

Tilburg University

Kentekenaansprakelijkheid

Simmelink, J.B.H.M.

Published in:
Verkeersrecht

Publication date:
2007

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

Citation for published version (APA):
Simmelink, J. B. H. M. (2007). Kentekenaansprakelijkheid: risico of vermoeden van schuld? *Verkeersrecht*, 3(55), 65-69.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Kentekenaansprakelijkheid: risico of vermoeden van schuld?

J.B.H.M. Simmelink

Inleiding

Met de term 'strafbaar feit' wordt doorgaans bedoeld te zeggen dat een persoon voor een feitelijke gebeurtenis strafrechtelijk verantwoordelijk kan worden gehouden. De dragende grond van deze verantwoordelijkheid is het gegeven dat deze persoon door een gedraging de feitelijke gebeurtenis in het leven heeft geroepen¹⁾. Die gedraging maakt hem tot 'dader' van het feit²⁾. Voor de wetgever van het Wetboek van Strafrecht van 1886 was de 'gedraging' van de 'dader' in de uiteenlopende strafbepalingen een fysieke beweging, ook wel aangeduid als de gewilde spierbeweging³⁾. In enkele, als uitzondering te beschouwen, delicten bestond de gedraging uit een nalaten, uit het achterwege blijven van een fysieke beweging. Vertrekpunt was in ieder geval dat de strafrechtelijk aansprakelijk te houden persoon zelf een fysieke gedraging moest hebben verricht (of nagelaten) en daarmee een inbreuk moest hebben gemaakt op een in een delictomschrijving tot uitdrukking gebracht rechtsbelang. Dit uitgangspunt verklaart waarom lange tijd de strafbaarheid van de rechtspersoon op bezwaren is gestuit; een rechtspersoon kan immers geen fysieke gedragingen verrichten.

In de tegenwoordige tijd is het strafrechtelijke daderschap losgeweekt van de fysieke gedraging. Functioneel daderschap, strafbepalingen die zijn gebaseerd op zorgplichten en daderschap van de rechtspersoon zijn in het Nederlandse strafrecht geaccepteerde rechtsfiguren⁴⁾. Terugreizend in de tijd en uitgaand van het fysieke daderschap van de wetgever van 1886 was de eerste regeling van de kentekenaansprakelijkheid in de Motor- en rijwielwet (MRW)⁵⁾ evenwel een bijzonderheid. De eigenaar of houder van een motorrijtuig kon immers strafrechtelijk aansprakelijk worden gehouden voor een verkeersdelict dat was begaan door een onbekend gebleven dader. De voor de wetgever van 1886 voor de hand liggende band tussen feit, dader en strafbaarheid leek hiermee doorbroken, aangezien de eigenaar of houder kon worden bestraft voor een feit dat door een (onbekend gebleven) ander was gepleegd. De geschiedenis van de kentekenaansprakelijkheid toont dat lang is geworsteld met de vraag naar de grondslag van de aansprakelijkheid van de eigenaar of houder voor het verkeersdelict dat een ander met zijn motorrijtuig heeft begaan. Deze worstelpartij heeft het karakter van een tachtigjarige oorlog, aangezien de discussie over de grondslag van de kentekenaansprakelijkheid in relatie tot de artikelen 5 en 8 WAHV nog steeds niet tot een einde is gekomen. De kernvraag in de discussie is of de aansprakelijkheid van de eigenaar of houder moet worden gezien als een vorm van risicoaansprakelijkheid of dat het gaat om een vermoeden van schuld. Zo het zou gaan om het laatste, is de vervolgvraag ter zake van welke gedraging van de eigenaar of houder er dan sprake zou moeten zijn van een vermoeden van schuld.

In deze bijdrage zal de gedachtewisseling over de grondslag van de kentekenaansprakelijkheid worden geschetst. Met deze schets wordt beoogd te duiden dat de regeling van de kentekenaansprakelijkheid,

met inbegrip van het regiem van de artikelen 5 en 8 WAHV, moet worden beschouwd als een moderne vorm van strafrechtelijke aansprakelijkheid, waarin zorgplichten voor de eigenaar of houder centraal staan.

Kentekenaansprakelijkheid in de Motor- en rijwielwet

Het in 1924 in de Motor- en rijwielwet ingevoegde artikel 32 bepaalde: "Voor zoover bij deze wet of den in art. 2 bedoelden algemeenen maatregel van bestuur de eigenaar of houder van een motorrijtuig niet reeds naast den bestuurder voor overtreding van de daarin vervatte strafbepalingen aansprakelijk is gesteld, zal die eigenaar of houder op gelijke wijze aansprakelijk zijn voor de door den bestuurder van een motorrijtuig gepleegde overtreding van de tegen deze als zoodanig gerichte strafbepalingen, ..., tenzij bekend is, wie die bestuurder is, of wel deze op de eerste aanmaning van den betrokken ambtenaar van het Openbaar Ministerie binnen een daarbij te stellen termijn door den eigenaar of houder is bekend gemaakt.

Het bepaalde bij het eerste lid geldt niet, indien door den eigenaar of houder van het motorrijtuig aannemelijk wordt gemaakt, dat van dat rijtuig tegen zijn wil gebruik is gemaakt en hij dit gebruik niet heeft kunnen beletten"⁶⁾.

Op grond van deze regeling kon de eigenaar of houder⁷⁾ van het motorrijtuig strafrechtelijk aansprakelijk worden gehouden voor de verkeersdelicten - zowel de overtredingen als de misdrijven - die waren gepleegd door de onbekend gebleven bestuurder. De in het artikel geponeerde aansprakelijkheid van de eigenaar laat in het midden op welke strafrechtelijk relevante gedraging van de eigenaar die aansprakelijkheid is gebaseerd. In de parlementaire stukken zijn aan deze regeling weinig woorden gewijd. Na de constatering dat het herhaaldelijk voorkwam dat verkeersdelicten wegens onbekendheid van de bestuurder 'onvervolgd moeten blijven', werd in de memorie van toelichting gesteld dat "op het voorbeeld van verschillende bepalingen

1. Vgl. J.M. van Bemmelen - W.F.C. van Hattum, Hand- en leerboek van het Nederlandse strafrecht, deel I, Arnhem/s-Gravenhage: S. Gouda Quint - D. Brouwer en zoon/Martinus Nijhoff 1953, p. 112-114.
2. Met 'dader' wordt hier alleen bedoeld op de 'pleger' van het strafbare feit. In art. 47 Sr omvat het daderschap niet alleen het plegen, maar ook het medeplegen, doen plegen en uitlokken van het strafbare feit. Deze deelnemingsvormen blijven verder buiten beschouwing.
3. Vgl. W. Nieboer, Schets materieel strafrecht, Arnhem: Gouda Quint 1991, p. 61-62; G.A. van Hamel - J.V. van Dijk, Inleiding tot de studie van het Nederlandsche strafrecht, 4e dr., Haarlem/Den Haag 1927, p. 187-188.
4. Zie J. de Hullu, Materieel strafrecht, 3e dr., Deventer: Kluwer 2006, p. 143-168; Th.W. van Veen, De dader werd onhandelbaar. Wat is een strafbaar feit, in: RM Themis 1992, p. 356-364.
5. Wet van 10 februari 1905, Stb. 69, "houdende regeling van het verkeer op de wegen in verband met het gebruik van motorrijtuigen en rijwielen".
6. Wet van 1 november 1924, Stb. 492.
7. In het vervolg zal dit samenstel korthedshalve worden aangeduid met 'eigenaar'.

van gelijke strekking, welke in onze wetgeving reeds bestaan, de aansprakelijkheid voor overtredingen van den bestuurder in sommige gevallen bij een ander, en wel bij den eigenaar of houder van het motorrijtuig (wordt) gebracht" ⁸). In deze bewoordingen klinkt de risicogedachte door. De memorie van antwoord gaf vervolgens aan dat de minister het "bezwaar ... dat de bepaling ... tengevolge zou hebben dat de aansprakelijkheid van de eigenaar of houder van een motorrijtuig te ver wordt uitgebreid" niet deelde. De "uitbreiding van de aansprakelijkheid van den eigenaar eischt, dat deze verantwoordelijk wordt gesteld, indien de bestuurder niet bekend is. De eigenaar moet dan maar zorgen, dat hij dit weet of te voren voorzichtiger zijn in het uitlenen of verhuren. Bovendien voorkomt de bepaling van het tweede lid te groote uitbreiding der aansprakelijkheid" ⁹). Deze passage gaat in een andere richting. De eigenaar lijkt aansprakelijk te worden gehouden voor een eigen gedraging, namelijk het uitlenen of verhuren van zijn auto aan een ander.

De door de minister genoemde voorzichtigheid van de eigenaar bij het uitlenen van zijn auto en de strekking van het tweede lid bleken in de jurisprudentie van belang in verband met de strekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar. In HR 19 oktober 1931, NJ 1932, 765, m.nt W.P., W. 12401, m.nt M.P. Vrij ging het over een busmaatschappij die aansprakelijk werd gehouden voor een door een onbekend gebleven buschauffeur gepleegde voorrangsovertreding. Hoewel de rechtbank aannam dat het "niet aan de schuld van de verdachte te wijten is, dat de bestuurder van de autobus onbekend is gebleven", wees zij het hierop gebaseerde beroep van de busmaatschappij op afwezigheid van alle schuld af. Naar het oordeel van de rechtbank kon het onvermogen van de busmaatschappij om de bestuurder te noemen niet afdoen aan de op art. 32 MRW berustende aansprakelijkheid van de eigenaar voor de overtreding, tenzij het in het tweede lid genoemde uitzonderingsgeval zich zou voordoen. De Hoge Raad oordeelde anders. Met art. 32 zou de wetgever niet hebben beoogd een beroep op afwezigheid van alle schuld ten aanzien van het onbekend gebleven zijn van de bestuurder uit te sluiten. De strekking van art. 32 was volgens de Hoge Raad: "dat veeleer aannemelijk is, dat die aansprakelijkheid berust op de overweging, dat de eigenaar behoort mede te werken om de vervolging van den werkelijken dader mogelijk te maken, en heeft te zorgen, dat hij weet, door welke personen zijne motorrijtuigen telkens worden bestuurd". De vaststelling van de rechtbank dat iedere schuld ontbrak, bracht volgens de Hoge Raad mede dat "eene veroordeeling door haar niet behoorde te zijn uitgesproken". Pompe sloot zich hierbij aan. Blijkens zijn noot in de NJ vond hij het "verheugend dat de H.R. den regel 'geen straf zonder schuld' ruim genoeg toepast om ook dit wel uitzonderlijke geval eronder te doen vallen. Art. 32 M.R.W. is ingewikkeld. Men kan het door uitlegging nog ingewikkelder maken. Maar terecht heeft de H.R. er niet een duidelijke bepaling in gevonden, op grond waarvan de door den wetgever stilzwijgend erkende regel 'geen straf zonder schuld' hier noodzakelijk buiten toepassing zou moeten blijven".

Voor de Hoge Raad en Pompe berustte de aansprakelijkheidsregeling van art. 32 MRW, aansluitend bij de bewoordingen van de minister in de memorie van antwoord, op een eigen gedraging van de eigenaar, namelijk het uitlenen van zijn auto en op de zorgplicht om te weten wie er met zijn auto had gereden en het verkeersdelict had gepleegd. Overeenkomstig de hoofdregel was voor de eigenaar bij gebleken onmogelijkheid tot nakoming van de onderliggende zorgplicht altijd een beroep op afwezigheid van alle schuld mogelijk. In zijn noot bij dit arrest in W. 12401 gaf Vrij evenwel aan de beslissing van de Hoge Raad onjuist te vinden. Art. 32 MRW berustte volgens hem op de gedachte van 'culpa in eligendo', een verondersteld gebrek aan zorg bij het uitlenen van een auto, gelijkende op een niet weerlegbaar vermoeden van schuld. Voor de aansprakelijkheid van art. 32 was alleen van belang of justitie wist wie de bestuurder was geweest, en niet of de

eigenaar het niet kon helpen dat hij de naam van de bestuurder niet kon noemen. In de optiek van Vrij kwam het risico van het onbekend blijven van de bestuurder voor rekening van de eigenaar van het motorrijtuig en was in dit opzicht een beroep op afwezigheid van alle schuld niet mogelijk.

Van Motor- en rijwielwet naar Wegenverkeerswet

Bij de vervanging van de MRW door de Wegenverkeerswet (WVW) ¹⁰ werd de regeling van art. 32 MRW overgebracht naar art. 40 WVW. De regeling bleef letterlijk hetzelfde, zij het dat de aansprakelijkheidsuitsluiting van het tweede lid tegen de achtergrond van het bovengenoemde arrest van de Hoge Raad werd aangetrokken. Door invoeging van enkele woorden kwam het eerste zinsdeel van het tweede lid te luiden: "Het bepaalde bij het eerste lid geldt *slechts dan niet, wanneer ...*" (curs. S.). De memorie van toelichting is over de bedoeling van deze wijziging erg kort: "De woorden 'slechts dan niet, wanneer' geven aan, dat het eenige geval, waarin de aansprakelijkheid van den eigenaar of houder wordt opgeheven, dat is, hetwelk in dit tweede lid is genoemd" ¹¹). Met deze aanscherping werd beoogd de door de Hoge Raad geaccepteerde mogelijkheid van afwezigheid van alle schuld uit te sluiten. Naar het oordeel van Weersma en Polak "terecht! Het gaat hier inderdaad niet om een door de eigenaar of houder zelf begane overtreding, maar om zijn aansprakelijkheid onder bepaalde omstandigheden voor een door een ander begane verkeersfout" ¹²).

Over de strekking van de kentekenaansprakelijkheid en de door de wetgever beoogde uitsluiting van het beroep op afwezigheid van alle schuld gaat HR 3 juni 1969, NJ 1970, 78, VR 1970, 17. In de conclusie bij het arrest benaderde A-G R Emmelink deze kwestie tegen de achtergrond van het onschuldvermoeden van art. 6 lid 2 EVRM. Uit dit onschuldvermoeden vloeide volgens hem voort dat, ondanks de strikte bewoordingen van art. 40 lid 2 WVW, "de rechter zich nochtans met de vraag van schuld of onschuld van de verdachte mag bezighouden", zodat een beroep op afwezigheid van alle schuld nog steeds mogelijk was. De Hoge Raad verstond op basis van de wetsgeschiedenis het aangescherpte tweede lid evenwel aldus, dat daarmee inderdaad een beroep op afwezigheid van alle schuld bij de eigenaar ten aanzien van het onbekend gebleven zijn van de bestuurder onmogelijk was gemaakt. De omstandigheid in het tweede lid werd aangemerkt als 'het enige geval' waarin de aansprakelijkheid van de eigenaar werd opgeheven.

De onmogelijkheid van een beroep op afwezigheid van alle schuld gaf Beerling aanleiding om in te gaan op het karakter van art. 40 WVW. Hij zag art. 40 WVW als een bepaling waarin de eigenaar weliswaar niet werd aangemerkt als dader van enig strafbaar feit, maar toch aansprakelijk werd gehouden voor een strafbare gedraging. Daarmee legde "art. 40 van de Wegenverkeerswet op de eigenaar van het motorrijtuig in feite een risico-aansprakelijkheid ..., die men in het strafrecht verder nergens aantreft". Voor zover het ging om verkeersovertredingen en de oplegging van geldboetes achtte hij de bezwaren tegen art. 40 "minder acuut". Dat de kentekenaansprakelijkheid zich ook uitstreekte over de verkeersmisdrijven vond hij echter "niet aanvaardbaar". Hij meende dat het niet mocht "voorkomen dat iemand op grond van een bepaling die de aansprakelijkheid ongeacht de vraag of hij de werkelijke dader is, op hem legt, wegens misdrijf wordt veroordeeld" ¹³).

Anders dan Beerling zag Enschedé art. 40 niet als een regeling waarin de eigenaar aansprakelijk werd gehouden voor een verkeersdelict dat door een andere onbekend gebleven bestuurder was gepleegd. Een dergelijke plaatsvervangende aansprakelijkheid zag hij "als een ietwat verdachte rechtsfiguur die op gespannen voet staat met beginselen van

ons recht". Voor hem moest art. 40 worden opgevat als een delictomschrijving "met als dader de eigenaar en als gedraging het nalaten de bestuurder bekend te maken". Hoewel de bewoordingen van art. 40 dat niet met zoveel woorden tot uitdrukking brachten, interpreteerde Enschedé art. 40 als een omissiedelict, waaraan impliciet een tot de eigenaar gerichte gedragsnorm ten grondslag lag: "Gij zult, indien het OM U daartoe uitnodigt, de naam van de bestuurder bekend maken". Tegen deze achtergrond betreurde hij de beslissing van de Hoge Raad waarin de mogelijkheid van een beroep op afwezigheid van alle schuld bij toepassing van art. 40 werd afgewezen. Hij meende dat de wetgever het "beginsel, dat geen straf mag worden toegepast waar geen schuld is, niet opzij kan zetten"¹⁴).

De opmerkingen van Enschedé klonken door in HR 21 november 1972, NJ 1973, 123, m.nt C.B., VR 1973, 127. In dit arrest is aan de Hoge Raad de vraag voorgelegd of art. 40 verenigbaar is met art. 6 EVRM. P-G Langemeijer leidde uit het onschuldvermoeden van art. 6 lid 2 EVRM af dat "iemand niet anders gestraft kan worden dan voor eigen gedrag waaraan hij schuld heeft". Dat eigen gedrag waarvoor de eigenaar op grond van art. 40 gestraft kon worden, bestond volgens hem, zich aansluitend bij de opvatting van Enschedé, uit het nalaten op vordering van het openbaar ministerie de bestuurder die de overtreding had begaan bekend te maken. Op dit punt oordeelde hij art. 40 in overeenstemming met art. 6 EVRM. Hij zag echter wel problemen bij de aan de eigenaar op te leggen straf. Deze was namelijk afhankelijk van het strafbare feit dat was begaan door de onbekend gebleven bestuurder. Dat leek hem in strijd met de geest van het EVRM, zodat art. 40 z.i. buiten toepassing behoorde te blijven. De Hoge Raad overwoog in het arrest dat art. 40 de eigenaar van een motorrijtuig "strafbaar stelt als dader van een door hem begaan feit, bestaande in het niet nakomen van een op hem rustende verplichting". Het omissiedelict berustte op de plicht voor de eigenaar om ervoor te zorgen "dat met dat motorrijtuig geen overtredingen van verkeersvoorschriften worden begaan welke bij gebreke van een bekende dader onbestraft blijven". Art. 40 moest dus niet worden opgevat als een vorm van risicoaansprakelijkheid van de eigenaar voor de verkeersdelicten die door een ander werden begaan, maar als een zelfstandig strafbaar feit, berustende op de gedachte dat de eigenaar diende te weten wie op zeker moment gebruik had gemaakt van zijn motorrijtuig en in staat diende te zijn de personalia van de gebruiker die een verkeersdelict had begaan aan justitie mede te delen¹⁵). Uit deze beslissing volgt dat de kentekenaansprakelijkheid geen bijzonderheid is, doch enkel een wat bijzonder geformuleerde strafbaarstelling van schending van een zorgplicht¹⁶).

Van aansprakelijkheid naar plicht tot het bekend maken van de identiteit

De verdachte in de zaak die aanleiding gaf tot het hiervoor besproken arrest van de Hoge Raad ging naar Straatsburg. De wetgever heeft de uitkomst van deze procedure niet afgewacht¹⁷) en in het kader van een

wetsvoorstel over een nieuwe opzet van de kentekenregistratie een wijziging van art. 40 doorgevoerd. De regeling werd geheel anders van aard. Art. 40 richtte zich niet meer tot de eigenaar, maar verplichtte degene "die met een motorrijtuig, waarmede een overtreding is begaan van een bij of krachtens deze wet gesteld voorschrift, heeft doen of laten rijden, indien de identiteit van de bestuurder, die de overtreding heeft gepleegd, niet kon worden vastgesteld", tot bekendmaking van de identiteit van die bestuurder. Indien deze niet in staat was om de identiteit van de bestuurder bekend te maken, kon hij volstaan met bekendmaking van de persoon aan wie het motorrijtuig ter beschikking was gesteld¹⁸). Met deze wijziging van art. 40 werd beoogd de plicht tot bekendmaking van de bestuurder te leggen op de schouders van "degene die het motorrijtuig feitelijk aan een bestuurder ter beschikking stelt". Ook zou in de nieuwe formulering de door de Hoge Raad geformuleerde zorgplicht tot uitdrukking zijn gebracht¹⁹).

Het opnieuw vastgestelde art. 40 was ten aanzien van de normstelling en de gedraging duidelijker geformuleerd dan de oude bepaling. Uit de bewoordingen van het artikel bleek dat de gedraging van de aansprakelijk te houden persoon bestond uit het 'doen of laten rijden'. In dit opzicht verdiende de nieuwe bepaling 'de voorkeur'²⁰). Bijzonder is dan dat de wetgever juist door het bestanddeel 'doen of laten rijden' een bewijsrechtelijk onhanteerbare bepaling heeft gecreëerd. Vertrekpunt voor de aansprakelijkheid was immers niet meer de eigenaar, maar iemand die expliciet of impliciet aan een ander toestemming had gegeven om met het motorrijtuig te rijden. Die 'iemand' kon de eigenaar zijn, doch ook een ander. Om hierover duidelijkheid te verkrijgen, zou de eigenaar tekst en uitleg moeten verschaffen over het gebruik van het motorrijtuig. Hield de eigenaar zich echter van den domme, dan kon niet worden bewezen dat hij, of eventueel een ander, had 'doen of laten' rijden. Bij zwijgen of ontkennen kon namelijk niet worden vastgesteld dat de eigenaar de bedoelde toestemming had gegeven²¹).

Weer terug naar een aansprakelijkheidsregeling

Door de gebrekkige handhaafbaarheid van de plicht tot het bekend maken van de identiteit konden "kwaadwillenden zich ... een voordeel ... verschaffen" en kwam "de handhaving van de verkeersorde en de verkeersveiligheid ... in toenemende mate in de knel" te zitten²²). Een nieuwe wetswijziging werd wenselijk bevonden. Door de verantwoordelijke ministers was Enschedé om advies gevraagd²³). Een en ander leidde tot de wet van 1 april 1988, Stb. 164. Bij de problematiek van de verkeersdelicten die waren gepleegd door onbekend gebleven bestuurders werd een onderscheid gemaakt tussen misdrijven en overtredingen. Voor de misdrijven werd op de eigenaar de plicht gelegd om bekend te maken wie met het motorrijtuig had gereden. Schending van deze plicht was gerubriceerd als overtreding, met een zelfstandige strafbedreiging²⁴). Ter zake van de verkeersovertredingen werd teruggekeerd naar een aansprakelijkheid van de eigenaar. Deze kon voor de

8. Bijl. Hand. II 1917-1918, 273, nr 3, p. 5-6. De parlementaire behandeling maakt niet duidelijk welke voorbeelden van bepalingen met gelijke strekking de minister op het oog had. Vermoedelijk gaat het hier om regelingen waarin bestuurders of commissarissen van ondernemingen aansprakelijk worden gehouden voor strafbare feiten die in het kader van de bedrijfsuitoefening van de onderneming zijn begaan.

9. Bijl. Hand. II 1923-1924, 52, nr 1, p. 7.

10. Wet van 13 september 1935, Stb. 554, i.w.tr. 1 januari 1951.

11. Bijl. Hand. II 1933-1934, 484, nr 3, p. 14.

12. W.J.M. Weersma & N.J. Polak, De Wegenverkeerswet, Groningen/Djakarta: J.B. Wolters 1950, p. 281.

13. H.W.R. Beerling, Artikel 40 Wegenverkeerswet, NJB 1970, p. 1113-1120.

14. Noot bij HR 28 april 1970, NJ 1971, 220, VR 1970, 88.

15. Zie in dit verband de eerder aangehaalde opmerkingen uit de memorie van antwoord, Bijl. Hand. II 1923-1924, 52, nr 1, p. 7.

16. Bijzonder omdat, zoals annotator C.B. aangaf, het gaat om "nakomen van een verplichting welke noch in die bepaling noch elders in de wet onder woorden is gebracht".

17. Wijsheid achteraf wijst uit dat de wetgever beter enig geduld had kunnen betrachten, omdat de Europese Commissie voor de Rechten van de Mens de klacht niet-ontvankelijk heeft verklaard; zie ECRM 26 mei 1975, NJ 1975, 508, m.nt Th.W.v.V. Hierover: Th.W. van Veen, Wie reed te snel? (art. 40 VVV), in: H. Franken e.a. (red.), Ad personam, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1981, p. 335-344.

18. Wet van 26 september 1974, Stb. 546. De wijziging van art. 40 was niet opgenomen in het oorspronkelijke wetsvoorstel, doch in een later stadium bij nota van wijzigingen in het wetsvoorstel ingevoegd; zie Bijl. Hand II 1973-1974, 12 637, nr 6, p. 8.

19. Bijl. Hand II 1973-1974, 12 637, nr 6, p. 13.

20. Vgl. J. Rimmelink, Hoofdwegen door het verkeersrecht, 2e dr., Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1983, p. 103.

21. Zie bijv. HR 20 oktober 1981, NJ 1982, 15, m.nt Th.W.v.V. Vgl. Kamerstukken II 1984-1985, 19 093, nr 3, p. 7-8.

22. Kamerstukken II 1984-1985, 19 093, nr 3, p. 1.

23. Dit advies is als bijlage bij de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel gevoegd, zie Kamerstukken II 1984-1985, 19 093, nr 4.

24. Zie de art. 41 jo 35 VVV (oud).

overtreding worden gestraft, tenzij hij in staat bleek te zijn de naam en het volledige adres van de bestuurder bekend te maken. Bestrafing van de eigenaar was voorts niet mogelijk als hij "niet heeft kunnen vaststellen wie de bestuurder is geweest en hem daarvan redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt" ²⁵). Afgezien van enige tekstuele aanpassingen, zijn deze regelingen thans ondergebracht in de artikelen 165 (de informatieplicht voor misdrijven) en 181 (de aansprakelijkheid voor overtredingen) WVV 1994 ²⁶).

De aansprakelijkheden van de eigenaar voor de door onbekend gebleven bestuurders gepleegde delicten zijn vormgegeven als strafbare feiten waarin een gedraging van de eigenaar centraal staat. Voor art. 165 WVV 1994 blijkt dit duidelijk uit de bewoordingen van het artikel; voor art. 181 WVV 1994 kan dit worden afgeleid uit de strekking van de bepaling en de vrijwaringsmogelijkheden van het tweede lid. De gedraging van de eigenaar is de schending van de zorgplicht om in staat te zijn bekend te maken wie op een gegeven moment als bestuurder gebruik heeft gemaakt van het motorrijtuig. Het karakter van strafbaar feit blijkt ook uit de bijzondere strafuitsluitingsgrond voor het geval waarin de eigenaar niet in staat blijkt te zijn de bestuurder bekend te maken. Dat hem daarvan "redelijkerwijs geen verwijt kan worden gemaakt" duidt erop dat deze strafuitsluitingsgrond moet worden gezien als een variant van de afwezigheid van alle schuld of van de psychische overmacht in de zin van art. 40 Sr. De kentekenaansprakelijkheid in de wegenverkeerswet blijkt dus geen risicoaansprakelijkheid te zijn, maar uiteindelijk een 'gewoon' strafbaar feit met een strafrechtelijk relevante gedraging - een zorgplichtschending - die aan de eigenaar moet kunnen worden verweten. De verwijtbaarheid is dan wel geen te bewijzen bestanddeel van het strafbare feit ²⁷), maar het ontbreken van verwijt leidt wel tot straffeloosheid van de eigenaar en procesueel tot een ontslag van alle rechtsvervolgning. Daarom kan moeilijk worden volgehouden dat de regeling van de kentekenaansprakelijkheid in strijd is met art. 6 EVRM en in het bijzonder het in het tweede lid gegarandeerde onschuldvermoeden ²⁸).

Herhaling van zetten: de kentekenaansprakelijkheid in de WAHV

In de WAHV is voor de kentekenhouders ²⁹) van een motorrijtuig een, vergeleken met art. 181 WVV 1994, striktere vorm van aansprakelijkheid opgenomen ter zake van de verkeersovertredingen die zijn gerubriceerd als 'gedraging' in de zin van de WAHV. Art. 5 WAHV maakt de eigenaar van een motorrijtuig verantwoordelijk voor een met zijn motorrijtuig gepleegde verkeersovertreding als 'niet aanstonds' kon worden vastgesteld wie de bestuurder was en hij niet een van de disculpatiemogelijkheden van art. 8 WAHV kan invoeren ³⁰). Volgens de wetgever gaat het hier om een vorm van risicoaansprakelijkheid van de eigenaar voor de overtredingen die met zijn motorrijtuig zijn gepleegd. Voor de lichte verkeersovertredingen waarop de WAHV betrekking heeft, achtte de wetgever een dergelijke vorm van aansprakelijkheid niet bezwaarlijk ³¹).

In deze lijn heeft ook de Hoge Raad aangenomen dat de kentekenaansprakelijkheid van art. 5 WAHV niet berust op de gedachte dat aan de eigenaar een van de in de bijlage bij de wet genoemde verkeersovertredingen wordt verweten, doch dat op hem "slechts de plicht komt te rusten het bedrag van de opgelegde administratieve sanctie voor de bestuurder als degene die zich aan de desbetreffende gedraging schuldig heeft gemaakt te voldoen, om dat bedrag vervolgens desgewenst op deze te verhalen" ³²). Dat de eigenaar weet wie de bestuurder is geweest en dat hij in staat is de personalia van deze aan justitie bekend te maken, ontheft de eigenaar niet van zijn aansprakelijkheid ³³). Dit betekent dat de eigenaar aansprakelijk wordt gehouden voor betaling van de sanctie voor een overtreding die door een ander is begaan. Zoals Corstens heeft opgemerkt ³⁴), is de strekking van deze recht-

spraak van de Hoge Raad dat het uitgangspunt 'geen straf zonder schuld' niet geldt voor de administratieve sancties van de WAHV. En voor een niet op schuld gebaseerde aansprakelijkheid heeft het onschuldvermoeden van art. 6 EVRM in beginsel geen betekenis ³⁵). Den Hartog heeft betoogd dat een toepassing van de artikelen 5 en 8 WAHV die ertoe leidt dat "iemand wordt gestraft voor een gedraging die hij zelf niet (functioneel) heeft gepleegd, ... op gespannen voet staat met artikel 6 lid 2 EVRM". Zij meent dat het onschuldvermoeden zich verzet tegen een van de schuld losgeweekte aansprakelijkheid ³⁶). Steenbrink en Westerbeke zien daarentegen in de regeling van de artikelen 5 en 8 WAHV "niets anders ... dan een aansprakelijkheid van de kentekenhouders voor geconstateerde gedragingen verricht met zijn voertuig", vergelijkbaar met het oude art. 40 WVV zoals dat oorspronkelijk luidde. Vanwege die gelijkenis verwachtten zij dat de regeling "in het licht van het EVRM wel houdbaar zal zijn". Verder meenden zij dat het "principe van aansprakelijkstelling voor de daden van een ander ... in zijn algemeenheid ... niet onvereenigbaar" was met het onschuldvermoeden ³⁷).

Naar een oordeel van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens over het regiem van de art. 5 en 8 WAHV is lange tijd met belangstelling uitgekeken. Dat het EHRM in het arrest van 19 oktober 2004, VR 2005, 1 m.nt Si, NJ 2005, 429, (zaak Falk) de kentekenaansprakelijkheid van de WAHV niet onvereenigbaar oordeelde met het onschuldvermoeden van art. 6 lid 2 EVRM zal velen niet hebben verbaasd. Op deze plaats gaat het echter niet zozeer om het eindoordeel van het Hof, maar meer over de motivering van de beslissing. In de overwegingen van het Hof is de aansprakelijkheid van de artikelen 5 en 8 WAHV geplaatst in de sleutel van een weerlegbaar vermoeden van schuld. Het 'weerlegbaar' zijn van de schuld blijkt uit de door het Hof genoemde verweermogelijkheden die een kentekenhouders heeft tegen de oplegging van een boete. Deze mogelijkheden betreffen de gevallen van art. 8 WAHV en het geval van art. 5 WAHV, inhoudende dat er een reële mogelijkheid tot staandhouding van de bestuurder heeft bestaan. De 'schuld' is in de overwegingen van het EHRM geen kwestie van risico voor gedragingen van een ander, maar een die samenhangt met een eigen gedraging van de kentekenhouders. Het Hof geeft aan dat de kentekenaansprakelijkheid van art. 5 WAHV "obliges a registered car owner to assume the responsibility for his or her decision to allow another person to use his or her car". De beslissing van de eigenaar om zijn auto te laten gebruiken door een ander schept een verantwoordelijkheid voor de door die ander gepleegde verkeersovertredingen. In dit licht is de aansprakelijkheid van de WAHV geen kwestie van risico, maar een die gedragen wordt door een eigen gedraging van de eigenaar. Die gedraging, het laten gebruiken van de auto door een ander, vestigt dan een weerlegbaar vermoeden van 'schuld' met het oog op de aansprakelijkheid voor de door die ander gepleegde verkeersovertreding ³⁸).

In het verkeersrecht is deze vorm van aansprakelijkheid van de eigenaar voor de overtredingen die met zijn motorrijtuig worden begaan, niet onbekend. In dit verband kan worden gewezen op regelingen waarin de eigenaar aansprakelijk wordt gehouden voor een overtreding als hij met zijn motorrijtuig heeft 'doen' of 'laten' rijden ³⁹). In deze gevallen heeft het aan de eigenaar te maken verwijt geen betrekking op de verkeersovertreding, maar op het gegeven dat hij aan een ander expliciet of impliciet toestemming heeft gegeven om zijn auto te gebruiken.

De weerlegbaarheid van het vermoeden van schuld van art. 5 WAHV

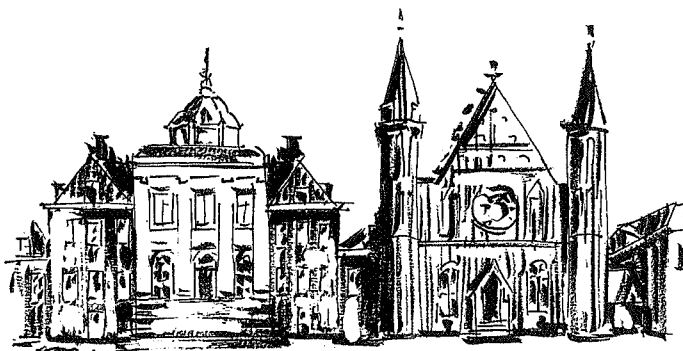
De door het EHRM benadrukte verantwoordelijkheid is anders van aard dan die in het kader van art. 181 WVV 1994. Falk bleek in staat

justitie te informeren over de personalia van de bestuurder ten tijde van de verkeersovertreding. Voor de toepassing van art. 181 WVV 1994 zou hij daarmee zijn bevrijd. Voor het Hof speelde dit gegeven bij de waardering van het stelsel van de artikelen 5 en 8 WAHV en de gehoudenheid van Falk tot betaling van de boete evenwel geen enkele rol. Daarom houdt het vermoeden van schuld van de kentekenhouder, dat besloten ligt in de artikelen 5 en 8 WAHV, geen verband met de mogelijkheid om de personalia van de bestuurder te noemen, maar met de vrijheid van keuze om de auto door een ander te laten gebruiken. Bleichrodt heeft deze grondslag voor de aansprakelijkheid van de eigenaar aangemerkt als "niet meer dan een constructie", waarmee geen zelfstandig en nieuw argument voor de aanvaardbaarheid van het systeem van de WAHV zou zijn gegeven⁴⁰). Naar mijn oordeel ligt dat toch wat anders. Natuurlijk is het door het Hof aangegeven vermogen om verantwoordelijkheid te kunnen dragen voor de beslissing om de auto te laten gebruiken door een ander een juridische constructie. Maar in relatie tot de weerlegbaarheid van het vermoeden van schuld, is de uitwerking wel dat in een concreet geval kan blijken dat de eigenaar die verantwoordelijkheid niet kan dragen en dat hij dus geen 'schuld' heeft. Hierbij kan worden gedacht aan de situatie dat een ander een verkeersovertreding heeft begaan, terwijl het gebruik van de auto door die ander niet blijkt te berusten op een vrije keuze van de kentekenhouder en dat hij dat gebruik ook niet kon beletten. Deze benadering is van betekenis voor de disculpatiemogelijkheid van art. 8 aanhef en onder a WAHV. Bij een gebruik 'tegen zijn wil' moet dan niet alleen worden gedacht aan gevallen van diefstal en joyriding, maar meer algemeen aan gebruik van een auto door een ander, dat de kentekenhouder niet heeft kunnen beletten en daarom niet aan hem kan worden verweten⁴¹).

Uit de beslissing van het EHRM in de zaak Falk volgt dat de kenteken-aansprakelijkheid in de WAHV niet fundamenteel afwijkt van de strafrechtelijke aansprakelijkheid. Vergelijkbaar met de artikelen 165 en 181 WVV 1994 berust de aansprakelijkheid van de eigenaar op grond van de artikelen 5 en 8 WAHV op een eigen gedraging en ter zake van

die gedraging bestaat de mogelijkheid dat de eigenaar geen 'schuld' treft, met als gevolg dat het dragen van verantwoordelijkheid voor de boete niet op zijn plaats is. De kentekenaansprakelijkheid van de WAHV blijkt dus niets bijzonders te zijn, maar in lijn te liggen met het uitgangspunt voor strafrechtelijke aansprakelijkheid.

25. Zie art. 40 WVV (oud).
26. De art. 166, 167, 182 en 183 bevatten vergelijkbare voorzieningen voor eigenaren van aanhangwagens en in het buitenland geregistreerde motorrijtuigen en aanhangwagens.
27. Het gaat immers om een overtreding.
28. In deze zin ook E.F. Stamhuis en J. Remmelink, *Overige delicten. De artikelen 7, 9, 10, 11, 12 en 181*, in: *Harteveld & Krabbe* (1999), p. 234-235; A.E. Harteveld e.a., *Het EVRM en het Nederlandse strafprocesrecht*, 2e dr., p. 113. Nog anders: J.G. Brouwer & E.F. Stamhuis, *Art. 40 W.V.W.: een vlucht(h)euvel?*, VR 1987, p. 1-4; A.H.J.M. Damen & G.G.J. Knoops, *Artikel 40 Wegenverkeerswet strafrecht?*, VR 1989, p. 113-117; R.J. Polak, *Inleiding tot het wegenverkeersrecht*, dl 1, Zwolle: W.E.J. Tjeenk Willink 1996, p. 204-206.
29. Formeel legt de wet de aansprakelijkheid bij de kentekenhouder. Aangezien deze in de meeste gevallen ook de eigenaar van het motorrijtuig zal zijn, wordt in deze paragraaf het woord 'eigenaar' gebruikt als synoniem voor 'kentekenhouder'.
30. Kort gezegd gaat het hierbij om gevallen van gebruik van het motorrijtuig door een ander tegen de wil van de eigenaar, verhuur voor maximaal drie maanden en verkoop.
31. Vgl. Kamerstukken II 1987-1988, 20 329, nr 6, p. 11-15.
32. Zie HR 15 juli 1993, VR 1993, 124, NJ 1994, 177, m.nt C.
33. Vgl. HR 12 januari 1999, VR 1999, 141.
34. Zie zijn noot onder NJ 1994, 177.
35. Zie hierover nader: M. Barrels, *Hoofdpijnen van de Wet Mulder*, 2e dr., Deventer: W.E.J. Tjeenk Willink 1999, p. 23-25; L.J.J. Rogier & J.W. van der Hulst, *De Wet Mulder*, 4e dr., Deventer: Kluwer 2004, p. 52-58.
36. A. den Hartog, *Artikel 6 EVRM: grenzen aan het streven de straf eerder op de daad te doen volgen*, Antwerpen/Apeldoorn: Maklu 1992, p. 288-297.
37. J.H.A. Steenbrink & F.K.G. Westerbeke, *De risicoaansprakelijkheid van de kentekenhouder*, in: H. de Doelder e.a., *De wet Mulder in perspectief*, Arnhem: Gouda Quint 1990, p. 51-65.
38. In deze richting ook P.H.P.H.M.C. van Kempen in zijn noot bij het arrest in NJCM-bulletin 2005, p. 437-443.
39. Zie bijv. art. 36 lid 6 WVV 1994, art. 5.1.1 Vr en art. 30 lid 1 WAM.
40. C.J.G. Bleichrodt, *De kentekenhouder. Zijn strafrechtelijke aansprakelijkheid en zijn mensenrechten*, VR 2005, p. 365-373.
41. Een aanzet voor deze benadering is te vinden in Hof Leeuwarden 27 april 2005, VR 2005, 141.



WETGEVING

Parlementaire behandeling

Wegenverkeerswet 1994

30 098 *Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van een bestuurlijke boete voor overtreding van een aantal voorschriften betreffende het laten stilstaan en parkeren van voertuigen, en voor andere lichte verkeersovertredingen (Wet bestuurlijke boete fout parkeren en andere lichte verkeersovertredingen)*

Korte inhoud: Zie jaaroverzicht september 2006.

Stand:

Tweede Kamer:

26: Advies Raad van State d.d. 10-10-2006 en nader rapport d.d. 9-2-2007.

27: Wijzigingen voorgesteld door de regering d.d. 13-2-2007.

Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

30 860 *Wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en de Wet op het financieel toezicht ter implementatie van de vijfde richtlijn motorrijtuigenverzekering*

Korte inhoud: Zie december 2006.

Stand:

Tweede Kamer:

4: Verslag d.d. 11-2-2007.

Internationaal strafrecht

30 699 *Implementatie van het kaderbesluit nr 2005/214/JBZ van de Raad van de Europese Unie van 24 februari 2005 inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties (PbEG L 76) (Wet wederzijdse erkenning en tenuitvoerlegging strafrechtelijke sancties)*

Korte inhoud: Zie december 2006.

Stand:

Tweede Kamer:

6: Nota naar aanleiding van het verslag d.d. 26-1-2007.

7: Nota van wijziging i.v.m. herstel van enkele technische onvolkomenheden d.d. 26-1-2007.