liability – toward a corrective justice approach in the economic approach to law*, in Burrows T., Veljanovski C.G., *The economic approach to law*, Butterworths, London, 1981, p 128.

<sup>111</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 300.

<sup>112</sup> Er wordt verondersteld dat er geen andere sociale kosten aanwezig zijn in het model. Deze simplificatie is ontwikkeld door Calabresi zoals reeds eerder vermeld; Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, p 27.

<sup>113</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 78.



M= de maatschappelijke kost van ongevallen

w= de waarde van een eenheid zorg

x= het zorgniveau

p= de waarschijnlijkheid dat het ongeval zich voordoet

S= de omvang van de verwachte schade

De curve wx is de voorzorgskost

$p(x)S$  is de verwachte ongevalkost

$wx + p(x)S$  is de totale kost

#### 4.2.2.2. Bilaterale ongevalsituatie

Er wordt in het gebruikte model echter uitgegaan van een bilaterale ongevalsituatie. In deze situatie kunnen zowel slachtoffer als dader de kans op een ongeval beïnvloeden<sup>114</sup>. De waarschijnlijkheid van het ongeval in de bilaterale setting is gelijk aan de kans op het ongeval gegeven het zorgniveau van de veroorzaker A en het slachtoffer B.

A zijn de eenheden van voorzorg (x) van A en B zijn dus de eenheden van de voorzorg (y) van B. De kosten van de voorzorg die het ongeval ( $wx$  in de vorige figuur) hadden kunnen vermijden, bestaan uit de som van de kosten die beide betrokkenen aanwenden ter voorkoming van het ongeval. Het model wordt met de volgende formule uitgedrukt<sup>115</sup>:

$M=p(x,y)S + A(x) + B(y)$ , waarbij

M= de maatschappelijke kosten van de ongevallen

<sup>114</sup> Cooter R. Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 9.

<sup>115</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 148.

A= de dader of de schadeveroorzaker

B= het slachtoffer

x= het zorgniveau van de dader

y= het zorgniveau van het slachtoffer

p= de waarschijnlijkheid dat het ongeval zich voordoet

S= de omvang van de verwachte schade.

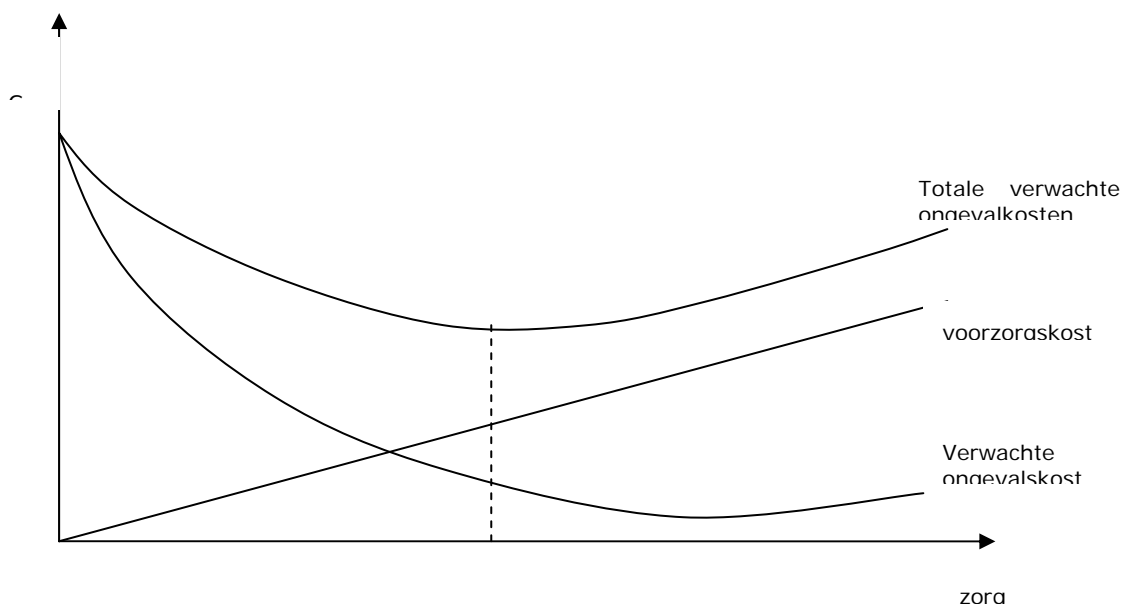
Het wordt weergegeven in de volgende figuur waarbij

$A(x) + B(x)$ : de voorzorgskost

$P(x,y)S$ : de verwachte ongevalkost

$A(x)+B(y)+p(x,y)S$ : de totale verwachte kosten

Figuur 2: De verwachte sociale kosten van een ongeval in een bilaterale setting



Er wordt zoals gesteld gestreefd naar de minimalisering van de maatschappelijke ongevalskosten (M). Deze efficiëntiedoelstelling wordt bereikt wanneer zowel dader (A) als slachtoffer (B) een optimaal zorgniveau (x,y) en activiteitsniveau uitoefenen,

rekening houdend met de omvang van de verwachte schade (S) die wordt vermenigvuldigd met de waarschijnlijkheid dat het ongeval zich voordoet (p)<sup>116</sup>. De verwachte schade wordt gevormd door twee factoren, de kans van een ongeval en de omvang van de schade<sup>117</sup>. Efficiënte zorg staat dus niet gelijk met een zo hoog mogelijke zorg of met de minste verwachte schade<sup>118</sup>. Het is van belang dat er een juist evenwicht

<sup>116</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 70-73.

<sup>117</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 300.

<sup>118</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Antwerpen, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 70-73; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University press, London, 1987, p 5-7; Cooter R., Ulen P., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York,

ontstaat tussen kosten en baten van de zorg. Zo moet ook voor het activiteiten niveau een optimaal niveau bepaald worden.

#### 4.2.3. Het optimale zorgniveau

Het sociale of maatschappelijke optimale niveau van zorg reflecteert de kosten van de voorzorg en de reductie van het ongevalrisico dat met deze zorg bereikt wordt<sup>119</sup>. Rechter Learned Hand ontwikkelde met betrekking tot de optimale zorg de 'learned hand'-formule<sup>120</sup>. Volgens zijn formule moeten er voorzorgskosten genomen worden zolang  $B < p \times S$ . De formule hanteert de drie elementen voor de vaststelling van de aansprakelijkheid namelijk, de omvang van de schade (S), de waarschijnlijkheid van het ongeval (p) en de kosten van voorzorg die het ongeval hadden kunnen vermijden (B)<sup>121</sup>. De toepassing van deze formule zou tot een efficiënt niveau van ongevallen en veiligheid moeten leiden<sup>122</sup>. Brown, echter, heeft gesteld dat de 'learned hand'- formule in zijn letterlijke vorm leidt tot inefficiëntie. Hij heeft ontdekt dat voor de berekening van de optimale zorg de marginale kosten het juiste criterium zijn in plaats van de totale kosten<sup>123</sup>.

In marginale termen uitgedrukt is de uitoefening van de zorg optimaal zolang de marginale kosten lager zijn dan de marginale opbrengst waarmee de verwachte schade afneemt<sup>124</sup>. Wanneer de reeds opgestelde formule van unilaterale gevallen in de vorm van de 'learned hand' formule gegoten wordt, wordt de volgende vergelijking bekomen:  $w < -p'(x)S$ . In een bilaterale ongevalsetting vertaalt zich dit als:  $A(x) + B(y) < -p'(x,y)S$ . In andere woorden gesteld, de kosten van de voorzorgsmaatregelen moeten kleiner blijven dan de kans op het ongeval vermenigvuldigd met de ongevalschade. Zo lang het individu minder zorg uitoefent dan het optimale niveau zal de kost van een eenheid extra zorg minder zijn dan de verwachte extra vermindering van de accident kosten. Het optimale

---

2000, p 20-23; Faure M., 'Rechtseconomie en privaatrecht: kunnen rechteregels bijdragen tot de reductie van ongevalskosten', in Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., Rechtseconomie en recht: kennismaking met een vakgebied in opkomst, T.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 54-60.

<sup>119</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 9.

<sup>120</sup> *United States v. Carrol Towing Co.* 159F.2d 169 (2<sup>nd</sup> Cir. 1947); Schafer H.B., Schönenberger A., *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., August 1997, p 600.

<sup>121</sup> Landes W.M., Posner R., *The positive economic theory of tort law*, in Georgia Law Review, nr 15 (4), 1981, p 885; Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 9.

<sup>122</sup> Posner R., *A theory of negligence*, Journal of Legal Studies, 1972, p 29-96.

<sup>123</sup> Brown J.P., *Toward an economic theory of liability*, Journal of Legal Studies, 1973, p 332-335; Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 9; Rossato A., *An economic analysis of liability rules*, 1994, <http://www.jus.inutn.it/cardoze/review/students/neg.html>

<sup>124</sup> Visscher L.T., Van Maanen R.J., *Over fietsende juristen en autorijdende economen of een nieuwe fase in het debat over verkeersaansprakelijkheid*, Nederlands Juristenblad, 1998, nr. 3, p 124.

niveau van zorg wordt uiteindelijk gevonden in een punt waarop de marginale kosten van de laatste toegevoegde eenheid zorg gelijk is aan de vermindering van de verwachte schade die met deze eenheid zorg bereikt wordt  $A(x) + B(y) = -p'(x,y)S^{125}$ . Hier zijn de maatschappelijke kosten minimaal. Eens dit efficiënte aantal eenheden zorg is bereikt, loont het niet meer een extra eenheid zorg aan te wenden. Boven het efficiënte niveau is de prijs van een extra eenheid kost groter dan de verwachte reductie van ongevalkosten<sup>126</sup>. Wanneer de kosten van de veiligheidsmaatregelen hoger zijn dan de daardoor vermeden ongevalschade, is de maatschappij er beter aan toe wanneer de voorzorgsmaatregelen niet genomen worden.

Deze calculatie wordt verduidelijkt aan de hand van een cijfervoorbeeld.

Tabel 1: Optimaal niveau van zorg

Niveau van optimale zorg	Niveau van door het recht vereiste zorg	Kosten van zorg	Verwachte schade	Maatschappelijke kosten
Geen	Snel rijden	0	80	80
Gemiddeld	Matige snelheid	5	10	15
Sterk	Langzaam rijden	20	0	20

De bestuurder heeft in het cijfervoorbeeld de keuze tussen drie niveaus van zorg: geen, gemiddeld, hoog. Meer zorg leidt tot een hogere kost voor de bestuurder. Wanneer de dader tegen een toename van de kosten van zorg met 5 eenheden, van geen zorg naar een gemiddelde zorg opschuift, zal de verwachte schade met  $(80-10)70$  eenheden dalen. Bijgevolg veroorzaakt hij, wanneer de dader een gemiddeld niveau van zorg hanteert, slechts een klein gedeelte van de schade die hij zou veroorzaken zonder dat hij enige zorg zou uitoefenen. Indien de dader een sterk zorgniveau aanwendt, wordt de schade gereduceerd tot nul. De kosten van zorg, echter, stijgen in dat geval met 15 eenheden, terwijl de verwachte schade slechts met 10 eenheden afneemt. Deze kost van het individu voor de aanwending van hoge zorg (15) is hoger dan de kost voor de maatschappij (10) bij het aanwenden van gemiddelde zorg. De uitoefening van sterke zorg is derhalve inefficiënt. Bij een gemiddeld niveau van zorg is er een kost voor de maatschappij, meer

<sup>125</sup> Cooter Ulen, *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 301.

<sup>126</sup> Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 24; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 152.

bepaald voor het slachtoffer (10). Deze is sociaal aanvaardbaar omdat het leidt tot de laagste sociale kost (15). Van een sociaal standpunt gezien is het gemiddelde niveau van zorg van de bestuurder het optimale punt dat nagestreefd moet worden, dat overeenkomt met een matige snelheid<sup>127</sup>.

In een optimale situatie, beschreven door Coase, gebeurt het volgende. Aanvankelijk zal de bestuurder, zoals uitgelegd, geen zorg hanteren en een kost van 80 op de maatschappij leggen. Dit is de kost die zijn gedrag met zich meebrengt voor de slachtoffers. Er is de mogelijkheid tot onderhandelingen tussen de betrokken partijen. De voetganger is bereid een kost van 70 te betalen om de bestuurder meer zorg te laten uitoefenen. Dit is gelijk aan de reductie van de verwachte schade die hij moet dragen bij de uitoefening van gemiddelde zorg door de bestuurder. De bestuurder vraagt een minimum van 5 om de kosten van zijn extra zorg te dekken. Zodra de voetganger een compensatie van meer dan 5 (bijvoorbeeld 15) aanbiedt aan de bestuurder, valt zijn ongevalkost met 70. Zijn voordeel is 55, omdat zijn totale kost vermindert van 80 naar 25 (het totaal van de kost ter compensatie van de bestuurder die 15 is vermeerderd met de zorgkost van 10). Op het middelmatige niveau van zorg hebben beide partijen voordeel bij de situatie en wordt een pareto-optimum bereikt<sup>128</sup>.

Indien de bereidheid van de voetganger om de bestuurder te vergoeden voor het aanwenden van een hoger zorgniveau onder de loep genomen wordt, wordt opgemerkt dat de bestuurder een grotere vergoeding vraagt dan deze die de voetganger bereid is te betalen voor deze extra eenheid zorg aangewend door de bestuurder. De bereidheid tot betalen van de voetganger voor een hoog niveau van zorg namelijk, is in het voorbeeld een kost van 10.

De bestuurder echter vraagt een compensatie van (20-5) 15 om zijn extra kosten te compenseren. De voetganger en de bestuurder bereiken geen consensus over de prijs. Er vindt bijgevolg geen transactie plaats en de benodigde maatregelen worden niet genomen. Het gehanteerde zorgniveau zal niet opgevoerd worden en de bestuurder zal de extra zorg niet uitoefenen. Onder de voorwaarde dat er geen transactiekosten aanwezig zijn voor onderhandelingen wordt het sociale optimum bereikt voor het moderate niveau van

---

<sup>127</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 180; Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 16.

<sup>128</sup> Binnen de economische analyse wordt gewerkt met het pareto-criterium voor de bepaling van de efficiëntie. Dit concept heeft betrekking op de mogelijke verbeteringen van de maatschappelijke welvaart. Pareto-efficiëntie is een maatschappelijke toestand waarin het niet meer mogelijk is de situatie van 1 individu te verbeteren zonder dat deze potentiële verbetering nadeel toebrengt aan de belangen van derden. Pareto-efficiëntie ziet toe op het bereiken van een resultaat waarbij enkel winnaars zijn en geen verliezers.

zorg<sup>129</sup>. Door de aanwezigheid van transactiekosten echter, is deze situatie niet zonder meer bereikbaar.

#### 4.2.4. Het optimale activiteitsniveau

Het simpele model, dat het zorgniveau in rekening neemt, wordt gecompliceerd met het bieden van een additionele keuze aan de participanten. De economische analyse richt zich op de schade die ontstaat door handelingen van individuen. De totale hoogte van de schade is afhankelijk van twee factoren: de mate van zorg die wordt betracht bij een activiteit die schade kan veroorzaken, en het aantal keren dat de activiteit wordt verricht<sup>130</sup>.

De kans en de ernst van een ongeval wordt bepaald door de mate van zorgvuldigheid die de verkeersdeelnemer in acht neemt. Naarmate iemand bij verkeersdeelname voorzichtiger is, is de te verwachten schade per verkeersdeelname lager. Immers, de waarschijnlijkheid van het gebeuren van een automobielaccident hangt af van het voorzorgsniveau van de betrokken partijen, maar ook van de hoeveelheid verkeersdeelnames<sup>131</sup>. Het is evident dat iemand die nooit deelneemt aan het verkeer, nooit schade zal veroorzaken. Iemand die wel participeert aan het verkeer creëert bij elke deelname een bepaalde kans op een ongeval. Zelfs als die persoon even voorzichtig blijft, neemt de totale te verwachten schade bij elke verkeersparticipatie een beetje toe omdat er bij elke deelname kans is op het veroorzaken van een ongeval.

De totale hoogte van de schade hangt bijgevolg af van de mate van zorg die het individu betracht per verkeersdeelname en van het aantal keren dat hij deelneemt<sup>132</sup>.

De schadegevolgen van de handelingen treden niet noodzakelijkerwijze op.

Een individu handelt bij de keuze van zijn activiteiten en zorgniveau onder de onzekerheid of er schade zal optreden en dus of er voor die schade zal moeten worden betaald. De doelstelling van de verkeersdeelnemers is er bijgevolg op gericht naast zijn zorgniveau ook zijn activiteiten niveau zo in te stellen dat het een nutmaximalisering tot gevolg heeft. Vanuit economisch standpunt is het optimale activiteitsniveau gelijk aan het niveau waarvan de participant het hoogste extra nut krijgt bij de uitoefening van de extra activiteit minus de kosten van zorg en de verwachte ongevalkosten<sup>133</sup>. Verder is er in het

---

<sup>129</sup> Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 15.

<sup>130</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 176.

<sup>131</sup> Cooter R. Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 311.

<sup>132</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 176, 187.

<sup>133</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 26; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers,

vorige hoofdstuk aangehaald dat de noodzakelijke internalisering kan plaatsvinden door het opleggen van een handhavingniveau van de vastgestelde regels. Het efficiënte activiteitenniveau wordt op dezelfde manier afgeleid als het zorgniveau gebeurd is<sup>134</sup>.

Tabel 2: Unilaterale ongevallen, activiteitenniveau

Activiteiten Niveau	Totale nut	Kosten van zorg	Totale ongevalkost	Maatschappelijke welvaart
0	0	0	0	0
1 (100 km)	67	10	20	37
2 (200 km)	119	20	40	59
3 (300 km)	140	30	60	50
4 (400 km)	145	40	80	25

De verkeersdeelnemer moet zoeken naar het niveau van zorg dat een reflectie is van de zorgkosten en de kosten van de verwachte ongevalkost, maar moet tegelijkertijd zich engageren in het aantal activiteiten die een optimale balans vormen tussen de winst die hij maakt tegen het additionele risico dat hij hiermee veroorzaakt.

De bepaling van het optimale activiteiten niveau wordt verduidelijkt met behulp van het cijfervoorbeeld. Het uitgangspunt van de bepaling van het efficiënte activiteitenniveau van de verkeersparticipaat is de afweging van het individu in een unilaterale verkeerssetting.

De eerste kolom geeft het activiteitsniveau van de dader weer van niveau 1 tot en met niveau 4. In de tweede kolom is het totale nut van de dader weergegeven, dat overeenkomt met de verschillende activiteitsniveau's. De cijfers geven aan dat het totale nut van de dader toeneemt naarmate hij meer activiteiten ontplooit. Het extra nut dat de bestuurder geniet van de verhoging van zijn activiteitenniveau daalt totdat het totale nut afneemt. In de derde kolom staan de kosten van zorg die samenhangen met de verschillende snelheden die de dader hanteert. De kosten van zorg stijgen evenredig met de snelheid, waarmee wordt aangegeven dat een hogere snelheid leidt tot hogere kosten. De vierde kolom toont de verwachte ongevalkosten en de laatste kolom ten slotte geeft de

---

Antwerpen, 1989, p 87-88; ; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 46.

<sup>134</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 189.



maatschappelijke welvaart aan. Deze heeft betrekking op het maximale nut dat de dader bij de uitoefening kan verkrijgen<sup>135</sup>.

Uit de tabel blijkt dat vanaf het ogenblik dat de bestuurder zich engageert in een activiteit waarbij hij het efficiënte zorgniveau hanteert, de totale ongevalkosten 30 bedraagt, meer bepaald de kost van zorg 10 vermeerderd met de kost van de verwachte ongevalkosten 20. De verhoging van de activiteit van 0 naar 1 heeft een nuttoename van 67 en derhalve is de maatschappelijke welvaart bij activiteiten niveau 1 gelijk aan 37 (67-30). Wanneer de bestuurder 100 km rijdt, zijn de totale kosten 30, indien hij 200 km rijdt stijgen deze tot 60 (20 + 40). De verhoging van de activiteit van niveau 1 naar niveau 2 resulteert in een nuttoename van 119-67= 52. Bij dit activiteiten niveau bedraagt de maatschappelijke welvaart 59 (119-60).

Tabel 3: Het activiteitsniveau bij bilaterale ongevallen

Activiteiten niveau		totale nut		kosten van zorg		totale ongeval kosten	maatschappelijke welvaart	totale nut minus kosten van zorg	
Dader	Slacht offer	dader	Slacht offer	Dader	slacht offer			Dader	Slacht offer
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	67	37	10	8	20	66	57	29
2	2	119	100	20	16	40	133	99	84
3	3	135	110	30	24	60	131	105	86
4	4	140	115	40	32	80	103	100	82
5	5	139	113	50	40	100	62	89	73

Bij activiteitsniveau 3 is de nuttoename slechts 21=140-119. De stijging van de totale ongevalkosten bedraagt echter 30 (90-60) en de maatschappelijke welvaart daalt naar 50. Het optimale activiteitsniveau is 2 omdat het correspondeert met de hoogste maatschappelijke welvaart (59) en omdat de marginale toename van het nut hoger is dan de marginale stijging van de som van de kosten van zorg en de verwachte

<sup>135</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 21.

ongevalkosten<sup>136</sup>. Het optimale activiteitsniveau bevindt zich op het punt waar de maatschappelijke welvaart het hoogst is, meer bepaald in het punt 2.

Op de vraag hoe de analyse verandert indien het aantal activiteiten wordt meegenomen in een bilaterale setting, volstaat een kort antwoord. De dader en het slachtoffer kiezen hun optimaal activiteiten niveau zoals uiteengezet in een unilaterale setting. Bij een gegeven mate van zorg van de andere verkeersdeelnemers, neemt de automobilist het besluit om een aantal ritten te maken, het slachtoffer doet hetzelfde<sup>137</sup>.

Uit de tabel kan worden opgemaakt dat bij elke activiteit die de partijen uitoefenen de kosten van zorg met respectievelijk 10 (veroorzaker), en 8 (slachtoffer) en de ongevalkosten met 20 eenheden stijgen. Dit betekent dat de totale marginale kosten van elke activiteit steeds met 38 toenemen. Voor beide partijen is het zinvol een extra eenheid activiteit aan te wenden indien het extra nut dat beide hiervan genieten meer bedraagt dan 38 eenheden. Bij het activiteitsniveau 2 is het extra nut voor de automobilist 52 (119-67) en het slachtoffer 63 (100-37) gezamenlijk 115. Bij het derde activiteitsniveau bedraagt het totale marginale nut van de veroorzaker (135-119) 16 en van het slachtoffer 10 (110-100) wat in het totaal 26 eenheden geeft. Aangezien de marginale opbrengst van beide participanten lager is dan de marginale kosten die 38 bedragen, kan worden geconcludeerd dat het optimale activiteitsniveau gevonden wordt bij niveau 2. Bij dit activiteitsniveau is ook de maatschappelijke welvaart (133) het hoogst.

Wanneer in de bilaterale situatie het activiteitsniveau van beide participanten afzonderlijk wordt bestudeerd, kan ook hier worden geconstateerd dat gemeten naar de verhouding tussen het extra nut en de extra kosten, activiteitsniveau 2 optimaal is<sup>138</sup>. De totale marginale kosten bedragen voor de veroorzaker 30 (10+20) en voor het slachtoffer 28 (8+20). Bij het activiteitsniveau 2 bedraagt het marginale nut van de veroorzaker 52 en voor het slachtoffer 63. Voor niveau 3 bedragen deze eenheden respectievelijk 16 voor de veroorzaker en 10 voor het slachtoffer. Voor beide partijen afzonderlijk geldt derhalve dat bij de aanwending van het derde activiteitsniveau het extra nut niet opweegt tegen de kosten.

---

<sup>136</sup> Soortgelijke tabellen worden weergegeven in o.a. Shavell S. *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 22 ; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 48; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 79; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 169.

<sup>137</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 203.

<sup>138</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 187.

#### 4.2.5. Conclusie

In dit deel is een economisch model opgesteld ter minimalisering van de maatschappelijke kosten. Hierbij is het optimale zorgniveau en het optimale activiteitsniveau bepaald, dat leidt tot een maatschappelijk efficiënt resultaat. Indien blijkt dat deze niveaus niet automatisch aangewend worden door de weggebruikers, kan de wetgever in haar streven naar de minimalisering van de kosten met behulp van het model rekenen in welke mate het gedrag moet veranderen om een gewenste situatie te creëren. Op basis van het model kan hij bepalen welk aansprakelijkheidssysteem het beste de nagestreefde doelstelling kan bereiken.

### 4.3. De economische analyse van het aansprakelijkheidsrecht

Bij de analyse van het aansprakelijkheidsrecht vindt een vergelijking tussen de verschillende regimes plaats van hun preventieve werking tegenover verkeersongevallen. Vertrekkende van de situatie zoals die bestaat in het werk van Coase, namelijk een wereld zonder transactiekosten, worden gradueel transactiekosten ingevoerd totdat de efficiëntie van de aansprakelijkheid bepaald wordt in een realistische situatie. De meest gangbare methode hiervoor is het werken in verschillende stappen. Eerst wordt het model voorgesteld dat bij de vaststelling van de preventieve werking gebruikt wordt, om in het volgende deel de aansprakelijkheidsregels aan de hand hiervan op hun efficiëntie te onderzoeken. De beoordeling van de aansprakelijkheidsregels wordt uitgevoerd met behulp van de speltheorie.

Het eerste punt van deze paragraaf beschrijft de soorten aansprakelijkheid. Vervolgens gaat het tweede punt in op de preventieve werking van het aansprakelijkheidsysteem ter sturing van het gedrag. De analyse van de werking van de verschillende regimes in punt drie heeft tot doel binnen het unilaterale ongevalmodel te onderzoeken welk aansprakelijkheidsysteem efficiënt is, enkel rekening houdend met het niveau van zorg van de dader. Daarna wordt nagegaan onder welk aansprakelijkheidsregime het optimale activiteitsniveau wordt bereikt. De tweede fase van het derde punt hanteert een bilaterale vorm van het model. Hierbij wordt eveneens aandacht besteed aan de afgeleide vormen van de aansprakelijkheid die voorkomen in het Belgische recht met betrekking tot verkeer. Ten slotte wordt de vraag beantwoord welke aansprakelijkheidsregel dader en slachtoffer kan aanzetten tot een optimale zorg en activiteiten niveau.

#### 4.3.1. Soorten aansprakelijkheid

Om aansprakelijk gehouden te worden moet voldaan zijn aan de volgende voorwaarden<sup>139</sup>: het slachtoffer moet schade geleden hebben en de veroorzaker van het verkeersongeval moet de schade van het slachtoffer veroorzaakt hebben. Voor sommige aansprakelijkheidssystemen volstaan deze twee voorwaarden om de aangeklaagde aansprakelijk te stellen. De aansprakelijkheidsregel gebaseerd op schade en causaliteit wordt de strikte aansprakelijkheid genoemd<sup>140</sup>. Meestal echter moet het slachtoffer meer dan enkel deze twee eisen aantonen om voor een vergoeding van de dader in aanmerking te komen. Vaak rust op het slachtoffer de verplichting aan te tonen dat de aangeklaagde een plicht heeft gebroken ten opzichte van het slachtoffer. Dit is de schuldaansprakelijkheid<sup>141</sup>. Niet zoals de strikte aansprakelijkheidsregels laten de schuldaansprakelijkheidsregels toe dat de aangeklaagde bewijst dat hij geen plichtsverzaking heeft gedaan en alle voorzorgen heeft in acht genomen. Deze voorzorgsnorm waaraan moet voldaan zijn, is door de wetgever in sommige gevallen duidelijk uitgesproken, zoals bijvoorbeeld bij de snelheidsregulering. Echter een aantal legale plichten zijn door de wetgever vaag omschreven, zoals roekeloos rijgedrag. Het is de rechter die moet beslissen in welk geval de veroorzaker van het ongeval zich roekeloos of onder de maatschappelijke aanvaarde zorgnorm heeft gedragen.

Dus grofweg zijn er twee basissystemen in ons aansprakelijkheidswetgeving, namelijk schuldaansprakelijkheid en risicoaansprakelijkheid<sup>142</sup>.

Daarbij voert de pure vorm van het schuldaansprakelijkheidsstelsel terug naar een toerekeninggrond op basis van schuld, en het risico aansprakelijkheidsstelsel naar toerekening aan de dader op grond van de wet en de heersende opvattingen. Het essentiële verschil tussen de twee systemen is dat bij schuldaansprakelijkheid de voorwaarde geldt dat het gedrag van de aansprakelijk gestelde tekort schiet ten opzichte van de norm om aansprakelijkheid te laten intreden. Bij risicoaansprakelijkheid leidt elk gedrag dat de schade tot gevolg heeft tot aansprakelijkheid ongeacht het gehanteerde zorgvuldigheidsniveau. Naast deze basissystemen beschikt de wetgever over een gamma aan tussenregimes die de gevolgen voor een van partijen kunnen verzachten. Zo draagt bij een strikte aansprakelijkheid met gradueel eigen schuldverweer de veroorzaker van het ongeval niet automatisch alle schade. Dit is enkel het geval indien het slachtoffer de juiste zorgvuldigheidsnorm naleeft met betrekking tot de eigen schuld. Indien het slachtoffer minder dan de vereiste zorg heeft aangewend, draagt de veroorzaker van het ongeval de

---

<sup>139</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 290-295.

<sup>140</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 295.

<sup>141</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 296.

<sup>142</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 175.

niet hele schade doch enkel een deel afhankelijk van de verhouding tussen de door het slachtoffer werkelijk uitgeoefende zorg en de gehanteerde zorgvuldigheidsnorm<sup>143</sup>.

#### 4.3.2. Soorten aansprakelijkheid in de Belgische wetgeving

Dit punt gaat kort in op de verschillende soorten aansprakelijkheid die de Belgische wetgever hanteert in het kader van de verkeersveiligheidwetgeving. Het slachtoffer kan zich, zoals in het vorige hoofdstuk is vermeld, beroepen op verschillende bepalingen van het burgerlijke recht om een vergoeding te claimen voor de door hem geleden verliezen. Deze bepalingen roepen verschillende aansprakelijkheidsregimes in het leven die in het volgende deel van de analyse verder besproken worden.

##### 4.3.2.1. Foutaansprakelijkheid

Het algemene artikel 1382 BW legt een foutaansprakelijkheid op aan de pleger van een onrechtmatige daad jegens iemand anders<sup>144</sup>. De foutaansprakelijkheid heeft betrekking op de gevallen waarin de dader het slachtoffer moet vergoeden, indien hij niet de door het recht vereiste zorg in acht neemt<sup>145</sup>.

Indien een persoon schade oploopt ten gevolge van een verkeersongeval, veroorzaakt door een ander individu, bestaat er de kans dat tegen de eerste onrechtmatig is gehandeld. Indien bovendien vast komt te staan dat de dader een fout heeft begaan en daardoor de schade heeft toegebracht aan het slachtoffer, is de onrechtmatigheid vastgesteld en is dader verplicht het slachtoffer te compenseren voor de geleden schade. Wanneer geoordeeld wordt dat de dader geen door de wetgever opgelegde zorgvuldigheidsnorm heeft geschonden, is het slachtoffer verplicht zijn eigen kosten dragen.

##### 4.3.2.2. Strikte aansprakelijkheid met absoluut eigen schuldverweer.

In de versie van 1995 legde artikel 29bis WAM een objectief aansprakelijkheidsregime op de gemotoriseerde weggebruiker met een absoluut eigen schuldverweer<sup>146</sup>. De dader is

---

<sup>143</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertatie: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 187.

<sup>144</sup> Cousy H., *Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 2.

<sup>145</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 160.

<sup>146</sup> Cousy H., *Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 6.

aansprakelijk voor de schade van het slachtoffer, tenzij deze eigen schuld heeft aan het ongeval<sup>147</sup>. Indien het slachtoffer zelf niet de vereiste zorg uitoefent of geen schadebeperkende maatregelen heeft genomen, komt de aansprakelijkheid van de dader geheel te vervallen en moet het slachtoffer zijn eigen schade dragen. Daaronder vallen ook de maatregelen die het slachtoffer heeft genomen om zijn schade te beperken. De medeschuld van het slachtoffer in art 29bis WAM leidt inderdaad tot een geheel verval van de aansprakelijkheid van de bezitter van het motorvoertuig. Het schuldconcept wordt hierbij normaler wijze uitgelegd als een vorm van schuldaansprakelijkheid van het slachtoffer waarbij deze niet de van hem gevraagde gedragsnorm heeft nageleefd<sup>148</sup>. Het eigen schuldverweer echter levert in dit geval geen oordeel op over de onzorgvuldigheid van het slachtoffer, maar hier wordt enkel gekeken of het gedrag opzet of bewuste roekeloosheid oplevert. Dit is namelijk de wettelijk opgelegde standaard waaraan voldaan moet zijn om een verval van de aansprakelijkheid te verkrijgen. Het slachtoffer houdt op deze manier een prikkel om optimale zorg aan te wenden.

Het systeem van de wet van 1995 legt voor de schaderegeling de nadruk op het objectieve risico dat veroorzaakt wordt door het enkele feit dat de automobilist een motorvoertuig in het verkeer brengt.

De samenleving echter, stelt iedere verkeersdeelnemer voor zijn verantwoordelijkheid door de persoonlijke subjectieve verantwoordelijkheid van het slachtoffer niet zonder meer van tafel te vegen<sup>149</sup>. De enge interpretatie die aan het schuldverweer moet worden gegeven leidt er desondanks toe dat in de praktijk meestal uit wordt gegaan van strikte aansprakelijkheid, enkele uitzonderingen nagelaten (zie supra).

#### 4.3.2.3. Strikte aansprakelijkheid

De wetsverandering van 2001 stelt een strikte aansprakelijkheid aan de bestuurder van het motorvoertuig. De dader moet in beginsel de volledige schade van het slachtoffer vergoeden. Hierbij is niet van belang of de schadeveroorzaker zelf een fout heeft gemaakt of zich onzorgvuldig heeft gedragen<sup>150</sup>. Bij een foutaansprakelijkheid is het noodzakelijk

---

<sup>147</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 176; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 43-45; ; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 83; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 11.

<sup>148</sup> Faure M, Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 84.

<sup>149</sup> Ansoms J., *Objectieve aansprakelijkheid op zijn Belgisch*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 16.

<sup>150</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 160.

dat de dader zich aan de zorgvuldigheidsnorm heeft gehouden, terwijl bij risicoaansprakelijkheid een dergelijke toetsing in beginsel overbodig is<sup>151</sup>. De deelname aan een bepaalde activiteit waaruit de schade voortvloeit, hier de deelname aan het gemotoriseerde verkeer, is reeds voldoende voor de aansprakelijkheid. De enige uitzondering die door de wetgever voortaan wordt toegelaten is opzet. In dit geval vervalt de aansprakelijkheid. Hoewel, in de praktijk gelden de regels van strikte aansprakelijkheid omdat de toegestane uitzondering quasi nooit wordt aanvaard<sup>152</sup>.

#### 4.3.2.4. Kort overzicht van de gehanteerde aansprakelijkheidswetgeving

De Belgische verkeerswetgeving maakt gebruik van drie verschillende aansprakelijkheidsystemen. Enerzijds hanteert het algemene artikel 1382 BW een schuldaansprakelijkheidsysteem waarbij het slachtoffer het onzorgvuldige gedrag van de dader moet aantonen. Anderzijds leg artikel 29 bis WAM een strikte aansprakelijkheid op aan de bestuurder van een gemotoriseerd voertuig dat een botsing veroorzaakt met een niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer. De versie van 1995 laat een eigen schuld verweer van de bestuurder toe. Deze mogelijkheid valt echter weg door de implementering van de veranderde versie van 2001 die een strikte aansprakelijkheid van de gemotoriseerde bestuurder hanteert.

#### *4.3.3. De preventieve werking van het aansprakelijkheidssysteem*

De vorige paragraaf heeft door middel van een economisch model het optimale niveau van zorg en activiteiten vastgelegd waarnaar gestreefd moet worden voor een minimalisering van de totale sociale kosten. Individuen echter jagen hun persoonlijke kostenminimalisering na, die zoals eerder uitgelegd, niet steeds overeenstemt met het sociale optimum. In de traditionele juridische benadering wordt de aansprakelijkheid gezien als het juridische instrument om de slachtoffers schadeloos te stellen voor de schade die hen door toedoen van anderen is toegebracht<sup>153</sup>. Naast de compensatiefunctie aanvaardt de doctrine nu ook dat het opleggen van een aansprakelijkheidssysteem ook de nodige prikkels genereert om het gedrag van individuen te veranderen. Deze preventiefunctie van het aansprakelijkheidsysteem leidt tot zorgvuldig gedrag in het verkeer en wordt in de economische analyse onderzocht.

---

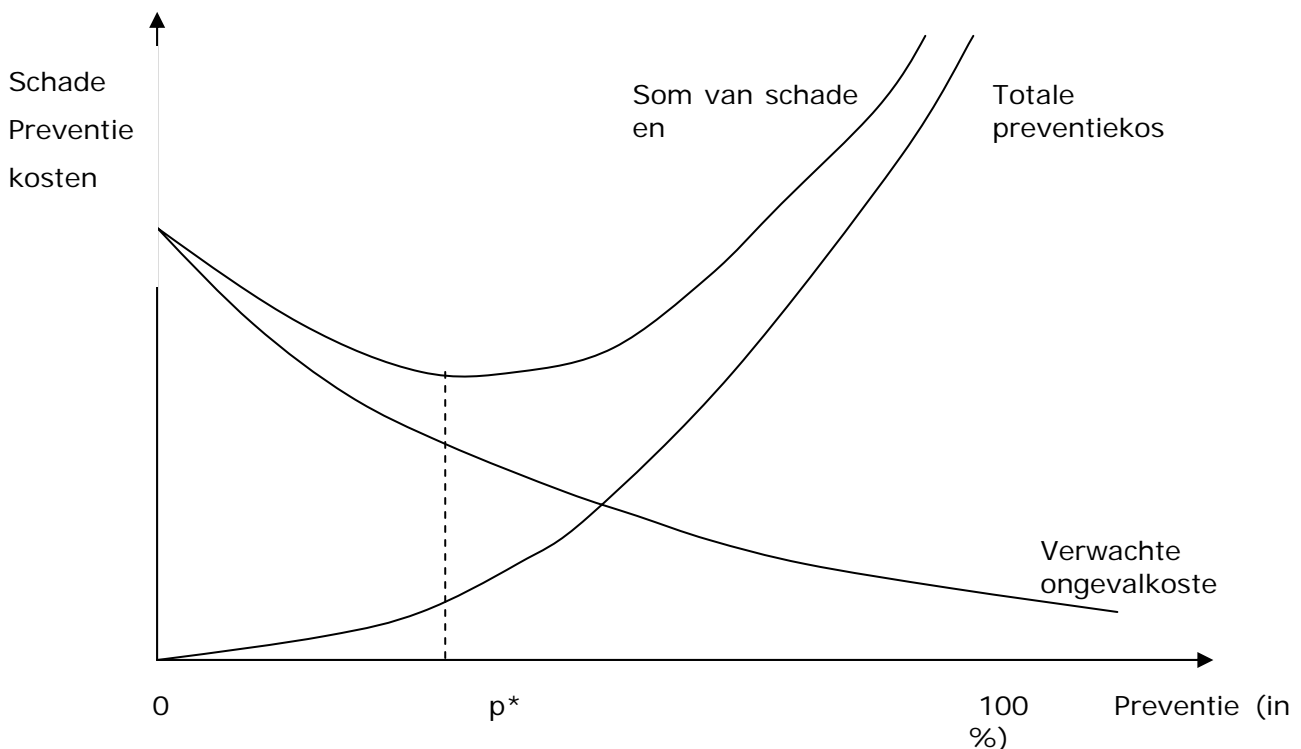
<sup>151</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 167-170.

<sup>152</sup> Claasens H., *De vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis WAM*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 67.

<sup>153</sup> Cousy H., *Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 2.

Tot op zekere hoogte zijn mensen in staat om schade-incidenten te voorkomen door de aanpassing van hun gedrag. Door middel van het treffen van preventiemaatregelen dalen de schadekosten, meer bepaald de verwachte waarde van de totale schade<sup>154</sup>. Bij een stijging van het zorgniveau immers verkleint de kans op een schade-incident, de verwachtingswaarde van schade neemt af. Bovendien zal bij een hoger niveau van voorzorg de gemiddelde schade die zich daadwerkelijk realiseert bij een ongeval per gebeurtenis lager liggen, zodat de verwachte totale schade langs twee wegen afneemt. Het activiteitsniveau van de autobestuurder speelt ook in op de kans op een schade-incident, in die zin dat een hoger activiteitsniveau een hogere schadekans met zich meebrengt. In de figuur is op de horizontale as het preventie niveau afgezet van de subjecten die de kans op schade kunnen beïnvloeden. De preventie loopt op van 0% tot 100 %. De afnemende curve laat zien dat de verwachtingswaarde van de totale schade kleiner is naarmate het preventieniveau hoog is. Voor de betrokkenen zijn aan deze preventiemaatregelen kosten verbonden die in regel progressief toenemen met het preventieniveau.

Figuur 3: Het optimale schadeniveau<sup>155</sup>



Het preventiegedrag van de verkeersparticipanten wordt geleid door wettelijke aansprakelijkheidsregels waarbij het gedrag afhankelijk is van het preventieniveau waar

<sup>154</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 77.

<sup>155</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 78



de wetgever de aansprakelijkheidsgrens stelt. Immers, de weggebruiker laat zich voor zijn eigen gedragingen leiden door eigen belangen. Vanuit deze optiek probeert hij de kosten verbonden aan schade-incidenten voor zover ze voor zijn rekening komen, zo laag mogelijk te houden, ongeacht het maatschappelijk optimaal niveau. De aansprakelijkheidsregels proberen het gedrag op zo'n manier te sturen dat het efficiënte punt voor het individu overeenkomt met het minimale kostenpunt van de samenleving<sup>156</sup>.

Indien de aansprakelijkheidsgrens op dit punt wordt bepaald, wordt de schadeveroorzaker aansprakelijk gehouden wanneer aangetoond is dat hij minder zorg heeft betracht dan in dit optimale punt<sup>157</sup>. Met andere woorden, de aansprakelijkheid wordt vastgesteld wanneer de kosten van de zorg lager zijn dan de omvang van de schade, vermenigvuldigd met de waarschijnlijkheid op schade<sup>158</sup>.

Boven dit optimale punt kost het aanwenden van een extra eenheid zorg meer dan dat het opbrengt in termen van vermindering van de verwachte schade. Bijgevolg voldoet een dader die dit hoger zorgniveau hanteert aan de voorwaarden opgelegd door de wetgever en kan hij niet aansprakelijk worden gesteld.

Door het opleggen van een aansprakelijkheidregime vanaf het niet aanwenden van een vastgelegd preventieniveau, beïnvloedt de wetgever het gedrag van de weggebruiker in de richting van dit niveau. Immers, bij het zich voordoen van een ongeval terwijl de veroorzaker het wettelijk bepaalde zorgniveau heeft aangewend, wordt hij vrijgesteld van betaling van een compensatie aan het slachtoffer. Indien de wetgever erin slaagt het preventieniveau waarbij de aansprakelijkheid intreedt minimaal vast te stellen op het sociaal wenselijke niveau levert hij een prikkel aan het individu om ditzelfde voorzorgniveau in acht te nemen. Op dergelijke manier wordt het gedrag van het individu onder invloed van aansprakelijkheidsregels in een sociaal gewenste richting gedirigeerd. De wetgever beschikt over de mogelijkheid het omslagpunt waar de aansprakelijkheid op wordt vastgesteld op verschillende niveaus vast te stellen. Het punt hangt af van de nagestreefde hoeveelheid zorg die de weggebruikers in de ogen van de wetgevers idealiter zouden moeten hanteren. Indien een hoger zorgniveau wenselijk zou zijn vanuit bepaalde opportuniteitsoordelen, kan een hoger punt aangeduid worden.

---

<sup>156</sup> Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 302.

<sup>157</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 180; Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 16.

<sup>158</sup> Posner R., *A theory of negligence* Journal of Legal Studies, 1972, p 29-96; Posner R., *Economic analysis of Law*, Little, Brown and company, Boston, 1992, p 164; Van Dam C.C., *Zorgvuldigheidnorm en aansprakelijkheid*, Kluwer, Deventer, 1989, p 114-132.

#### 4.3.4. Assumpties bij de analyse van de aansprakelijkheidsregimes

Zoals duidelijk uiteengezet ten aanzien van het economische model, werkt de analyse van het aansprakelijkheidsrecht met veronderstellingen. Deze veronderstellingen houden verband met de opzet van dit hoofdstuk. De gehanteerde assumpties die gelden binnen de analyse zijn<sup>159</sup>:

- De door de wetgever vastgestelde zorgvuldigheidsnorm is gelijk aan de efficiënte zorg
- De door de rechter vastgestelde zorgvuldigheidsnorm is voor elk slachtoffer en elke dader gelijk.
- De dader en het slachtoffer zijn rationele individuen die in staat zijn hun eigen zorg en activiteiten niveau vast te stellen.
- De dader en het slachtoffer zijn risico-neutraal

De aanwezigheid van een verzekering wordt buiten beschouwing gelaten.

#### 4.3.5. Analyse van de aansprakelijkheidregimes

Eerst wordt de unilaterale setting bekeken, waarin de mate van zorg en daarna het activiteitsniveau gedetermineerd worden. Vervolgens wordt dezelfde methode gevolgd in een bilaterale situatie.

##### 4.3.5.1. Unilaterale ongevallen met het niveau van zorg als enige determinant van gevaarzettend gedrag

Nu volgt een analyse van unilaterale gevallen waarbij het gedrag van de bestuurder wordt verondersteld het ongevalrisico te kunnen beïnvloeden. Het gedrag van de slachtoffers heeft in tegenstelling tot de motorvoertuigbestuurders geen invloed op het ongevalrisico. Bij een unilateraal ongeval waar enkel het gedrag van de bestuurder de optimale hoeveelheid zorg bepaalt, zal de marginale kost gelijk zijn aan de kost van een eenheid zorg. Uit het economische model, uitgewerkt in het vorige hoofdstuk, blijkt dat zo lang de bestuurder minder zorg uitoefent dan het efficiëntieniveau, de kost van een extra eenheid zorg, lager zal zijn dan de verwachte daling van de ongevalkosten. Zodra het efficiënte aantal eenheden zorg is bereikt, is het voor de bestuurder niet meer voordelig een extra eenheid zorg te hanteren. De kostprijs van een hoger niveau van zorg zal hoger uitvallen

---

<sup>159</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 162.

dan de verwachte reductie van ongevalkosten<sup>160</sup>. Vertaald naar het optimale zorgniveau in de unilaterale setting ontstaat het nu beschreven beeld.

In het simpel, enkelvoudig model hangt de internalisering af van welke partij het best geplaatst is de voorzorgsmaatregelen te nemen, en hoe de wetgever de allocatie van de schade regelt. In het onderzoek komen achtereenvolgens geen aansprakelijkheid, schuldaansprakelijkheid en risicoaansprakelijkheid aan bod. Er wordt gebruik gemaakt van de gegevens van de tabel die gebruikt werd in het vorige hoofdstuk.

#### A. Geen aansprakelijkheid

Wanneer de bestuurder geen externe effecten betreft in zijn afweging, kiest hij het laagste niveau van zorg. Het slachtoffer draagt in dit geval zijn eigen schade (80), aangezien hij die niet kan verhalen op de dader. De maatschappelijke kosten (80) zijn hoger dan in de economisch optimale situatie (10). Een regel van niet aansprakelijkheid is niet efficiënt in het geval van een onafwendbaar ongeval<sup>161</sup>.

Wetende dat hij niet moet opdraaien voor de kosten, zal de automobilist zich in het verkeer minder of in het geheel niet zorgvuldig gedragen. Want met deze strategie heeft hij altijd minder kosten dan met een strategie die zorgkosten met zich meebrengt. Hij zal in de tabel derhalve kiezen voor snel rijden, zijn dominante strategie<sup>162</sup>. Uit het voorgaande volgt dat om de omstandigheden te scheppen die de optimale omgeving in het leven roept, de tussenkomst van een rechtsregel onontbeerlijk is. Voor de beantwoording van de vraag of de dader kan worden aangezet tot de uitoefening van een optimaal zorgniveau kan deze tussenkomst de vorm aannemen van een aansprakelijkheidsregel waarbij de schade van het slachtoffer naar de dader wordt verschoven.

Tabel 4: Niveau van zorg indien er geen aansprakelijkheidsregime aanwezig is

Niveau van optimale zorg	Kosten van zorg	Verwachte schade	Aansprakelijkheid	Schade vergoeding	Totale kosten bestuurder	Totale Kosten
Geen	0	80	Nee	0	0	80

<sup>160</sup> Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 24.

<sup>161</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 163.

<sup>162</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 163; Baird D., Gertner R., Picker R., *Game theory and the law*, Harvard University Press, Cambridge, 1995, p 10.

Gemiddeld	5	10	Nee	0	5	15
Sterk	20	0	Nee	0	20	20

#### B. Risico aansprakelijkheid

Bij een stelsel van risicoaansprakelijkheid is de dader aansprakelijk voor de hele schade van het slachtoffer, ongeacht de zorg die hij uitoefent<sup>163</sup>. De bestuurder moet opdraaien voor alle kosten die hij veroorzaakt, zelfs indien de verwonding niet door hem kon vermeden worden door het nemen van voorzorgsmaatregelen<sup>164</sup>. De schade wordt in dit systeem gepercipieerd als een negatieve externe kost, veroorzaakt door de dader ten opzichte van het slachtoffer. Er vindt een volledige internalisering plaats, waardoor de dader de kosten van de zorg draagt bovenop de schadevergoeding die hij moet betalen indien een ongeval zich voordoet<sup>165</sup>.

Deze verplichting dwingt de bestuurder alle negatieve gevolgen van zijn gedrag in zijn afweging te verrekenen. Omwille van de plaatsing van alle kosten bij de bestuurder van het motorvoertuig ongeacht de mate van schuld ontvangt hij een prikkel tot uitoefening van het optimale niveau van zorg. Dit is het geval zolang de marginale kost van zorgvuldigheidsmaatregelen de marginale verandering in verwachte ongevalkosten niet overschrijdt. Als de marginale kosten groter zijn dan de marginale verandering in de verwachte ongevalkosten, zal de bestuurder geen voorzorgen nemen<sup>166</sup>. In dat geval immers, is hij verplicht te betalen voor de schade van het slachtoffer als hij een verkeersongeval veroorzaakt, maar kan hij de zorgkost beter laten vallen.

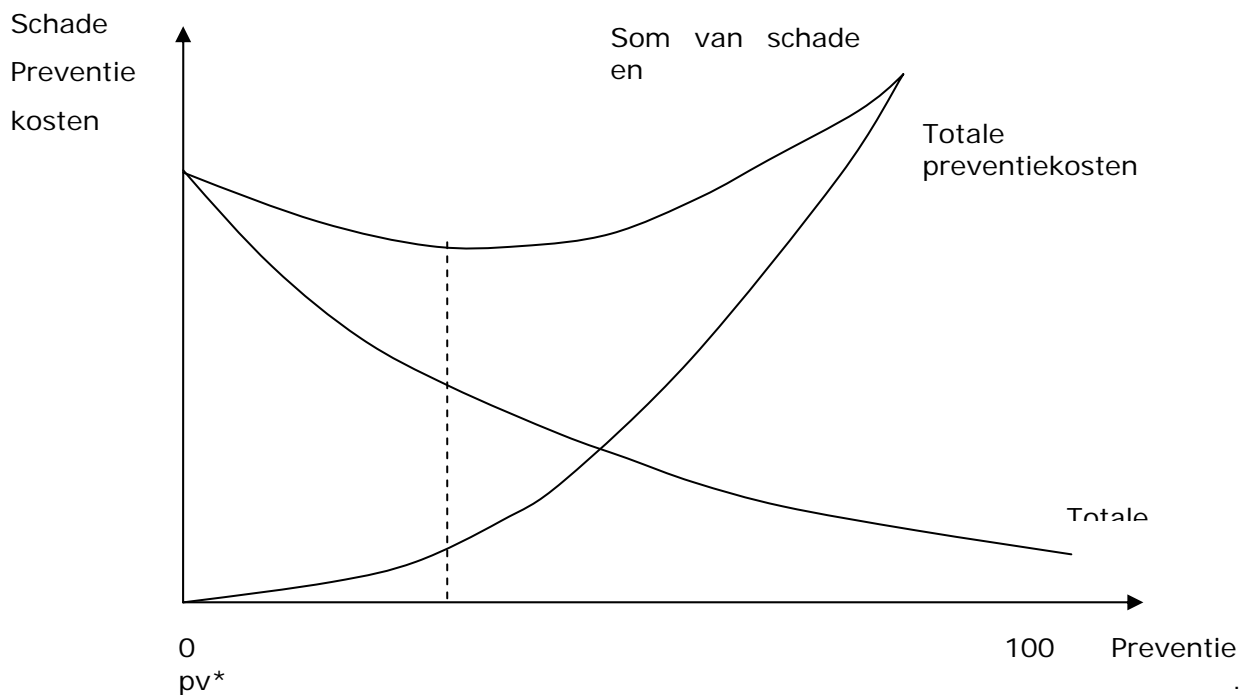
Figuur 4: Het preventieniveau van de dader bij risico aansprakelijkheid<sup>167</sup>

<sup>163</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 181.

<sup>164</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 181.

<sup>165</sup> Cooter R., *Economic analysis of punitive damages*, Southern California Law Review, nr 56, 1982, p 93-94; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 164.

<sup>167</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 77.



Namelijk, als de marginale kost van zorg kleiner is dan de marginale verandering in verwachte ongevalkosten, neemt de bestuurder onder het regime van risicoaansprakelijkheid de noodzakelijke maatregelen om een aanrijding te vermijden. De kost van geen zorg naar een gemiddeld niveau van zorg is 5, waar de verwachte reductie van ongevalkosten bij deze verandering 70 is. Bijgevolg zal minimaal het gemiddelde niveau van zorg aangewend worden.

Zodra de marginale kosten van zorg de marginale vermindering van ongevalkosten overstijgt, is het voor de bestuurder raadzaam het ongeval te laten plaatsvinden en de schadevergoeding te betalen<sup>168</sup>. Dit is het geval wanneer de bestuurder erover denkt zijn zorg niveau op te voeren naar het niveau van hoge zorg. Zijn marginale kost is in dit geval 15, terwijl hij een schadevergoeding van 10 moet betalen. Het ontwijken van een verkeersongeval is in dit geval niet zinvol. De dader streeft binnen deze context naar een minimalisering van de maatschappelijke kosten, die in dit geval gelijk zijn aan zijn kosten, dat overeenkomt met een gemiddeld niveau van zorg<sup>169</sup>. Binnen een unilaterale ongevalsituatie leidt een regel van risicoaansprakelijkheid tot een efficiënt resultaat<sup>170</sup>. De

<sup>168</sup> Posner R.A., *Economic analysis of law*, Little, Brown and Company, London, 1992, p 175.

<sup>169</sup> Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998, p 16; Schafer H.B., Schönenberger A., *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 605.

<sup>170</sup> Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 41; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 165; Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 80, 77.

automobilist die er zich van bewust is dat de volledige schade voor zijn rekening komt. Hij neemt alle benodigde maatregelen om een ongeval te voorkomen omdat dit voor hem de uitgelezen methode is ter minimalisering van zijn kosten<sup>171</sup>.

Tabel 5: Het niveau van zorg bij het risicoaansprakelijkheidregime

Niveau van optimale zorg	Kosten van zorg	Verwachte schade	Aansprake Lijkheid	Schade Vergoeding	Totale kosten bestuurder	Totale Kosten
Geen	0	80	Ja	80	80	80
Gemiddeld	5	10	Ja	10	15	15
Sterk	20	0	Ja	0	20	20

### C. Schuldaansprakelijkheid

Naast een regel van risicoaansprakelijkheid kan binnen een unilateraal ongevalmodel een regel van foutaansprakelijkheid de dader eveneens aanzetten tot een optimaal zorgniveau. De dader is enkel dan aansprakelijk indien hij een fout begaat. Dit houdt in dat hij een bepaalde door het recht vereiste zorgvuldigheidsnorm in acht moet nemen.

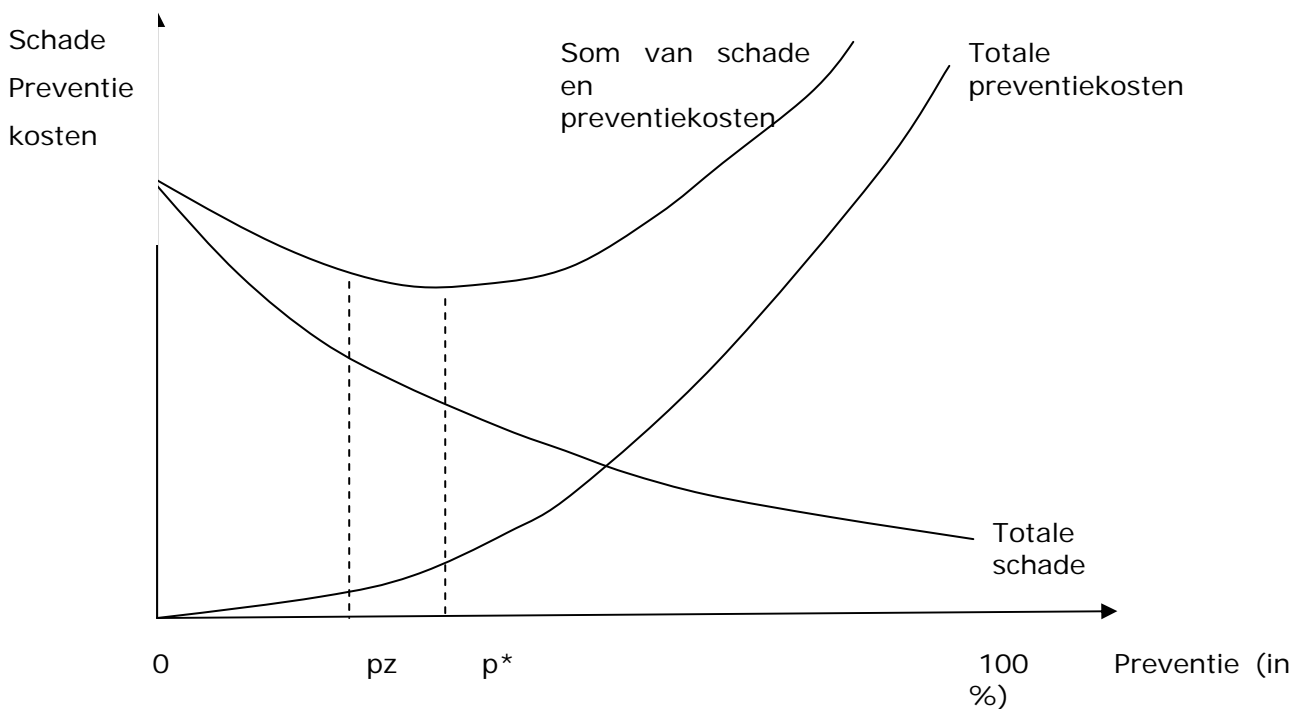
Deze juridische zorgvuldigheidsnorm wordt door de rechter vastgesteld en door het rechtssysteem bepaald. Deze dient bij voorkeur te zijn vastgesteld op het peil  $p^*$ , het optimale peil voor de samenleving<sup>172</sup>. Stel dat de rechter het vereiste niveau van voorzorg vaststelt op een ander niveau. Bij een juridisch niveau van voorzorg dat lager is dan het kostenminimaliserende niveau, beperkt de potentiële veroorzaker zijn preventiemaatregelen tot het minimale peil dat nodig is om niet tot schadevergoeding te worden veroordeeld. De zorgvuldigheid blijft beneden het optimum-niveau en brengt hogere maatschappelijke kosten met zich mee<sup>173</sup>.

<sup>171</sup> Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., *Rechtseconomie en Recht, Kennismaking met een vakgebied in opkomst*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 61; Schäfer H.B., Schönenberger, *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 564.

<sup>172</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 86.

<sup>173</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 86.

Figuur 5: Het preventieniveau van de dader bij schuldaansprakelijkheid  $p_z < p^*$



Zou daarentegen het juridisch vereist preventieniveau opgevoerd worden naar  $p_{z1}$ , kiest de bestuurder voor het juridische preventieniveau, omdat hier zijn kosten minimaal zijn. Kiest de dader een zorgniveau hoger dan  $p_{z1}$ , is hij niet aansprakelijk en moet hij enkel de preventiekosten dragen<sup>174</sup>. Blijft hij onder dit niveau, draait hij op voor de kosten van zorg, als voor de schade van het slachtoffer, weergegeven door de totale kosten curve. Deze zijn hoger dan de kosten ter voorzorg in het punt  $p_{z1}$ . Bijgevolg conformeert de bestuurder zich aan het vastgestelde, inefficiënte niveau van zorg.

Stelt de rechter de zorgvuldigheidsnorm vast op  $p_{z2}$  dan kiest de dader toch voor het kostenminimaliserend punt  $p^*$ . De reden hiervoor is dat de preventiekosten die het individu moet hanteren ter vervulling van de norm hoger zijn dan de totale maatschappelijke kosten. Het komt voor het individu goedkoper uit de zorgkost vanuit het efficiënte punt te dragen en de schade te vergoeden. Feitelijk werkt in dat geval de schuldaansprakelijkheid op dezelfde wijze als de risicoaansprakelijkheid<sup>175</sup>.

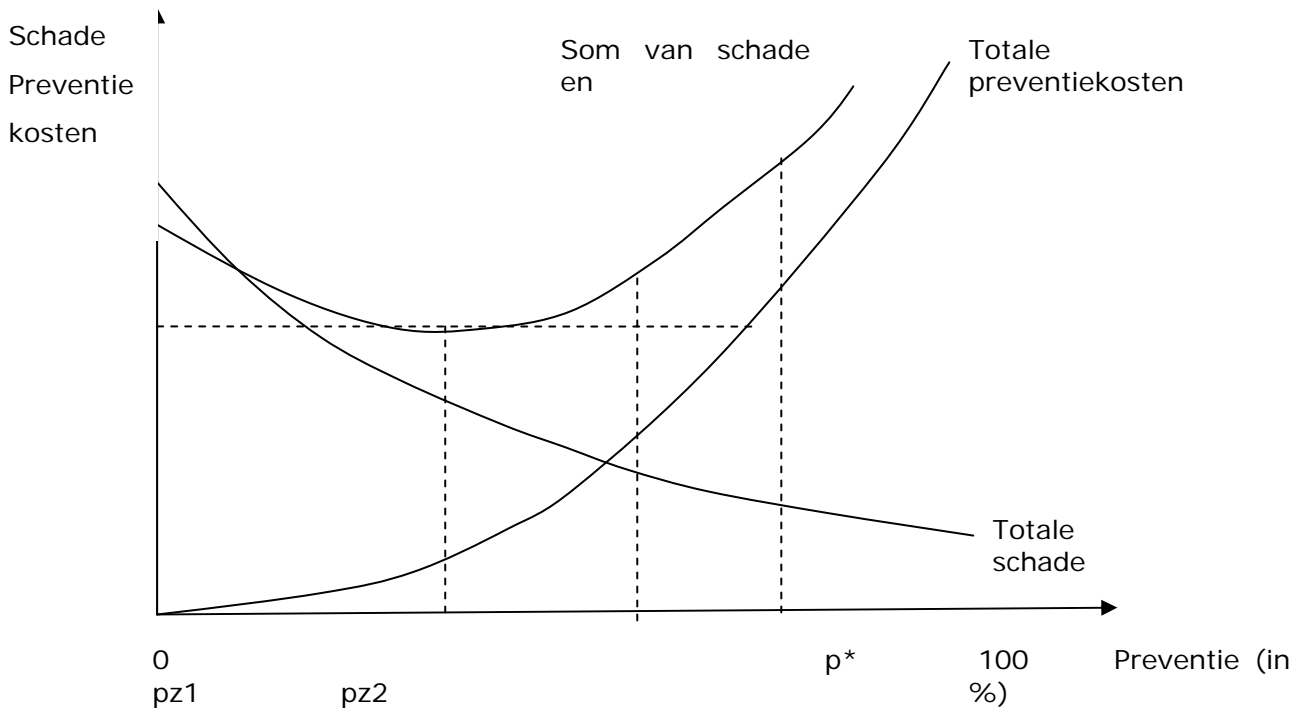
Er kan geconcludeerd worden dat wanneer het rechtens vereiste zorgniveau efficiënt is, de dader zich aan het efficiënte zorgniveau conformeert. Indien het rechtens vereiste zorgniveau onder het efficiënt punt blijft, is de keuze snel gemaakt. Het kostenminimaliserende individu, kiest voor de laagst mogelijke zorg waarbij hij gevrijwaard blijft van aansprakelijkheid. Stelt de rechter het vereiste zorgniveau boven het

<sup>174</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 183.

<sup>175</sup> Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993, p 87.

efficiënte niveau vast, verkiest de bestuurder dit inefficiënte niveau totdat het vereiste niveau zo hoog is vastgesteld dat de automobilist zich gedraagt alsof hij te maken heeft met een risicoaansprakelijkheidsysteem<sup>176</sup>. Dan opteert hij terug voor het efficiënte preventieniveau, waarbij zijn kosten geminimaliseerd worden.

Figuur 6: Het preventieniveau van de dader bij schuldaansprakelijkheid  $p_z > p^*$



Tabel 6: Het niveau van zorg bij het schuldaansprakelijkheidregime

Niveau van optimale zorg	Kosten van zorg	Verwachte schade	Aansprakelijkheid	Schade vergoeding	Totale kosten bestuurder	Maatschappelijke Kosten
Geen	0	80	Ja	80	80	0
Gemiddeld	5	10	Nee	0	5	10
Sterk	20	0	Nee	0	20	0

<sup>176</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 185.



Uit de veronderstellingen blijkt dat de norm is gezet op het efficiënte niveau van zorg. De dader is in dit geval aansprakelijk indien hij minder zorg heeft aangewend dan het optimale niveau, hier het gemiddelde niveau (5), ongeacht de zorg die hij wel heeft aangewend<sup>177</sup>.

Indien zijn werkelijk uitgeoefende zorg daarentegen groter is dan de efficiënte zorg, moet hij de schade niet vergoeden. In zijn beslissing over het gehanteerde niveau van zorg, laat de bestuurder zich leiden door de kosten van zorg en verwachte schade. Zo lang de som van de kosten van zorg en de verwachte schade groter zijn dan de kosten van de efficiënte zorg, zal de bestuurder de efficiënte zorg aanwenden. De bestuurder kan ervoor kiezen om geen zorg te betrachten, maar dan is hij aansprakelijk en moet hij de kosten van de verwachte schade dragen (80), die de kosten van het efficiënte niveau van zorg (5) ver overtreffen<sup>178</sup>. Als hij voor een gematigd zorgniveau kiest, hetgeen de juridisch vereiste zorgvuldigheidsniveau is, is hij niet meer aansprakelijk en moet enkel voor de zorgkosten opdraaien (5). Indien hij een hoog zorgniveau hanteert, zijn de kosten die hij moet dragen 20. Echter, vanaf een kost van 5 voor de aanwending van gemiddelde zorg, wordt hij niet meer aansprakelijk gesteld. De bijkomende kost is overbodig en de automobilist oefent de bijhorende zorg niet meer uit. Hij opteert voor het efficiënte zorgniveau, waar zijn kost minimaal is. Op voorwaarde dat het rechtssysteem de aangewezen zorg op het efficiënte niveau vaststelt, zal de dader dus altijd efficiënte zorg uitoefenen, omdat in dit punt zijn kosten het laagst uitvallen<sup>179</sup>.

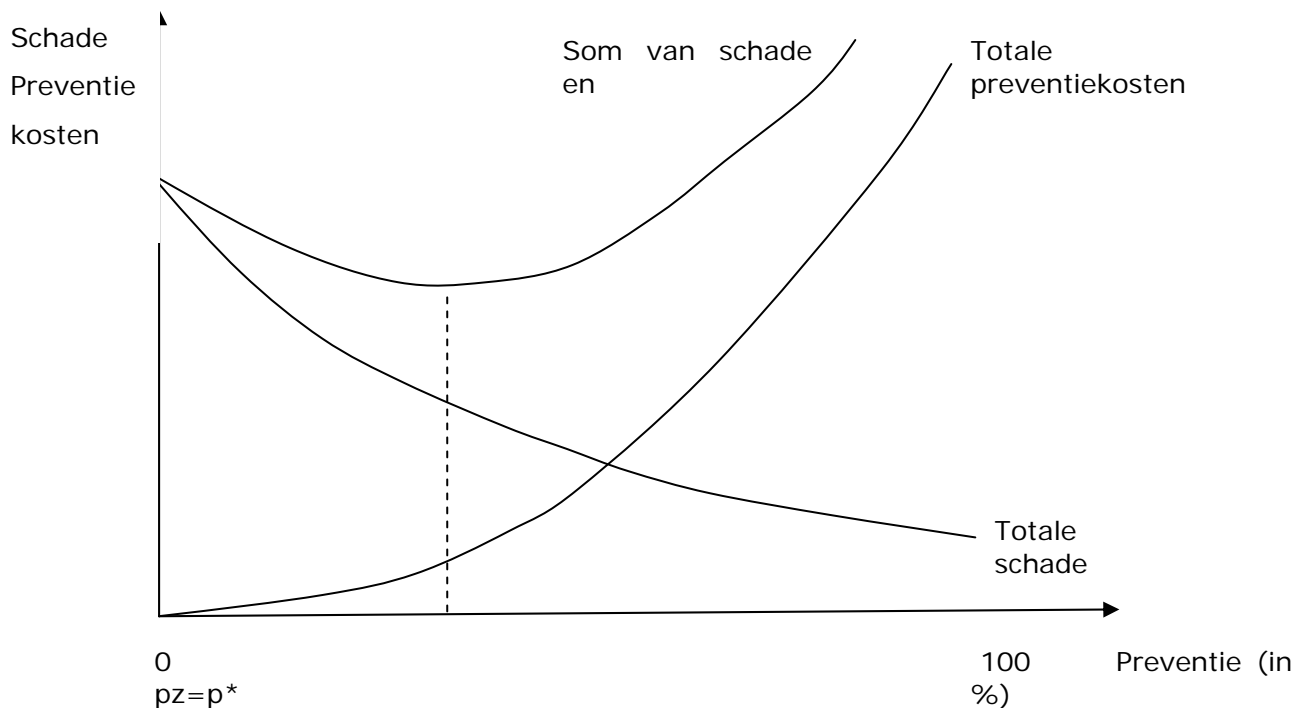
---

<sup>177</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 76-77; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 8; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 41.

<sup>178</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 180.

<sup>179</sup> Cooter R., *Economic analysis of punitive damages*, Southern California Law Review, nr 56, 1982, p 83-84; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, 166; Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 181; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 42; Schäfer H.B., Schönenberger A., *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 600.

Figuur 7: Het preventieniveau van de dader bij schuldaansprakelijkheid  
( $pz = p^*$ )



#### 4.3.5.2. Unilaterale ongevallen met zorg en activiteiten niveau als determinanten van gevaarzettend gedrag

Nu het effect van aansprakelijkheidsregels is bestudeerd op de aanwending van zorg, is naast het zorgniveau ook het activiteitsniveau van de dader van invloed op ongevalrisico<sup>180</sup>. Er zijn twee assumpties betreffende het optimale activiteitsniveau. Ten eerste gaat een toename van het activiteitsniveau van de dader gepaard met een evenredige stijging van de ongevalkosten. Ten tweede zorgt de stijging van de activiteit van de bestuurder voor een stijging van het nut dat hij heeft van de uitgeoefende eenheden activiteit.

##### A. Geen aansprakelijkheid

Uit de voorgaande analyse met betrekking tot het gekozen zorgniveau per activiteit komt aan de oppervlakte dat de bestuurder ervoor opteert geen zorg uit te oefenen. Hij heeft

<sup>180</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 78-80; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 21-26; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 46-49.

enkel opbrengsten die hij zal trachten te maximaliseren door een groot aantal activiteiten te ontplooiën. Zolang de schadekosten zijn nut niet overtreffen, blijft hij deelnemen aan het verkeer, wat leidt tot een inefficiënt participatieniveau<sup>181</sup>.

## B. Strikte aansprakelijkheid

In een unilaterale setting onder de regel van risico aansprakelijkheid betaalt de automobilist in beginsel voor alle ongevalkosten die hij veroorzaakt. Hij kiest voor een optimaal niveau van activiteiten omdat hij enkel deelneemt aan een additionele keer verkeersdeelname indien de extra winst die hij hieruit put de extra zorgkost en de verwachte schadevergoedingskosten voor de ongevallen die hij veroorzaakt overtreft. In andere woorden stemt zijn kost onder risicoaansprakelijkheid overeen met het nut dat hij heeft verminderd met de verwachte ongevalkosten en de kosten van zorg die hij aanwendt ter voorkoming van het ongeval. Onder risicoaansprakelijkheid is de uitkomst van de afweging van de kosten hetzelfde als de maatschappelijke welvaart. Bij activiteiten niveau 2 wordt de maatschappelijke kost geminimaliseerd zoals is afgeleid uit de tabel van het vorig punt. Daaruit volgt dat de bestuurder onder het risicoaansprakelijkheidregime geprikkeld wordt het optimale niveau van twee activiteiten uit te oefenen. Omdat elke maal dat de bestuurder deelneemt aan het verkeer hij geneigd is een optimaal niveau van zorg uit te oefenen ter minimalisering van zijn zorgkost, opteert hij bovendien voor een gemiddeld niveau van zorg. Bij de regel van risicoaansprakelijkheid wendt de automobilist zowel een optimaal zorg- als activiteitsniveau aan ten behoeve van de maatschappelijke welvaart<sup>182</sup>.

## C. Schuldaansprakelijkheid

De analyse van het zorgniveau wijst erop dat de dader, om aan foutaansprakelijkheid te ontsnappen, een optimaal zorgniveau aanwendt op voorwaarde dat dit zorgniveau gelijk is aan de juridische zorgvuldigheidsnorm.

Immers in het geval dat hij het wettelijke gevraagde zorgniveau aanwendt, is hij van de aansprakelijkheid bevrijd en moet de autorijder geen schadevergoeding betalen bij een ongeval. Wanneer wordt verondersteld dat de juridische zorgvuldigheidsnorm gelijk is aan het optimale activiteitsniveau 2, zal de automobilist deze naleven, omdat hij daarmee van aansprakelijkheid is bevrijd. Zolang deze juridische zorgvuldigheidsnorm optimaal maatschappelijk bepaald is, zal de automobilist het maatschappelijke gewenste zorgniveau

---

<sup>181</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 189.

<sup>182</sup> Schafer H.B., Schönenberger A, *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 608; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 171.

aanwenden. Zodra de dader echter de juridische zorgvuldigheidsnorm naleeft, heeft hij weinig reden om rekening te houden met de economische gevolgen die zijn deelneming aan een bepaalde activiteit heeft op de verwachte ongevalkosten. Hij houdt enkel rekening met de zijn verwacht nut, minus de kosten van zorg<sup>183</sup>. De bestuurder zal zijn activiteiten niveau opvoeren zolang de marginale toename van zijn nut hoger blijft dan de marginale kosten van zorg, zonder dat hij rekening houdt met de toename van de ongevalkosten. Met een hogere participatie aan het verkeer zal de objectieve kans op een ongeval toenemen, maar zolang de bestuurder de vereiste zorgvuldigheid in acht neemt, is hij niet aansprakelijk.

Tabel 7: Het activiteitsniveau bij foutaansprakelijkheid

Activiteiten Niveau	Totale nut	Kosten van zorg	Totale ongevalkost	Maatschappelijke welvaart
0	0	0	0	0
1 (100 km)	67	10	20	37
2 (200 km)	119	20	40	59
3 (300 km)	140	30	60	50
4 (400 km)	145	40	80	25

Bij herneming van de tabel van het activiteitsniveau wordt vastgesteld dat indien de automobilist derhalve zijn activiteit verhoogt van niveau 1 naar 2,

zijn nutstijging 52 bedraagt, verminderd met de kosten 10 = 42. Een verhoging van 2 naar 3 leidt tot een marginale nuttoename verrekend met de kosten van 11. Een verdere verhoging van de activiteit naar niveau 4 zal leiden tot een marginale daling van het nut met 5. Een nutmaximaliserende automobilist, die geen prikkel heeft ontvangen om zijn activiteitsniveau optimaal aan te wenden, kiest bijgevolg voor activiteiten niveau 3. Bij dit niveau zijn de marginale opbrengsten, in termen van nut, hoger dan de marginale kosten, in termen van zorg. In tabel 2 is de maatschappelijke welvaart het hoogst bij een

<sup>183</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 170; Cooter R. Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 22-24 ; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 48-49; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 79-80.

activiteitniveau 2. Bij foutaansprakelijkheid opteert de automobilist voor een niveau van 3, waarbij een daling van de maatschappelijke welvaart optreedt met 9 eenheden (59-50). Concluderend leidt een regel van foutaansprakelijkheid tot een inefficiënt sociaal resultaat<sup>184</sup>.

#### 4.3.5.3. Bilaterale ongevallen met zorg als enige determinant van gedrag.

In de bilaterale setting is er invloed op het ongeval van zowel het gedrag van de bestuurder als het gedrag van de ongemotoriseerde weggebruiker. Naargelang het gedrag van de ene verkeersdeelnemer, reageert de andere verkeersparticipatant. In de bilaterale setting weten beide deelnemers echter niet met zekerheid welke de strategie van de andere is waar hij mee geconfronteerd wordt op de openbare weg. Vanuit deze problematiek gaat iedere participant uit van zijn veronderstellingen over de gehanteerde strategie van de andere. Er is nu geen mogelijkheid meer tot het weergeven van een grafische analyse. Naarmate het slachtoffer voorzichtiger wordt, zal er voor de dader minder schade ontstaan dan voordien. Daar komen de mogelijke zorgkosten bij voor het slachtoffer, met als gevolg dat er voor het slachtoffer een soortgelijke figuur zou moeten getekend worden. De "game theory" laat de rechtseconomie toe de reactie van de verkeersdeelnemer op het geanticipeerde gedrag van zijn mededeelnemers te analyseren op een geschikte manier.

Veronderstel dat een ongeval plaatsvindt waarbij een partij een schade heeft van €100. Het ongeval vindt met zekerheid plaats indien geen van beide partijen voorzorgsmaatregelen nemen. Elk van de participanten heeft de keuze uit 2 strategieën<sup>185</sup>. Ze kunnen veel of weinig zorg betrachten waardoor er vier mogelijke combinaties ontstaan van gedrag en slachtoffer. Bij elke combinatie hoort er een bepaalde verwachte schade. Zelfs indien beide partijen voorzorgsmaatregelen nemen, bestaat er nog steeds een kans van 20 % dat het ongeval toch nog gebeurt. De verwachte schade is bijgevolg gelijk aan  $0.20 \times €100 = €20$ .

Als dader en slachtoffer weinig zorg betrachten, is de kans op schade groot 100 % (verwachte schade = €100). Als de dader weinig zorg betracht, maar het slachtoffer neemt voldoende maatregelen, is de kans op schade 80% ( $0.80 \times 100€$ ). Als de dader veel zorg betracht, maar het slachtoffer onvoorzichtig is, is de kans op schade 50 %, dat correspondeert met een verwachte schade van €50. Elke partij kan voorzorg nemen tegen een kost van €10. Nu volgt een analyse van het gedrag dat beide verkeersdeelnemers ten

---

<sup>184</sup> Schafer H.B., Schönerberger A, *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 604.

<sup>185</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 195.

toon spreiden onder de verschillende legale regimes. Bovenstaande gegevens zijn samengevat in de volgende tabel.

Tabel 8: De interactie tussen dader en slachtoffer in termen van kosten

Zorg dader	Zorg slachtoffer	Kosten zorg dader	Kosten zorg slachtoffer	Verwachte schade	Totale kosten
Weinig	Weinig	0	0	100	100
Weinig	Veel	0	10	80	90
Veel	Weinig	10	0	50	60
Veel	Veel	10	10	20	40

De tabel geeft de combinaties van zorg weer. Bovendien is voor elke combinatie uitgerekend hoe groot de totale maatschappelijke kosten zijn. Deze zijn het laagst wanneer zowel dader als slachtoffer zich voorzichtig gedragen. De efficiënte uitkomst waar naar wordt gestreefd, wordt bereikt als beiden veel zorg betrachten.

#### A. Geen aansprakelijkheidssysteem

Eerst wordt de situatie waarin geen aansprakelijkheid bestaat onder ogen genomen<sup>186</sup>. In dit regime wordt de veroorzaker nooit aansprakelijk gehouden, zoals blijkt uit de het voorgaande. De situatie wordt weergegeven door de volgende tabel.

Tabel 9: De kostenallocatie van de dader en het slachtoffer zonder een aansprakelijkheidssysteem.

		Dader	
		Geen zorg	Zorg
Slachtoffer	Geen zorg	100, 0	50, 10
	Zorg	90, 0	30, 10

<sup>186</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 196.

Indien een ongeval zich onder deze omstandigheden voordoet, ontvangt het slachtoffer nooit een vergoeding van de veroorzaker. Hij draagt met andere woorden de verwachte kosten van de schade en zal bijgevolg het gewenste voorzorgniveau hanteren. Zo krijgt hij een prikkel om zijn kosten te minimaliseren<sup>187</sup>.

De dominante strategie van de bestuurder is deze waar geen zorg betracht wordt<sup>188</sup>. In dit geval heeft hij in elke situatie lagere kosten (namelijk geen) dan indien hij in dezelfde situatie wel zorg zou hebben gedragen (10). Hij moet immers niet opdraaien voor de schade geleden door het slachtoffer en is bijgevolg niet geneigd enige zorgkosten te dragen. De voetganger heeft een dominante strategie naargelang zijn anticipatie op de dominante strategie van de veroorzaker van het ongeval. Hij veronderstelt dat de dominante strategie van de bestuurder deze zal zijn waarbij de bestuurder geen zorg betracht. In het geval dat dit zo is, heeft de voetganger een argument om wel de nodige zorg aan te wenden. Kiest hij voor veel zorg, is het bedrag dat voor zijn rekening komt (90) lager dan wanneer hij geen zorg betracht (100). De uiteindelijke uitkomst - dader weinig zorg, slachtoffer veel zorg - met totale kosten van 90 is niet maatschappelijk efficiënt<sup>189</sup>.

#### B. Strikte aansprakelijkheid

Veronderstel dat er een ander legaal regime opgelegd wordt, met een andere allocatie van de kosten. Onder strikte aansprakelijkheid is de veroorzaker degene die in beginsel aansprakelijk is voor de gehele schade. De matrix geeft de calculatie van de bestuurder en de voetganger weer die onder dit regime gebeurt.

Tabel 10: De kostenallocatie tussen dader en slachtoffer bij risicoaansprakelijkheid

		Dader	
		Geen zorg	Zorg
Slachtoffer	Geen zorg	0, 100	0, 60
	Zorg	10, 80	10,30

<sup>187</sup> Cooter R. Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 302

<sup>188</sup> Baird D., Gertner R., Picker R., *Game Theory and the law*, Harvard University Press, Cambridge, 1995, p 10.

<sup>189</sup> Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu uitgevers, Antwerpen, 1989, p 83.

Onder deze aansprakelijkheidsregel ontstaat juist de tegengestelde situatie als deze beschreven in het vorige punt<sup>190</sup>. De reden hiervan is dat bij het voorvallen van een ongeval de bestuurder in beginsel steeds verantwoordelijk is en opdraait voor de kosten van de voetganger. De dominante strategie van de voetganger is in dit geval het niet aanwenden van voorzorgskosten. Indien een ongeval zal plaatsvinden is zijn strategie bijgevolg deze van geen zorg omdat hij steeds vergoed wordt<sup>191</sup>. Immers, ongeacht het niveau van aangewende zorg bij het voorvallen van een ongeval, is de bestuurder steeds aansprakelijk voor de hele som. Als de bestuurder zorg aanwendt en de voetganger niet, betaalt de autobestuurder 60. Mocht de voetganger tegen alle verwachting in toch zorg aanwenden, daalt de kost van de bestuurder tot 30. Indien de bestuurder daarentegen geen zorg aanwendt, is zijn kost steeds de gehele schade, zijnde een minimum van 100. Door de anticipatie op het niet aanwenden van zorg als dominante strategie van de voetganger (vertaald in 100 en 80 aan kosten voor de bestuurder), opteert de bestuurder voor het aanwenden van zorg om zijn kosten te minimaliseren (80). De uiteindelijk uitkomst - dader veel zorg en slachtoffer weinig zorg -resulteert in een maatschappelijk inefficiënt niveau van kosten 80<sup>192</sup>.

### C. Strikte aansprakelijkheid met een absoluut eigen schuldverweer

Bij deze regel is de dader in beginsel aansprakelijk voor de schade van het slachtoffer, tenzij de laatste de juridische zorgvuldigheidsnorm niet heeft nageleefd, waardoor de aansprakelijkheid van de dader geheel vervalt<sup>193</sup>. Wanneer het slachtoffer binnen de regel van de risico aansprakelijkheid geen prikkel van zorg ontvangt, kan het systeem worden aangepast door de toevoeging van een eigen schuld verweer. Hier wordt bij de vaststelling van de aansprakelijkheid ook rekening gehouden met het gedrag van het slachtoffer dat ook een invloed uitoefent op het ongevalrisico<sup>194</sup>. Zowel dader als slachtoffer ontvangen onder dit regime een prikkel om maximale zorg aan te wenden.

---

<sup>190</sup> [http://www.cooter-ulen.com/tort\\_liability.htm](http://www.cooter-ulen.com/tort_liability.htm)

<sup>191</sup> Baird D., Gertner R., Picker R., *Game Theory and the law*, Harvard University Press, Cambridge, 1995, p 15; Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 197.

<sup>192</sup> Nentjes A., Dijkstra J., *Verkeersaansprakelijkheid: slachtoffercompensatie of ongevallenpreventie*, Nederlands Juristenblad, 1993, nr 8, p 953; Schafer H.B., Schöenberger A., *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 613; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 43-45; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 83; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987 p 11.

<sup>193</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 176.

<sup>194</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties :een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 176; Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 197.



Omdat de dader naar alle waarschijnlijkheid optimale zorg aanwendt, is het slachtoffer geneigd optimale zorg aan te wenden om te voorkomen dat hem eigen schuld wordt voorgeworpen waardoor hij zijn eigen schade moet dragen<sup>195</sup>. Als de dader weinig zorg betracht, zijn de kosten voor het slachtoffer respectievelijk 100 en 10. Indien de dader wel zorg betracht zijn de kosten voor het slachtoffer respectievelijk 50 en 10.

Tabel 11: De kostenallocatie tussen dader en slachtoffer bij risicoaansprakelijkheid met een absoluut eigen schuldverweer

		Dader	
		Geen zorg	Zorg
Slachtoffer	Geen zorg	100, 0	50, 10
	Zorg	10, 90	10, 30

In beide gevallen is het slachtoffer beter af met zorg, omdat in dit geval de dader verplicht is de schadekosten op zich te nemen. De enige kosten voor het slachtoffer zijn in dit geval de aangewende zorgkost. De dader, wetende dat het slachtoffer optimale zorg zal uitoefenen, ontvangt hierdoor een bijkomende prikkel om de vereiste zorg aan te wenden. Hij verkeert in de wetenschap dat hij in elk geval de kosten draagt indien het slachtoffer voldoende zorg heeft betracht en zal als gevolg van deze assumptie streven naar een minimalisering van zijn kosten. De rekening voor de dader komt uit op 30 wanneer hij zorg betracht en 90 indien hij geen zorg in acht neemt. Zijn dominante strategie is ook het nemen van zorg. De uiteindelijke uitkomst veel zorg voor de dader en veel zorg voor het slachtoffer met 40 aan maatschappelijke kosten, is efficiënt<sup>196</sup>.

#### D. Schuldaansprakelijkheid

Onder dit aansprakelijkheidsstelsel is er een verschuiving van verdeling over de beide partijen naargelang de toewijzing van de fout van het ongeval aan de partijen. De bestuurder is wettelijk aansprakelijk indien een ongeval plaatsvindt en hij heeft nagelaten

<sup>195</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 11.

<sup>196</sup> Schafer H.B., Schönnenberger A, *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 613; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 45; Faure M, Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu uitgevers, Antwerpen, 1989, p 82-83; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University press, London, 1987, p 12-13; Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 198.

de benodigde zorg in acht te nemen<sup>197</sup>. De afweging van de verkeersdeelnemers gebeurt op de volgende manier zoals weergegeven in de matrix.

Tabel 12: De kostenallocatie tussen de dader en het slachtoffer bij foutaansprakelijkheid

		dader	
		Geen zorg	Zorg
slachtoffer	Geen zorg	0, 100	50, 10
	Zorg	10, 80	30, 10

Onder dit regime is de bestuurder aansprakelijk indien hij niet het door de wetgever vooropgestelde niveau van zorg hanteert<sup>198</sup>.

Indien hij het rechtens vereiste zorgniveau hanteert, hoeft hij geen schade te vergoeden. Door de zorgkost van 10 te dragen ontloopt hij de aansprakelijkheid, terwijl hij in het andere geval de schadekosten er boven op moet dragen. Indien de dader geen zorg hanteert, moet hij een kost van 100 betalen bij geen zorg en 80 bij zorg van het slachtoffer. Hiervoor zal hij uiteraard niet opteren en de nodige zorg in acht nemen. Indien de bestuurder de wettelijke standaard van zorg hanteert, zal de voetganger de kost van het ongeval dragen. Gegeven de situatie dat de dader veel zorg betracht en het slachtoffer zelf voor de schade opdraait, heeft hij de keuze tussen geen zorg wat in dit geval een kost van 50 met zich meebrengt, en wel zorg tegen een kost van 30. Het slachtoffer kiest voor veel zorg, evenals de dader. De uiteindelijke uitkomst die een maatschappelijke kost van 40 genereert, is efficiënt<sup>199</sup>.

<sup>197</sup> Baird D., Gertner R., Picker R., *Game Theory and the law*, Harvard University Press, Cambridge, 1995, p 18; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 176; Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 178.

<sup>198</sup> Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 45-46; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 84-85; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 14; Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 200.

<sup>199</sup> Nentjes A., Dijkstra J., *Verkeersaansprakelijkheid: slachtoffercompensatie of ongevallenpreventie*, Nederlands Juristenblad, 1993, nr 8, p 953; Schafer H.B., Schöenberger A., *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34, Hamburg, 1997, p 611.

## E. Comparatieve aansprakelijkheid

Dit systeem is een verfijning van aansprakelijkheid met schuldverweer in die zin dat nagegaan zal worden in welke mate de partijen bijgedragen hebben tot de totstandkoming van het ongeval en dus schuldig en aansprakelijk zijn. De verwachte ongevalkosten worden dus maar ten dele geïnternaliseerd. Naarmate de verdelingsregel één partij het merendeel van de ongevalkosten moet vergoeden, werkt het systeem zoals beschreven in de vorige twee paragrafen. Naarmate een evenwichtige verdeling van de ongevalkosten opgelegd wordt, zou de prikkel onvoldoende kunnen zijn omdat partijen slechts met de helft van de ongevalkosten geconfronteerd worden. Als één van beiden echter minder dan de wettelijk opgelegde zorg betracht terwijl de ander zich zorgvuldig gedraagt, heeft de eerste als enige schuld en is dan volledig aansprakelijk. Bijgevolg heeft elke partij er belang bij om de wettelijke zorgnorm te halen. Ook al dragen beide partijen hun eigen kosten als beiden zorgvuldig zijn, toch gaat er een efficiënte prikkel uit om optimale zorg te hanteren. Ook comparatieve aansprakelijkheid is een efficiënte regel.

### 4.3.5.4. Bilaterale ongevallen met zorg en activiteitsniveau als determinanten van gevaarzettend gedrag.

Het gehanteerde uitgangspunt in deze setting is dat zowel veroorzakers als slachtoffers hun activiteiten en zorgniveau bepalen. Bij de stijging van het activiteitsniveau vermeerderd het aantal verwezenlijkte ongevallen en bijgevolg de totale schade.

De verhoging van het activiteitsniveau van het slachtoffer verhoogt zijn welvaart tot op bepaalde hoogte en verhoogt proportioneel de verwachte ongevalkosten. Gegeven een bepaald zorgniveau engageert het slachtoffer zich in een bepaald aantal activiteiten. Zo ook voor de veroorzaker. De sociale welvaart is het nut dat bestuurders en slachtoffers verdienen uit hun activiteiten, verminderd met hun zorgkost en hun verwachte ongevalkosten. Indien een partij geen activiteiten ontplooit, zijn er geen kosten en vervolgens geen ongevallen. Vanuit de positie van sociale welvaart is de beste situatie deze waar de partij, die het meeste wint uit de activiteit, ze uitvoert, terwijl de ander zich onthoudt. Dit uitgangspunt wordt getransponeerd naar een meer realistische situatie waar er verschillende activiteitsniveaus voor handen zijn<sup>200</sup>.

---

<sup>200</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 29; Posner R., *Economic analysis of law*, Little Brown and company, Boston, 1992, p 177.

## A. Strikte aansprakelijkheid

De situatie van de bestuurder is hetzelfde in de unilaterale situatie<sup>201</sup>. Zijn kosten worden geminimaliseerd op het optimale activiteiten niveau wat hij bijgevolg als dominante strategie aanneemt. Wetende dat het slachtoffer inefficiënte zorg uitoefent, kiest de dader het efficiënte niveau<sup>202</sup>. Bovendien zal hij net zoals onder de strikte aansprakelijkheid in de unilaterale situatie opteren voor het efficiënte activiteiten niveau om zijn maatschappelijke kosten te minimaliseren<sup>203</sup>.

Indien het slachtoffer het optimale niveau van activiteiten aanwendt, draagt hij de kosten van zijn verliezen niet indien hij verwickeld geraakt in een ongeval. Als nutmaximaliserend individu blijft hij bijgevolg aan het verkeer deelnemen tot hij het punt bereikt waar zijn kosten zijn opbrengsten overtreffen. Bij zijn calculatie om zich te engageren in een volgende activiteit betreft hij enkel zijn zorgkosten en de bijkomende kosten van het hoger activiteiten niveau dat hij ontplooit. Dit betekent dat het slachtoffer enkel rekening houdt met het nut dat hij geniet van de uitoefening van de activiteit minus zijn zorgkost. In zijn afweging verwerkt hij niet de verwachte ongevalkosten die de bestuurder moet dragen. De hervatting van de tabel van het activiteiten niveau geeft het volgende beeld van de het activiteiten niveau van het slachtoffer. Bij de verhoging van het activiteiten niveau van 1 naar 2 is het marginale nut van het slachtoffer 63 tegen een kost van 8. Een verhoging van het activiteiten niveau van 2 naar 3 brengt een baat van 10 voor het slachtoffer die de kost van 8 nog steeds overtreft.

De marginale kosten van de verhoging van het activiteiten niveau naar 4 bedragen wederom 8, terwijl het marginale nut nog maar 5 bedraagt. Het slachtoffer zal derhalve activiteiten niveau 3 aanwenden wat maatschappelijk gezien niet optimaal is. De deelname van het slachtoffer aan het verkeer wordt op een te hoog activiteiten level bepaald vanuit maatschappelijk oogpunt en leidt derhalve tot een ongewenste maatschappelijke situatie<sup>204</sup>.

---

<sup>201</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 204.

<sup>202</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 187.

<sup>203</sup> Schafer H.B., Schöenberger A., *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997, p 608.

<sup>204</sup> Van Velthoven B.C.J., *Veiliger verkeer in nederland? Een rechtseconomische analyse*, Verkeersrecht, nr 10, 2000, p 316; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 27-28; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 188; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 50; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 88; Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 203.

Tabel 12: Het activiteiten niveau in een bilaterale setting

Activiteiten niveau		totale nut		kosten van zorg		totale ongeval kosten	maatschappelijke welvaart	totale nut minus kosten van zorg	
Dader	Slacht offer	dader	Slacht offer	Dader	slacht offer			Dader	Slacht offer
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	1	67	37	10	8	20	66	57	29
2	2	119	100	20	16	40	133	99	84
3	3	135	110	30	24	60	131	105	86
4	4	140	115	40	32	80	103	100	82
5	5	139	113	50	40	100	62	89	73

#### B. Strikte aansprakelijkheid met absoluut eigen schuld verweer

Een regel van strikte aansprakelijkheid met een absoluut schuldverweer brengt met zich mee dat de dader naast een optimaal zorgniveau ook een optimaal activiteiten niveau zal aanwenden, zoals onder strikte aansprakelijkheid.

Uit het voorgaande is gebleken dat slachtoffer en dader voor het efficiënte zorgniveau kiezen, wat de volle aansprakelijkheid van de dader als gevolg heeft en de vergoeding van de schade betekent. Ter minimalisering van de kosten kies hij derhalve voor het optimale activiteiten niveau.

Voor het slachtoffer geldt onder dit regime, in tegenstelling tot strikte aansprakelijkheid, dat hij een prikkel heeft zijn gedrag van zorg efficiënt in te richten. Bij de uitoefening van de zorg, is hij namelijk verzekerd van de uitkering van de schade. Indien hij daarentegen niet voldoende zorg aanwendt, is dit niet het geval omdat de dader mogelijkheid heeft een schuldverweer te voeren<sup>205</sup>. Echter, hij kan volstaan met het uitoefenen van voldoende

<sup>205</sup>Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 188; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 28; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and

zorg om te vermijden dat hij zijn eigen schade moet dragen. De afweging van het slachtoffer om zich te engageren in een verdere activiteit vertoont dezelfde calculus als onder de strikte risico aansprakelijkheid, met dit verschil dat hij steeds de minimaal vereiste zorgkost in betrachtting neemt die hem bevrijdt van aansprakelijkheid. Hij zal dus ook voor een te hoog activiteiten niveau (3) kiezen.

### C. Schuldaansprakelijkheid

Zowel dader als slachtoffer hanteren het efficiënte zorgniveau. De dader heeft echter geen prikkel om het optimale activiteiten niveau aan te wenden omdat hij weet dat hij bij de uitoefening van voldoende zorg aan aansprakelijkheid ontsnapt. Derhalve neemt hij boven het activiteiten niveau 2 (het niveau van de zorgvuldigheidsnorm) de schadekosten niet mee in zijn overwegingen tot al dan niet participeren en blijft hij zijn activiteiten niveau opvoeren totdat zijn nut de marginale kosten van zorg overschrijdt. Dit gebeurt pas op een te hoog activiteiten niveau zoals de tabel weergeeft. Een verhoging van de activiteit naar het niveau 3 gaat voor de automobilist gepaard met een marginale nuttoename van 16 tegen een marginale kostenstijging van 10. Bij een stijging naar activiteiten niveau 4 is de marginale nuttoename 5, terwijl de marginale kosten kostenstijging 10 eenheden bedraagt. De automobilist zal derhalve activiteitsniveau 3 aanwenden.

Het slachtoffer daarentegen zal naast optimale zorg tevens het optimale activiteiten niveau uitoefenen omdat hij anders voor zijn eigen kosten moet opkomen.

Ervan uitgaande dat de dader het gewenste zorgniveau uitoefent, kiest het slachtoffer voor het optimale activiteiten niveau waar zijn marginale nut verminderd met de zorgkost en de verwachte schade het hoogst is. Zoals reeds is vastgesteld is dit niveau 2 dat wel maatschappelijk efficiënt is<sup>206</sup>.

### D. Comparatieve aansprakelijkheid

In dit systeem hanteren beide partijen een optimaal zorgniveau. Ze zijn dus beiden schuldig en delen dus de directe kosten van een ongeval. De zorgkosten zijn uiteraard ook voor eigen rekening. Dit systeem leidt dus tot de gedeeltelijke internalisering van de directe ongevalkosten. Elke bijkomende verkeersdeelname verhoogt de kans op een

---

Company, Boston, 1989, p 50; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 88.

<sup>206</sup> Van Velthoven B.C.J., *Veiliger verkeer in nederland? Een rechtseconomische analyse*, Verkeersrecht, nr 10, 2000, p 316; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 191; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard university Press, London, 1987, p 28; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 49-50; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 88.

ongeval. Beide partijen zullen de mogelijke ongevalkosten dan ook afwegen tegen de baat van een bijkomende verkeersdeelname. In ieder geval dienen beide partijen een beslissing over het aantal deelnames te nemen. Het activiteitsniveau is daarbij niet onbeperkt omdat de directe ongevalkosten in het kostenplaatje van beide partijen opduiken. Alhoewel de internalisering niet volledig is (de kosten worden slechts voor de helft doorgerekend), zal het activiteitsniveau niet perfect optimaal zijn, doch duidelijk beter dan bij de andere aansprakelijkheidssystemen. Aangezien er geen beter systeem is, is comparatieve schuldaansprakelijkheid het beste of optimaal. Er kan dus gesteld worden dat comparatieve schuldaansprakelijkheid leidt tot bijna-optimale activiteitsniveaus en dus efficiënt is.

#### **4.4. Conclusie aansprakelijkheidssystemen naar preventie van verkeersongevallen**

Uit de juridische analyse is naar voren gekomen dat de Belgische WAM-wetgeving veranderd is van een systeem van strikte aansprakelijkheid met absoluut eigen schuldverweer naar een strikte aansprakelijkheid. Vanuit een beschrijving van de werking van de verschillende aansprakelijkheidssystemen wordt bepaald op welke wijze de systemen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid in termen van voorzichtig gedrag. Samenvattend kunnen de volgende conclusies worden geformuleerd met betrekking tot de efficiëntie van de verschillende aansprakelijkheidssystemen.

Het voorgaande gaat uit van een unilateraal ongevalmodel waarbij enkel de bestuurder van een motorvoertuig invloed kan uitoefenen op het ongevalrisico. Binnen deze unilaterale ongevalsituatie bestaat de mogelijkheid om de bestuurder prikkels te geven ter aanwending van een optimale zorg en activiteiten niveau door middel van aansprakelijkheidregels. Zowel de regel van schuld als van strikte aansprakelijkheid leiden tot het gewenste gedrag van de automobilist.

In het kader van het zorgniveau komt binnen de unilaterale setting naar voren dat zowel de regel van strikte aansprakelijkheid als deze van schuldaansprakelijkheid onder voorwaarden tot een optimale uitkomst kunnen leiden<sup>207</sup>. De regel van risicoaansprakelijkheid geeft een prikkel aan de bestuurder omdat de totale ongevalkosten voor zijn rekening komen. De voorwaarde waaraan bij strikte aansprakelijkheid voldaan moet zijn, is dat de schadevergoeding gelijk moet zijn aan de werkelijk geleden schade. Bij de regel van de schuldaansprakelijkheid dient de juridische zorgvuldigheidsnorm op het niveau van de efficiënte zorg te liggen, teneinde het optimale resultaat te bereiken.

---

<sup>207</sup> Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, 171.

Bij de analyse van het activiteitsniveau blijkt dat de regel van de strikte aansprakelijkheid de voorkeur verdient boven deze van de schuldaansprakelijkheid ten behoeve van de verhoging van de maatschappelijke welvaart en een vermindering van de maatschappelijke ongevalkosten. Bij de regel van de strikte aansprakelijkheid draagt de automobilist de verantwoordelijkheid voor alle kosten. Zijn streven naar de minimalisering hiervan vormt een voldoende prikkel om zowel een optimale zorg als activiteiten niveau uit te oefenen. Bij de regel van de schuldaansprakelijkheid oefent de automobilist geen optimaal activiteitsniveau uit. Reden hiervoor is dat de naleving van de zorgvuldigheidsnorm een bevrijding van aansprakelijkheid bewerkstelligt. De rechter kan zeer moeilijk het activiteitsniveau in de zorgvuldigheidsnorm opnemen omdat van een automobilist verwacht kan worden dat hij zich aan de verkeersregels houdt (zorg), maar de mate waarin hij deelneemt aan het verkeer (activiteit) is minder eenvoudig te beoordelen. De rechter is niet in staat om via de zorgvuldigheidsnorm te bepalen hoeveel keer per jaar de bestuurder mag deelnemen aan het verkeer. Daarnaast streven niet alle bestuurders naar dezelfde winstmaximalisatie, waardoor de rechter geen objectieve standaard kan vaststellen<sup>208</sup>.

Uit de analyse volgt dat in de unilaterale setting een schuldaansprakelijkheidsstelsel de beste optie is, ten einde de automobilist van de nodige prikkels te voorzien in de richting van het gewenste gedrag. Waar met betrekking tot het hanteren van het gewenste zorgniveau zowel schuld als strikte aansprakelijkheid leiden tot de efficiënte uitkomst, kan dezelfde conclusie niet meer getrokken worden na het betrekken van het activiteiten niveau in de analyse. Het risicoaansprakelijkheidsregime confronteert de automobilist met alle relevante kosten die hij genereert. Deze confrontatie leidt tot het aanwenden van de maatschappelijke gevraagde zorgvuldigheidsnorm en het nagestreefde activiteiten niveau. Bij schuldaansprakelijkheid echter houdt de participant enkel rekening met zijn zorgkosten. Zodra aan de voorwaarde van voldoende zorg voldaan is, is de actor indifferent voor het aantal activiteiten dat hij vanuit maatschappelijk oogpunt zou mogen uitvoeren. Bijgevolg vindt er een hogere participatie aan het verkeer plaats dan vanuit maatschappelijk standpunt gevraagd is.

In de unilaterale setting bestaat er mogelijkheid door middel van een aansprakelijkheidsregime het gedrag van de verkeersparticipanten in de sociaal gewenste richting te sturen. De situatie wijzigt zich echter in een bilaterale ongevalsetting.

---

<sup>208</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 192; Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989, p 49-50; Cooter R. Ulen T., *Law and Economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 272-275 ; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 24-25; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989, p 80-81.



Wat betreft het zorgniveau bij bilaterale ongevallen leiden strikte aansprakelijkheid met beroep op eigen schuld van het slachtoffer en schuldaansprakelijkheid tot de keuze van een efficiënt zorgniveau door zowel de dader als het slachtoffer<sup>209</sup>. Voorwaarde bij de schuldaansprakelijkheid voor een optimale werking is dat het uitgeoefende zorgniveau op het efficiënte zorgniveau gesteld wordt. In alle andere gevallen is voor minstens een van beide partijen een inefficiënt zorgniveau aanwezig.

Voor het activiteiten niveau zijn de volgende conclusies getrokken. Onder een regime van strikte aansprakelijkheid zonder bijdrage van schuld wonden slachtoffers niet enkel een inefficiënt niveau van zorg aan, ze engageren bovendien te vaak in de activiteit. De bestuurders daarentegen hanteren wel het gewenste niveau van zorg en activiteit. Het systeem van strikte aansprakelijkheid met absoluut schuldverweer leidt ondanks een efficiënt zorgniveau ook tot een inefficiënte participatiesituatie vanuit maatschappelijk oogpunt. Het evenwicht onder dit regime wordt weliswaar bereikt bij een optimaal zorgniveau van beide participanten zoals eerder gesteld en bij de aanwending van een optimaal activiteitsniveau door de bestuurder, maar niet de voetganger. Dit resulteert in een bilaterale situatie waarbij het sociaal wenselijke niveau niet wordt bereikt<sup>210</sup>. De omgekeerde situatie wordt vastgesteld bij de analyse van de schuldaansprakelijkheid. Ook hier geeft het regime aan beide deelnemers de prikkel tot het hanteren van het efficiënte zorgniveau.

Echter door het vervallen van de aansprakelijkheid bij het vervullen van de optimale zorg, engageert de bestuurder zich te vaak in het verkeer. Door het vervallen van de prikkel aan de zijde van de bestuurder zal ook hier geen maatschappelijk optimaal niveau van verkeersdeelname bereikt worden. Door de toevoeging van een comparatief element verandert de situatie. Beide verkeersdeelnemers krijgen de noodzakelijke prikkels door de verdeling van de kosten naargelang het aandeel in de schuld. Door deze werking van de verdeling van de schade onder beide op het gedrag van de participanten, wordt het gedrag en het activiteiten niveau geoptimaliseerd. Dit aansprakelijkheidsysteem krijgt de bovenhand bij nastreving van een sturing van het gedrag van alle participanten.

Bij bilaterale ongevallen is geen enkel aansprakelijkheidsysteem in staat om op alle punten een efficiënte uitkomst tot stand te brengen. Zelfs met een efficiënt zorgniveau wordt onder geen enkel aansprakelijkheidsysteem een situatie teweeg gebracht waar beide partijen ten volle de schade als gevolg van hun activiteiten dragen. Het onherroepelijke gevolg is dat een van beide partijen niet geconfronteerd wordt met de volledige maatschappelijke kosten van zijn activiteiten of dat door beide partijen een deel

---

<sup>209</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 204.

<sup>210</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 27.

van kosten gedragen wordt. Derhalve worden vanuit efficiëntie-oogpunt door een van de partijen steeds een verkeerd aantal activiteiten ontplooid.

De toepassing van de analyse van de aansprakelijkheidsregels op het verkeer laat de volgende gevolgtrekking toe. De kans tussen een aanrijding kan aanzienlijk worden verkleind indien beide partijen de benodigde zorgvuldigheid in acht nemen. Maar zelfs met een behoorlijke zorgvuldigheid blijft er een kans op ongevallen bestaan. Blijft echter een van beide partijen thuis, is de mogelijkheid op een aanrijding onbestaande. De maatschappelijke wenselijke situatie is deze dat elk van beiden enkel op straat komt wanneer de netto-baat van de rit de verwachte ongevalschade overtreft. Door de onmogelijkheid van volledige internalisatie van beide partijen door het aansprakelijkheidsysteem lijkt voor een van de partijen de rit goedkoper dan hij in feite is, zodat een te hoge deelname aan het verkeer het gevolg is. Het is aan de overheid een keuze te maken tussen de partijen om een ervan of beide gedeeltelijk aan te zetten minder aan het verkeer deel te nemen. De keuze dient op schuldaansprakelijkheid te vallen wanneer de wetgever het slachtoffer, maar niet de dader ertoe wil aanzetten een efficiënt aantal activiteiten te ontplooiën. In het andere geval zou de risico-aansprakelijkheid van de automobilist met de mogelijkheid van beroep op eigen schuld de voorkeur verdienen<sup>211</sup>. Indien het gedrag van beide gedeeltelijk gestuurd moet worden, wordt geadviseerd voor een comparatieve aansprakelijkheid.

Hierbij moet opgemerkt worden dat artikel 29 WAM in de praktijk een strikte aansprakelijkheid instelt, die zoals uit de analyse blijkt niet optimaal is om het gedrag van de weggebruikers te sturen.

---

<sup>211</sup> Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 205.

## 5. VERGELIJKING VAN DE GEHANTEERDE SYSTEMEN IN DE VERKEERSWETGEVING MET BETREKKING TOT VERKEERSONGEVALLLEN

---

Door onachtzaamheid, onnadenkendheid en opzet kunnen mensen elkaar verwonden. In het geval er voor de dader geen consequenties verbonden zijn aan zijn daden, is hij niet geneigd zich rekenschap te geven van zijn onzorgvuldig gedrag. Bijgevolg zal meer schade veroorzaakt worden dan onder een systeem waar de dader zou afgerekend worden op schadeveroorzakende handelingen. Om deze reden zal schadeveroorzakend gedrag enkel voorkomen wanneer het individu hier voordeel uit haalt, met andere woorden als het individu er meer baten uithaalt dan dat hij kosten moet maken. Er is ook al uitgemaakt hoe de optimale zorg afgeleid kan worden om de totale kost van verkeersongevallen te minimaliseren. Het is de taak van de wetgever voldoende prikkels te initiëren voor de dader om zijn gedrag aan te passen. Hiervoor kan hij gebruik maken van aansprakelijkheidssystemen of regulering<sup>212</sup>. Het hangt van de overheid af te opteren voor een bepaald regime of gebruik te maken van een combinatie van de verschillende methoden. Bij de bepaling van haar keuze houdt ze rekening met verschillende factoren en opportuiniteitsoverwegingen.

Dit hoofdstuk gaat na welke de factoren zijn die spreken in het voor of nadeel van de verschillende regimes. Eerst worden regulering en aansprakelijkheid in het algemeen naast elkaar geplaatst, terwijl in het volgende punt een vergelijking van de twee belangrijkste aansprakelijkheidsregimes gebeurt. Zo wordt de overheid een aantal hulpmiddelen aangereikt waarmee ze rekening kan houden bij de bepaling van haar beleid.

### 5.1. Vergelijking tussen regulering en aansprakelijkheid

In het eerste gedeelte is gezegd dat de regelgever bij de bepaling van de manier van gedragssturing de keuze heeft tussen verschillende mogelijkheden. Het hangt af van een aantal factoren, welke in dit stuk verder behandeld worden, voor welk systeem gekozen wordt. Naargelang de voordelen waar een bepaalde methode in voorziet, zal de overheid een keuze maken ten voordele van het ene of het andere systeem. Dit gebeurt binnen een bepaalde beleidsstrategie.

---

<sup>212</sup> Deben L., *Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen: een rechtseconomische analyse van lessen uit de veiligste landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2003, p 79.

De vergelijking begint met de verklaring van de uitgangspunten waar de systemen volgens Calabresi op gebaseerd zijn. Vanuit dit onderscheid worden in een volgende punt een aantal determinanten aangehaald die een doorslaggevende invloed kunnen uitoefenen op de keuze van het regime. Bij de bepaling van deze kenmerken is aandacht besteed aan de specificiteit van de verkeerssetting. Uiteindelijk wordt in het derde punt een conclusie getrokken aangaande een mogelijke voorkeur voor een bepaalde aanpak binnen het verkeersrechtelijke kader.

### *5.1.1. Het fundamentele uitgangspunt van beide systemen aan de hand van de deterrence benadering van Calabresi*

In het kader van de vraag of de veiligheid beter via de markt voor aansprakelijkheid of de regulering wordt gewaarborgd, wordt door Calabresi gesproken van een deterrence benadering. Hier trekt hij een vergelijking tussen het aansprakelijkheidsregime dat thuishoort bij wat hij betitelt als general deterrence en de overheidsregulering die aansluit bij de specific deterrence benadering<sup>213</sup>.

Het fundamentele uitgangspunt van beide benaderingen verschilt volgens Calabresi op twee gebieden.

Ten eerste is er een verschillende aanpak voor het ontmoedigen van ongewenst gedrag. De manier om de ongevalkosten te reduceren is namelijk het ontmoedigen van activiteiten die ongevallen oproepen en daarnaast het promoten van veiliger gedrag. Maar een dergelijk statement geeft geen oplossing voor de hoeveelheid van deze activiteiten noch met welke middelen dit dient te gebeuren. Er wordt in de meeste gevallen geen algemeen verbod van alle ongevalveroorzakende activiteiten nagestreefd. De meeste activiteiten kunnen immers op een zodanige veilige manier uitgevoerd worden dat de toegevoegde waarde die ze de maatschappij brengen groter is dan de kosten van de ongevallen die ze veroorzaken<sup>214</sup>. Voorkoming door middel van het opleggen van een totaal verbod zou, voor de meeste activiteiten, de maatschappij meer kosten dan het zou opbrengen in geredde accidenten. De conclusie is dat er een zekere graad van beïnvloeding van het gedrag zich opdringt, maar idealiter tot op het niveau waar de kost van de ongevallen aanvaardbaar is voor de samenleving.

---

<sup>213</sup> Calabresi G., *Costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970, 95-107; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 302.

<sup>214</sup> Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 107.

Ter voorkoming van dit sociale ongewenste roekeloze gedrag dat ontstaat door het aanwenden van onvoldoende zorg door de verkeersdeelnemer heeft de overheid de keuze tussen de implementatie van twee soorten systemen.

De specifieke of collectieve voorkoming houdt in dat de overheid op een bepaald niveau een level van activiteiten en zorg vastlegt, bepaalt wie de activiteiten zou moeten uitvoeren en op welke manier dit gedaan moet worden. Deze collectieve beslissingen worden afgedwongen door middel van straffen die de aan de overtreders worden opgelegd. Bovendien is deze strafrechtelijke aanpak de zwaarste vorm van bestraffing, enerzijds omdat de overheid haar monopolie van legitiem geweld in de strijd kan werpen, anderzijds omdat het strafrecht de zwaarste sanctiemogelijkheden kent<sup>215</sup>.

De andere, de general deterrence benadering, laat de markt bepalen tot welk niveau, en op welke manier de activiteiten worden uitgeoefend, gegeven de kosten. Het geeft mensen de vrijheid zich in de activiteiten te engageren en de kost hiervan te betalen, inclusief de ongevalkost. De ongevalkosten worden benaderd als een van de vele kosten waar de actor mee geconfronteerd wordt bij zijn beslissing te participeren aan het verkeer<sup>216</sup>. In concreto verbindt de regelgever vooraf vastgestelde consequenties aan het stellen van bepaalde handelingen, in plaats van een gedraging op te leggen. Op deze manier krijgt de veroorzaker de rekening gepresenteerd voor de schade die hij veroorzaakt en moet hij zelf de afweging maken om de kans te nemen deze schade te veroorzaken. Als winstmaximaliserend individu meet iedere persoon zelf de kans om de schade te veroorzaken en het niveau van de activiteiten. Iedere persoon heeft de mogelijkheid zich al dan niet in de activiteit te engageren. Daarnaast hebben de actoren bovendien de keuze alle kosten te internaliseren en zich tot veiligere bezigheden te wenden.

Het cruciale onderscheid tussen beide systemen is dat bij de marktwerking er geen sprake is van een a priori collectieve beslissing over het gewenste aantal ongevallen dat de maatschappij bereid is te dragen, terwijl dit bij de specific deterrence het geval is. Integendeel, de marktwerking probeert individuen ertoe te brengen ongevalkosten in hun afweging bij het keuzeproces te betrekken. Welke keuze uiteindelijk gemaakt wordt, hangt af van het individu en niet van een voorschrift van de overheid.

Tweede fundamenteel onderscheid tussen beide systemen heeft betrekking op de betekenis van de schadevergoeding. In het aansprakelijkheidsrecht is de aansprakelijkheid in het algemeen gebaseerd op de schade van het slachtoffer, hoewel soms de winst van de

---

<sup>215</sup> Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 375.

<sup>216</sup> Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 108.

dader in betrachtig wordt genomen<sup>217</sup>. De aansprakelijkheidsregeling is erop gericht het slachtoffer te compenseren voor de geleden schade. Het is de bedoeling de kostenverdeling terug in het voordeel van het slachtoffer te wijzigen, zodat een situatie nagestreefd wordt waarbij er een kostenallocatie is die bestond voordat het ongeval heeft plaatsgevonden. Omwille van deze reden wordt de schadevergoeding rechtsreeks aan het slachtoffer uitgekeerd.

In de criminele context hangt aansprakelijkheid vaak af van de schade van de slachtoffers, maar ook van de winst die de dader verkrijgt uit de overtreding wordt vaak in betrachtig genomen<sup>218</sup>. Er wordt gebruik gemaakt van het strafrecht om de dader op de ernst van de overtreding te wijzen<sup>219</sup>. Hier ligt nog steeds de nadruk op het punitieve karakter dat met het strafrecht beoogd wordt. De vergoeding wordt als straf opgelegd aan de dader en aan de samenleving uitgekeerd in plaats van aan een aanwijsbaar slachtoffer. Het moge duidelijk wezen dat het hier gaat om twee verschillende zienswijzen met betrekking tot de reden van de oplegging van de betaling van een bepaalde som geld.

#### 5.1.2. De bespreking van de determinanten bij de keuze voor een bepaald regime

Bij de keuze voor een bepaald systeem wordt uitgegaan van een aantal veronderstellingen, welke verschillen naargelang het systeem<sup>220</sup>. Naargelang de opvatting die de overheden aanhangen, worden ze reeds in een bepaalde richting gedirigeerd. De assumpties waarvan wordt uitgegaan bij de keuze voor een specific deterrence boven de general deterrence benadering zijn de volgende. In de eerste plaats geldt de veronderstelling dat de individuen hun eigen nut niet kunnen bepalen. In de tweede plaats wordt ervan uitgegaan dat ongevallen ook niet op geld waardeerbare gevolgen hebben. Deze moeten wel in de afweging betrokken worden. In de derde plaats neemt een individu morele besluiten die niet in kosten of baten kunnen worden uitgedrukt. Ten vierde zijn er inkomensverschillen tussen de verschillende marktactoren.

Een vijfde veronderstelling is dat sommige gevaarlijke activiteiten niet via het marktmechanisme geregeld kunnen worden. Deze veronderstellingen worden omgekeerd indien een general deterrence benadering wordt voorgestaan. Er is dus reeds een voorkeur voor een bepaald systeem aanwezig bij iedere overheid vooraleer de analyse begint. In

---

<sup>217</sup> Polinsky A.M., Shavell S., *Should liability be based on the harm to the victim or the gain to the injurer*, National Bureau of Economic Research, Cambridge, Working paper nr. 4586, 1993, p 1.

<sup>218</sup> Polinsky A.M., Shavell S., *Should liability be based on the harm to the victim or the gain to the injurer*, National Bureau of Economic Research, Cambridge, Working paper nr. 4586, 1993, p 1.

<sup>219</sup> Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 377.

<sup>220</sup> Calabresi G., *Costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, 1970, 95-107; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 302.

het licht van deze bestaande overtuigingen met betrekking tot de realiteit waar de overheid mee geconfronteerd wordt, moet een overheid voldoende afstand kunnen nemen van deze vooringenomenheden om een doordachte afweging toe te laten. In de volgende punten worden een aantal determinanten voorgesteld, op basis waarvan de overheid zijn voorkeur voor een bepaald systeem kan afwegen.

#### 5.1.2.1. De beschikbare informatie

De eerste determinant is de mogelijkheid van een verschillende perceptie over de risicovolle activiteiten tussen de private partijen en de overheid. Deze verschillende opvattingen kunnen betrekking hebben op de voordelen die de activiteit met zich meebrengt, de kosten van de reductie van het risico en de kans op of omvang van de schade. Wanneer de private partijen zich in de beste positie bevinden om informatie te verzamelen over de risico's, is het beter dat zij de beslissingen aangaande de controle van het risico op zich nemen. Dit indiceert een voordeel van het gebruik van aansprakelijkheidsregels<sup>221</sup>. Indien bijvoorbeeld de private partijen over goede informatie beschikken over de activiteit, waarover de wetgever niet beschikt, bestaat er een grote kans op fouten indien de controle in handen van de wetgever wordt gelegd. De wettelijke standaard wordt bijgevolg op een verkeerd niveau gelegd. Onder aansprakelijkheid daarentegen zal het resultaat beter zijn omdat de informatie die ex post beschikbaar is voor de partijen zorgt voor een betere allocatie van de kosten dan deze die door de wetgever wordt opgelegd. Ook de rechtbanken beschikken onder deze ex post omstandigheden over een licht informatievoordeel over de overheid. Door het in betrachting nemen van alle relevante feiten die door de agerende partijen gepresenteerd worden, zijn ze in de mogelijkheid gemakkelijker een nauwkeurige zorgstandaard vast te leggen dan dat de overheid een ex ante standaard kan bepalen. De conclusie is natuurlijk omgekeerd indien de overheid over een betere toegang tot de informatie beschikt dan de private partijen en de rechtbanken, ertoe leidend dat in dit geval regulatie de voorkeur verdient<sup>222</sup>.

Betreffende het verkeer geldt in het algemeen dat de private partijen beschikken over een informatievoordeel. Zij zijn het die participeren en voordeel halen uit hun activiteiten.

Als gevolg hiervan bevinden zij zich in een betere positie om de voordelen en de risico's van hun activiteiten in te schatten. Bovendien kunnen ze bij hun berekening de omstandigheden die het risico en de waarde van hun activiteiten beïnvloeden betrekken<sup>223</sup>. Als een gevolg hiervan zouden partijen onder een aansprakelijkheidsysteem

---

<sup>221</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 359.

<sup>222</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 359.

<sup>223</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 367.

redelijke bevredigende beslissingen nemen. Het is virtueel onmogelijk voor de overheid deze informatie te vergaren omdat het een voortdurende observatie van de acterende partijen vergt. De regels zullen in bepaalde gevallen te restrictief zijn en ervoor zorgen dat er te veel voorzorgsmaatregelen worden genomen enkel om aansprakelijkheid te ontlopen. Ter zelfde tijd miskennen ze vaak de sociaal wenselijke voorzorgsmaatregelen die de verschillende partijen door de hantering van een aansprakelijkheidsysteem wel onderkennen<sup>224</sup>.

#### 5.1.2.2. Insolventie van de dader

De tweede determinant is de mogelijkheid van de betrokken partijen om de volledige schade te vergoeden<sup>225</sup>. Indien de volledige schade niet vergoed kan worden, is het aansprakelijkheidssysteem niet de aangewezen methode. Aansprakelijkheid voorziet niet in een voldoende prikkel om het risico te controleren, omdat private partijen enkel gestuurd worden door de vergoeding die ze kunnen betalen. Vanaf het moment dat de schade hun bezit overstijgt, zijn de private partijen niet meer in staat deze vergoeding te betalen en gedragen ze zich alsof er geen aansprakelijkheidssysteem is opgelegd. Onder regulatie is de onmogelijkheid tot betalen irrelevant in relatie tot het al dan niet uitoefenen van bepaalde activiteiten. Het niet gewenste gedrag wordt verboden, ongeacht de mogelijke kost die het voor de participant met zich meebrengt. Het gedrag mag eenvoudigweg niet gesteld worden. Een verder voordeel is dat de overheid bij insolventie van de dader meestal de keuze heeft een alternatieve straf op te leggen. De afschrikwekkende prikkel blijft behouden. Dus indien er een reële kans bestaat op schade die groter is dan het vermogen van de meeste mensen, bestaat er een grotere roep om regulatie.

Binnen de mogelijkheid om de volledige schade te vergoeden speelt het bestaan van een verzekering een significante rol<sup>226</sup>. In het verkeer is de gemotoriseerde verkeersparticipant verplicht een verzekering af te sluiten tegen collisie met een ongemotoriseerde weggebruiker. De schade die bij een verkeersongeval optreedt, overtreft in bepaalde gevallen het vermogen van de bestuurder, zodat de eerste indruk opkomt dat regulatie preferabel is.

Toch kan het zijn dat door het bestaan van een verzekering de voorkeur wordt gegeven aan het aansprakelijkheidsysteem. Namelijk, door middel van differentiatie van de premies is kan de verzekeringsmaatschappij het risico reducerende gedrag sturen. De premie wordt in dit systeem gekoppeld aan de mate van voorzorg die wordt uitgeoefend en aan

---

<sup>224</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 368.

<sup>225</sup> Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 376.

<sup>226</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 361.



het gemiddelde risico dat deze partij met zich meebrengt. De leefbaarheid van het systeem hangt af van de mogelijkheid van de verzekeraar om informatie te vergaren over het risico dat deze verzekerde stelt. Hiermee wordt de wisselwerking met het eerste punt aangetoond. De bestuurder die zich wil verzekeren moet verschillende gegevens over zijn persoon en rijgedrag aan de verzekeraar overhandigen. Op basis van deze informatie berekent de verzekeraar de premie die gekoppeld is aan het risico dat de bestuurder stelt. Door het verlagen van de premie bij een lager risico ontvangt de bestuurder de nodige prikkels om zijn zorgniveau zo hoog mogelijk te houden en op deze manier zijn risico op ongevallen te minimaliseren. Bijkomende nadelige gevolgen voor het niet uitoefenen van het gewenste niveau van zorg, zorgt voor een additionele prikkel. Door het bestaan van dergelijk verzekeringssysteem is het mogelijk om met behulp van het aansprakelijkheidsregime het gedrag van de verkeersdeelnemer te regelen ondanks de insolventie.

#### 5.1.2.3. De kans dat de dader ontsnapt aan de gevolgen van zijn daden

Derde factor is de kans dat partijen geen gevolgen ondervinden van hun acties<sup>227</sup>. Dit argument werkt wederom sterker door in het aansprakelijkheidsrecht dan bij regulatie. Bij regulatie concentreert het probleem zich op de pakkans. Eens de overtreding vastgesteld, moet er normalerwijze gevolg gegeven worden aan het gedrag in die zin dat de overtreding bestraft wordt. Hier spelen het seponeringsbeleid en de gerechtelijke achterstand een rol. Het gebruik van regulatie is aan te raden bij gedragingen die gemakkelijk van buitenaf observeerbaar zijn, zoals de controle van de snelheidslimitering. Het is niet moeilijk de overtreding vast te stellen en te bewijzen. Op die manier kan snel en efficiënt gevolg gegeven worden aan het ongewenste gedrag. Onder aansprakelijkheidsregimes is er naast de kans om gepakt te worden ook nog de bijkomende mogelijkheid dat er geen gevolg aan de daad wordt gegeven omwille van andere factoren. Een eerste probleem met het aansprakelijkheidsysteem duikt op indien het om een slachtofferloos delict handelt. Er is geen partij die initiatief tot vervolging zal nemen.

In de lijn van het voorgaande ligt het argument dat de schade die de bestuurder veroorzaakt, gedragen wordt door verschillende slachtoffers<sup>228</sup>. Het is onder deze condities voor geen enkel slachtoffer afzonderlijk aantrekkelijk de dader te vervolgen omdat de individuele schade miniem is. Een gedraging waarvan de schade voor de afzonderlijke leden van de samenleving diffuus is, maar in totaliteit van zodanige omvang

---

<sup>227</sup> Eatwell J., Milgate M., Newman P., *The new Palgrave, a dictionary of economics*, Palgrave publishers ltd, Hampshire, 1998, p 143; Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 363.

<sup>228</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 363-364.

dat vanuit maatschappelijk oogpunt de gedraging niet getolereerd kan worden, moet ook bestraft worden<sup>229</sup>. Daarnaast is de tijd die er verloopt tussen het optreden van de gevolgen en de zichtbaarheid ervan ook een factor die ervoor kan zorgen dat de dader er ongeschonden vanaf komt. Een vierde reden die tegen het gebruik van aansprakelijkheidsrecht spreekt, is de hoge drempel die kan bestaan om het op te nemen tegen de schuldige partijen vanwege hun sterke machtspositie of vanwege de praktische onmogelijkheid de exacte schuldige aan te duiden<sup>230</sup>. Het strafrecht kan vervolgens van belang zijn voor die gevallen waar de schade niet gecompenseerd kan worden. Hierbij wordt gedacht aan schade die incompensabel geacht wordt<sup>231</sup>. Indien men zoals hoger reeds gesteld ervan uit gaat dat er geen geldelijke compensatie van het slachtoffer mogelijk is omdat een mensenleven niet in monetaire normen waardeerbaar is, is schadevergoeding geen optie<sup>232</sup>. Het is dan immers onmogelijk de omvang van de schadevergoeding te bepalen. In deze gevallen maakt de overheid beter gebruik van regulering om de nodige prikkels voor het gewenste gedrag te voorzien.

In het verkeer echter bestaat er in de meeste gevallen van een ongeval niet veel twijfel over de hoedanigheid van de betrokken partijen en de omvang van de schade<sup>233</sup>. Er is geen uitgesproken argument dat daders zouden ontsnappen aan hun aansprakelijkheid onder een aansprakelijkheidsstelsel. Regulering speelt een ondergeschikte rol voor deze karakteristiek bij de afweging van het soort stelsel dat bij verkeersongevallen zou gehanteerd moeten worden. Indien het gaat om inbreuken waar geen dadelijke aanwijsbare schade is, maat er hinder wordt ondervonden door de maatschappij, is regulering op zijn plaats.

#### 5.1.2.4. Omvang van de administratieve kosten

Vierde factor is de omvang van de administratieve kosten die worden voortgebracht door het gebruik van regulering of aansprakelijkheid.

De kost van het aansprakelijkheidsstelsel omvat enerzijds de tijd, moeite en legale kosten gedragen door de private partijen gedurende het gerechtelijke proces of de onderhandelingen. Anderzijds zijn er ook nog de publieke kosten verbonden aan het gebruik van de rechtbank, het loon van de rechters enzovoorts. De administratieve kosten van regulatie omvatten de publieke kost van handhaving van de uitgevaardigde regels, de tot stand koming van de wetten en de private kost van het opvolgen van de regels. Er is

---

<sup>229</sup> Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 376.

<sup>230</sup> DES- zaak.

<sup>231</sup> Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 379.

<sup>232</sup> Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 375.

<sup>233</sup> Van Velthoven B.J.C., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 375.

algemeen een lichte voorkeur voor het aansprakelijkheidsysteem omdat de meeste administratieve kosten enkel ontstaan wanneer effectief een ongeval plaatsvindt<sup>234</sup>.

In de verkeerssetting vinden er frequent ongevallen plaats, dus er treedt regelmatig schade op. De frequentie van de ongevallen zijn een argument voor het gebruik van regulering. Echter, zelfs indien schade frequent voorkomt, houdt dit niet in dat er altijd grote administratieve kosten met aansprakelijkheid gepaard gaan. Onder een goed schuldaansprakelijkheidregime oefenen de meeste verkeersdeelnemers de nodige zorg uit zodat de verdeling van de schade duidelijk is. De slachtoffers zijn zich hiervan bewust en neigen minder naar het ondernemen van legale acties. Bij een strikt aansprakelijkheidregime weten de bestuurders dat ze toch veroordeeld worden en zullen proberen de zaak in der minne te regelen of tegen zo laag mogelijke gerechtskosten. Bij afwezigheid van een aansprakelijkheidssysteem weten de slachtoffers dat ze kansloos zijn hun schade vergoed te zien door middel van het instellen van een rechtsgeding tegen de dader. Ze hebben immers geen wettelijke bepaling die hun belangen verdedigt. Ook van belang is de tendens van administratieve kosten te laten dragen door de groep die het grootste risico vormt van het ongewenste gedrag. Bij een aansprakelijkheidsysteem heeft de groep die het meeste risico oproept, het grootste risico om vervolgd te worden, en bijgevolg het grootste gedeelte van de administratieve kosten te dragen. Deze groep wordt aangezet om de nodige maatregelen te nemen om ongevallen, en zo ook administratieve kosten te vermijden. Het is nefast voor een samenleving om de voorzichtige verkeersdeelnemers de kosten te laten dragen die een kleine onvoorzichtige groep veroorzaakt<sup>235</sup>. Onder regulatie is het optreden van administratieve kosten losgekoppeld van het hebben van schade. Zelfs indien het risico op schade volledig door de regulatie geëlimineerd wordt, zullen er administratieve kosten in het proces zijn opgetreden. Verder wordt de administratieve kost niet specifiek gedragen door degenen die het meeste risico veroorzaakt maar door alle leden van de maatschappij<sup>236</sup>.

### *5.1.3. Conclusie over de voorkeur voor een bepaald regime binnen de verkeersveiligheidwetgeving*

Er zijn elementen die in het voordeel van aansprakelijkheid spreken en andere die zorgen dat regulering een sterke positie inneemt. De verkeerssetting met betrekking tot ongevallen veronderstelt een grote voorkeur voor een aansprakelijkheidsysteem wat blijkt uit de informatievoorsprong van de private partijen en de omvang van de administratieve kosten. De eventuele onmogelijkheid tot betalen van de schade wordt gemilderd door het opleggen van een verplichte verzekering en de argumenten die spreken voor de

---

<sup>234</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 364.

<sup>235</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 368.

<sup>236</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 364.

mogelijkheid tot ontsnappen aan vervolging zijn niet direct van toepassing op het gebeuren van verkeersongevallen. Het gebruik van een aansprakelijkheidsysteem is preferableer tegenover het opleggen van regels<sup>237</sup>.

Echter, het is zo dat beide systemen elkaar niet uitsluiten en gezamenlijk gebruikt kunnen worden<sup>238</sup>. Beide regimes kunnen van toepassing zijn en elkaar aanvullen. Zo kan er een zekere mate van zorg opgelegd worden door het uitvaardigen van dwingende regelgeving die geldt voor alle verkeersdeelnemers. Het is duidelijk dat er van sommige weggebruikers meer zorg gevergd mag worden, dan deze die door de algemene regelgeving wordt opgelegd. Bepaalde groepen zoals bijvoorbeeld de gemotoriseerde weggebruikers vertegenwoordigen een groter risico op het veroorzaken van schade. Andere groepen kunnen gemakkelijker dan andere verkeersdeelnemers voorzorgsmaatregelen nemen of kunnen andere voorzorgsmaatregelen nemen van deze die door regelgeving worden opgelegd<sup>239</sup>. Er wordt bijgevolg voor deze groepen gebruik gemaakt van een aansprakelijkheidsysteem dat meer rigide voorschriften oplegt. Bijkomend voordeel van de mogelijkheid gebruik te maken van het aansprakelijkheidsrecht onder deze voorwaarden is dat de dwingende wetgeving niet zo rigoreus hoeft te zijn.

Ook het opleggen van een boete door de wetgever heeft een feitelijk zelfde voorkomingeffect als het aansprakelijk stellen door een burgerlijke partij zodat een wisselwerking tussen beide partijen mogelijk is. Het creëert dezelfde prikkels ter aanwending van zorg om de boete te ontlopen. De private deelnemer calculeert zijn voordeel tegenover zijn kost, terwijl de samenleving enkel administratieve kosten draagt na het optreden van de schade. Het heeft ook dezelfde nadelen. Onmogelijkheid tot betaling doet het voorzorgseffect ook hier teniet, terwijl de kans om gepakt te worden een grote rol speelt in de perceptie tot ontlopen van aansprakelijkheid. De boete verschilt van de aansprakelijkheid door zijn publieke natuur<sup>240</sup>.

De vervolging wordt niet ingesteld door private partijen en de boete komt ten goede van de maatschappij in haar geheel en niet van de benadeelde partij. Het gevolg hiervan zou kunnen zijn dat er minder kans bestaat dat er een boete opgelegd wordt dan dat er bij private aansprakelijkheid zou zijn. Desalniettemin zijn er toch een aantal voordelen die voor de boete spreken. Vooral indien de regel eenvoudig te stellen is en het algemeen maatschappelijke leven er voordeel van draagt dat de regel nageleefd wordt zoals het opleggen van snelheidslimieten. Het is zo dat de regel ongeacht het optreden van schade zo belangrijk kan zijn dat ze nageleefd moet worden. Hiervoor wordt ze strafbaar gesteld voordat er schade optreedt. Regulatie is hiervoor onontbeerlijk.

---

<sup>237</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 368.

<sup>238</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal studies, 1984, XIII (2), p 365.

<sup>239</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 371.

<sup>240</sup> Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, 1984, XIII (2), p 373.

Concluderend wordt gesteld dat het afhankelijk is van het soort regel dat er voor een bepaald systeem wordt geopteerd. Indien het gaat om algemene regelgeving die geldt voor iedere weggebruiker en waarbij er bij het breken ervan niet noodzakelijk tastbare schade voor een aanwijsbare persoon optreedt, maar er desondanks hinder van wordt ondervonden door de maatschappij in het algemeen, spreken de voordelen van het opleggen van regulatie voor zich. Voor de gevallen waar er duidelijke schade en een aanwijsbaar slachtoffer aanwezig is, die bovendien mogelijkerwijze in een zwakkere positie verkeert en bescherming nodig heeft tegenover de dader, ligt het gebruik van aansprakelijkheidsregels voor de hand. Bij de opstelling van de regels, kan de overheid gebruik maken van de determinanten om te kiezen voor een systeem wat het beste in de context en de gestelde doelen past. Door voor iedere maatregel deze afweging te maken ontstaat een mix die leidt tot de optimalisatie van het gebruik van beide systemen.

## **5.2. Vergelijking van de verschillende aansprakelijkheidssystemen**

Uit de economische analyse is naar voren gekomen dat ondanks het feit dat er vanuit economisch standpunt geen optimaal aansprakelijkheidssysteem bestaat, er door de Belgische wetgever van verschillende regimes gebruik wordt gemaakt. Hoewel het onmogelijk is in een economisch optimaal systeem te voorzien, zijn er andere overwegingen waar door de wetgever van gebruik gemaakt kan worden ter rechtvaardiging van een bepaald regime. Hier worden een aantal argumenten aangehaald, waarbij een bepaald systeem kan onderscheiden worden van een ander en die de keuze voor een systeem kunnen beïnvloeden. Het eerste punt van de paragraaf behandelt de verschillende determinanten waardoor de wetgever zich kan laten leiden bij de keuze van de invoering van een bepaald regime. Het tweede punt geeft de conclusie weer die uit de argumenten afgeleid wordt.

### *5.2.1. De determinanten*

#### 5.2.1.1. De behoefte aan aansprakelijkheid zonder schuld.

De risicoaansprakelijkheid onderscheidt zich van de schuldaansprakelijkheid omdat de regeling niet is gebaseerd op een door de aansprakelijke persoon geschonden gedragsnorm, maar is verbonden aan het blote intreden van een bepaald schadegebeuren. Het is het onderscheid tussen het op een schending van een gedragsnorm gebaseerde aansprakelijkheid en een op het intreden van een garantienorm gebaseerde aansprakelijkheid.

Inherent aan het risico aansprakelijkheidssysteem is dat het antwoord op de vraag of hem in concreto enig verwijt valt te maken van het feit dat hij een gedragsnorm heeft

overschreden niet relevant is. Men zou kunnen stellen dat er bij risicoaansprakelijkheid geen sprake hoeft te zijn van een onrechtmatige daad vanuit de aansprakelijke persoon, maar dat vanuit het standpunt van de benadeelde gezien, de schade op onrechtmatige wijze moet zijn veroorzaakt<sup>241</sup>.

Hieruit mag niet zonder meer de conclusie getrokken worden dat gedragsnormen bij risicoaansprakelijkheid geen rol spelen. De onrechtmatigheidstoets ligt bij de risicoaansprakelijkheid op het object, bij schuldaansprakelijkheid is dit het gedrag van de aansprakelijke persoon. De uiteindelijke oorzaak is steeds dezelfde, namelijk dat het schadeveroorzakende feit als ontoelaatbaar wordt ervaren.

Bij schuldaansprakelijkheid is als bijkomende vereiste dat naast het objectieve element dat een daad die schade veroorzaakt onrechtmatig moet zijn, ook nog het subjectieve vereiste moet vervuld zijn dat de dader hieraan schuld moet hebben<sup>242</sup>. De schade moet dus door een onrechtmatige daad in het leven zijn geroepen net zoals bij de risicoaansprakelijkheid het geval is. Daarnaast moet de dader een verwijt gemaakt kunnen worden. De dader heeft de mogelijkheid zich van zijn aansprakelijkheid te bevrijden door aan te tonen dat hem geen schuld treft. Deze bijkomende voorwaarde voor schuldaansprakelijkheid onderscheidt het van risicoaansprakelijkheid. De wetgever moet bij de keuze voor een regime afwegen welk element een rol speelt bij het vaststellen van de verdeling van de schade.

Zoals blijkt uit het eerste deel vestigt art 29 WAM een risico aansprakelijkheid van bestuurders voor door motorrijtuigen in het verkeer toegebrachte schade. Ze bestrijkt evenwel slechts een beperkt deel van de door motorrijtuigen veroorzaakte verkeersongevallen. Dit vindt zijn grond in het feit dat artikel 29 bis WAM enkel ziet op die verkeersongevallen waarbij een ongemotoriseerde verkeersdeelnemer schade lijdt.

De reden hiervoor was dat er onvrede bestond met de vorige regeling, die een schuldaansprakelijkheid oplegde aan de bestuurder van het motorvoertuig. In brede kring was er behoefte om af te stappen van het vasthouden aan het schuldprincipe als voorwaarde van aansprakelijkheid. De risico aansprakelijkheid werd ingevoerd om het euvel op te lossen. De eigenaar of houder van een motorrijtuig wordt voor de schade ten gevolge van de hiermee veroorzaakte aanrijdingen aansprakelijk gesteld. Aan de subjectieve verwijtbaarheid van de bestuurder als voorwaarde voor aansprakelijkheid werd niet meer vastgehouden. Het element verviel en de wetgever koos ervoor in de nieuwe regeling de nadruk op het objectieve risico te plaatsen. In de regeling van 2001 ging de

---

<sup>241</sup> Klaassen C.J.M., *Risico-aansprakelijkheid, de afdelingen 6.3.2. en 6.3.3. NBW alsmede art 31 Wegenverkeerswet*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 231.

<sup>242</sup> Klaassen C.J.M., *Risico-aansprakelijkheid, de afdelingen 6.3.2. en 6.3.3. NBW alsmede art 31 Wegenverkeerswet*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 249.

wetgever hierin nog verder. Er is nu geen plaats voor overmacht van de bestuurder. Slechts bij opzet van het slachtoffer kan de bestuurder zich ontdoen van de aansprakelijkheid. Voor het intreden van de aansprakelijkheid is het gedrag van de bestuurder niet relevant, aangezien hij quasi altijd gehouden wordt het ongemotoriseerde slachtoffer te vergoeden. Hier valt het schuldelement volledig weg, voor andere gevallen wordt de voorwaarde van schuld behouden.

#### 5.2.1.2. De gevaarstelling van de gedraging

Bij het gebeuren van een ongeval vindt er vaak een zware schending van de lichamelijke integriteit van het slachtoffer plaats wat vaak resulteert in zware en langdurige verwondingen of zelfs het overlijden van het slachtoffer. Deze gevaarstellende activiteiten hebben meestal de volgende karakteristieken. Ze bestaan ten eerste uit een onderscheidend aspect, dat het voor de wetgever zeer gemakkelijk maakt de gedraging te definiëren. Bovendien hebben ze de eigenschap dat de activiteit niet verwaarloosbare risico's op het slachtoffer legt. Dit laatste aspect maakt het voor de wetgever waardevol om de gedraging te controleren.

In het algemeen wordt het risico aansprakelijkheidssysteem als billijk ervaren indien de handeling zeer gevaarlijk is<sup>243</sup>. Dit is met name het geval bij deelname aan het verkeer waar de gedragingen van de sterke weggebruiker meestal zeer diep ingrijpen op het leven van het slachtoffer en diens verwanten.

Ter motivering van de invoering van de risico aansprakelijkheid voor bepaalde gevallen doet de wetgever dan ook een beroep op deze idee van de gevaarstelling. Deze motivatie houdt in dat degene die met een gevaarlijk voorwerp als een motorvoertuig op de openbare weg begeeft, moet instaan voor de schade. De bewijslast rust hierdoor op de voertuigbestuurder, waarbij hij als regel schuld heeft aan een ongeval waarbij zijn motorvoertuig betrokken raakt. Er wordt geredeneerd dat een voorzichtig rijdende bestuurder zelden of nooit bij een ernstig ongeval betrokken raakt<sup>244</sup>. Als extra motivatie stelt de wetgever dat de houder verzekerd is tegen schade van door hem veroorzaakte ongevallen. Een verzwaarde aansprakelijkheid werkt een preventieve voorzichtigheid in de hand, in die zin dat het de bestuurder ervan zal weerhouden onvoorzichtig te rijden.

De Belgische wetgever is de mening aangedaan dat bij een collisione tussen een gemotoriseerde en een ongemotoriseerde weggebruiker aan de voorwaarden voor de gevaarstelling is voldaan. Als gevolg hiervan wordt in onder deze omstandigheden de risico

---

<sup>243</sup> Shavell S., *Strict liability versus negligence*, Journal of Legal Studies, 1980, nr 9, p 24.

<sup>244</sup> Klaassen C.J.M., *Risico-aansprakelijkheid, de afdelingen 6.3.2. en 6.3.3. NBW alsmede art 31 Wegenverkeerswet*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 176.

aansprakelijkheid ingevoerd. Onder andere omstandigheden wordt een botsing niet als dergelijk gevaarzettend gedrag gedefinieerd en volstaat volgens de wetgever het opleggen van een regime van schuldaansprakelijkheid.

#### 5.2.1.3. De wederkerigheid van de handeling

Bovendien kan als verder argument voor het opleggen van een strikt aansprakelijkheidsregime aangehaald worden dat het gaat om een niet wederkerige handeling waarbij een partij een risico legt op een andere<sup>245</sup>. Het feit dat het slachtoffer geen doorslaggevende invloed heeft op het gebeuren van het ongeval, heeft ertoe geleid dat de gedragsnormen jegens de bestuurder verscherpen. Op verschillende rechtsgebieden wordt het als onbillijk ervaren dat de benadeelde de door hem geleden schade onder deze omstandigheden zelf moet dragen. De strikte aansprakelijkheid verdient in dit geval de voorkeur boven de schuldaansprakelijkheid.

Zo ook was de redenering van de wetgever die bij een collisione tussen gemotoriseerde weggebruikers een schuldaansprakelijkheid oplegt omdat onder deze omstandigheden wel sprake is van een wederkerige handeling. Echter bij het verwonden van een niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer door een bestuurder, bestaat er meestal niet voldoende wederkerigheid van de acties. Bijgevolg achtte de wetgever het noodzakelijk een risicoaansprakelijkheidsregime op te leggen aan de partij die het risico vormt.

#### 5.2.1.4. De bescherming van een bepaalde actor voor de uitvoering van een routinematige handeling

Een bijkomend argument is dat het om een routinematige handeling van het slachtoffer gaat. Het potentiële slachtoffer voert bij de verkeersdeelname een routinematige handeling uit waarvan de wetgever overtuigd is dat het niet opportuun is dat deze gecontroleerd moet worden<sup>246</sup>. Bovendien wordt door de gevaarstelling en de niet wederkerigheid van de handeling de kwetsbare verkeersdeelnemer in een nadelige positie geplaatst. Het verdient vanuit het standpunt van de wetgever de voorkeur een regime op te leggen aan de bestuurder dat het positie van het slachtoffer tegenover de dader versterkt. De wetgever prefereert om de activiteiten van de dader te controleren in plaats van de handelingen van het slachtoffer. Deze redenering van de bescherming van een bepaalde actor laat concluderen dat het opleggen van een strikte aansprakelijkheid raadzaam is.

---

<sup>245</sup> Fletcher G.P., *Fairness and utility in tort Theory*, Harvard Law Review, Cambridge, nr. 85, 1972, 537.

<sup>246</sup> Shavell S., *Strict liability versus negligence*, Journal of Legal Studies, 1980, nr 9, p 24.



Er is consensus over de bijdrage aan de verbetering van de positie van de zwakke weggebruiker door de invoering van de WAM wet. Deze biedt het slachtoffer meer bescherming dan door het gemene recht kan worden verkregen. Artikel 29bis WAM strekt ertoe namelijk toe bijzondere bescherming te bieden aan niet met een motorvoertuig vervoerde personen tegen de gevolgen van het zich verwezenlijken van de gevaren die het rijden met een motorvoertuig op een weg meebrengt. Deze bijzondere bescherming vindt zijn grondslag naast de gevaarstelling en de niet wederkerige handeling ook in de routinematigheid. Hierin wordt een reden gezien bepaalde omstandigheden voor het risico van de eigenaar te laten komen ongeacht of deze hem een verwijt treft<sup>247</sup>. Weerom geldt dat in een andere situatie dan in deze wet is omschreven de wetgever opteert voor een schuldaansprakelijkheid. Hij is niet overtuigd van een verschillende positie van de weggebruikers ten opzichte van elkaar die zou leiden tot een zwakke positie van de een ten opzichte van de ander. Derhalve volstaat de schuldaansprakelijkheid om de actoren de kans te bieden hun schade vergoed te krijgen.

#### 5.2.1.5. Praktische voordelen

Ten slotte is een strikt aansprakelijkheidsysteem gemakkelijker te hanteren dan een schuldaansprakelijkheidsysteem<sup>248</sup>. Ter bevestiging van deze stelling zijn verschillende argumenten voorhanden.

Omwille van het feit dat de klager geen subjectief schudelement moet aantonen, wordt sneller risico aansprakelijkheid vastgesteld. Het is voldoende te bewijzen dat er schade ontstaan is door de handeling van de veroorzaker van het ongeval om risico aansprakelijkheid van de bestuurder aan te nemen<sup>249</sup>. Dit zou kunnen leiden tot meerdere rechtszaken. Echter de wetenschap van de dader dat hij aansprakelijk wrdt gehouden, leidt ertoe dat hij tracht de zaak buiten de rechtbank om te regelen. Bij een schuldaansprakelijkheidregime zal dit veel minder het geval zijn, omdat er minder zekerheid is over het niveau van de schuldnorm en bijgevolg over de uiteindelijke uitspraak van de rechter die moet oordelen over het geschil.

Bovendien bestaat er voor de rechter de moeilijkheid bij schuldaansprakelijkheid de zorgvuldigheidsnorm juist vast te stellen. Wanneer de rechter geen volledige informatie heeft voor de bepaling van de zorg van dader en slachtoffer kunnen zich twee situaties voordoen. Enerzijds kan de rechter de zorgvuldigheidsnorm hoger vaststellen dan de efficiënte zorg, anderzijds kan de norm ook te laag worden vastgesteld. Er is verder mogelijkheid tot een tekort van informatie door de onzekerheid over het actuele gebeuren

---

<sup>247</sup> Klaassen C.J.M., *Risico-aansprakelijkheid, de afdelingen 6.3.2. en 6.3.3. NBW alsmede art 31 Wegenverkeerswet*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 178.

<sup>248</sup> Shavell S., *Strict liability versus negligence*, Journal of legal studies, 1980, nr 9, p 25.

<sup>249</sup> Cooter R., Ulen T, *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000, p 295.

van het ongeval. De rechter verkeert derhalve in onzekerheid met betrekking tot de bepaling van de actuele zorg<sup>250</sup>.

De vermelde informatieproblemen oefenen verder ook invloed uit op het zorgniveau van de actoren. De dader en het slachtoffer zijn geneigd meer zorg uit te oefenen dan economisch (efficiëntienorm) of juridisch (zorgvuldigheidsnorm) wordt opgelegd. Daarbij wordt door de participanten onder een schuldaansprakelijkheidsysteem in het algemeen de afweging gemaakt tussen enerzijds het risico om aansprakelijk te worden gesteld of het moeten opkomen voor eigen schade en anderzijds het dragen van kosten van zorg. Ze zullen zich aan de juridische norm houden zolang hun kosten hun baten hiervoor niet overtreffen. Indien dit het geval is verandert het regime de facto voor deze actor in een risico aansprakelijkheid tenzij de bestuurder zijn activiteiten niveau aanpast en minder deelneemt aan het verkeer. Hiermee is een verband vastgesteld tussen risico en schuldaansprakelijkheid.

Bij de regel van risico aansprakelijkheid houdt de automobilist rekening met de schade, binnen de regel van de foutaansprakelijkheid zal de autobestuurder tot op zekere hoogte rekening houden met de verwachte schade omdat hij het risico loopt aansprakelijk te worden gesteld<sup>251</sup>. Het resultaat van de informatieproblemen is ten aanzien van de zorgvuldigheidsnorm dat de dader eerder aansprakelijk wordt gehouden of bij een geringe zorg aan aansprakelijkheid kan ontsnappen. De rechter kan echter door de formulering van een zorgvuldigheidsnorm bereiken dat een verkeersdeelnemer besluit om zijn activiteit te wijzigen. Deze oplossingen zijn niet maatschappelijk optimaal.

In bepaalde omstandigheden is het raadzaam een strikt aansprakelijkheidsysteem op te leggen omwille van de praktische moeilijkheden die kunnen optreden bij de bepaling van de zorgvuldigheidsnorm en de procedure die de actoren moeten volgen.

### *5.2.2. Conclusie over de wenselijkheid van een bepaald aansprakelijkheidsysteem in de Belgische verkeerswetgeving*

Uit de bespreking van de factoren blijkt dat met betrekking tot de verkeerssetting met motorrijtuigen er verschillende factoren zijn die spreken voor het instellen van een risicoaansprakelijkheidsregime. Dit systeem zou de voorkeur verdienen op een

---

<sup>250</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 82-83 ; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 198.

<sup>251</sup> Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987, p 83-84; Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001, p 204.

schuldaansprakelijkheid indien men vanuit de bescherming van de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer redeneert. Zowel wat betreft het uitgangspunt, de gevaarstelling van de handeling en de positie van het slachtoffer doen de balans overhellen in het voordeel van een risicoaansprakelijkheidsysteem in vergelijking met een foutaansprakelijkheid. Deze bevinding werd trouwens bevestigd door de analyse van de verschillende regimes.

Indien er niet wordt uitgegaan van een verschillende positie van de betrokken actoren, is de voorkeur voor een bepaald regime niet evident. In dat geval hangt het af van de waarde die de wetgever toekent aan de verschillende factoren in haar afweging voor de instelling van een bepaald regime. Indien hij het zwaartepunt legt op het praktische nut, ligt meestal de implementatie van de risicoaansprakelijkheid voor de hand. Indien hij zich focust op de voorwaarden voor de aansprakelijkheid en de verweermiddelen van de veroorzaker tegen eventuele vervolgingen, opteert hij voor een schuldaansprakelijkheid. In dit regime namelijk, zijn meer waarborgen ingebouwd voor een verdeling van de schade tussen de betrokkenen naargelang hun bijdrage tot de schade. Er vindt in dit geval een strengere toetsing plaats van de schuld, hetgeen in bepaalde gevallen niet meer dan billijk is.

Wat betreft de Belgische wetgeving hanteert de wetgever op dit ogenblik een risicoaansprakelijkheid bij ongevallen waarbij gemotoriseerde en niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers betrokken zijn. Dit ligt volledig in de lijn van de aangehaalde determinanten. Bij de collisie tussen twee gelijkwaardige weggebruikers, maakt de wetgever gebruik van een schuldaansprakelijkheidsysteem. Hij legt hierbij de nadruk op de billijke verdeling van de schade over de verschillende partijen naargelang hun aandeel in het ongeval en neemt niet het praktische gemak als uitgangspunt.

### **5.3. Gevolgtrekking uit de vergelijkingen.**

De gemaakte vergelijkingen stellen dat er aan elk model een aantal voor en nadelen verbonden zijn, op basis waarvan de overheid kan beslissen welk systeem hij invoert.

Voor het verkeer komt uit de studie naar voren dat de keuze voornamelijk op het aansprakelijkheidsysteem valt om het gedrag te sturen. Het gebruik van een aansprakelijkheidsysteem is de meest economische oplossing ter voorkoming van ongevallen. Echter voor bepaalde overtredingen wordt beter ex ante gebruik gemaakt van regelgeving. Bij de overtreding van essentiële vastgelegde verkeersregels is het een voordeel dat er geen noodzakelijke vereiste van schade aan aansprakelijkheid gekoppeld wordt, die wel dient op te treden om burgerrechtelijk aansprakelijk gesteld te worden. Ook in het geval dat de schade diffuus is of verdeeld over een groot aantal benadeelden dringt de voorkeur voor het gebruik van regulering zich op. De kosten die door het ten toon gestelde gedrag op de samenleving gelegd worden zijn op zichzelf voldoende om het

gedrag te ontmoedigen. Bovendien is er bij ex ante regelgeving geen tussenkomst van enige betrokkene vereist om vervolging in te stellen. Enkel de vaststelling van de overtreding is voldoende voor de overheid om de overtreder strafrechtelijk aansprakelijk te stellen. Bij een duidelijke aantoonbare schade en de beschikbaarheid van de vereiste informatie door de private partijen, ligt de keuze voor de invoering van een burgerrechtelijk aansprakelijkheidsysteem voor de hand.

Indien uit de analyse van de determinanten blijkt dat de ex post wetgeving beter geplaatst is om het gedrag te regelen, bestaat er een gamma van mogelijke varianten die het gedrag in verschillende richtingen sturen. Een voorkeur voor een van beide grote onderscheiden vormen, namelijk risico of fout aansprakelijkheid hangt vooral af van de mate waarin de subjectieve schuld een rol moet spelen bij de vaststelling van de aansprakelijkheid. Ook de rol van de actoren, de gevaarstelling van de handelingen en de noodzaak voor de bescherming van bepaalde categorieën van weggebruikers beïnvloeden de voorkeur voor een bepaald regime. Uiteindelijk speelt het gemak waarmee de overheid zich van de regel kan bedienen een zekere rol in de keuze van het regime.

Uit de beschrijving van de verkeerswetgeving blijkt dat de Belgische wetgever opteert voor een combinatie van verschillende methoden om tot een geïntegreerd beleid te komen. Naast het feit dat er regelgeving bestaat voor bepaalde gedragingen die te allen tijde ontmoedigd dienen te worden, wordt er verder gebruik gemaakt van een aantal aansprakelijkheidsystemen. Zo wordt er ter voorkoming van verkeersongevallen door de wetgever geopteerd voor een aansprakelijkheidsysteem. Uitgaande van de verschillende omstandigheden waaronder een ongeval plaatsvindt, staan de betrokken actoren in een verhouding tot elkaar. De wetgever streeft naar een gelijkwaardige positie tussen de betrokkenen ter verdeling van de schade. Omwille van de bezorgdheid van de wetgever om de positie van beide partijen te waarborgen, maakt hij gebruik van deze verschillende aansprakelijkheidsregimes naargelang de positie waar de partijen in verkeren en het gevaar dat ze aan anderen opleggen. Zo komt hij ertoe gebruik te maken van de risicoaansprakelijkheid bij ongevallen tussen gemotoriseerde en niet gemotoriseerde deelnemers, terwijl er tussen meer gelijkwaardige partijen sprake is van een schuldaansprakelijkheidsysteem. De Belgische wetgeving scoort niet slecht met de geïmplementeerde mix van middelen. Echter een groot minpunt van de huidige wetgeving is dat er bij de risico aansprakelijkheid gebruik gemaakt wordt van strikte risico aansprakelijkheid. Uit de analyse van de aansprakelijkheidsystemen blijkt dat een strikte aansprakelijkheid met eigen schuldverweer een betere allocatie met zich mee brengt en een efficiëntere preventieve werking heeft.

## 6. CONCLUSIE EN BELEIDSAANBEVELINGEN

---

In dit werk is uitgegaan van de preventieve werking van wettelijke regels. Deze doelstelling stemt overeen met de minimalisering van de primaire ongevalkosten, die ook wel worden omschreven als de som van de ongevalkosten en de kosten om ongevallen te voorkomen. Deze minimalisering kan zowel door het opleggen van regulering als van aansprakelijkheid nagestreefd worden.

Bij de optie voor regulering werkt het preventiemechanisme via de manipulatie van het strafrisico. Het fundamentele verschil met het gebruik van een aansprakelijkheidsregime is dat er steeds gebruik wordt gemaakt van ex ante regelgeving en arbitrair opgelegde handhavingmaatregelen. Het niveau van middelen dat uiteindelijk wordt vrijgemaakt om het gedrag te sturen is steeds afhankelijk van opportuniteitsoverwegingen en politieke keuzes. Immers, de marktwerking wordt hierbij buiten werking gezet. Uit de studie komt verder naar voren dat voor de manipulatie van het strafrisico de sturing van de pakkans de voorkeur verdient. Door het verhogen van de pakkans en eventueel in mindere de hoogte van de strafmaat kan de overheid het gedrag in de richting van het sociale efficiëntiepunt sturen.

Het aansprakelijkheidsmechanisme regelt het gedrag door de marktwerking waarbij een bepaalde ongewenste gedraging ex post wordt gesanctioneerd. Het geeft het individu echter de vrijheid zich te engageren en in welke mate. Het hangt af van de markt af op welke manier de allocatie van de middelen en meer bepaald de schade plaatsvindt. Deze marktwerking verschilt naargelang het aansprakelijkheidsysteem dat gehanteerd wordt. Op deze manier wordt het gedrag van verkeersdeelnemers op een voorspelbare manier door de overheid gestuurd zonder de individuele beslissingsmogelijkheid te beknotten.

Uit de vergelijking van de verschillende systemen blijkt dat er best voor iedere maatregel afzonderlijk een afweging wordt gemaakt, waarbij de uitgangspunten van de overheid van belang zijn voor de richting waar hij wil uitgaan. Bij het optreden van duidelijk aanwijsbare schade, een aanwijsbaar slachtoffer en de aanwezigheid van de informatie bij de handelende partijen, geniet het aansprakelijkheidsysteem een voorkeur boven regulatie. Bovendien zijn de administratieve kosten het laagste bij de ex post vaststelling van de aansprakelijkheid. In de meeste verkeersongevallensituaties zijn deze kenmerken aanwezig, zodat een aansprakelijkheidsysteem de voorkeur geniet. Er zijn echter andere gebieden in de verkeerswetgeving waar deze voorwaarden niet vervuld zijn en bijgevolg een voorkeur kan bestaan voor regulering.

Indien de wetgever concludeert dat een aansprakelijkheidsregime ter voorkoming van verkeersongevallen de beste keuze is, moet hij dus vervolgens een bepaalde soort

aansprakelijkheid selecteren. Naar aanleiding van het onderzoek kan hieromtrent geconcludeerd worden dat voor de vermindering van de primaire ongevalkosten geen definitieve keuze gemaakt kan worden tussen een risicoaansprakelijkheidsregime met een eigen schuldverweer en een schuldaansprakelijkheidsysteem. Het comparatieve schuldaansprakelijkheidsysteem verdient vanuit puur economisch opzicht de voorkeur. Binnen het kader van de preventiedoelstelling van verkeersongevallen, heeft de regel van de risico aansprakelijkheid de voorkeur binnen de huidige context. De voorkeur van risico aansprakelijkheid is aanwezig wanneer de wetgever het belangrijk acht het gevaarzettende gedrag van de automobilist te controleren tegenover de routinematige handeling van de ongemotoriseerde weggebruiker. Uit de vergelijking van de verschillende aansprakelijkheidsregimes blijkt dat risico aansprakelijkheid de beste keuze is ter bescherming van de zwakke weggebruiker. De automobilist wordt door dit aansprakelijkheidsysteem aangezet tot het hanteren van een optimaal zorgniveau en activiteitsniveau. De toevoeging van een absoluut eigen schuldverweer is noodzakelijk teneinde de andere weggebruiker aan te zetten tot een optimaal zorgniveau. Het nadeel van een absoluut eigen schuldverweer echter is dat de zwakke weggebruiker geen prikkel ontvangt om een optimaal activiteiten niveau te hanteren. Het gevolg hiervan is dat hij een te hoge participatiegraad ontplooit dan vanuit maatschappelijk oogpunt wenselijk is.

Wanneer het maatschappelijk gezien belangrijker is het gedrag van zwakke weggebruikers te controleren, is de invoering van een gewone foutaansprakelijkheid raadzaam. De foutaansprakelijkheid zet de automobilist aan tot het gebruiken van een optimaal zorgniveau. Echter, bij naleving van deze opgelegde zorgvuldigheidsnorm is de bestuurder niet geneigd een optimaal activiteiten niveau aan te wenden omdat hij bij hantering van het vereiste zorgniveau ontsnapt aan aansprakelijkheid. De voetganger ontvangt wel de nodige prikkels ter optimalisering van zijn gedrag.

Indien er geen voorkeur is voor de sturing van het gedrag van een van beide groepen, opteert men vanuit economisch opzicht het beste voor de implementering van de comparatieve aansprakelijkheid. Bij dit regime ontvangen beide partijen een aantal prikkels om het gewenste zorgniveau uit te oefenen. Bij elke bijkomende activiteit maakt iedere verkeersdeelnemer een keuze over het zorgniveau om niet te moeten bijdragen aan de eventuele kosten bij een gebeurlijk ongeval. Zo vormt de verdeling van de schade over de verschillende partijen een prikkel met betrekking tot zorg en activiteitsniveau. Zo wordt onder een comparatief aansprakelijkheidssysteem het gedrag op de best mogelijke manier gestuurd.

De uiteindelijke conclusie met betrekking tot de gehanteerde wetgeving in het Belgische verkeersongevallenrecht, is dat de Belgische wetgever de bescherming van de zwakke weggebruiker op de eerste plaats stelt. Binnen de ongevalsetting wordt inderdaad het best

geopteerd voor het instellen van een aansprakelijkheidsysteem, zonder evenwel de invloed van de wetgeving onder regulering te veronachtzamen. In het geval dat de partijen gelijkwaardig zijn, is niets op de foutaansprakelijkheid van de algemene regeling aan te merken. Het aansprakelijkheidsysteem dat op dit moment geïmplementeerd is ter bescherming van de niet gemotoriseerde weggebruiker, leidt niet tot de beste resultaten. Uit de analyse is naar voren gekomen dat vanuit het vertrekpunt van de bescherming van de zwakke weggebruiker een strikt aansprakelijkheidsregime met eigen schuldverweer de beste uitkomst genereert. Op deze manier ontvangt de zwakke weggebruiker ook een prikkel om de nodige zorg in acht te nemen. Op basis van het rapport is het raadzaam deze uitkomsten in overweging te nemen bij het overdenken van een mogelijke verbetering van het verkeersveiligheidsbeleid.

#### Conclusie van de centrale stelling

Uitgaande van de preventiedoelstelling ter reductie van het aantal verkeersongevallen worden de volgende conclusies getrokken:

#### HET BELGISCHE VERKEERSAANSPRAKELIJKHEIDSYSTEEM IS ECONOMISCH NIET GEHEEL EFFICIENT

- Het efficiënte aansprakelijkheidsysteem is een schuldaansprakelijkheid met comparatief schuldverweer.
- Het strafrecht hanteert een systeem dat in de praktijk wat betreft de preventieve werking neerkomt op dezelfde werking als een comparatieve schuldaansprakelijkheid
- Het algemene systeem van art 1382 BW dat een comparatieve schuldaansprakelijkheid hanteert is efficiënt.
- Het systeem van strikte aansprakelijkheid dat is opgelegd door art 29bis WAM is niet helemaal economisch efficiënt.

De volgende aanbevelingen worden gemaakt:

- Er wordt naast aansprakelijkheid best ook gebruik gemaakt van regulatie. Regulatie is nuttig ter sturing van het gedrag van alle verkeersdeelnemers, om de naleving van belangrijke, gemakkelijk af te dwingen regels te garanderen. Om een bijkomende zorginspanning van bepaalde groepen af te dwingen is de civiele aansprakelijkheid een nuttig middel. Zo kan de wetgever beslissen om een bijkomende aansprakelijkheid op te leggen op gemotoriseerde bestuurders om deze groep een bijkomstige prikkel te geven en er zo voor te zorgen dat deze een bepaalde zorgstandaard in acht nemen.
- Er wordt het geopteerd voor sturing van het gedrag van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer door middel van een aansprakelijkheidsysteem als toevoeging aan regulering van de algemene situatie.
- Binnen de doelstelling van de bescherming van de zwakke weggebruiker kan hierbij gebruik gemaakt worden van een strikte aansprakelijkheid voor de bestuurder van het motorrijtuig. Deze moet evenwel genuanceerd worden door een eigen schuld verweer om het gedrag van het slachtoffer te optimaliseren.



## 7. LITERATUURLIJST

---

Ansoms J., *Objectieve aansprakelijkheid op zijn Belgisch*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 11-22.

Baird D., Gertner R., Picker R., *Game theory and the law*, Harvard University Press, Cambridge, 1995.

Blees F.J., *De nieuwe Belgische wet ter bescherming van verkeersslachtoffers*, Verzekeringsrechtelijke Berichten, 1995, nr.8, p 109-112.

BIVV, *Strafrechtelijk beleid inzake verkeer*, Wolters-Kluwer, Diegem, 1995.

Bocken H., Geers I., *De vergoeding van letselschade en schade door overlijden bij verkeersongevallen*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1996, nr. 3, p 67-131.

Brown J.P., *Towards an economic theory of liability*, Journal of Legal Studies, 1973, p 323-349.

Brown J.P., *Towards an economic theory of liability*, Journal of Legal Studies, 1974, p 107-164.

Burrows P., Veljanovski C.G., *The economic approach to law*, Butterworths, London, 1981.

Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, New Haven, 1970.

Calabresi G., *Optimal deterrence and accidents*, Yale Law Journal, 1975, p 656-671.

Claassens H., Van Schoubroeck C., *Praktische ervaring met de Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers in de autoverzekering*, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België*, Intersentia, Antwerpen, 1998.

Claasens H., Van Schoubroeck C., *'De Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers en verplichte autoverzekering'*, Verkeersrecht, 1997, nr. 12, p 359-363.

Claasens H., *De vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis WAM*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 59-62.

Coase R.H., *The problem of social cost*, Journal of Law and Economics III, 1960, p 1-44.

Cooter R., Ulen T., *Law and economics*, Addison-Wesley, New York, 2000.

Cooter R., *Economic analysis of punitive damages*, Southern California Law Review, 1982, nr. 56, p 79-101.

Cornelis L., *De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen*, Rechtskundig Weekblad, 1998-1999, nr. 16, p 521-537.

Cousy H., *Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis v.z.w., Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 1-11.

Deben L., *Naar een optimaal verkeershandhavingsbeleid in Vlaanderen: een rechtseconomische analyse van lessen uit de veiligste landen*, Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, Diepenbeek, 2003.

Decroës A., *De vergoeding van de zwakke weggebruikers (art 29bis WAM-wet)*, Rechtskundig Weekblad, 2000-2001, p 1257-1267.

De Haas S.P., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid: vergoeding van personenschade in Europees perspectief*, Kluwer, Deventer, 1998.

Demsetz H., *Towards a theory of property rights*, American Economic Review, 1967, nr.57, p 347-359.

Demstsz H., *When does the rule of liability matter?*, Journal of Legal Studies, 1972, p 13-28.

Dubuisson B., *La loi du 19 janvier 2001 modifiant le régime d'indemnisation des usagers faibles de la route*, in Jadoul P., Dubuisson B., Les dossiers du journal des tribunaux, l'Archier, Bruxelles, 2002, p 85-138.

Dupont L., *Beginnelsen van het strafrecht*, Acco, Leuven, 2001.

Dupont L., Verstraeten R., *Handboek strafrecht*, Acco, Leuven, 1989.

Eatwell J., Milgate M., Newman P., *The new Palgrave, a dictionary of economics*, Palgrave publishers ltd, Hampshire, 1998.

Engelhard E.F.D., Van Maanen G.E., *Aansprakelijkheid voor verkeersongevallen*, Ars Aequi Libri, 1998.

Ehrlich I., *The economic approach to crime – a preliminary assessment*, in Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon Press, Oxford, 1984, p 297-312.

Faure M., Hartlief T., *Een nieuwe regeling voor verkeersaansprakelijkheid in België: lessen voor Nederland*, in *Verkeersrecht*, 1995, nr. 9, p 257-261.

Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998.

Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Maklu Uitgevers, Antwerpen, 1989.

Faure M., *Rechtseconomie en privaatrecht: kunnen rechtsregels bijdragen tot de reductie van ongevalskosten*, in Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., *Rechtseconomie en Recht, Kennismaking met een vakgebied in opkomst*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, pp 54-60.

Fletcher G.P., *Fairness and utility in tort Theory*, *Harvard Law Review*, 1972, nr. 85, p 537-573.

Friedman D.D., *Law's order: what economics has to do with law and why it matters*, Princeton University Press, Princeton, 2001.

Holzhauer R.W., Teijl R., *Inleiding rechtseconomie*, Gouda Quint, Arnhem, 1995.

Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., *Rechtseconomie en recht*, Kennismaking met een vakgebied in opkomst, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991.

Jadoul P., Dubuisson B., *Les dossiers du journal des tribunaux*, l'Archier, Bruxelles, 2002.

Juris Falconis, *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis 5 febr. 1999*, Larcier, Gent, 2000.

Klaassen C.J.M., *Risico-aansprakelijkheid, de afdelingen 6.3.2. en 6.3.3. NBW alsmede art 31 Wegenverkeerswet*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991.

Landes W.M., Posner R., *The positive economic theory of tort law*, *Georgia Law Review*, 1981, nr. 15, p 851-924.

Mackaay E., *Veranderingen in het stelsel van vergoeding en verhaal van schade*, *Nederlands Juristenblad*, 1980, nr. 32, p 813-825

Medema S.G., Zerbe R.O., *The Coase Theorem*, Encyclopedia of law and Economics, 2000, nr. 0730, p 837-893.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, *mobilitieitsplan Vlaanderen, naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen*, Brussel, 2001.

Nentjes A., *Elementaire rechtseconomie*, Wolters, Groningen, 1993.

Nentjes A., Dijkstra J., *Verkeersaansprakelijkheid: slachtoffercompensatie of ongevallenpreventie*, Nederlands Juristenblad, 1993, nr. 8, p 951-954.

Ogus A.I., Veljanovski C.G., *Readings in the economics of law and regulation*, Clarendon press, Oxford, 1984.

Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Little, Brown and Company, Boston, 1989.

Polinsky A.M., Shavell S., *Should liability be based on the harm to the victim or the gain of the injurer?*, Working paper series nr. 4586, National Bureau of Economic Research, Cambridge, 1993.

Posner R., *A theory of negligence*, in Journal of Legal Studies, 1972, p 29-96.

Posner R., *Economic analysis of Law*, Little, Brown and Company, Boston, 1992.

Poté R., *Strafrechterlijke aansprakelijkheid in het wegverkeer: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis Libri, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis, 5 februari 1999, Larcier, Gent, 2000.

Poté R., *De specificiteit van verkeerscriminaliteit*, in BIVV, Strafrechtelijk beleid inzake verkeer, Wolters-Kluwer, Diegem, 1995, p 62-87.

Rossato A., *An economic analysis of liability rules*, 1994,  
<http://www.jus.inutn.it/cardoze/review/students/neg.html>

Schäfer H.B., Schönenberger A., *Strict liability versus negligence*, Universität Hamburg, Diskussionsbeiträge Recht und ökonomie nr.34., Hamburg, 1997.

Schuermans L, De Ceuster J., Van Oevelen A., Verellen W., *De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen in de Benelux*, Juridische Uitgaven UIA-departement rechten, Antwerpen, 1979.

Schuermans L., Simoens D., *Verkeersaansprakelijkheid en verzekering naar Belgisch recht*, Tijdschrift Voor Privaatrecht, 1978, p 1123-1139.

Shavell S., *Liability for harm versus regulation of safety*, Journal of Legal Studies, nr. 13, 1984, p 357-374.

Shavell S., *Strict liability versus negligence*, Journal of Legal Studies, nr. 9, 1980, p 1-25.

Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard University Press, London, 1987.

Simoens D., *De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers*, Rechtskundig Weekblad, 1994-1995, p 117.

Simoens D., *Het verkeersongevallenartikel 29bis WAM: stand van zaken na de wijzigingswet van 19 januari 2001*, Rechtskundig Weekblad, 2000-2001, p 1577-1586.

Simoens D., *Hoofdlijnen in de evolutie van het aansprakelijkheidsrecht*, Rechtskundig Weekblad, 1980-1981, nr. 30, p 1961-1990.

Simoens D., *Hoofdlijnen in de evolutie van het aansprakelijkheidsrecht*, Rechtskundig Weekblad, 1980-1981, nr. 31, p 2025-2036.

Simoens D., *Art 29bis WAM en het gelijkheidsbeginsel: is het laatste woord gezegd?*, Rechtskundig Weekblad, 2002, nr. 38, p 1425-1428.

Spriet B., *Rechtskundig Weekblad*, 1995-1996, nr. 12, p 536.

Spriet B., *Strafrechtspraak*, Acco, Leuven, 1989, p 145.

Stigler G. J., *The optimum enforcement of laws*, Journal of Political Economy, 1968, nr. 76, p 169-217.

Tuerlickx B., *Artikel 29bis WAM-wet: Toepassing in de praktijk na de wetwijziging van 13 april 1995*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1996, p 3-69.

Van Dam C.C., *Zorgvuldigheidnorm en aansprakelijkheid*, Kluwer, Deventer, 1989.

Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001.

Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek*, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1989, p 27-75.

Van Den Bergh R., *Wat is rechtseconomie?*, in Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., *Rechtseconomie en recht: kennismaking met een vakgebied in opkomst*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 9-49.

Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Hamelink P., *Overzicht van Rechtspraak (1964-1984). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1980, p 1139-1475.

Van Den Berghe H., Geelen K., Decoster S., *Overzicht van rechtspraak (1979-1984). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1987, p 1255-1615.

Van Den Berghe H., Van Quickenborne M., Wynant L., *Overzicht van rechtspraak 1985-1993). Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad*, Tijdschrift voor Privaatrecht, 1995, p 1115-1534.

Van Schoubroeck C., *Victims of traffic accidents involving motor vehicles: a Belgian case study of compensation for injuries suffered by pedestrians, cyclists and passengers*, paper.

Van Schoubroeck C., *Overzicht rechtspraak art 29bis WAM wet*, in Juris Falconis, *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, referatenbundel van de studiedag Jura Falconis 5 febr. 1999, Larcier, Gent, 2000, p 23-58.

Van Schoubroeck C., *De Belgische vergoedingsregeling inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen: recente ontwikkelingen*, *Verkeersrecht*, 2002, nr. 5, p 141-145.

Van Velthoven B.C.J., *Veiliger verkeer in Nederland? Een rechtseconomische analyse*, *Verkeersrecht*, 2000, nr. 10, p 310-322.

Van Velthoven B.C.J., Van Den Doel P.W., *Democratie en welvaartstheorie*, Samson H.D. Tjeenk Willink, Alphen aan den Rijn, 1990.

Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001.

Veljanovski C.G., *The economic theory of tort liability – toward a corrective justice approach in the economic approach to law*, in Burrows T., Veljanovski C.G., *The economic approach to the law*, Butterworths, London, 1981, p 125-160.

Verhaegen J., *Rechtseconomische analyse van de verkeersaansprakelijkheid*, Limburgs Universitair Centrum, Diepenbeek, 1998.

Verslag van het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan het Bestuurscomité, bijgewerkte versie, 29.01.02, hoofdstuk 2.

Visscher L.T., Van Maanen R.J., *Over fietsende juristen en autorijdende economen of een nieuwe fase in het debat over verkeersaansprakelijkheid*, Nederlands Juristenblad, 1998, nr. 3, p 122-127.

### Arresten

Cass. 4 juni 1974, *Arr.Cass*, 1974, 1096.

Cass., 2 juni 1975, *Arr.Cass*, 1975, 1041.

Cass. 4 januari 1984, *Arr.Cass*, 1983-1984, 732.

Pol. Rechtbank Brussel, 1 april 1999, nr. 6847/96, niet gepubliceerd.

Cass. 17 mei 2000, J.L.M.B., p 1502.

Pol. Turnhout, 22 april 1997, Bulletin Ass. 1997, p 483, bevestigd in hoger beroep.

Rb. Turnhout 16 oktober 1998, niet gepubliceerd.

Pol. Mechelen, 8 september 1998, Bulletin Ass 1998, p 66.

Pol. Brugge, 22 februari 2000, vVerkeersrecht 2000, p 199.

Pol. Brussel, 5 febr. 1999, nr. 7053/96, niet gepubliceerd.

Pol. Antwerpen, 8 maart 2001, nr. 415/01, Rechtskundig Weekblad, 2002-2003, nr. 19, p 754-756.

Arbitragehof, 23 januari 2002, nr.23/02, Rechtskundig Weekblad, 2002, nr. 38, p 1425.

### Wetgeving

Gecoördineerde wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen; Belgisch staatsblad, 15 juli 1956.

Wet van 21 November 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen; Belgisch Staatsblad, 8 december 1989.

Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen; Belgisch Staatsblad, 31 maart 1994.

*Parl.st.Senaat*, 1989-1990, nr. 926.

*Parl.st.Kamer*, 1990-1991, nr. 1658.

*Parl.st.Senaat*, 1991-1992, nr. 286.

*Parl.st.Senaat*, 1991-1992, nr. 380.

*parl.st., Kamer*, 1993-1994, nr. 1422.

*parl.st.senaat*, 1993-1994, nr. 980.

Wet van 4 juli 1994 betreffende de politierechtbanken, Belgisch Staatsblad 21 juli 1994.

Wet van 13 april 1995 tot wijziging van artikel 29bis en tot opheffing van artikel 29 ter van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen; Belgisch Staatsblad, 27 juni 1995.

*Parl.st.Kamer*, 1994-1995, nr 1422.

Wet van 19 januari 2001 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake de automatische vergoeding van de schade geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen; Belgisch Staatsblad, 21 februari 2001.

*Parl.st. Kamer*, 1999-2000, nr. 0210.

*Parl.hand.Senaat*, 2000-2001, 2-478.

*Parl.st.Senaat*, 2000-2001, nr. 478.

*Parl.st.Kamer*, 2002-2003, nr.1915.

K.B. 16 Maart 1968: Koninklijk besluit houdende coördinatie van de wet betreffende de politie over het wegverkeer van 16 maart 1968.

KB van 7 april 1976: Koninklijk besluit van 7 april 1976 tot aanwijzing van de zware overtredingen van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

KB van 17 januari 2003: Koninklijk Besluit tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie op het wegverkeer, versie van 17 januari 2003.

Uitvoeringsbesluit van de Ministerraad van 31 januari 2003: Uitvoeringsbesluit van de wet houdende verschillende bepalingen inzake de verkeersveiligheid van 25 februari 2003.