VERKEERSAANSPRAKELIJKHEID EN VERZEKERING NAAR BELGISCH RECHT (*)

door

Luc SCHUERMANS
Advocaat
Docent U.I.A.

Dries SIMOENS
Lector K.U.L.

INHOUD

Hoofdstuk I.
VERKEERSAANSPRAKELIJKHEID - SCHADE EN SCHADELOOSSTELLING

A. Aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad

B. Contractuele aansprakelijkheid

C. Schade en schadeloosstelling
- Schade na overlijden en verwonding - Begroting en procedure
- Zaakschade

Hoofdstuk II.
DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING VOOR MOTORRIJTUIGEN

A. Inleiding

B. De verzekeringsplicht
1. Algemeen
2. Het motorrijtuig dat tot verzekering verplicht
3. Op wie rust de verzekeringsplicht?
4. Wat moet verzekerd zijn?
5. De verzekerden
6. Het gewoonlijk in het buitenland gestalde motorrijtuig

C. De benadeelde en zijn eigen recht tegen de verzekeraar

D. De beperkingen en uitsluitingen. Het verhaalsrecht van de W.A.M.-Verzekeraar
1. Algemeen
2. De beperkingen en uitsluitingen met externe werking
3. De beperkingen en uitsluitingen met interne werking
4. Het verhaalsrecht van de verzekeraar

E. Narisico - De overdracht van het verzekerd voertuig

F. Gemeenschappelijk Waarborgfonds

G. De procedure

Hoofdstuk III.
HERVORMINGSINITIATIEVEN

A. Terugblik. Vroegere wetsvoorstellen en -ontwerpen zonder resultaat

B. Herontdekking van de verkeersongevallenproblematiek in de zestiger jaren

C. Hervormingsvoorstellen van de rechtsleer
a. Het voorstel van DALCQ (1965)
b. Het voorstel van FREDERICQ (1974)
c. Andere

D. De werkzaamheden van de ,,Verkeersongevallencommissie''

(*) Preadvies voor de Vereniging voor de Vergelijkende Studie van het Recht van België en Nederland.

E. Stellingnamen vanwege de verzekeringsbranche

F. Initiatieven vanwege de verzekeringsbranche

a. Uitbreiding en differentiatie van het pakket van vrijwillig aangeboden verzekeringen

b. Overeenkomsten van ,,directe regeling'' (R.D.R.)

G. Een recent voorstel tot invoering van een ,,no-fault first-party'' verkeersverzekering

a. Uitgangspunten

b. Samenvatting

H. Besluit. Geleidelijke aanpassing of radicale hervorming?

1. Bijna 25 jaar geleden, werd het eerste Benelux-Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen ondertekend. De neerlegging op 3 mei 1976 door de Luxemburgse regering van de akten van bekrachtiging van de Benelux-Overeenkomst van 24 mei 1966 en van het Aanvullend Protocol van 26 september 1968 heeft aan de Overeenkomst en aan het Aanvullend Protocol respectievelijk op 1 juni 1976 en op 1 juli 1976 effect laten sorteren. Gemeenschappelijke rechtsregels beheersen voortaan de materie van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen in onze drie landen en aan het Benelux-Gerechtshof is de taak opgedragen deze gemeenschappelijke rechtsregels uit te leggen.

Deze eenmaking kan slechts een eerste stap zijn nu in dit preadvies nog belangrijke verschillen in het aansprakelijkheidsrecht, het procesrecht, de schadebegroting en de schadeloosstelling, en zelfs in het verzekeringsrecht, in Nederland en België zullen worden aangewezen.

Waar bovendien in Nederland, anders dan in België, een globale en nieuwe aanpak van de verkeersaansprakelijkheid bestaat, dachten wij ons preadvies in drie hoofdstukken te kunnen indelen.

In het eerste hoofdstuk zal de aansprakelijkheids- en schadevergoedingsproblematiek worden behandeld.

In het tweede hoofdstuk wordt de W.A.M. in België toegelicht.

Ontwikkelingen in Nederland brengen ons dan in het derde hoofdstuk terug naar een overzicht van de voorstellen die ook in België werden gemaakt en recent opnieuw kracht worden bijgezet om het lot van de verkeersslachtoffers te verbeteren.

Moge dit preadvies ook bijdragen tot een verdere bezinning in Beneluxverband over het globale vraagstuk van de verkeersaansprakelijkheid.

HOOFDSTUK I

VERKEERSAANSPRAKELIJKHEID — SCHADE EN SCHADELOOSSTELLING

2. Anders dan in Nederland, bestaat in België geen specifieke wetgeving op het stuk van de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen. De aansprakelijkheidsvraag wordt in de overgrote meerderheid van de gevallen aan de gemeenrechtelijke beginselen inzake onrechtmatige daad getoetst. Alleen bij bezoldigd vervoer komen de criteria van de contractuele wanprestatie aan bod.

3. De aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad wordt in België beheerst door de artikelen 1382 e.v. B.W. Een bijzondere regeling voor personenschade, zoals in de artikelen 1406 e.v. Ned.B.W., is niet voorhanden, zodat hierop dezelfde bepalingen van toepassing zijn als voor alle overige schadegevallen (1). ,,Elke daad van de mens, waardoor aan een ander schade wordt veroorzaakt, verplicht degene door wiens schuld de schade is ontstaan deze te vergoeden'', aldus luidt artikel 1382 B.W. Artikel 1383 B.W. voegt hier aan toe dat niet enkel een ,,daad'', maar evenzo ,,een nalaten of een onvoorzichtigheid'' dergelijke fout kunnen uitmaken. De fout wordt gedefinieerd als iedere tekortkoming, hoe gering ook, vrijwillig of onvrijwillig, door een handelen of een nalaten, op een voorafbestaande gedragsnorm, welke norm voortvloeit hetzij uit de wetten of de reglementen, hetzij uit het geheel van regels van het maatschappelijk leven, de moraal, de gebruiken, de techniek, die niet geformuleerd zijn in wetteksten, met name de algemene zorgvuldigheidsnorm die in het maatschappelijk verkeer betaamt (2). Het beoordelingscriterium hierbij is dit van de *bonus pater familias,* van de normale zorgvuldige en voorzichtige persoon die zich in dezelfde omstandigheden zou bevinden (3).

Het foutcriterium dat door de Belgische rechtspraak gehanteerd wordt m.b.t. de misdrijven voorzien in de artikelen 418-420 Sw. (onopzettelijke doding en onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel) is identiek aan dit van 1382 B.W. De lichtste tekortkoming of nalatigheid volstaat om de beklaagde te veroordelen. Deze identiteit van civiele en penale fout zal, ingevolge de principes van het strafrechtelijk gezag van gewijsde op de burgerlijke vordering (*infra*), er ondermeer toe leiden dat een strafrechtelijke uitspraak, anders dan in Nederland, steeds de herstelvordering van het slachtoffer zal doen stranden.

Men is niet enkel aansprakelijk voor schade die door eigen toedoen werd veroorzaakt, maar ook voor deze welke veroorzaakt wordt door de daad van personen voor welke men moet instaan (art. 1384, §1 B.W.): vader en moeder voor hun minderjarige kinderen (art. 1384, §2), meesters en aanstellers voor hun dienstboden en aangestelden (art. 1384, §3), en

(1) RONSE, J., *Aansprakelijkheid wegens het veroorzaken van de dood van een ander naar Belgisch en Nederlands recht* in *Jaarboek van de Vereniging voor de vergelijkende studie van het recht van België en Nederland,* 1955-1956, 185, nr. 3.

(2) DABIN, J. en LAGASSE, A., *Examen de jurisprudence* (1939-1948): *La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle, R.C.J.B.*, 1949, 57, nr. 15; — DALCQ, R.O., *Traité de la responsabilité civile,* I, Brussel 1967, nr. 266.

(3) Cass., 30 april 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 980; *R.W.*, 1976-1977, 1709; — Cass., 19 maart 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 847; — DALCQ, R.O., *o.c.*, nr. 262; — DEKKERS, R., *Handboek Burgerlijk recht,* II, 123, nr. 219.

onderwijzers en ambachtslieden voor hun leerlingen en leerjongens (art. 1384, §4). De wet schept in hun hoofde een vermoeden van fout dat gebaseerd wordt op het gezag waarover zij beschikken over diegene die de schade veroorzaken. Dit vermoeden kan enkel worden bestreden in de gevallen van artikel 1384, §2 en 1384, §4 met het bewijs dat zij de daad die tot hun aansprakelijkheid aanleiding gaf niet hebben kunnen verhinderen (art. 1384, *in fine*). Meesters en aanstellers daarentegen kunnen, behoudens toeval en overmacht, nimmer aan hun aansprakelijkheid ontsnappen.

Ook de bewaarder van een zaak is aansprakelijk voor de schade die door deze zaak wordt veroorzaakt (art. 1384, §1). De benadeelden hoeven geen fout in hoofde van de bewaarder te bewijzen, het volstaat dat zij een gebrek in de zaak kunnen aantonen, dit in tegenstelling tot de Franse rechtspraak die het bewijs van het gebrek in de zaak overbodig acht. Vermelden wij tenslotte nog de aansprakelijkheid voor dieren (art. 1385 B.W.) en de aansprakelijkheid van de eigenaar van een gebouw voor de schade door instorting, te wijten aan verzuim van onderhoud of aan een gebrek in het gebouw (art. 1386 B.W.).

Ten aanzien van de schade veroorzaakt door abnormalen, werd in artikel 1386 *bis* B.W. (ingevoerd door de wet van 16 april 1935) een vorm van foutloze aansprakelijkheid ingesteld. De geesteszieke die schade toebrengt kan aldus tot gehele of gedeeltelijke schadevergoeding veroordeeld worden waartoe hij gehouden zou geweest zijn indien hij de controle over zijn daden had gehad. De rechter zal bij de begroting van de schadevergoeding uitspraak doen naar billijkheid en rekening houden met de omstandigheden en de toestand der partijen.

4. De *schade* is een onmisbare voorwaarde voor iedere vordering tot schadeloosstelling. Er bestaat geen burgerlijke aansprakelijkheid zonder schade (4).

Het schadebegrip is een louter feitelijk gegeven, bestaande uit een vermogensvermindering of de beroving van een voordeel. Velen hebben echter gepoogd aan dit schadebegrip een meer normatieve omschrijving te geven met de bedoeling zodoende de kring van aanspraakgerechtigden te beperken. Er zou volgens deze auteurs pas schade als bestanddeel van artikel 1382 voorhanden zijn indien het nadeel ontstaan is door de krenking van een recht (5). Sedert het arrest van het Hof van Cassatie van 16 januari

(4) DALCQ, R.O., *o.c.*, II, nr. 2817; — DE PAGE, H., *Traité*, II, 949.

(5) Zie voor een bespreking van deze theorieën: RONSE, J, *Aanspraak op schadeloosstelling uit onrechtmatige daad*, 1954, 41 e.v.. Vooral DE PAGE toonde zich een fervent voorstander van een normatief schade begrip (*Traité*, II, 950).

1939, dat deze leer van de hand wees, is de rechtspraak in die zin gevestigd dat de krenking van een belang als ontvankelijkheidsvereiste voor de vordering tot schadeloosstelling voldoende wordt geacht, op voorwaarde dat dit belang niet onrechtmatig is en een voldoende zekerheid vertoont (6). De *leer van de relatieve onrechtmatigheid* die er eveneens toe strekt het aantal aanspraken uit onrechtmatige daad a priori te beperken werd in België, op enige uitzonderingen na, steeds verworpen (7).

5. Tussen fout en schade moet er tenslotte een *oorzakelijk verband* bestaan. Anders dan in Nederland wordt in België toepassing gemaakt van de equivalentietheorie. Zij het dan met zekere temperingen (8). Met name wordt vereist dat de onrechtmatige daad *noodzakelijkerwijze* de schade voor gevolg had. Dit zal telkens het geval zijn indien zonder de fout, de schade zoals zij zich in werkelijkheid heeft voorgedaan, niet zou zijn ontstaan (9).

B. CONTRACTUELE AANSPRAKELIJKHEID

6. De professionele vervoerder is aansprakelijk voor de ongevallen waarvan de reiziger het slachtoffer kan zijn, zonder dat deze een fout in hoofde van de vervoerder moet kunnen aantonen (art. 4 van de Wet van 25 augustus 1891). De vervoerder is dus gehouden tot een resultaatsverbintenis (10). Aan dit vermoeden van aansprakelijkheid kan de vervoerder enkel ontkomen door het bewijs te leveren van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend (art. 4). Het is de partijen toegelaten deze aansprakelijkheid contractueel te beperken of uit te breiden.

De schadevergoeding wordt begroot volgens de bepalingen der contractuele aansprakelijkheid. De schadeloosstelling bij wanprestatie strekt zich in beginsel enkel uit tot de voorzienbare schade; pas bij kwade trouw dient ook de onvoorzienbare schade vergoed te worden. De morele schade komt eveneens voor vergoeding in aanmerking. De vorderingen die ont-

(6) Cass., 16 januari 1939, *Pas.*, 1939, I, 25; — Cass., 2 mei 1955, *Pas.*, 1955, I, 950; — Cass., 24 maart 1969, *Pas.*, 1969, I, 655; *Arr. Cass.*, 1969, 690; — Cass., 4 september 1972, *Arr. Cass.*, 1973, 1; — Cass., 17 juni 1975, *Arr. Cass.*, 1975, 1105; *R.W.*, 1975-1976, 1489; — RONSE, J., *Schade en schadeloosstelling, A.P.R.*, Brussel, 1957, nrs. 13 e.v.

(7) RONSE, J., *Schade...*, nr. 19 e.v.

(8) VANQUICKENBORNE, M., *De oorzakelijkheid in het recht van de burgerlijke aansprakelijkheid*, Brussel, 1972, nr. 402.

(9) Cass., 19 maart 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 847; — Cass., 15 december 1975, *Arr. Cass.*, 1976, 467; — Cass., 30 oktober 1973, *Arr. Cass.*, 1974, 250; — Cass., 12 februari 1971, *Arr. Cass.*, 1971, 566; — Cass., 3 mei 1967, *Pas.*, 1967, I, 1033.

(10) FREDERICQ, L., *Handboek van Belgisch Handelsrecht*, II, 1963, nr. 1471 e.v.; voor recente rechtspraak zie FAGNART, J.-L., *Examen de la responsabilité civile (1968-1975)*, nr. 62.

staan uit de vervoerovereenkomst verjaren na verloop van een jaar (art. 9, §4).

Op grond van de contractuele aansprakelijkheid kan enkel vergoeding gevorderd worden voor de schade die de reiziger zelf heeft geleden. Ingeval van overlijden van de reiziger kunnen de erfgenamen weliswaar de contractuele vordering uitoefenen, maar niet op grond van artikel 4 aanspraak maken op vergoeding voor de schade die zij door het ongeval zelf hebben geleden (11).

Het bestaan van een personenvervoerovereenkomst sluit geenszins de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad uit. De vervoerder kan aldus ook op grond van artikel 1382 e.v. B.W. worden aangesproken indien hij een onrechtmatige daad pleegde en hierbij schade veroorzaakte die niet louter contractueel is. Alsdan strekt de schadeloosstelling tot een volledig herstel en zulks ook ten voordele van andere personen dan de reiziger.

Nu de gevallen van uitsluitend contractuele aansprakelijkheid, d.w.z. zonder samenloop van enige aansprakelijkheid ex artikel 1382 B.W., weinig frekwent zijn, is het niet dienend dit onderscheid in de verdere uiteenzetting te behouden.

C. Schade en schadeloosstelling

Schade na overlijden en verwonding - Begroting en procedure

7. Het Belgische recht kent geen wettelijke bepaling waardoor de *kring der aanspraakgerechtigden a priori* wordt beperkt. Artikel 1382 B.W. erkent de aanspraak van eenieder die schade heeft geleden door andermans schuld. Gezien de omschrijving die aan het schadebegrip gegeven werd is de kring der mogelijke aanspraakgerechtigden in beginsel dus onbeperkt en zal niemand *a priori* worden uitgesloten.

In dit verband is het interessant de aandacht te vestigen op de evolutie die de rechtspraak heeft doorgemaakt ten aanzien van de aanspraak van concubinerenden tegenover derden ingeval van overlijden van de bijzit. Lange tijd werden dergelijke vorderingen afgewezen met de motivering dat het concubinaat in alle gevallen een ongeoorloofde toestand oplevert en derhalve de voordelen die eruit voortvloeien nimmer een rechtmatig belang kunnen uitmaken (12). In de recente rechtspraak wordt daarentegen het concubinaat niet meer *a priori* als immoreel bestempeld en

(11) Gent, 9 maart 1950, *R.C.J.B.*, 1951, 21 *met noot* Dekkers, R.,-Fredericq, L., *o.c.*, nr. 1472, 405.

(12) Zie hierover: Vandenberghe, H., *De juridische betekenis van het concubinaat*, Leuven, 1970, 176 e.v.; Jeanmart, N., *Les effets civils de la vie commune en dehors du marriage*, 1975, 151 e.v.; Mahieu, M., *La concubine, le juge et les moeurs, R.G.A.R.*, 1976, nr. 9551.

kunnen in bepaalde omstandigheden, de aanspraken van de bijzit worden ingewilligd, o.m. wanneer dit concubinaat geen overspelig karakter heeft en de waarborgen vertoont van een voldoende stabiliteit (13). Naar Nederlands recht is daarentegen ingevolge artikel 1406 Ned.B.W. de aanspraak van de bijzit reeds *a priori* uitgesloten.

De Belgische rechtspraak acht evenmin in geval van polygame huwelijken de aanspraken van de weduwen tegen de openbare orde mits het hierbij gaat om de erkenning van in het buitenland zonder bedrog verworven rechten conform de wetgeving die door het Belgisch I.P.R. wordt aangewezen (14). Wellicht zal de rechtspraak er anders over oordelen indien het tweede huwelijk in België was aangegaan, hetgeen tegen de openbare orde zou indruisen of indien het tweede huwelijk werd vooraf gegaan door een huwelijk in België aangegaan met een partner met monogaam statuut (15).

8. De *schadeloosstelling* beoogt een integrale vergoeding van de schade. De benadeelde moet zo goed mogelijk in de toestand hersteld worden waarin hij zich zou bevinden indien de onrechtmatige daad niet had plaats gehad (16). De feitenrechter oordeelt soeverein over de omvang van de schade en het bedrag van de vergoeding tot volledig herstel ervan (17). Hierbij dient hij zich te plaatsen op het ogenblik van zijn einduitspraak (18), zonder rekening te houden met latere gebeurtenissen die vreemd zijn aan de fout of de schade (19). Wanneer de rechter over onvoldoende gegevens beschikt om de schade nauwkeurig te begroten mag hij toevlucht nemen tot de begroting *ex aequo et bono*. In dergelijk geval dient hij de redenen op te geven waarom enerzijds de door partijen voorgestelde evaluatiegegevens moeten worden verworpen en anderzijds de begroting enkel *ex aequo et bono* kan geschieden (20).

---

(13) Cass., 26 juni 1967, *Arr. Cass.*, 1967, 1299; *R.W.*, 1967-1968, 786; — Brussel, 3 november 1967, *R.G.A.R.*, 1969, nr. 8308; — Rb. Brussel, 27 juni 1972, *J.T.*, 1973, 183; — Brussel, 27 juni 1973, *R.G.A.R.*, 1974, nr. 9184; — Brussel, 10 februari 1972, *R.G.A.R.*, 1976, nr. 9576; — Brussel, 24 oktober 1974, *R.G.A.R.*, 1976, nr. 9561.

(14) Luik, 23 april 1970, *J.T.*, 1970, 412; *R.C.J.B.*, 1975, 5 met noot VAN HECKE, G.

(15) VAN HECKE, G., en RIGAUX, F., *Examen de jurisprudence* (1970-1975) — *Droit international privé''*, *R.C.J.B.*, 1976, 228, nr. 14.

(16) RONSE, J., *Aanspraak...*, nr. 335.

(17) Cass., 1 juni 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 1086; — Cass., 2 mei 1974, *Arr. Cass.*, 1974, 963; — Cass., 18 april 1973, *Arr. Cass.*, 1973, 823.

(18) Cass., 1 juni 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 1086.

(19) Cass., 2 oktober 1972, *Arr. Cass.*, 1973, 127; — Cass., 19 februari 1973, *Arr. Cass., 1973, 608; R.W.*, 1973-74, 1811; — Cass., 1 juni 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 1086.

(20) Cass., 20 januari 1969, *Arr. Cass.*, 1969, 479; — Cass., 11 mei 1970, *Arr. Cass.*, 1970, 838; — Cass., 3 december 1974, *Arr. Cass.*, 1975, 391; — Cass., 12 april 1976, *Arr. Cass., 1976, 928.*

De schade is dus de enige maatstaf voor de schadeloosstelling. De zwaarte van de fout, de vermogenstoestand van de partijen of het al dan niet verzekerd zijn, zijn elementen waarmee de rechter niet vermag rekening te houden (21). Een uitzondering biedt zoals gezegd artikel 1386 *bis* B.W., dat de rechter toelaat bij de begroting van de schadevergoeding acht te slaan op de omstandigheden van de zaak en het vermogen der partijen. Deze bepaling beklemtoont aldus *a contrario* de algemene regel van het objectief herstel van artikel 1382 B.W. (22).

9. De *inkomstenschade* wordt door de rechtspraak in principe vergoed door het toekennen van een kapitaal. Bij overlijden van het slachtoffer kan schade ontstaan voor hen die uit de inkomsten van het slachtoffer voordeel haalden. De berekening van deze schade geschiedt aan de hand van het netto-loon van het slachtoffer (23). Hiervan wordt dan het gedeelte afgetrokken dat het slachtoffer aan zijn eigen onderhoud besteedde. De rechter mag rekening houden met wedde- en loonsverhogingen evenals met promotiekansen in de mate dat deze binnen de redelijke verwachtingen liggen. Het kapitaal is dan de actualisering door middel van een kapitalisator (berekend aan een rentevoet van 4,5 à 5 %) van de inkomsten die gedurende een bepaalde periode zouden verworven worden (24). De raming van deze periode geschiedt aan de hand van levensduurtabellen die de vermoedelijke levensduur weergeven van het slachtoffer en de rechthebbenden (25). Bij het vaststellen van de schadevergoeding voor blijvende arbeidsongeschiktheid heeft men in België de keuze tussen twee systemen, enerzijds de kapitalisatie van de materiële schade met een afzonderlijke vergoeding voor morele schade en anderzijds de vermenging van de materiële en de morele schade. Een derde methode, die echter weinig bijval geniet, is de afzonderlijke forfaitaire vaststelling van de materiële en morele schade. Het Hof van Cassatie heeft de geldigheid van ieder dezer methodes erkend (26).

---

(21) RONSE, J., *Aanspraak...*, nr. 391 e.v.

(22) *ibidem*, nr. 402.

(23) SCHUERMANS, L., SCHRIJVERS, J., SIMOENS, D., VAN OEVELEN, A., en DEBONNAIRE, M., *Overzicht van rechtspraak onrechtmatige daad — schade en schadeloosstelling* (1969-1976), *T.P.R.*, 1977, 496, nr. 25; — SCHRIJVERS, J., *De berekening van de vergoeding voor lichamelijke schade volgens het gemeenrecht en de inkomstenbelasting*, *R.W.*, 1976-1977, 1125; — VANQUICKENBORNE, M., *Netto- of brutoloon?*, *T.P.R.*, 1972, 205.

(24) STASSEYNS, J., *De kapitalisatie van het periodiek inkomstenverlies*, in *Recht in beweging*, II, 901.

(25) SCHUERMANS, L., e.a., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1977, 500, nr. 26.

(26) Zie voor kapitalisatie: Cass., 14 oktober 1968, *Pas.*, 1969, I, 172; — Cass., 21 oktober 1968, *Pas.*, 1969, I, 204; *R.G.A.R.*, 1970, nr. 8448; — Cass., 10 april 1972, *R.G.A.R.*, 1973, nr. 9060; — voor de forfaitaire vaststelling: Cass., 1 december 1969, *R.G.A.R.*, 1970, nr. 8490; *Pas.*, 1970, I, 297; — Cass., 10 september 1974, *Pas.*, 1975, 21.

Om de nadelige gevolgen van de muntontwaarding tegen te gaan, zijn de rechtbanken in enkele uitzonderlijke gevallen overgegaan tot het toekennen van een *geïndexeerde rente* (27).

10. Naar Belgisch recht is sedert lang verworven dat ook de extrapatrimoniale schade voor vergoeding in aanmerking komt (28). De aldus uitgekeerde vergoeding beoogt de pijn, de smart of enig ander moreel leed te lenigen en in die mate te herstellen (29).
Aan de nabestaanden kan aldus bij overlijden van het slachtoffer een morele schadevergoeding worden toegekend (30). Bovendien kunnen zij de door het slachtoffer gebeurlijk zelf geleden morele schade, *ex haerede* vorderen (31).
Ingeval van verwonding komt de morele schade van het slachtoffer voor vergoeding in aanmerking, evenals de morele schade bij weerkaatsing geleden door de nabestaanden. Deze zogenaamde genegenheidsschade wordt evenwel met enige terughoudendheid toegekend (32).

11. Het schadegeval kan niet enkel verlies opleveren, maar aan de benadeelde bepaalde voordelen verschaffen zoals bijvoorbeeld verzekeringsuitkeringen, uitkeringen van derden enz... De vraag is dan in welke mate deze voordelen moeten worden aangerekend op de door de aansprakelijke verschuldigde schadeloosstelling. Het vraagstuk van de *voordeelstoerekening* heeft in België niet de zelfde aandacht gekend als in Nederland (33). Laten we echter de stand van zaken onderzoeken in een aantal vaak voorkomende toepassingsgevallen.
Ten aanzien van *verzekeringsuitkeringen* is het onderscheid tussen schade- en sommenverzekering van doorslaggevend belang. Enkel de schadeverzekering strekt ertoe de werkelijk geleden schade te vergoeden, terwijl bij sommenverzekering een vooraf bepaald forfaitair bedrag aan de

---

(27) SCHUERMANS, L., e.a., *art. cit, T.P.R.*, 1977, 475, nr. 18; — Levie, G., *Aspect social et juridique du paiement sous forme de rente des indemnités dues du chef d'accidents de droit commun, J.T.*, 1958, 645; — FONTAINE, J., *Capital ou rente, R.G.A.R.*, 1960, nr. 6524; — MOYAERT, G., *De rechten van de weduwe bij overlijden van haar echtgenoot ten overstaan van de verantwoordelijke derde, R.W.*, 1959-60, 1337; — SCHILTZ, H., *Rente of kapitaal als vergoeding voor lichamelijke schade in gemeen recht, R.W.*, 1959-1960, 1347; — LEVIE, G., *Quelle est la forme la plus adéquate du paiement des indemnités du chef d'accidents de droit commun?, J.T.*, 1961, 339; — SCHUERMANS, L., *A propos des rentes indexées, R.G.A.R.*, 1977, nr. 9813; DALCQ, R.O., *Traité*, II, nr. 4180-4198; — DE PAGE, H., *Traité*, II, nr. 1027.

(28) RONSE, J., *Aanspraak...*, nr. 31.

(29) Cass., 10 oktober 1972, *Arr. Cass.*, 1973, 146; *R.W.*, 1972-73, 718.

(30) Cass., 7 december 1970, *Pas.*, 1971, I, 319; *Arr. Cass.*, 1971, 339; — Cass., 10 oktober 1972, *Arr. Cass.*, 1973, 146.

(32) SCHUERMANS, L., e.a., *art. cit., T.P.R.*, 1977, 535, nr. 47.

(33) Behalve bij RONSE, J., *Schade...*, nr. 519-605.

verzekerde wordt uitgekeerd. Voorts wordt algemeen aanvaard dat artikel 22 van de verzekeringswet van 11 juni 1874, luidens welk de verzekeraar die de schade heeft vergoed gesubrogeerd wordt in de rechten van de verzekerde, enkel van toepassing is op schadeverzekeringen (34). Vermits deze verzekeringen dus een strikt indemnitair karakter hebben en de verzekeraar in de rechten treedt van zijn verzekerde is een cumulatie van vergoedingen uitgesloten. Na betaling beschikt de gesubrogeerde verzekeraar tegenover de aansprakelijke over dezelfde rechten als de verzekerde en de aansprakelijke kan hem alle verweermiddelen en excepties tegenstellen die hij tegenover de verzekerde kon opwerpen. De modelpolis-W.A.M. breidt dit subrogatierecht nog uit, door de verzekeraar in de plaats te stellen van zodra hij tot betaling gehouden is, d.w.z. zelfs alvorens hij betaald heeft (art. 28 typepolis).

Los van iedere fout heeft het slachtoffer van een *arbeidsongeval* of *arbeidswegongeval* recht op een forfaitaire uitkering die er toe strekt zijn arbeidsonbekwaamheid (permanent of tijdelijk) te vergoeden. Ingeval van overlijden van het slachtoffer kent de wet aan de echtgenoot en de kinderen een rente toe. Bij afwezigheid van echtgenoot en kinderen komt onder bepaalde omstandigheden aan de ascendenten, kleinkinderen, broers en zusters een rente toe. Zij moeten bewijzen dat zij enig voordeel genoten van het inkomen van het slachtoffer. De wet vermoedt zulks van hen die onder eenzelfde dak wonen. Kinderen, kleinkinderen, broers en zusters zijn bovendien slechts aanspraakgerechtigd inzover zij kinderbijslag kunnen vorderen doch in ieder geval tot de leeftijd van 18 jaar.

Uiteraard zijn de medische kosten van het slachtoffer ook ten laste van de verzekeraar.

De arbeidsongevallenverzekeraar en het Fonds voor Arbeidsongevallen, dat verplicht tussenkomt wanneer de werkgever verzuimde zijn verplichting na te komen op het stuk van de afsluiting en instandhouding van een passende arbeidsongevallenverzekering, worden gesubrogeerd in de rechten van het slachtoffer ten belope van de gedane uitkeringen (art. 47 W.A.O.). Deze uitkeringen die een forfaitaire vergoeding beogen van de arbeidsongeschiktheid mogen niet gecumuleerd worden met de gemeenrechtelijke uitkeringen (art. 46, § 2 W.A.O.). Het slachtoffer of zijn rechtverkrijgers behouden echter de vrije keuze tussen beide stelsels. Daarenboven is er pas sprake van cumulatie wanneer op grond van beide wetgevingen dezelfde schade of hetzelfde deel van de schade wordt

(34) VANDEPUTTE, R., *Inleiding tot het verzekeringsrecht*, in *Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, deel XIV, 1978, 24.

vergoed (35). Niets belet bijvoorbeeld het slachtoffer om benevens de forfaitaire uitkeringen, langs gemeenrechtelijke weg morele schade te vorderen (36).

Nagenoeg de hele bevolking is onderworpen aan de verplichte *ziekte- en invaliditeitsverzekering* die er toe strekt de verplegingskosten en het loonverlies ingeval van ziekte en invaliditeit te dekken (Wet van 9 augustus 1963). Artikel 70, §2 van de wet op de Z.I.V. legt het ziekenfonds een prioritaire verplichting tot uitkering op, in die zin dat het geen uitbetaling mag weigeren onder voorwendsel dat de schade in aanmerking komt voor vergoeding op grond van een andere wetgeving. In het zelfde artikel wordt een cumulatieverbod gevestigd van de Z.I.V.-prestaties met andere uitkeringen voor dezelfde schade en wordt de verzekeringsinstelling gesubrogeerd in de rechten van de gelaedeerde.

De werkgever die het *gewaarborgd loon* heeft uitbetaald aan het slachtoffer wordt eveneens gesubrogeerd in diens rechten tegenover de aansprakelijke derde (art. 29 van de wet op de arbeidsovereenkomst voor arbeiders van 10 maart 1900 en artikel 10, §5 van de wet op de arbeidsovereenkomst voor bedienden). Of de patronale bijdragen kunnen worden teruggevorderd blijft vooralsnog betwist (37).

De wet van 7 augustus 1974 kent aan iedere Belg met effectieve verblijfplaats in België die geen toereikende bestaansmiddelen heeft en niet in staat is om deze te verwerven, het recht op een *bestaansminimum* toe (art. 1, §1). De Openbare Centra voor Maatschappelijk Welzijn, die het bestaansminimum uitkeren, kunnen o.m. de derden aanspreken die aansprakelijk zijn voor de verwonding of de ziekte die de uitkering hebben noodzakelijk gemaakt (art. 13).

De *pensioenuitkeringen* die de weduwe toekomen bij overlijden van haar echtgenoot mogen niet in aanmerking genomen worden bij het bepalen van de gemeenrechtelijke schadeloosstelling. Het overlevingspensioen vindt volgens de rechtspraak een eigen grondslag in de wetgeving betreffende de rust- en overlevingspensioenen en beoogt geen vergoeding van de geleden schade (38). De rechtsleer is hieromtrent echter zeer verdeeld. Steeds meer stemmen gaan op om een onbeperkte cumulatie van pensioenuitkering en burgerrechtelijke schadevergoeding te verhinderen: in de mate dat een overlevingspensioen wordt uitgekeerd is er immers geen

---

(35) Cass., 3 maart 1969, *Arr. Cass.*, 1969, 614; — Cass., 13 juni 1972, *R.W.*, 1972-1973, 1820; — Cass., 30 september 1974, *Arr. Cass.*, 1975, 132; *R.W.*, 1974-1975, 2087.

(36) Cass., 3 januari 1969, *Arr. Cass.*, 1969, 414; — Cass., 31 maart 1969, *Arr. Cass.*, 1969, 718.

(37) SCHUERMANS, L., e.a., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1977, 556, nr. 66; DE WILDE, L., *Artikel 1382 B.W. en de terugvordering van betaalde patronale bijdragen*, *R.W.*, 1974-1975, 878.

(38) Cass., 22 mei 1969, *R.W.*, 1969-70, 381; — Cass., 14 april 1970, *R.W.*, 1970-71, 171; — Cass., 6 september 1971, *Arr. Cass.*, 1972, 10; — Cass., 13 maart 1972, *Arr. Cass.*, 1972.

inkomstenverlies en heeft derhalve de weduwe(-naar) ook geen schade geleden (39).

12. De vordering tot schadevergoeding uit onrechtmatige daad kan worden uitgeoefend voor de *burgerlijke rechtbanken* en dit gedurende dertig jaar (art. 2262 B.W.). Wanneer de schade voortspruit uit een misdrijf waarvoor de aansprakelijke strafrechtelijk wordt vervolgd, kan de benadeelde zijn herstelvordering eveneens aanhangig maken voor de rechtbank die kennis neemt van de strafvordering (art. 4 Sv. Voorafgaande titel). De uit een misdrijf ontstane burgerlijke vordering verjaart na verloop van vijf jaar te rekenen vanaf de dag waarop het misdrijf gepleegd is zonder dat zij echter kan verjaren vóór de strafvordering (art. 26 Sv. Voorafgaande titel).

De ontvankelijkheid van de burgerlijke vordering voor de *strafrechtsmachten* is afhankelijk van de ontvankelijkheid van de publieke vordering (bijvoorbeeld verjaring, overlijden van de verdachte e.d.) (40). Wanneer de strafvordering achteraf vervalt, nadat de burgerlijke vordering tijdig was ingesteld blijft de strafrechter bevoegd op voorwaarde dat het feit dat de schade heeft veroorzaakt een misdrijf is dat toe te schrijven is aan degene tegen wie de strafvordering was ingesteld (41).

Het is niet noodzakelijk dat de schade waarvan het herstel wordt gevorderd, veroorzaakt werd door elk van de bestanddelen van het misdrijf en evenmin dat het bestaan van deze schade één der bestanddelen van het misdrijf zou zijn (42). Het volstaat dat de schade ontstaan is uit het feit waarvoor de beklaagde veroordeeld wordt (43). De vrijspraak maakt de strafrechter onbevoegd om nog over de burgerlijke vordering zij het slechts gedeeltelijk uitspraak te doen (44).

Een vonnis van de strafrechter dat aan de burgerlijke partij een schadevergoeding toekent, doch voorbehoud maakt voor de toekomst is een eindbeslissing waardoor de rechtsmacht van de strafrechter is uitgeput (45). De benadeelde kan dan enkel nog bij de burgerlijke rechtbank terecht. Werd daarentegen een provisionele vergoeding toegekend en een deskundige

---

(39) DALCQ, R.O., *L'indemnisation du préjudice corporel, J.T.*, 1969, 505; FONTEYNE, J., noot onder Cass., 25 mei 1971, *R.G.A.R.*, 1972, nr. 8816.

(40) Cass., 12 februari 1974, *Arr. Cass.*, 1974, 640; — Cass., 30 november. *Arr. Cass.*, 1972, 314; — Brussel, 7 juni 1961, *J.T.*, 1961, 686.

(41) Cass., 11 maart 1974, *Arr. Cass.*, 1974, 750; — Cass., 20 juli 1966, *Pas.*, 1966, I, 1410.

(42) Cass., 10 september 1974, *Arr. Cass.*, 1975, 31; — Cass., 12 januari 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 532;

(43) Cass., 14 oktober 1974, *Arr. Cass.*, 1975, 209.

(44) Cass., 18 januari 1965, *Pas.*, 1965, I, 479;

(45) Cass., 16 mei 1949, *Pas.*, 1949, I, 376 *met noot* R.H.; — Cass., 8 februari 1965, *Pas.*, 1965, I, 377; *R.W.*, 1965-1966, 1534; — Cass., 29 november 1977, *R.W.*, 1977-1978, 2059.

aangesteld om de schade te onderzoeken, dan is er geen eindbeslissing zodat de rechtsmacht van de strafrechter niet is uitgeput (46).

De benadeelde behoudt echter steeds de keuze om zijn vordering al dan niet voor de strafrechtsmacht te brengen. Maakt hij de vordering voor de burgerlijke rechter aanhangig, dan zal deze hierover geen uitspraak mogen doen zolang niet definitief beslist is over de strafvordering (art. 4 Sv. Voorafgaande titel). De openbare orde en de sociale vrede zouden immers in het gedrang komen indien de burgerlijke en de strafrechtsmachten tegenstrijdige vonnissen zouden vellen. Vandaar dat in België het beginsel wordt gehuldigd uitgedrukt in het adagium ,,la chose jugée au criminel a autorité sur le civil''. De burgerlijke rechter is gebonden door hetgeen door de strafrechter op zekere en noodzakelijke wijze werd gevonnist. Anders dan in Nederland (art. 1956 B.W.), kan de Belgische rechter na een penale vrijspraak geen fout meer weerhouden.

Zaakschade

13. Al wiens rechtmatig belang bij het behoud van de zaak, gekrenkt werd door beschadiging, vernieling of ontvreemding van de zaak kan aanspraak maken op schadeloosstelling. De juridische aard van dit belang is niet bepalend voor het vaststellen van de schade (47).

Bij verlies of beschadiging van goederen kan er eveneens aanleiding zijn voor het toekennen van morele schadevergoeding (48). De rechtspraak is echter terughoudend bij het toekennen van een vergoeding voor dergelijke schade (49).

De meeste betwistingen inzake begroting en vergoeding van zaakschade doen zich voor naar aanleiding van de voertuigschade na verkeersongevallen. De eigenaar van een voertuig dat door toedoen van een derde beschadigd werd, heeft recht op volledige vergoeding. Ingeval van totaal verlies van het voertuig komt de gebruikswaarde of vervangingswaarde van het voertuig en niet de verkoopwaarde voor vergoeding in aanmerking (50). Gebruiks- of vervangingswaarde is de waarde die noodzakelijk dient uitgegeven te worden voor de aanschaf van een gelijkaardig voertuig van hetzelfde type, merk, ouderdom en in dezelfde staat als het beschadigde voertuig, m.a.w. alle kosten die nodig zijn om een gelijkwaardig voertuig te verwerven (51).

---

(46) Cass., 14 september 1959, *Arr. Cass.*, 1960, 35.

(47) RONSE, J., *Schade...*, nr. 1234.

(48) Cass., 3 maart 1969, *Arr. Cass., 1969, 622*; — DALCQ, *R.O., Traité*, II, nr. 3455.

(49) SCHUERMANS, L., e.a., *art. cit., T.P.R.*, 1977, 602, nr. 94.

(50) RONSE, J., *Schade...*, 795, nr. 1251; — DALCQ, R.O., *Traité*, II, nr. 3442 e.v.

(51) Cass., 8 mei 1952, *Pas.*, 1952, I, 570; — *Kluwers Verzekeringshandboek*, onder redactie van MEYHI, H., III, 11, 106.

Bij gedeeltelijke schade heeft de benadeelde recht op vergoeding van de kosten die hem zouden toegelaten hebben zijn voertuig te herstellen in de staat waarin het zich bevond vóór het ongeval (52). Maar ook na een degelijk uitgevoerde herstelling zal het voertuig meestal een zekere waardevermindering ondergaan. Over de vraag of deze waardevermindering voor vergoeding in aanmerking komt is de rechtspraak verdeeld. Een meerderheidsopvatting is wel bereid een vergoeding toe te kennen indien het nog een nieuw voertuig betreft dat bij een ongeval zwaar beschadigd werd. Anderzijds is het evenzeer mogelijk dat het voertuig door de herstelling in waarde vermeerdert. De rechtspraak is echter van oordeel dat deze meerwaarde niet moet toegerekend worden op de schadevergoeding (53).

De benadeelde heeft geen enkele verplichting om het beschadigde voertuig te herstellen. De bestemming van het bedrag heeft geen invloed op de schadevergoeding (54).

M.b.t. de invloed van de *B.T.W.* op de schadeloosstelling komen de Nederlandse en Belgische rechtspraak nagenoeg tot dezelfde oplossingen. Is de benadeelde geen belastingplichtige dan is de B.T.W. voor hem een schadepost die voor vergoeding in aanmerking komt. Voor de B.T.W.-belastingplichtige is de door hem betaalde B.T.W. vergoedbare schade in de mate dat hij deze belasting niet kan recupereren (55).

Ingeval van herstelling is de rechtspraak soms geneigd de B.T.W. enkel als schadepost op te nemen indien het bewijs wordt voorgelegd van de effectieve herstelling. Ten onrechte evenwel: zoals bekend heeft de benadeelde geenszins de verplichting het beschadigde voertuig te herstellen (56). Bij totaal verlies dient de B.T.W. berekend te worden op de vervangingswaarde van het voertuig en komt deze belasting voor vergoeding in aanmerking zonder dat het nodig is het bewijs te leveren van de aanschaf van een nieuw voertuig (57).

---

(52) Gent, 23 mei 1973, *R.G.A.R.*, 1973, nr. 9104; — Brussel, 19 juli 1973, *R.G.A.R.*, 1974, nr. 9284; — Vred. Gent, 10 oktober 1973, *R.G.A.R.*, 1974, nr. 9208.

(53) *Kluwers Verzekeringshandboek*, III, 11, 101.

(54) DALCQ, R.O., *Traité*, II, nr., 4278; — *Kluwers Verzekeringshandboek*, III, 11, 105; — SCHUERMANS, L., e.a., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1977, 581, nr. 84.

(55) KIRKPATRICK, J., *La taxe sur la valeur ajouté, élément du dommage ?*, noot onder Cass., 29 mei 1973, *R.C.J.B.*, 1975, 577; — PARREIN, H., *De belasting over de toegevoegde waarde als bestanddeel voor schadevergoeding in geval van civielrechtelijke aansprakelijkheid*, *R.W.*, 1973-1974, 1533; — STASSEYNS, J., *B.I.W. en voertuigschade*, *R.W.*, 1973-1974, 1811; — SCHUERMANS, L. e.a., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1977, 588, nr. 88.

(56) FAGNART, J.-L., *Examen de la responsabilité civile (1968-1975)*, nr. 133.

(57) FAGNART, J.-L., *o.c.*, NR. 133; — SCHUERMANS, L., e.a., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1977, 591, nr. 88.

Bij schade aan goederen van de Staat, zijn zowel het Hof van Cassatie (58) als de Hoge Raad (59) het erover eens dat de B.T.W. die de Staat betaalde op de herstellingswerken vergoed dient te worden.

Bij verlies of beschadiging van het voertuig kan tenslotte ook nog schade ontstaan door de *gebruiksderving* van het voertuig. In dit verband maakt men een onderscheid tussen twee periodes: enerzijds de wachttijd, d.i. de tijdsduur tussen het ogenblik waarop het ongeval plaats heeft en de beëindiging van het deskundig onderzoek, en anderzijds de herstellingsduur, zijnde de tijd nodig om het voertuig te herstellen en welke doorgaans in het deskundig verslag vermeld wordt. Bij totaal verlies van het voertuig spreekt men enkel van de mutatie- of vervangingsduur, d.i. de tijd nodig om zich een ander voertuig aan te schaffen (60).

De wachttijd wordt in België meestal op drie dagen geschat (61). In de praktijk is echter gebleken dat deze termijn dikwijls te kort is om binnen deze periode het deskundig onderzoek te laten plaats grijpen, vandaar dat sommige rechtspraak ook rekening houdt met de werkelijke wachttijd (62). De herstellingsduur geeft meestal geen aanleiding tot betwisting, omdat deze termijn wordt overeengekomen in het deskundig verslag. De mutatie- of vervangingsduur wordt door de rechtspraak meestal bepaald op zes dagen. Deze gebruiksderving wordt dan, anders dan in Nederland, forfaitair begroot, door toekenning van een vast bedrag per dag.

HOOFDSTUK II

DE WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING VOOR MOTORRIJTUIGEN

A. INLEIDING

14. De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (63) van 1 juli 1956 (*Staatsbl.*, 15 juli 1956, 4714) is per 1 januari 1957 in werking getreden, uitgezonderd de artikelen 13, 17 en 18 §2 al. 1 en §5.

---

(58) Cass., 29 mei 1973, *Arr. Cass.*, 1973, 949; *R.C.J.B.*, 1975, 577; — Cass. 17 december 1973, *Arr. Cass.*, 1974, 438 en 440 (twee arresten); — Cass., 14 oktober 1974, *Arr. Cass.*, 1975, 213.

(59) H.R., 9 november 1973, *N.J.*, 1974, 351; — H.R., 9 november 1974, *N.J.*, 1974, 352.

(60) SCHUERMANS, L. e.a., art. cit., *T.P.R.*, 1977, 594, nr. 90.

(61) *ibidem.*

(62) *ibidem*; — FAGNART, J.-L., *o.c.*, *nr. 137.*

(63) Literatuur over de W.A.M. in het algemeen:
BEYENS, E., *L'assurance des véhicules automoteurs,* in *Les Novelles, Droit Commercial,* V, I, 1966; geciteerd als BEYENS.

De W.A.M. voor bromfietsen met een cylinderinhoud kleiner dan 50 cm^3 trad pas op 1 januari 1958 in werking (K.B. 22 december 1956, art. 1, *Staatsbl.*, 26-27-28 december 1956, 8510).

De wet beantwoordt aan de bepalingen van het Benelux-Verdrag van 7 januari 1955 en 24 mei 1966 (*Benelux Publicatieblad,* 1966, nr. 6), in werking getreden per 1 juli 1976. Om te voldoen aan de Europese richtlijnen van 24 april 1972 (gewijzigd bij Richtlijnen van 19 december 1972, *Publicatieblad EEG* 1972, nr. L 103, L 209 en 1973, L 75) werden artikel 2 §2, artikel 3, artikel 4bis, artikel 14bis, artikel 28, 29 en 30, respectievelijk gewijzigd en ingevoerd door de wet van 4 juli 1972 (*Staatsbl.*, 29 juli 1972, 8459). De controlewet op de verzekeringen (wet van 9 juli 1975, *Staatsbl.*, 29 juli 1975, 9267) heeft in het vooralsnog niet in werking getreden artikel 50, 2 het principe afgekondigd dat wanneer geen enkele toegelaten verzekeringsonderneming tot vergoeding verplicht is hetzij om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte, vrij uitgaat, hetzij omdat de verzekeringsplicht niet werd nageleefd, alsdan elke benadeelde zijn aanspraak voortvloeiend uit lichamelijke letsels tegen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds kan instellen.

Artikel 14 m.b.t. de van verzekeringsplicht ontheven administratieve rechtspersonen werd gewijzigd door de wetten van 1 juli en 6 juli 1971.

Op 6 juli 1964 werd een wetsontwerp tot wijziging van de W.A.M. ingediend, dat door de Kamer op 25 juni 1969 werd aangenomen (Kamer, *Parl. Doc.*, 1968-1969, 262) en verzonden naar de Senaat.

De omvang en de modaliteiten van de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds (G.W.F.) werden vastgelegd in het K.B. van 5 januari 1957 (*Staatsbl.*, 10 januari 1957, 139) en gepreciseerd door artikel 50 van de controlewet van 9 juli 1975 (*Staatsbl.*, 29 juli 1975, 9267).

Aan de wet van 1 juli 1956 gingen reeds vanaf 1906 heel wat wetsvoorstellen en -ontwerpen vooraf: 1906: wetsvoorstel Magnette (*Parl. Doc.*, Senaat 1906-1907, 6); 1932: wetsvoorstel Sinzot (*Parl. Doc.*, Kamer 1932-1933, nr. 188); 1936: Regeringsontwerp (*Parl. Doc.*, Kamer 1936-1937, nr. 43); 1950: wetsvoorstel Vanderschueren (*Parl. Doc.*, Kamer, buit. zitt., 1950, nr. 109); 1951: wetsvoorstel Charpentier (*Parl. Doc.*, Senaat, Buit. Zitt., 1954, nr. 1).

De verplichte voertuigverzekering van 1956 was geen totale innovatie in België. Sinds 1934 moesten de openbare autobus- en autocardiensten hun aansprakelijkheid verplicht verzekeren. Ook het bezoldigd transport van personen was reeds aan verplichte verzekering onderworpen. De verzekering van het goederenvervoer was geregeld door een besluitwet van 1947.

15. In principe is ook de Belgische W.A.M. een neutrale wet op het stuk van de beoordeling van de aansprakelijkheid van de voertuigbestuurder. Dat de zienswijze van de rechter over de aansprakelijkheid aanwijsbaar wordt beïnvloed door de verzekeringsmogelijkheden en het verzekeringsfeit zelve ongetwijfeld effecten sorteert op het quantum van de toegekende vergoedingen, werd nog recent toegelicht. Hoewel zij moeilijk kwantificeerbaar zijn, worden deze fenomenen bij de afwikkeling van verkeersongevallen meer dan elders aangevoeld.

Duidelijker wordt deze invloed van het verzekeringsfeit telkens als de rechter een matigingsbevoegdheid heeft bij het toekennen van schadevergoeding.

In landen zoals Nederland, waar de rechter krachtens de wet zelve (art. 1407 B.W.) bij de toekenning van schadevergoeding uit onrechtmatige daad een ruime matigingsbevoegdheid heeft, is sedert 1936 aanvaard dat het verzekeringsfeit tot de omstandigheden dient te worden gerekend die in aanmerking komen om de wederzijdse stand en fortuin van de partijen te bepalen (64).

In ons rechtsbestel bestaat dergelijke algemene matigingsbevoegdheid niet (65).

16. Wel kennen wij artikel 1386 bis B.W. waarin gesteld wordt dat de geesteszieke die onbekwaam is zijn daden te beheersen, door de rechter naar billijkheid tot algehele of gedeeltelijke vergoeding van de door hem aangerichte schade kan worden veroordeeld, rekening houdend met de omstandigheden en met de toestand van de partijen.

Toen nu het Hof te Brussel een vonnis van de rechtbank te Doornik had bevestigd waarin het Gemeenschappelijk Waarborgfonds veroordeeld was tot betaling in het voordeel van de rechthebbenden van het slachtoffer van een verkeersongeval veroorzaakt door een geesteszieke die een onverzekerd voertuig bestuurde, wees het Hof van Cassatie de voorziening van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds af op grond van de overweging

---

CASSART, G., BODSON, P. en PARDON, J., *L'assurance automobile obligatoire de responsabilité civile*, Brussel, 1957; geciteerd als CASSART, e.a.

FONTAINE, M., *Droit des assurances*, Brussel, 1975; geciteerd als FONTAINE.

Répertoire Pratique du Droit Belge, Complément III, Tw. *Assurances terrestres* (contrats particuliers); geciteerd als *R.P.D.B.*

VANDEPUTTE, R., *Inleiding tot het verzekeringsrecht*, in *Beginselen van Belgisch Privaatrecht*, XIV, 1978; geciteerd als VANDEPUTTE.

VANDEUR, M., *De verzekering van motorrijtuigen*, 1974; geciteerd als VANDEUR.

WAUTHIER, J., *L'assurance automobile obligatoire*, 1057; geciteerd als WAUTHIER.

Kluwers Verzekeringshandboek, onder redactie van MEYHI, H., losbladig.

(64) SCHUERMANS, L., *Perspectieven in het verzekeringsrecht*, *R.W.*, 1977-1978, 2262.

(65) PAUWELS, J., *De invloed van geestelijke gestoordheid op privaatrechtelijke gebondenheid en aansprakelijkheid*, Preadvies voor de V.V.S.R.B.N., Zwolle, 1974.

dat de wet van 1 juli 1956 evenzeer de aansprakelijkheid waarborgde ex artikel 1386 bis B.W.

Het Hof voegde er bovendien aan toe dat het mechanisme van de wet van 1 juli 1956 in het patrimonium van de aansprakelijke voor het ongeval, door het spel van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering, een zeker krediet ter beschikking stelt ten bate van de benadeelde persoon (66).

In twee latere arresten van Brussel en Luik werd telkens het verzekeringsfeit als determinerend beschouwd om de ,,aansprakelijke'' geesteszieke tot algeheel herstel van schade te veroordelen (67).

Uit dit onderzoek naar de invloed van het verzekeringsfeit op de begroting van schadevergoeding waarvoor geesteszieken instaan, kan besloten worden dat de rechter met hetzelfde verzekeringsfeit *a fortiori* rekening houdt bij de begroting van schadevergoeding in materies waarin hij niet tot matiging gehouden is.

17. De W.A.M. heeft duidelijk het accent gelegd op de rechten die het slachtoffer van een verkeersongeval tegenover de verzekeraar van de aansprakelijke moet kunnen laten gelden (rechtstreekse vordering, niettegenstelbaarheid van excepties).

Met gelatenheid wordt deze mutatie van verzekeringszijde weleens vertolkt in volgend citaat: ,,L'assureur est devenu la caution solidaire de ses clients à l'égard des tiers et on lui a donné la maigre consolation d'un recours, souvent impossible à exercer, contre sa clientèle. La physionomie du contrat d'assurance a changé et la technique de l'assurance est mise de côté'' (68).

Het instituut van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds heeft de waarborgen voor de gelaedeerde nog uitgebreid nu dit fonds de lichamelijke schade ook moet vergoeden wanneer de voertuigbestuurder onbekend is gebleven, wanneer de voertuigbestuurder om reden van toeval vrijuit gaat, wanneer de verzekeringsplicht niet is nageleefd, wanneer de verzekeraar zich kan beroepen op een wettelijke geoorloofde uitsluiting (diefstal, *joy-riding*, geweldpleging, heling), wanneer de verzekeringsonderneming na intrekking van haar toelating haar verplichtingen niet nakomt en wanneer zij failliet wordt verklaard.

---

(66) Cass., 24 juni 1965, *Pas.*, 1965, I, 1160.

(67) Brussel, 5 mei 1972, *R.G.A.R.*, 1973, 9114; — Luik, 5 februari 1975, *R.G.A.R.*, 1975, 9474.

(68) ANDRE, R., et HOSTE, H., *Les Assurances de Droit commun*, 207 (1964).

B. De verzekeringsplicht

1. *Algemeen*

18. Motorrijtuigen worden slechts toegelaten tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of voor een zeker aantal personen die het recht hebben er te komen, indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekering welke aan de bepalingen van de wet beantwoordt (art. 2, §1 W.A.M.).

De verplichting een verzekeringsovereenkomst af te sluiten berust op de eigenaar van het voertuig. Indien een andere persoon dan de eigenaar reeds een verzekeringsovereenkomst heeft afgesloten, is de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duurtijd van de door deze andere persoon afgesloten overeenkomst. De verzekering moet uiteraard worden afgesloten bij een door de overheid erkende verzekeraar. De verplichting waaraan op verzekeringsgebied gewoonlijk in het buitenland gestalde voertuigen onderworpen zijn, worden beheerst door artikel 2, §2 W.A.M. Wie de bepalingen van artikel 2 schendt, wordt gestraft conform artikel 18 W.A.M. In de mate waarin het Waarborgfonds de schade heeft vergoed, treedt het in de rechten van de benadeelde tegen de aansprakelijke personen en eventueel tegen hun verzekeraars (art. 50, §2 Wet van 9 juli 1975).

Conform het verslag door Volksvertegenwoordiger Nossent namens de Commissie van de Kamer uitgebracht, zijn de bepalingen van de W.A.M. van openbare orde voor zover ze ten gunste van de benadeelde personen beschikken. Artikel 21 laat afwijkingen bij afzonderlijke overeenkomst slechts toe indien deze mogelijkheid uit de betreffende wetsbepaling zelve blijkt.

Van openbare orde zijn, steeds volgens het verslag Nossent, de bepalingen inzake rechtstreekse vordering van de benadeelde, het verbod excepties tegen te stellen aan de benadeelde en de regelen van procesvoering.

Vrij zou bijvoorbeeld kunnen bedongen worden over franchises, clausules van persoonlijke besturing van het voertuig, schorsing van waarborg bij wanbetaling van de premie, territoriale uitgestrektheid van de waarborg en, in het algemeen, over alle gevallen van regres van de verzekeraar tegen de verzekeringnemer, respectievelijk tegen de verzekerde (69).

Opgemerkt zij dat in tegenstelling tot de praktijk in Nederland, in België door de verzekeraars W.A.M. onder toezicht van de overheid een modelpolis W.A.M. werd opgesteld die zowat het gemeen recht vormt van alle

(69) *Kluwers Verzekeringshandboek,* III, 11, 10.

relaties tussen verzekeraars, verzekeringnemers en verzekerden. Deze model-polis W.A.M. gaat bovendien in sommige domeinen verder dan de wettelijk vereiste waarborgen.

Vraag is nu hoe in België de controle op de verzekeringsplicht kan worden uitgeoefend. Artikel 11 van de modelpolis W.A.M. zegt dat de verzekeraar een aan het reglementair model conform verzekeringsbewijs moet afleveren zodra de dekking van het contract verworven is. Artikel 17 W.A.M. geeft aan de Koning bevoegdheid tot uitwerking van een systeem binnen hetwelk notificaties en verklaringen m.b.t. de verzekering in een repertorium moeten worden aangemeld. Ook wordt aan de Koning opgedragen de voorwaarden voor aflevering en intrekking van verzekeringsbewijzen te bepalen. Vooralsnog heeft de Koning deze voorwaarden nog steeds niet afgekondigd. Het bestaan van de verzekering mag derhalve met alle middelen van recht worden bewezen. In de praktijk wordt als bewijsmiddel de groene kaart gebruikt en vrij algemeen als een voldoende bewijs aanvaard alhoewel zij niet tot dit doel is afgeleverd (70). Wel is het zo dat een eerste immatriculatie van een voertuig niet kan worden bekomen zonder voorlegging van een door de verzekeraar afgeleverd document waarin deze het bestaan van een geldige verzekeringsovereenkomst certifieert.

Wat de bromfietsen betreft, ligt de toestand anders. Jaarlijks wordt voor de bromfietsen een provinciaal kenteken afgeleverd op voorlegging van een verzekeringsbewijs dat door een erkende verzekeraar wordt afgeleverd, en waaruit blijken moet dat de verzekeringsovereenkomst geldig is tot 31 december van het lopende jaar. Pas op voorlegging van dit document kan de provinciale rijplaat worden afgeleverd.

Niet naleving van de verzekeringsplicht wordt beteugeld conform artikel 18, §1 en 3 en artikel 19 van de W.A.M. Gevangenzitting van 8 dagen tot 6 maanden en/of een geldboete van 100 fr. tot 1.000 fr. (krachtens de wet op de opdeciemen te vermenigvuldigen met 40) met mogelijke tijdelijke of levenslange ontzetting uit het recht een motorrijtuig te besturen, zijn de voorgeschreven straffen.

Wie op grond van zijn rijverleden niet meer terecht kan bij een ,,normale'' verzekeraar kan beroep doen op de tussenkomst van de Beroepsvereniging van Verzekeringsondernemingen die in haar schoot een pool heeft opgericht ter dekking van risico's die systematisch geweigerd werden op de verzekeringsmarkt.

---

(70) *Kluwers Verzekeringshandboek*, III, 11, 36.

2. *Het motorrijtuig dat tot verzekering verplicht*

19. Het begrip *motorrijtuig* wordt omschreven als ieder rij- of voertuig dat bestemd is om zich over de grond te bewegen door middel van een mechanische kracht (art. 1 W.A.M.). Hieronder vallen niet enkel de autovoertuigen, maar ook de motorrijwielen, bromfietsen (zelfs wanneer zij aan de hand worden voortgeduwd), trolleybussen, buldozers, stoomwalsen, kranen, graafmachines e.d. (71). Het begrip wordt nog uitgebreid door artikel 1, §1 van de wet luidens welk aanhangwagens, die al dan niet met het rijtuig verbonden zijn, als een deel ervan worden aangemerkt. Een bijzondere regeling is uitgewerkt voor het voertuig dat door de verzekerde bestuurd wordt terwijl het eigen voertuig in herstelling is. Het zgn. ,,vervangingsvoertuig'' wordt voor de duur van één maand gedekt door de oorspronkelijke polis. Deze tijdelijke dekking ontslaat de eigenaar van het vervangingsvoertuig niet van de verplichting het voertuig zelf te verzekeren.

Vermits de W.A.M.-verzekering steeds betrekking heeft op één welbepaald voertuig is de omschrijving ervan in de polis een wezensbestanddeel van de overeenkomst (72).

Onbeantwoord is vooralsnog de vraag of volgende voertuigen ook verplicht verzekerd zijn: een elektrisch voortbewogen invalidewagen (al dan niet op een trottoir rijdend); een auto-scooter; een elektrisch aangedreven kinderauto op de zeedijk; een go-kart in afgesloten circuit (73).

Anders dan in Nederland heeft immers de wetgever in België geen toelating verleend om bij algemene maatregel van bestuur vrijstelling van verzekeringsplicht te verlenen m.b.t. voertuigen die nauwelijks gevaar opleveren.

3. *Op wie rust de verzekeringsplicht?*

20. De verplichting tot het sluiten van een verzekering rust in beginsel op de eigenaar van het voertuig (art. 2, §2 W.A.M.). Zolang echter een door een andere persoon onderschreven polis van kracht is, wordt de verplichting in hoofde van de eigenaar geschorst (art. 2, §1, 2 W.A.M.).

Uit de bepaling van het Beneluxverdrag (art. 8), de inhoud van de strafrechtelijke bepalingen van de W.A.M. (art. 18) en uit de bepalingen van artikel 3 W.A.M., wordt door de rechtsleer afgeleid dat de verplich-

(71) CASSART, e.a., 121.

(72) *R.P.D.B.*, 424, nr. 795.

(73) VERMEULEN, G., *Auto-scooters, go-karts, elektrische wagentjes en de W.A.M.*, onuitgegeven paper, U.I.A., academiejaar 1975-1976.

ting tot het sluiten van een verzekering op de eigenaar van het voertuig berust en op iedere houder.

De Staat, de Regie voor Telegraaf en Telefoon, de Regie der Luchtwegen, de Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten, de N.M.B.S. en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen alsook de S.H.A.P.E. (akkoord van 31 januari en 9 februari 1967, gewijzigd bij akkoord van 23 mei en 2 juni 1967, *Staatsbl.*, 4 augustus 1967, 8270), zijn vrijgesteld van de verplichting tot verzekering.

De Staat is dus zijn eigen verzekeraar en dit zowel in het belang van de benadeelde als in het belang van de verzekerde zelf. De Staat kan alzo slechts een regresrecht uitoefenen op de verzekerde in zoverre de omstandigheden voor toepassing van artikel 11, §2 W.A.M. voorhanden zijn (74).

Anders dan in Nederland is in België geen vrijstelling van verzekeringsplicht voorzien voor gemoedsbezwaarden.

4. *Wat moet verzekerd zijn?*

21. *De burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het gebruik van het motorrijtuig aanleiding kan geven.* Onder burgerrechtelijke aansprakelijkheid wordt zowel de delictuele als de contractuele aansprakelijkheid begrepen alsmede uiteraard de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad (75).

Wat de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad betreft, dient de aandacht gevestigd op het feit dat ook de bijzondere regeling ex artikel 1386 bis B.W. opgenomen wordt onder de waarborgen die de W.A.M. verplicht moet verstrekken (76).

Anders dan in de meeste ons omringende landen, moet de door de verzekeraar verstrekte waarborg onbeperkt zijn. De waarborg mag beperkt worden tot een bedrag van 5.000.000 fr. per schadegeval wanneer materiële schade wordt toegebracht door brand of ontploffing (art. 3 al. 4).

Een definitie van het begrip ongeval geeft de wet van 1956 niet. Wel zegt de wet dat alle aansprakelijkheden tot dewelke het motorrijtuig aanleiding kan geven, door de verzekering moeten gedekt zijn (art. 2), en verder spreekt de wet in artikel 3 over de schade toegebracht ,,door de voorgevallen feiten''.

---

(74) Cass., 12 november 1970, *Arr. Cass.*, 1971, 236, op andersluidende conclusie van de adv.-gen. DUMON; *Pas.*, 1971, I, 224; — MAHIEU, M., *La nature juridique des obligations mises à charge de l'Etat par l'article 14 de la loi du 1 juillet 1956 sur l'assurance automobile obligatoire, R.G.A.R.*, 1972, 8832.

(75) FONTAINE, M., 225, nr. 65.

(76) Cass., 24 juni 1965, *Pas.*, 1965, I, 1160; — Brussel, 24 mei 1963, *R.G.A.R.*, 1964, 7281; — Brussel, 5 mei 1972, *R.G.A.R.*, 1973, 9114; — CASSART, e.a. 128.

Aangenomen mag echter worden dat de wet slechts toepassing vindt op ongevallen die veroorzaakt worden in het verkeer. Dit begrip verkeer moet ruim worden geïnterpreteerd. De schade veroorzaakt door een stilstaand of een door zijn bestuurder verlaten voertuig, mogen niet van dekking uitgesloten zijn (77).

Bovendien blijkt uit de plaatsen die in artikel 2, §1 opgesomd zijn, dat het begrip verkeer een ruimer toepassingsgebied vindt in de W.A.M. dan in de verkeersreglementering. Niet alleen op de openbare weg, maar ook op plaatsen die in min of meerdere mate toegankelijk zijn voor het publiek moeten de motorrijtuigen verzekerd zijn (78).

Onder benadeelden worden alle personen verstaan die schade hebben geleden welke grond oplevert voor toepassing van de wet (art. 1, §3). Zelfde wetsbepaling stelt de rechtsverkrijgers van de gelaedeerden gelijk met de gelaedeerden zelf.

De wet van 4 juli 1972 heeft artikel 3 W.A.M. gewijzigd en aan de Koning opgedragen om bij algemene maatregel van bestuur de landen aan te wijzen tot dewelke de aansprakelijkheidsverzekering verplichtend uitgestrekt is.

Schade aan de vervoerde personen ongeacht of deze om niet of tegen betaling worden getransporteerd, moet worden gedekt. Vervoerde goederen mogen uit de verzekering gesloten worden.

Wat het toepasselijke recht betreft zij opgemerkt dat België de Haagse Conventie van 4 mei 1971 heeft onderschreven en de inhoud van dit verdrag opgenomen is in de wet van 10 februari 1975. Voortaan is de Haagse Conventie het Belgisch internationaal privaatrecht geworden m.b.t. verkeersongevallen (*Staatsbl.*, 7 mei 1975, 5699).

Het Koninklijk Besluit van 24 juni 1973 (*Staatsbl.*, 3 juli 1973) heeft omschreven welke voertuigen geacht worden gewoonlijk in het buitenland gestationeerd te zijn en op welke wijze hun verzekeringsdekking moet worden bewezen.

5. *De verzekerden*

22. De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde voertuig (art. 3).

De wet legt geen verplichting van verzekering op aan de vervoerde personen, doch artikel 3, derde lid van de modelpolis, maakt deze lacune

---

(77) Cass., 8 maart 1977, *Arr. Cass.*, 1977, 735; — Verslag NOSSENT, *Parl. Doc.*, Kamer, 1953-1954, nr. 379-1 en 1955-1956, nr. 351-4.

(78) CASSART, e.a., 121.

enigszins goed door de uitbreiding van verzekering te bedingen voor alle vervoerde personen in motorrijtuigen op 4 wielen. Deze uitbreiding is dus van contractuele aard en beperkt de waarborg tot de omstandigheid dat de vervoerde persoon aansprakelijk is ,,in een door het voertuig veroorzaakt ongeval''.

De aansprakelijkheid van diegene die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het voertuig hebben verschaft, wordt niet gedekt (art. 3). Het begrip diefstal dient begrepen te worden in de zin van artikel 461 Sw. Anders dan in Nederland valt in België ook de gebruiksdiefstal onder de strafwet, zodat in geval van *joyriding*, de verzekeraar evenmin dekking verschuldigd is.

In al deze gevallen kan de benadeelde enkel het Gemeenschappelijk Waarborgfonds aanspreken. De verzekeraar kan echter toch gedwongen worden dekking te verlenen wanneer de verzekerde zelf een fout treft die in causaal verband staat met de door de dief veroorzaakte schade. Hier wordt dan gedacht aan het niet-sluiten van het voertuig. De rechtspraak is echter sterk verdeeld omtrent de vraag of er wel een oorzakelijk verband bestaat tussen dergelijke fout en het ongeval. Meer en meer wordt deze vraag negatief beantwoord (79).

De problemen zoals deze in Nederland bestaan rond de persoons- of rijbewijsverzekering en de vraag of een dergelijke verzekering al dan niet een verzekering overeenkomstig de W.A.M. is, bestaan in België niet. Dit betekent evenwel niet dat er geen vragen rijzen wanneer garagehouders een ongeval veroorzaken aan het stuur van een toevertrouwd voertuig. Vaak zijn deze mensen inderdaad ook afzonderlijk verzekerd in het kader van een professionele aansprakelijkheidspolis en dan rijst de vraag welke van beide verzekeraars (de W.A.M. of de professionele) het schadegeval zal opnemen. Voor de benadeelde maakt dit niets uit vermits hij alleszins de W.A.M.-verzekeraar van het voertuig mag aanspreken. De verhouding tussen beide verzekeraars wordt dan geregeld door artikel 12 van de algemene verzekeringswet, luidens welke in geval van samenloop van verzekeringen de oudste polis uitwerking krijgt.

Om uit te maken welke van de twee contracten het oudste is, is niet hun dagtekening van belang, maar wel het ogenblik waarop de verzekering haar effect sorteert. Ten aanzien van de samenloop van eigenaarspolis met garagehouderspolis oordeelt de rechtspraak dan ook dat de eigenaarspolis noodzakelijkerwijze steeds de oudste is en de aansprakelijkheid van de garagehouder moet dekken, vermits de polis van de garagehouder pas

(79) FREDERICQ, S., *Overzicht van rechtspraak* (1965-1968), *Verzekeringen, T.P.R.*, 1969, 297, nr. 74; — id., *Maîtrise du véhicule par vol ou par violence, R.G.A.R.*, 1965, 7442; — FAGNART, J.-L., *o.c.*, nr. 16.

uitwerking krijgt vanaf het ogenblik dat de wagen hem wordt toevertrouwd (80).

23. Bij toepassing van artikel 4 W.A.M. en artikel 7 modelpolis, zijn van het recht op verzekeringsuitkering uitgesloten:

1. De bestuurder van het verzekerde motorrijtuig alsmede de verzekeringnemer zelf en zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door het contract is gedekt.
2. De echtgenoot van de personen bedoeld sub 1, alsmede hun bloed- en aanverwanten in rechte linie, mits deze bij hen inwonen en door hen worden onderhouden.

Deze uitsluitingen zijn nochtans niet toepasselijk op de bestuurder die niet tevens de verzekeringsnemer is, noch op zijn echtgenoot, noch op zijn bloed- en aanverwanten bedoeld sub 2 wanneer de vordering gesteund is op aansprakelijkheid wegens een gebrek van het motorrijtuig.

De redactie van artikel 4 W.A.M. m.b.t. de uitgesloten echtgenoot, heeft aanleiding gegeven tot grote betwistingen. Vraag hierbij was of de termen ,,inwonen en onderhouden worden'' enkel betrekking hebben op de bloed- en aanverwanten of ook gelden ten aanzien van de echtgenoot. Het Hof van Cassatie heeft beslist dat de uitsluitingsvoorwaarden voor de echtgenoot dezelfde zijn als deze voor de bloed- en aanverwanten (81). Dit betekent dus dat de echtgeno(o)t(e) moet inwonen én onderhouden worden om van het voordeel van de verzekering uitgesloten te kunnen worden. Aangenomen wordt dat een echtgenote die part-time werkt niet door haar echtgenoot wordt onderhouden in de zin van de wet en de modelpolis (82). Eens men nu echter ook aanneemt dat de huishoudster q.q. een economische waarde heeft, zou de feitenrechter even soeverein kunnen beslissen dat de samenwonenende echtgenote die zich uitsluitend met huishoudelijke taken bezighoudt, evenmin onderhouden wordt door haar man. Nu echter het afsluiten van een verzekeringsovereenkomst W.A.M. duidelijk toch ook een bescherming van de gehele huwgemeenschap beoogt, kan de vraag gesteld of uiteindelijk ook de gehuwde echtgeno(o)t(e) niet moet worden beschouwd als ,,verzekeringnemer''. Alsdan zou deze echtgeno(o)t(e) niet langer uitgesloten zijn van enige tussenkomst op grond van artikel 4,2 W.A.M. en 7,2 modelpolis, doch wel op grond van artikel 4,1 W.A.M. en 7,1 modelpolis. In die zin bestaat reeds een vonnis dat weliswaar nog niet in kracht van gewijsde is (83).

---

(80) Gent, 6 december 1965, *R.W.*, 1965-1966, 1063; — Brussel, 22 mei 1967, *R.G.A.R.*, 1968, 8064; — FREDERICQ, S., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1969, 299, nr. 77.

(81) Cass., 22 september 1972, *Arr. Cass.*, 1973, 87.

(82) Cass., 18 juni 1976, *Arr. Cass.*, 1976, 1175.

(83) Rb. Turnhout, 25 november 1977, *onuitgeg.*

6. *Het gewoonlijk in het buitenland gestalde motorrijtuig*

Motorvoertuigen die gewoonlijk in het buitenland gestald zijn, worden eveneens in het verkeer in België toegelaten op voorwaarde dat het door de Koning erkende organisme (het Belgisch Bureau van de Automobielverzekeraars) tegenover de benadeelde persoon alle verplichtingen zou opnemen tot herstel van in België veroorzaakte schade en dit conform de bepalingen van de W.A.M. (art. 2, §2 gewijzigd door de wet van 4 juli 1972).

Het K.B. van 24 juni 1973 (*Staatsbl.*, 3 juli 1973, 7961) heeft de criteria aangeduid waaraan het begrip ,,buitenlands gestald voertuig'' beantwoordt. Zelfde K.B. heeft ook de landen aangeduid waaruit de voertuigen in het verkeer in België toegelaten worden zonder voorlegging van een internationaal verzekeringscertificaat (art. 2, K.B. 24 juni 1973). Uiteraard zijn hierin de Beneluxlanden en de E.E.G.-landen begrepen.

Het immatriculatiebewijs in deze landen levert op zichzelf het verzekeringsbewijs van het voertuig (art. 4 K.B. 24 juni 1973). Het Belgisch Bureau van de Automobielverzekeraars heeft dezelfde rechten en verplichtingen als een erkende Belgische W.A.M.-verzekeraar.

C. De benadeelde en zijn eigen recht tegen de verzekeraar

24. Een van de hoekstenen van de W.A.M. is het toekennen van een *eigen recht* aan de benadeelden, onafhankelijk van de verhouding tussen verzekeraar en verzekeringsnemer (art. 6 W.A.M.). De verzekeraar is hieronder gehouden de slachtoffers te vergoeden zonder dat hij hen een uit de wet of de overeenkomst voortvloeiende grond van nietigheid, exceptie of verval mag tegenwerpen (art. 11 W.A.M.). Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt naargelang de redenen van nietigheid, schorsing of verval ontstaan zijn vóór of nà het schadegeval (84). De regel van de niet-tegenstelbaarheid geldt zelfs wanneer het ongeval opzettelijk werd veroorzaakt of te wijten is aan de zware fout van de verzekerde en dit niettegenstaande artikel 16 van de verzekeringswet van 11 juni 1874 luidens welk de verzekering geen dekking verleent voor zware schuld van de verzekerde (85).

Een bijzonder geval van verval is de schorsing van de waarborg wegens wanbetaling van de premie (art. 12, §3 modelpolis). Artikel 13 W.A.M. voorziet hier een specifieke regeling die inhoudt dat de schorsing van de

(84) Cass., 13 maart 1961, *Pas.*, 1961, I, 764; — Cass., 27 maart 1961, *Pas.*, 1961, I, 814; — Cass., 12 mei 1962, *Pas.*, 1962, I, 1041.

(85) Cassart, G., e.a., *o.c.*, 167; Frederico, S., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1969, 300, nr. 79.

dekking, uit welke oorzaak ook, door de verzekeraar aan de benadeelde kan worden tegengesteld ten aanzien van ongevallen die plaats vinden na verloop van een termijn van 16 dagen na kennisgeving door de verzekeraar van de schorsing aan het bevoegd overheidsorgaan. Op dit ogenblik is anders dan in Nederland, artikel 13 van de Belgische wet nog niet van kracht. Zolang dit het geval is behoudt de benadeelde, niettegenstaande de schorsing van de dekking, het recht de verzekeraar rechtstreeks aan te spreken zonder dat deze hem het verval van het recht op dekking kan tegenstellen (86).

De rechtstreekse vordering onderstelt evenwel het bestaan van een verzekeringsovereenkomst op het ogenblik van het ongeval (87). De excepties die het *bestaan* zelf van de overeenkomst, haar draagwijdte en de dekking van het risico betreffen zijn dus wel tegenstelbaar aan de benadeelden (88). De ontbinding of de schorsing van de overeenkomst tussengekomen *nà* het schadegeval laten evenwel de rechten van de slachtoffers ongemoeid (89).

25. Nu in België anders dan in Nederland de dekking van de lichamelijke schade onbeperkt wordt verzekerd en ook de vergoeding van materiële schade slechts bij brand en ontploffing binnen een limiet van 5.000.000 B.F. kan beperkt worden (art. 3 W.A.M.) vindt in de praktijk artikel 6 lid 2 W.A.M. m.b.t. een eventuele herleiding van aan de verschillende benadeelden toekomende vergoedingen, geen toepassing. Problemen van concurs tussen wat Clausing het echte slachtoffer (de getroffen mens) noemt en andere verzekeraars (hierin begrepen de ziekenfondsen) bestaan dan ook niet bij ons op het terrein van een mogelijke uitputting van de verzekerde bedragen.

Zoals in hoofdstuk I aangestipt bestonden er wel concursproblemen wanneer de getroffen mens vergoedingen had ontvangen van het ziekenfonds en de aanspraken van beiden tegen de aansprakelijke slechts gedeeltelijk konden worden toegewezen omdat de getroffen mens zelf ook schuld had aan het ongeval.

26. Vooraleer de Haagse conventie van 4 mei 1971 het Belgische internationaal privaatrecht was geworden inzake verkeersongevallen, was het

(86) Cass., 27 februari 1973, *Arr. Cass.*, 1973, 634; — Cass., 27 maart 1961, *Pas.*, 1961, I, 814; — Cass., 13 maart 1961, *Pas.*, 1961, I, 764.

(87) Cass., 15 oktober 1973, *Arr. Cass.*, 1974, 183; — Cass., 9 oktober 1973, *Arr. Cass.*, 1974, 157; — Cass., 25 september 1974, *Arr. Cass., 1975, 104; — Bergen, 28 februari 1975, R.G.A.R.*, 1976, nr. 9670 *met noot* FAGNART, J.-L.

(88) Cass., 9 oktober 1973, *Arr. Cass.*, 1974, 157; — Cass., 18 juni 1974, *Arr. Cass.*, 1974, 1145.

(89) Cass., 18 januari 1962, *Pas.*, 1962, I, 578; *R.C.J.B.*, 1962, 458 met noot SIMONT, L.

antwoord op de vraag of het slachtoffer van een in het buitenland overkomen ongeval een rechtstreekse vordering kon instellen tegen de Belgische verzekeraar, steeds afhankelijk van het al dan niet bestaan van een zelfde recht op de plaats van het ongeval. Waar de rechtstreekse vordering niet voorhanden was in de *lex loci delicti,* kon zij evenmin in België tegen de verzekeraar worden gehanteerd. Dit betekende dat het proces enkel werd gevoerd tussen de benadeelde en de aansprakelijke. Wanneer laatstgenoemde zijn verzekeraar in vrijwaring riep, kon deze meteen alle excepties tegenstellen (90).

27. Een conventionele uitbreiding van de W.A.M.-waarborgen, betekent ook meteen een uitbreiding van de rechtstreekse vordering. Artikel 4 modelpolis verstrekt onder bepaalde voorwaarden een aanvullende dekking zonder voorafgaande aanmelding in voordeel van de verzekeringnemer, zijn echtgenote en inwonende kinderen wanneer zij niet langer dan één kalendermaand een vervangingsvoertuig bezigen. Deze aanvullende dekking is ook verworven wanneer zelfde personen toevallig andermans voertuig besturen, zelfs terwijl het in de polis omschreven voertuig gelijktijdig in omloop is. Een rechtstreekse vordering van de benadeelde tegen de verzekeraar die deze uitbreiding van waarborg heeft verstrekt, is zelfs bij wijze van dagvaarding in tussenkomst voor de strafrechter ontvankelijk (91).

28. Aandacht verdient hier reeds de vaststelling dat de rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar verjaart door verloop van drie jaar te rekenen vanaf het feit waaruit de schade is ontstaan.

D. De beperkingen en uitsluitingen. Het verhaalsrecht van de W.A.M.-Verzekeraar

1. *Algemeen*

29. Geen uit de wet of de overeenkomst van verzekering voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval, kan door een verzekeraar aan de benadeelde worden tegengeworpen (art. 11, lid 1 W.A.M.).

Artikel 11, §2 W.A.M. laat de verzekeraars toe een *recht van verhaal* voor te behouden tegen de verzekeringsnemer en, indien daartoe grond bestaat, ook tegen de verzekerde die niet verzekeringsnemer is, ingeval de verzekeraar volgens de wet of de overeenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen. De verzekeraars maken van deze mogelijkheid gebruik in de artikelen 24 tot en met 28 van het model-

(90) Schuermans, L., en Lavrysen-Van Eupen, P., *Onrechtmatige daad en schadeloosstelling naar Belgisch Internationaal Privaatrecht, T.P.R.*, 1974, 663, nr. 14.

(91) Cass., 10 juni 1974, *R.W.*, 1974-1975, 799 met noot De Nauw, A.

contract. Dit regresrecht is dus een tegengewicht voor de directe vordering van de benadeelden. Komt de verzekerde aan zijn verplichtingen te kort dan blijft de verzekeraar niettemin rechtstreeks gehouden tegenover de benadeelden (art. 11, §1), maar komt hem anderzijds een recht van verhaal toe tegenover de verzekerden. De verzekeraar zal dit regresrecht kunnen uitoefenen telkens hij krachtens de wet gehouden was de benadeelden te vergoeden, terwijl hij contractueel niet meer verplicht was dekking te verlenen.

Het regresrecht kan niet enkel worden uitgeoefend tegen de verzekeringsnemer, maar eveneens indien daartoe grond bestaat tegen de verzekerde, niet-verzekeringsnemer. In tegenstelling tot de Nederlandse opvatting is dit regres zuiver contractueel (92). Het Hof van Cassatie neemt aan dat de bestuurder, door het in het verkeer brengen van het voertuig, geacht wordt te zijn toegetreden tot de verzekeringsovereenkomst (23). Gebeurlijk kunnen de verzekeringsnemer en de verzekerde die niet verzekeringsnemer is, solidair worden veroordeeld (bijvoorbeeld bij niet-tijdige aangifte van het schadegeval). Ingeval van dronkenschap, zware fout of wanneer geen toestemming was verleend het voertuig te besturen, kan het verhaal enkel worden uitgeoefend tegen de bestuurder (art. 28,8°, 9° en 10° modelcontract).

2. De beperkingen en uitsluitingen met externe werking

30. Krachtens de W.A.M. zelf kan de verzekeraar in een aantal gevallen elke tussenkomst weigeren.

Artikel 3, lid 1 W.A.M. stelt dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschaft, uit de verplichte aansprakelijkheidsverzekering wordt gesloten.

Artikel 3, lid 2 bedingt dat de door het motorrijtuig vervoerde goederen uit de verzekering kunnen worden gesloten. Vergoeding van stoffelijke schade veroorzaakt door brand of ontploffing kan worden beperkt tot een bedrag van 5.000.000 fr. per ongeval (art. 3, lid 4).

Van het recht op een uitkering kunnen conform artikel 4, §1 worden uitgesloten de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, alsmede de verzekeringnemer en zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door de polis is gedekt. Krachtens zelfde wetsbepaling

(92) SONCK, H., *De regresvordering van de verzekeraar, tegen de verzekerde, die niet verzekeringsnemer is, Jura Falconis*, 1976-1977, 148.

(93) Cass., 28 november 1975, *R.W.*, 1975-1976, 1995; *Pas.*, 1976, I, 396 *met noot* E.K.; — Cass., 30 mei 1975, *Arr. Cass.*, 1975, 1035; *R.W.*, 1975-1976, 994.

kunnen van het recht op de uitkering worden uitgesloten de echtgenooot van de bestuurder en de verzekeringnemer, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie mits deze bij hen inwonen en door hen worden onderhouden.

Zij die gerechtigd zijn op een uitkering uit hoofde van bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, kunnen ook worden uitgesloten van het recht op een uitkering behalve in de mate waarin zij tegen de verzekerde een vordering behouden die berust op burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

Steeds volgens zelfde artikel 4 kan van de verzekering worden uitgesloten de schade die voortspruit uit het deelnemen van een motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en wedstrijden waartoe van overheidswege verlof is verleend.

Van deze door de W.A.M. geboden mogelijkheden tot uitsluiting of beperking van het risico, hebben de verzekeraars in de modelpolis in zekere mate gebruik gemaakt. Diefstal, geweldpleging en de hiermede jurisprudentieel geassimileerde joyriding, worden door artikel 3 van de modelpolis uitgesloten.

Artikel 6 van de modelpolis, beperkt de dekking van de stoffelijke schade van de vervoerde personen tot de klederen en de bagage en dan nog voor een maximumbedrag van 50.000 fr. per persoon.

Artikel 7 van de modelpolis sluit van het recht op een uitkering uit:

1. De bestuurder van het motorrijtuig alsmede de verzekeringnemer en zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door het contract is gedekt.
2. De echtgenoot van de personen bedoeld sub 1, alsmede hun bloed- en aanverwanten in rechte linie, mits deze bij hen inwonen en door hen worden onderhouden.

Zoals reeds hoger aangestipt zijn deze uitsluitingen nochtans niet toepasselijk op de bestuurder die niet tevens de verzekeringnemer is, noch op zijn echtgenoot, noch op zijn bloed- of aanverwanten in de zin bedoeld sub 2, wanneer de vordering gesteund is op aansprakelijkheid wegens gebrek van het motorrijtuig.

Van de mogelijkheid tot uitsluiting van personen die schadeloos gesteld worden door de wet op de arbeidsongevallen en op de arbeidswegongevallen, heeft de modelpolis geen gebruik gemaakt.

Van de verzekering zijn ook uitgesloten:

1. Schade aan het omschreven motorrijtuig.
2. Schade aan de zaken door het motorrijtuig vervoerd, behalve voor wat dan gezegd wordt m.b.t. klederen en bagage van de vervoerde personen.

3. Schade veroorzaakt door het enkel feit van de vervoerde zaken of door het manipuleren ervan en dit in de mate waarin deze schade niet voortvloeit uit het gebruik van het motorrijtuig.
4. Schade ingevolge deelname aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en wedstrijden waartoe van overheidswege verlof is verleend.

Opgemerkt zij in dit verband dat een modelpolis bestaat voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake verkeersongevallen met motorrijtuigen bij sport en toeristische manifestaties alsook bij snelheidsritten en snelheidswedstrijden.

Het COVIRA-consortium dekt eveneens op grond van een modelpolis de aansprakelijkheid van de inrichters van deze manifestaties.

3. De beperkingen en uitsluitingen met interne werking

31. Uitsluitingen en beperkingen kunnen *inter partes* bedongen worden. Waar in Nederland de vraag wordt gesteld of het toegestaan is de voorgeschreven dekking via contractuele uitsluitingen en beperkingen in de relatie met de verzekerde uit te hollen, kan hierop in België duidelijk negatief worden geantwoord. Reeds voor de wet van 9 juli 1975 de controle over de verzekeringsbedrijven veralgemeende, was de uitwerking van de modelpolis toevertrouwd aan de verzekeraars en de controlediensten van het Ministerie van Economische Zaken. Alle conventionele bedingen moeten worden goedgekeurd door de controleoverheid en de verzekeraars waken erover op het vlak van de beperkende clausules zo weinig mogelijk te innoveren.

Ook de in Nederland gestelde vraag of een W.A.-verzekering een verzekering is in de zin van de W.A.M., is in België niet relevant. De W.A.M.-polis dekt inderdaad slechts een welbepaald omschreven voertuig en alle W.A.-polissen (uitgezonderd deze van garagehouders en voertuighandelaars) sluiten uitdrukkelijk de verzekering voor het gebruik van motorvoertuigen uit.

Speciale en facultatieve clausules kunnen intern de werking van de W.A.M. beperken (94).

Zo bepaalt de facultatieve clausule ,,beperkt gebruik'' dat een premievermindering wordt toegekend wanneer het voertuig niet voor beroeps- of bedrijfsdoeleinden wordt gebruikt of gebruikt wordt door personen die zich weinig verplaatsen.

Artikel 5 W.A.M. laat toe te bedingen dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen. Alsdan blijft de

(94) *Kluwers Verzekeringshandboek,* III, 11, 64.

verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens de overeenkomst als franchise ten laste van de verzekerde blijft. Ook dit beding kan als facultatieve clausule in de modelpolis worden opgenomen. Algemeen wordt de verplichting opgelegd het bedrag van de franchise aan de verzekeringsmaatschappij terug te betalen binnen een termijn van 30 dagen te rekenen vanaf het ogenblik waarop de verzekeraar hierom verzoekt. Wordt de franchise niet terugbetaald, dan wordt het contract geschorst.

Het K.B. van 14 april 1971 (*Staatsbl.*, 11 mei 1971, 6124) heeft een verplichtend franchisebeding ingevoerd voor bestuurders van minder dan 23 jaar. De franchise is vastgesteld op 2.000 fr. per schadegeval.

Ook bestaan facultatieve clausules die premievermindering toestaan bij begrenzing van de activiteiten waarvoor, van de zones waarin en van de periodes waarin het voertuig wordt gebruikt. Voor landbouwtrekkers en werkmateriaal kunnen trajecten of activiteiten worden uitgestippeld buiten dewelke de verzekering geen effecten *inter partes* sorteert.

Ook de *werkgeveraansprakelijkheidsclausule* (W.A.-werkgever) is een facultatieve clausule die een werknemer nuttig kan afsluiten wanneer hij bij de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst zijn eigen voertuig gebruikt. De benadeelde kan inderdaad een vordering instellen tegen de werkgever ex artikel 1384 B.W. en alsdan heeft de clausule tot doel de werkgever als verzekerde te beschouwen zonder dat tegenover zelfde werkgever enig verval of regres zou kunnen worden uitgeoefend.

4. *Het verhaalrecht van de verzekeraar*

32. Naar luid van artikel 24 van de modelpolis, ontneemt iedere tekortkoming van de verzekerde aan zijn verplichtingen hem het recht op de dekking van het contract, onder voorbehoud van wat in artikel 26 wordt bepaald. In dergelijk geval heeft de verzekeraar een recht van verhaal op de verzekeringnemer en, indien daartoe gronden bestaan, ook op de verzekerden die niet de verzekeringnemer zijn. Het verhaal draagt op de vergoedingen die de verzekeraar heeft betaald, zo in principaal als in intresten en kosten. De verzekeraar kan evenwel het recht van verhaal niet uitoefenen tegen een verzekerde indien deze bewijst dat de feiten of tekortkomingen waaruit het recht van verhaal is ontstaan, toe te schrijven zijn aan een andere verzekerde dan hijzelf en zich hebben afgespeeld in strijd met zijn onderrichtingen of buiten zijn weten.

(95) *Kluwers Verzekeringshandboek*, III, 11, 66.

33. Artikel 25 van de modelpolis geeft een exemplatieve opsomming van gevallen waarin het regresrecht kan worden uitgeoefend.

1. In geval van valse verklaring of verzwijging bij het sluiten van het contract;
   Dit is een herhaling van artikel 9 van de verzekeringswet van 11 juni 1874. Elke verzwijging of verkeerde opgave, zelfs zonder kwade trouw, die de waardering van het risico door de verzekeraar zou beïnvloeden heeft de nietigheid voor gevolg. De verzekeraar mag de nietigheid niet vorderen indien hij de werkelijke toestand kende (96).
2. wanneer een van de essentiële kenmerken van het risico een wijziging ondergaat en de verzekeraar hiervan niet in kennis is gesteld;
   Ook hier dient verwezen naar de verzekeringswet van 1874 waarin artikel 31 stelt dat de verplichtingen van de verzekeraar ophouden wanneer door een daad van een verzekerde de risico's worden gewijzigd of verzwaard in zodanige mate dat de verzekeraar de verzekering niet zou hebben aangegaan onder dezelfde voorwaarden indien deze nieuwe toestand ten tijde van het sluiten van de overeenkomst had bestaan.
3. wanneer het omschreven motorrijtuig aan de reglementering op de technische controle is onderworpen, voor ieder ongeval dat zich voordoet op een ogenblik dat het motorrijtuig niet voorzien of niet meer voorzien is van een geldig schouwingsbewijs, behalve tijdens de normaal af te leggen afstand om naar de eerste schouwing te rijden, of om bij aflevering van een rood bewijs naar de hersteller te rijden en om zich vervolgens, na herstelling, terug bij het schouwingsorganisme aan te bieden;
   Algemeen wordt aangenomen dat een oorzakelijk verband niet hoeft te bestaan tussen het ongeval en het defekt waarvoor geen schouwingsbewijs werd afgeleverd. Het eenvoudig ontbreken van een schouwingsbewijs volstaat om een regres toe te laten.
4. ingeval van schorsing wegens niet betaling van de premie;
   De vraag of de bestuurder van het voertuig waarvan de waarborg geschorst is, de wanbetaling van de premie mag beschouwen als een tekortkoming toe te schrijven aan een andere verzekerde dan hijzelf, zodat conform artikel 24 van de modelpolis tegenover hem geen regres kan worden uitgeoefend, wordt bevestigend beantwoord (97).
5. wanneer het ongeval niet is aangegeven binnen de acht dagen nadat het zich heeft voorgedaan;

---

(96) Cass., 5 maart 1964, *R.G.A.R.*, 1965, 7475; *Pas.*, 1964, I, 723.

(97) *Kluwers Verzekeringshandboek*, III, 11, 47.

Volgens artikel 16 van de modelpolis, moet iedere verzekerde ,,onmiddellijk en ten laatste binnen de acht dagen schriftelijk aangifte doen van elk schadegeval''. Dit voorschrift wordt verzacht door artikel 26 dat het regres voor laattijdig verrichte handelingen slechts toelaat in de mate waarin de verzekeraar bewijst hierdoor schade te hebben geleden.

6. wanneer het motorrijtuig op het ogenblik van het ongeval bestuurd wordt door een persoon die niet voldoet aan de voorwaarden door de Belgische wet en reglementen voorgeschreven om dat motorrijtuig te mogen besturen, bijvoorbeeld door een persoon die van zijn recht om te besturen vervallen verklaard is of een persoon die de vereiste minimumleeftijd niet bereikt heeft;
7. wanneer het ongeval zich voordoet tijdens deelname aan een snelheids- regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd waartoe van overheidswege geen verlof is verleend;
   In principe moet aan de overheid toelating worden gevraagd voor het inrichten van dergelijke manifestaties en moet hiervoor zoals hoger reeds aangestipt een bijzondere verzekering worden afgesloten.
8. wanneer het ongeval veroorzaakt wordt door een persoon aan wie geen verlof werd verleend om het omschreven motorrijtuig te besturen;
   Bedoeld worden hier enkel de voertuigbestuurders die geen toelating hebben bekomen tot het besturen of die de gegeven toelating te buiten gingen. Ten aanzien van hen die zich door diefstal of met geweld van het voertuig meester maakten, is er daarentegen geen verzekering.
9. wanneer het ongeval opzettelijk veroorzaakt werd of te wijten is aan een zware fout van de verzekerde;
   Volgens artikel 16 van de wet van 11 juni 1874 komt aan de verzekeraar geen schade ten laste die veroorzaakt werd door opzet of zware fout van de verzekerde. Om tussenkomst te weigeren moet de verzekeraar bewijzen dat de verzekerde wist of behoorde te weten dat zijn fout het risico verzwaarde en moet een oorzakelijk verband tussen de fout en de schade bestaan (98). Alcoholemie en dronkenschap kunnen bijzondere gevallen van zware fout opleveren, niettegenstaande dronkenschap ook als een aparte grond van verhaal is opgenomen. De verzekeraar zal hier echter dienen te bewijzen dat de verzekerde kennis had van de risicoverzwaring en dat de dronkenschap in oorzakelijk verband staat met het ongeval.
   Over dit oorzakelijk verband is een hele betwisting gerezen m.b.t. de

(98) VANDEPUTTE, R., *Inleiding tot het verzekeringsrecht,* 1978, 136.

draagwijdte van het gezag van gewijsde van het strafvonnis in het civiel geding (99). Wordt de bestuurder door de strafrechter veroordeeld tot twee afzonderlijke straffen, de ene uit hoofde van onvrijwillige doding of verwonding en de andere uit hoofde van dronkenschap en/of alcoholintoxicatie, dan worden ingevolge artikel 65 Sw. beide misdrijven *erga omnes* geacht onafhankelijk te staan. Werd slechts één straf opgelegd voor beide misdrijven, dan volgt hieruit dat het ongeval het gevolg is van de dronkenschap. De burgerlijke rechter, bij wie dan nadien de regresvordering aanhangig wordt gemaakt, is gebonden door dit strafgewijsde. Wanneer de strafrechter twee straffen oplegde, dan is *erga omnes* komen vast te staan dat de dronkenschap noch de oorzaak, noch een van de oorzaken is van het ongeval, zodat de burgerlijke rechter moet besluiten dat de dronkenschap geen zware fout is in de zin van artikel 16 van de verzekeringswet (100).
Het Hof van Cassatie heeft haar standpunt enigszins gepreciseerd in die zin dat de burgerlijke rechter slechts gebonden is door hetgeen de strafrechter noodzakelijkerwijze en met zekerheid heeft gevonnist. De burgerlijke rechter herneemt zijn vrijheid wanneer deze zekerheid ontbreekt, bijvoorbeeld wanneer de strafrechter weliswaar onderscheiden straffen uitspreekt maar eveneens overweegt dat de alcoholintoxicatie één der oorzaken was van het ongeval (101).
Spijts het uitspreken van onderscheiden straffen kan de burgerlijke rechter ook een regres toelaten wanneer de strafrechter bij ontstentenis van burgerlijke partijstelling zich niet over de vordering van een benadeelde partij heeft moeten uitspreken (102).

10. bij dronkenschap.
Het begrip dronkenschap wordt in zijn strafrechtelijke betekenis genomen. De verzekeraar hoeft niets anders dan de staat van dronkenschap te bewijzen. Er is een vermoeden *juris tantum* van verband tussen dronkenschap en ongeval. Om het verhaal te ontlopen moet de verzekerde bewijzen dat zulk verband ontbreekt.

E. NARISICO — DE OVERDRACHT VAN HET VERZEKERD VOERTUIG

34. Artikel 12 van de W.A.M. verplicht de verzekeringsnemer om binnen de 8 dagen kennis te geven aan de verzekeraar van de eigendomsover-

(99) VANQUICKENBORNE, M., *De regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde wiens staat van dronkenschap afzonderlijk bestraft werd,* 1972, Brussel.

(100) Cass., 19 september 1968, *Arr. Cass.*, 1969, 72; *R.W.*, 1968-1969, 641; — Cass., 21 mei 1970, *Arr. Cass.*, 1970, 888; — Cass., 24 juni 1970, *Arr. Cass.*, 1970, 1008.

(101) Cass., 18 september 1970, *R.W.*, 1970-1971, 411; — Cass., 8 maart 1973, *Arr. Cass.*, 1973, 666.

(102) Cass., 15 januari 1976, *R.W.*, 1976-1977, 2230.

dracht van het verzekerde voertuig. Komt de verzekeringsnemer aan deze mededelingsplicht te kort, dan blijven de vervallen premies als boete aan de verzekeraar verworven of verschuldigd zolang deze niet op de hoogte is gebracht van de overdracht (art. 33 van de modelpolis).
In tegenstelling tot het principe uitgedrukt in artikel 30 van de algemene verzekeringswet van 11 juni 1874, laat artikel 34 van de modelpolis bij eigendomsoverdracht de verzekeringsovereenkomst niet overgaan op de overnemer van het verzekerde voertuig, behoudens andersluidend beding. De eigendomsoverdracht van het voertuig betekent dan ook in principe de beëindiging van de overeenkomst wegens verdwijning van het risico.
Wordt het voertuig onmiddellijk vervangen en geeft de verzekerde zijn verzekeraar hiervan binnen de 8 dagen kennis, dan blijft het contract behouden ,,aan de voorwaarden van het tarief dat op het ogenblik van de vervanging bij de maatschappij van toepassing is''. Liet de verzekerde na zijn verzekeraar tijdig op de hoogte te brengen van de vervanging, dan wordt het contract geschorst van zodra de 8 dagen verlopen zijn en zal de verzekeraar van dat ogenblik af niet meer gehouden zijn voor schade aangericht door het niet aangegeven vervangingsvoertuig (103).
De verzekeraar blijft daarentegen gehouden voor de schade veroorzaakt met het vervangingsvoertuig alvorens deze termijn verstreken is (104).
Bij niet vervanging van het voertuig wordt het contract onmiddellijk geschorst voor de duur van 5 jaar, en is deze schorsing tegenstelbaar aan de benadeelden. Brengt de oorspronkelijke verzekerde binnen deze periode van 5 jaar opnieuw een voertuig in het verkeer dan dient hij de verzekeraar hiervan in kennis te stellen en treedt de overeenkomst opnieuw in werking.

F. Gemeenschappelijk Waarborgfonds

35. In uitvoering van de wet van 1 juli 1956 werd door de verzekeraars een *Gemeenschappelijk Waarborgfonds* opgericht onder de vorm van een vereniging voor onderlinge verzekering. De toekenningsvoorwaarden en de omvang van de rechten van de benadeelden tegenover het Gemeenschappelijk Waarborgfonds worden bepaald door het K.B. van 5 januari 1957 (*Staatsbl.*, 10 januari 1957, 135).

36. Ingevolge artikel 1 van het K.B. van 5 januari 1957 is het G.W.F. verplicht tussen te komen wanneer de schade wordt veroorzaakt op Bel-

(103) Luik, 17 mei 1961, *R.G.A.R.*, 1963, 7037; — Luik, 25 januari 1962, *B.A.*, 1963, 110; — Beyens, nr. 507.
(104) Frederico, S., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1969, 303, nr. 83.

gisch grondgebied door een motorrijtuig dat niet verzekerd is overeenkomstig de wet, door een niet geïdentificeerd motorrijtuig of wanneer iemand zich door diefstal of geweldpleging heeft meester gemaakt van het rijtuig.

De wet van 9 juli 1975 op de controle der verzekeringsondernemingen (*Staatsbl.*, 29 juli 1975, 9267) heeft de bevoegdheid van het G.W.F. uitgebreid ingeval van faillissement van de verzekeringsonderneming, nadat zulks reeds voor een beperkte periode het geval is geweest door de wet van 24 december 1968.

In al deze gevallen kunnen de benadeelden ongeacht hun nationaliteit het G.W.F. aanspreken tot vergoeding van de door hen geleden lichamelijke schade, en zulks zonder dat hen enige franchise kan worden tegengesteld. De benadeelden moeten echter volgende formaliteiten naleven: aangifte aan de politieoverheid binnen de 30 dagen, mededeling aan het G.W.F. binnen het jaar en ingebrekestelling van het G.W.F., binnen de drie jaar van het ongeval, met het oog op het nakomen van zijn verplichting.

Wanneer het G.W.F. de benadeelde(n) schadeloos gesteld heeft, wordt het in de plaats gesteld in de rechten van deze laatste(n) tegen de aansprakelijke personen.

37. De tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds heeft evenwel geen wijziging gebracht aan de principes van de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid. De benadeelde draagt derhalve de bewijslast van de aansprakelijkheid van de niet-verzekerde of niet-bekende dader (105). Een uitzondering biedt evenwel artikel 50, §1, 2° van de wet van 9 juli 1975 op de controle der verzekeringsondernemingen (*Staatsbl.*, 29 juli 1975, 9267) dat de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds nog uitbreidt ingeval geen enkel verzekeraar tot vergoeding verplicht is om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig vrijuit gaat (bijvoorbeeld wanneer de bestuurder plots achter het stuur overlijdt en daardoor een ongeval veroorzaakt). Deze wetsbepaling is echter nog niet van kracht.

38. Luidens artikel 3 van het K.B. van 5 januari 1957 is het G.W.F. de vergoeding voor materiële schade voortvloeiend uit een lichamelijk letsel enkel verschuldigd in zoverre die vergoeding de schadeloosstelling overschrijdt die aan de benadeelde toekomt krachtens de wetgeving van de Z.I.V.

Deze wetgeving heeft echter de bepaling van artikel 3 op de helling gebracht door aan de verzekeringsinstellingen een eigen terugvorde-

(105) FREDERICQ, S., *art. cit.*, *T.P.R.*, 307, nr. 93; — *R.P.D.B.*, 447, nr. 933.

ringsrecht toe te kennen tegenover het G.W.F. als de schade waarvoor de prestaties werden verleend veroorzaakt is door een motorrijtuig dat niet geïdentificeerd is of waarvan de aansprakelijkheid niet gedekt is door een motorrijtuigenverzekering (art. 70 al. 2 van de wet van 9 augustus 1963). Niettegenstaande artikel 3 is het G.W.F. gehouden tegenover de verzekeringsinstellingen tot terugbetaling van de door deze laatste verleende prestaties.

Wat de rechtspleging betreft dient het Gemeenschappelijk Waarborgfonds gelijkgesteld te worden met de verzekeraar. Het Fonds kan derhalve in de zelfde voorwaarden als de verzekeraar tussenkomen in het strafproces (bijvoorbeeld ingeval de bestuurder vervolgd wordt voor onverzekerd rijden).

G. De procedure

39. De benadeelde kan zijn vordering instellen tegen de verzekerde, de verzekeraar of tegen beide en dit zowel vóór de burgerlijke rechtbank als vóór de strafrechtsmachten. De vordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart echter na verloop van drie jaar te rekenen vanaf het tijdstip waarop de schade is ontstaan (art. 10 W.A.M.). De bevoegde rechtbanken zijn deze van de plaats waar de schade is ontstaan, deze van de woonplaats van de benadeelde en deze waar de verzekeraar zijn zetel gevestigd heeft (art. 7 W.A.M.).

Een vonnis omtrent de burgerlijke vordering in een geding tussen de benadeelde en de verzekerde is aan diens verzekeraar niet tegenstelbaar (106). Burgerrechtelijk is het gezag van gewijsde immers beperkt tot de in het geding betrokken partijen. De benadeelde zal er dus goed aan doen de verzekeraar in zake te roepen om hem het tussen te komen vonnis tegenstelbaar te maken. De wet acht zulks evenwel overbodig indien is komen vast te staan dat de verzekeraar in feite de leiding van het geding op zich had genomen (107). Ingevolge artikel 9, §4 W.A.M. kan de verzekeraar door de benadeelde of de verzekerde voor de strafrechtbank in zake worden geroepen en mag hij ook vrijwillig tussenkomen, net zoals voor de burgerlijke rechtbank. Deze afwijking van de procedure in strafzaken geldt niet enkel voor de verzekeraar die de burgerlijke aansprakelijkheid dekt zoals voorgeschreven door de wet van 1 juli 1956, maar is ook van toepassing ingeval de partijen door een beding de dekking van het contract uitbreiden (108).

(106) Cass., 30 mei 1969, *R.W.*, 1969-1970, 164; *Arr. Cass.*, 1969, 948.

(107) Cass., 15 september 1966, *R.W.*, 1966-1967, 1085; *Arr. Cass.*, 1967, 63.

(108) Cass., 10 juni 1974, *R.W.*, 1974-1975, 799 *met noot* A. De Nauw.

De benadeelde kan dus de verzekeraar voor de strafrechtsmacht in tussenkomst dagvaarden, hetzij om het vonnis te kunnen tegenstellen, hetzij met het oog op een veroordeling van de verzekerde (109). De tussenkomst kan zelfs voor het eerst in hoger beroep gevorderd worden op voorwaarde dat zij enkel de gemeenverklaring beoogt (110).

Kan de gedwongen tussenkomst op vordering van de benadeelde dus zowel bewarend als aggressief van aard zijn, dan heeft de door de verzekerde gevorderde tussenkomst steeds een louter bewarend karakter. Zij kan er enkel toe strekken de gemeenverklaring te bekomen van het tussen te komen vonnis. De strafrechter is immers onbevoegd om te oordelen omtrent de contractuele verhouding tussen de partijen (111).

De verzekeraar mag zelf ook vrijwillig tussenkomen telkens zijn belang dit vereist en dit ook nog voor het eerst in hoger beroep. De verzekeraar die aldus pas in hoger beroep is tussen gekomen kan ten zijnen gunste en ten laste van een der betrokken partijen geen veroordeling bekomen en evenmin ten aanzien van een van hen veroordeeld worden (112).

De tussenkomst van de verzekeraar laat de strafrechter echter niet toe om te oordelen omtrent de rechten die de verzekeraar tegenover de verzekerde mag doen gelden (113). Zo kan de regresvordering waarover hij tegen de verzekerde beschikt ingeval van zware fout niet voor de strafrechter worden uitgeoefend, evenmin als de tussenkomst zou kunnen leiden tot de vaststelling van de schorsing van de dekking wegens niet betaling van de premie (114).

De strafrechter is daarentegen wel bevoegd om te oordelen over het bestaan van de verzekeringsovereenkomst op het ogenblik van het ongeval (115). De verzekeraar kan bijgevolg opwerpen dat hij de aansprakelijkheid van de verzekerde niet meer dekte, zodat het vonnis hem niet kan worden tegengesteld (116).

---

(109) Cass., 24 januari 1964, *Pas.*, 1966, I, 658; — FREDERICQ, S., *art. cit.*, *T.P.R.*, 1969, 304, nr. 86;

(110) Cass., 24 april 1961, *Pas.*, 1961, I, 904; — Cass., 22 februari 1960, *R.W.*, 1960-1961, 1809; Cass., 11 februari 1974, *Arr. Cass.*, 1974, 626; — BEYENS, E., blz. 599, nr. 177.

(111) VAN GOMPEL, R., *Les problèmes de l'intervention de l'assureur de responsabilité civile automobile devant les juridictions répressives*, *B.A.*, 1962, 15.

(112) Cass., 11 februari 1974, *Arr. Cass.*, 1974, 626.

(113) Cass., 17 maart 1958, *Arr. Cass.*, 1959, 232; — Corr. Rb. Tongeren, 19 oktober 1966, *R.W.*, 1966-1967, 2230.

(114) Cass., 14 januari 1974, *Arr. Cass.*, 1974, 537.

(115) Cass., 7 maart 1962, *Pas.*, 1962, I, 766; — Cass., 22 mei 1967, *Arr. Cass.*, 1967, 1139; *R.W.*, 1967-1968; 1171; — Cass., 16 oktober 1967, *Pas.*, 1968, I, 224.

(116) Cass., 7 maart 1962, *Pas.*, 1962, I, 766; — Cass., 16 oktober 1967, *Pas.*, 1968, I, 224; *Arr. Cass.*, 1968, 238.

HOOFDSTUK III

HERVORMINGSINITIATIEVEN

A. TERUGBLIK. VROEGERE WETSVOORSTELLEN EN -ONTWERPEN ZONDER RESULTAAT

40. Vanop afstand beschouwd heeft het Belgisch verkeersongevallenrecht nooit dichter bij een grondige hervorming gestaan dan in de dertiger jaren, toen het als een eis van logica werd voorgesteld op de vervoermiddelen van de twintigste eeuw analoge regels van aansprakelijkheid toe te passen als op de vervoermiddelen van de negentiende eeuw — de paarden, waarop reeds van in 1804 een bijzonder aansprakelijkheidsregime toepasselijk was (art. 1385 B.W.) (117). Deze grondgedachte van objectivering van de verkeersaansprakelijkheid was misschien gebrekkig verwoord en met name onvoldoende gesteld in het licht van de risicoleer, waarvan o.i. inderdaad reeds in het burgerlijk wetboek kiemen aanwezig waren en die pas bij het aanbreken van de twintigste eeuw n.a.v. de arbeidsongevallenproblematiek was uitgebouwd in een richting die een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid ruimschoots kon verantwoorden. Getuige daarvan het feit, dat in de eerste decennia van deze eeuw de meeste Westeuropese staten vaak in hetzelfde elan als voor arbeidsongevallen autoöngevallenwetten uitvaardigden waarvan de strekking minstens was, de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers van het foutbewijs te ontslaan. België is in deze brede hervormingsbeweging achtergebleven, maar in perspectief beschouwd dient daar thans, vijftig jaar later, niet meer om getreurd, nu duidelijk is geworden dat objectivering geen eindoplossing is. Ondermeer daarom dient het ganse verhaal van het indienen, bespreken en tenslotte toch weer telkens afwijzen van wetsvoorstellen en -ontwerpen die zich situeren tussen het wetsvoorstel-Magnette van 1906 en tot een (voorlopig) einde kwam met de wet van 1 juli 1956 (op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen), hier niet opnieuw geschreven (118). Alleen kan in herinnering worden gebracht, dat zich in de elkaar opvol-

(117) Artikel 1385bis had moeten luiden als volgt: „De bestuurder van een motorrijtuig is verantwoordelijk voor de schade door dat voertuig veroorzaakt. Die verantwoordelijkheid bestaat niet meer wanneer de bestuurder bewijst dat hij het feit, dat er aanleiding toe gegeven heeft, niet heeft kunnen beletten en, desgevallend, dat de schade niet aan een gebrek van het voertuig te wijten is. Zij bestaat nog slechts in een door de rechter te bepalen verhouding, indien gebleken is dat de schade gedeeltelijk door de schuld van het slachtoffer werd veroorzaakt". Men vergelijke dit voorstel met artikel 31 van de Nederlandse Wegenverkeerswet.

(118) Men raadplege: *Parl. Besch.*, Senaat, zitt. 1906-1907, blz. 6 e.v.; *ibid.*, zitt. 1907-1908, blz. 139 e.v.; *ibid.*, zitt. 1908-1909, blz. 187 e.v.; *Parl. Besch.*, Kamer, zitt. 1962-1963, nr. 188; *ibid.*, zitt. 1936-1937, nr. 43; *Parl. Besch.*, Senaat, zitt. 1947-1948, nr. 72; *ibid.*, zitt. 1946-1947, nr. 285.

gende voorstellen een evolutie aftekende: in de pionierstijd van de automobiel stond de gedachte van een zeer zware risico-aansprakelijkheid centraal, die om de automobilisten te treffen niet of althans niet helemaal verzekerd mocht worden; in een tweede fase werd ingezien dat de objectivering alleen aanvaardbaar kon worden gemaakt als ze gekoppeld werd aan een plichtverzekering; in de derde en laatste fase tenslotte stond alleen nog de verzekeringsgedachte centraal en werd uit het oog verloren waar het allemaal om begonnen was: om een wijziging van de regels van aansprakelijkheid. Wie het commissierapport naleest bij het ontwerp dat later de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen zou worden, leest daarin dat het als vanzelfsprekend wordt beschouwd dat verkeersongevallen verder beheerst zouden worden door de algemene beginselen van de schuldaansprakelijkheid (119). Dat dit niet zo evident is, zou ook in ons land minder dan een decennium later duidelijk worden n.a.v. het Franse Tunc-project.

B. Herontdekking van de verkeersongevallenproblematiek in de zestiger jaren

41. Er is een buitenlands hervormingsvoorstel nodig geweest om het vergoedingsvraagstuk bij verkeersongevallen niet alleen als een probleem van verzekering maar ook en vooral van aansprakelijkheid in ons land in het midden van de zestiger jaren opnieuw aan de orde te stellen. Bedoeld wordt het ontwerp van ,,sécurité routière'' van de Franse hoogleraar Tunc (120), dat ten onzent voor een plotse en hevige heropflakkering van de belangstelling zorgde, die na een paar jaren weer snel en zonder tastbare resultaten na te laten afnam. Toch werden er in die korte tijdspanne een aantal ontwerpen van eigen bodem uitgebracht, een aantal studiedagen aan het onderwerp besteed (121), binnen het Ministerie van Justitie commissies aangesteld om de zaak te bestuderen, in de rechtsleer

(119) *Pasin.*, 1956, blz. 473.

(120) Tunc, A., *La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation,* Parijs, 1966; voor een samenvatting: id., *Pour une loi sur les accidents de la circulation, J.T.,* 1966, blz. 349-353.

(121) Zo had een druk bijgewoonde sectie van het op 16 april 1967 te Gent gehouden tweeëntwintigste congres van de Vlaamse Juristenvereniging zich in te laten met de vraag of ,,de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen dient te worden vervangen door een stelsel van verzekering''; voor de tekst van de preadviezen, zie: Schuermans, L., *Foutverzekering of schadeverzekering, R.W.*, 1966-1967, 1353-1384 en Claus, G., *Aansprakelijkheid of zekerheid, R.W.*, 1966-1967, 1383-1384; voor een verslag, zie: Kruithof, R., *Verslag van de werkzaamheden van het 22e Congres van de Vlaamse Juristenvereninging, R.W.*, 1966-1967, 1687 en P., *Vlaamse Juristenvereniging,* in *N.J.B.*, 1967, blz. 506-508. Men leze ook over een colloquium te Brussel waaraan een aantal vooraanstaanden deelnamen uit de magistratuur, de advocatuur, de academische kringen, het verzekeringswezen en de automobilistenkringen: *Le Colloque de l'Association des anciens étudiants en droit de l'U.L.B. touchant le projet Tunc, J.T.*, 1966, blz. 365-372.

talrijke commentaren aan de nieuwe ideeën gewijd (122)... zoveel zelfs, dat naar het oordeel van een buitenstaander (de Nederlander BLOEMBERGEN) voor het Franse project in België meer aandacht heeft bestaan dan in Frankrijk zelf (123).

C. HERVORMINGSVOORSTELLEN VAN DE RECHTSLEER

a. Het voorstel van DALCQ (1965)

41. Een merkwaardig hervormingsvoorstel verscheen in 1965 van de hand van DALCQ (124). Hij verklaart zich voor een groot deel te kunnen vinden in de kritiek die op dat ogenblik in Frankrijk en de Verenigde Staten wordt geleverd op de traditionele oplossing, maar anders dan de buitenlandse auteurs vindt hij dat om deze bezwaren te verhelpen de drastische maatregel van het loslaten van de foutaansprakelijkheid met haar diepe wortels in het rechtsbewustzijn niet dient genomen; het komt hem onmogelijk voor afstand te nemen van beginselen als het instaan voor bedreven fouten of de integrale schadeloosstelling van de onschuldige door de schuldige. Waar het dus voor de toekomst op aankomt is de schuldaansprakelijkheid te laten voortbestaan en tegelijk de voornaamste lekken die ze laat inzake slachtofferbescherming te dichten door daarnaast een vergoedingsstelsel te ontwerpen met gans eigen kenmerken, waarin het foutbeginsel niet meer centraal staat maar waarvan de prestaties op niet meer gericht zijn dan op een minimale slachtofferbescherming die moet vermijden dat het verkeersslachtoffer ten laste van de gemeenschap valt. Is deze opzet te vergelijken met die van de Noordamerikaanse Basic Protection Plans, dan is de voorgestelde weg grondig anders: niet door een first-party verzekering wordt het doel nagestreefd, maar door een regel van objectieve aansprakelijkheid die naar eigen zeggen van de auteur op de Westduitse en Spaanse regeling is geïnspireerd en door hem nogal

(122) Zie ondermeer en vooral: DALCQ, R.O., *L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation, J.T.*, 1965, blz. 497-504; DIERCKX DE CASTERLE, J.L., *L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation, J.T.*, 1965, blz. 573-576; FONTEYNE, J., *Le «projet Tunc», R.G.A.R.*, 1966, nr. 7637; FREDERICQ, S., *Nieuwe tendenzen in de automobielverzekering in België*, in *Verzekeringen van vriendschap*, opstellen aangeboden aan Prof. Mr. T.J. Dorhout Mees, Deventer, 1974, blz. 119-134; KRUITHOF, R., *Zal de burgerlijke verantwoordelijkheid inzake verkeersongevallen in Frankrijk afgeschaft worden?, R.W.*, 1964-1965, 1993-2004; LIMET, E., *Responsabilité pour faute et prévention des accidents. Réflexions sur le «projet Tunc», R.D.P.*, 1967-1968, blz. 3; SCHUERMANS, L., *Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen te worden vervangen door een stelsel van verzekering?, Foutverzekering of schadeverzekering, R.W.*, 1966-1967, 1353-1384; Id., *Van foutaansprakelijkheid naar schadeverzekering, T.P.R.*, 1967, blz. 1-31; MINET, A., *Assurance, responsabilité et malentendus, J.T.*, 1966, blz. 595-597; WALEFFE, F., *A propos du Projet Tunc, J.T.*, 1966, 254.

(123) BLOEMBERGEN, A.R., *Dient de wettelijke aansprakelijkheid bij verkeersongevallen vervangen te worden door een stelsel van verzekering?, H.N.J.V.*, 1967, blz. 80, nr. 36.

(124) DALCQ, R.O., *o.c.*, blz. 497-504.

ongelukkig als een ,,présomption de responsabilité'' wordt aangeduid. Dit ,,aansprakelijkheidsvermoeden'' speelt in het nadeel van de bestuurders van motorrijtuigen en in het voordeel van alle slachtoffers, zowel passagiers als voetgangers en fietsers; het is daarenboven bijzonder sterk: exoneratie van de bestuurder is niet mogelijk bij toeval of overmacht, maar alleen bij voorhanden zijn van een onverschoonbare fout van het slachtoffer. De objectieve aansprakelijkheid opent alleen recht op een basisbescherming en dus niet op een integrale vergoeding: alleen persoonsschade wordt gedekt, met uitsluiting dan nog van extrapatrimoniale schade, en de vergoeding is in de hoogte begrensd op een niet gepreciseerd plafond; daarbij komt nog dat van het bedrag van de schadeloosstelling eerst alle uit andere bronnen genoten uitkeringen dienen afgetrokken. DALCQ komt de verdienste toe in te zien dat de bestuurder door een aansprakelijkheidsstelsel, ook tot het uiterste geobjectiveerd, in vele situaties niet wordt geholpen. In zijn voorstel is de chauffeur dus niet zoals meestal elders de grote vergetene: hij heeft recht op dezelfde basisbescherming als de andere verkeersslachtoffers en bekomt deze via het afsluiten van een ongevallenverzekering; niet alleen de (in de aangegeven zin uitgebreide) aansprakelijkheid van de bestuurder, maar ook diens eigen lijf en leden moeten dus verzekerd worden bij het in het verkeer brengen van het motorrijtuig.

Hoe DALCQ de zaakschade wil regelen is minder duidelijk; zijn opzet is het wel: komen tot een vereenvoudiging zodat een minder hoge tol wordt geëist aan aandacht en tijd vanwege de rechtbanken, aan proces-, expertise- en andere kosten vanwege de partijen en aan beheerskosten vanwege de verzekeringsmaatschappijen. Vandaar het volgend voorstel. Als de blikschade veroorzaakt wordt zonder aanraking met een ander motorrijtuig blijft ze liggen waar ze viel, behalve als de fout van een derde kan worden aangetoond. In het andere geval (botsing tussen meerdere motorrijtuigen) speelt de foutloze aansprakelijkheid zoals in de Franse constructie van artikel 1384 C. civ. over en weer, maar kan elke partij zich bevrijden door de fout van de andere te bewijzen — wat erop neerkomt dat de schade van de een vergoed wordt door de verzekeraar van de ander. Maar dan zou het volgens DALCQ eenvoudiger zijn dat de schade aan de motorrijtuigen door de eigen verzekeraar wordt ten laste genomen, en dan liefst zonder mogelijkheid van verhaal tussen de verzekeraars. Dan dringt zich wel een vrijstelling op, maar die riskeert dan weer moeilijk aanvaard te worden door wie klaarblijkelijk geen fout beging...

Zeker is dat de verzekering duurder wordt door de invoering van dit stelsel dat een bredere grondslag heeft dan het bestaande, en daaraan daarenboven geen afbreuk doet. Deze prijsstijging moet omgeslagen worden over de beneficianten van het stelsel, dus over alle potentiële

verkeersslachtoffers en bijgevolg over de staatsgemeenschap in haar geheel. Toch lijkt de aangewezen financieringswijze de verhoging te zijn van de premies voor de motorrijtuigenverzekering die dan wel door de gemeenschap gecompenseerd moet worden door bijvoorbeeld een verlaging van andere lasten van het gemotoriseerd verkeer, zoals de rij- of de benzinebelasting.

Het Dalcq-project wordt door de auteur zelf niet voorgesteld als een sluitend ontwerp maar als een uitnodiging tot anderen om vertrekkende van zijn suggesties het onderwerp uit te diepen. Toch heeft het omwille van zijn sociale gezindheid en zijn originaliteit een grote waarde; het biedt het voordeel bij uitstek van een stelsel waarbij de verkeersslachtoffers op het eerste zicht alleen maar te winnen hebben: het beginsel van de integraliteit van de schadeloosstelling bij bewezen fout is overeind gebleven en gekoppeld aan een nieuw beginsel, dat van de vergoeding op het niveau van een basisbescherming van alle andere verkeersslachtoffers. Deze idee van een basisbescherming, die in hetzelfde jaar in de Verenigde Staten door KEETON en O'CONNELL werd uitgebouwd, krijgt bij DALCQ (behalve voor de bestuurders) vorm in een objectieve aansprakelijkheid die bijzonder sterk is in vergelijking met die van de meeste Westeuropese stelsels van verkeersaansprakelijkheid en dit wat haar toepassingsgebied, exoneratiegronden en toepassing bij ,,multi-car'' ongevallen betreft.

b. *Het voorstel van FREDERICQ (1974)*

42. Uit de ideeën die in 1974 door FREDERICQ op papier werden gesteld, tekent zich niet één voorstel af maar een reeks alternatieven (125). Uitgangspunt is dat de foutaansprakelijkheid dient afgeschaft omdat ze teveel gevallen van niet-vergoeding laat bestaan maar dat haar voornaamste attribuut (de integrale schadeloosstelling van onschuldigen) moet behouden blijven en geënt op een nieuwe en ruimere aansprakelijkheidsgrond. De verkeersaansprakelijkheid moet dus geobjectiveerd worden ten laste van de eigenaars van motorrijtuigen, en deze objectivering kan verder of minder ver gaan alnaargelang ze fouten van de gelaedeerde niet of wel in aanmerking neemt ter exoneratie. De ratio is dezelfde waarover in het buitenland en naar eigen zeggen van de auteur ook in bredere kringen in ons land een ruime consensus bestaat: ,,de automobilist, die een zeer gevaarlijk tuig in het verkeer brengt, moet verplicht zijn de gevolgen van dit gebruik goed te maken''. De objectief-aansprakelijke is de eigenaar van het motorrijtuig, en meteen is duidelijk dat deze niet zelf door de objectivering wordt gediend: ,,een verzekering van de verant-

(125) FREDERICQ, S., *Nieuwe tendenzen in de automobielverzekering in België*, in *Verzekeringen van vriendschap*, opstellen aangeboden aan Prof. Mr. T.J. Dorhout-Mees, Deventer, 1974, blz. 119-134.

woordelijkheid, zelf zo zij op het risico is gefundeerd, kan niet tot voorwerp hebben de vergoeding van de schade, geleden door wie zelf voor deze schade verantwoordelijk is''. Op lange termijn kan de sociale zekerheid hier een uitkomst bieden, en in afwachting kan een innovatie van een minder ingrijpende aard erin bestaan, alle houders van motorrijtuigen te verplichten op hun eigen hoofd een ongevallenverzekering af te sluiten, die alleen tussenkomt bij zware letsels, en dan nog onder de vorm van niet te hoge vergoedingen, wil de premie binnen redelijke perken blijven.

Daarmee moet geantwoord zijn op één bezwaar tegen het geldend recht, namelijk het onvergoed blijven van veel verkeersslachtoffers. Een andere bezwaar is, dat het bestaande stelsel te traag werkt en bovendien duur is, omdat een deel van de premie verloren gaat in de administratieve en andere kosten, ondermeer die van de regresvorderingen uitgeoefend door prestatieverlenende verzekeraars tegen de aansprakelijke derde of diens verzekeraar. Wat dit laatste betreft stelt FREDERICQ niets minder voor dan de afschaffing van het onderling verhaal tussen sociale of private verzekeringsinstellingen, wat tot een aanzienlijke besparing ten voordele van de collectiviteit moet leiden. En om de traagheid van de schade-afwikkeling althans in sommige gevallen te verhelpen, kan eraan gedacht worden naast de eigenaar van het motorrijtuig ook de inzittenden door een rechtstreekse ongevallenverzekering te laten dekken, zij het op forfaitaire basis en in afwachting van ruimere schadeloosstelling door de verzekeraar van de objectief-aansprakelijke.

c. *Andere*

43. FONTEYNE verwacht voor de gevallen van niet-vergoeding een oplossing van de sociale zekerheid, die zowel uitwendig als inwendig moet worden uitgebreid en die daarvoor uit nieuwe financieringsbronnen kan putten, bijvoorbeeld door een bijkomende heffing op de brandstof, of een verzwaring van de geldboeten. Deze oplossing die het voordeel biedt alle gevallen van letselschade gelijk te behandelen zou op steviger gronden bouwen dan het Tunc-project. ,,L'indemnisation par la sécurité sociale, aldus de auteur, qui concerne les forces vives de la nation, est payante elle aussi. Son intervention réduira le nombre des procès et les simplifiera. Elle présente une solution moyenne, prudente, permettant sans bouleversement, un pas en avant''. Voor zaakschade lijkt een wettelijke ingreep minder dwingend (126).

(126) FONTEYNE, J., *Le «projet Tunc»*, in *R.G.A.R.*, 1966, nr. 7637; zie voor een bespreking: DIERCKX DE CASTERLE, J.L., *Le «projet Tunc» par J. Fonteyne, J.T.*, 1966, blz. 418.

44. WALEFFE ziet geen reden om in de bestaande foutaansprakelijkheid een verandering te brengen. Wel moeten de lekken ervan gedicht worden, maar dan niet zoals in het voorstel van FONTEYNE door de uitbouw van het algemeen stelsel van sociale verzekeringen (die al te lang op zich laat wachten), maar door een met heffingen op de brandstof gefinancierde specifieke ,,first-party'' verkeersverzekering, die forfaitaire prestaties verleent aan alle verkeersslachtoffers. Deze uitkeringen kunnen echter altijd nog aangevuld worden door een beroep op de gemeenrechtelijke schadeloosstelling, zonder dat natuurlijk gecumuleerd mag worden. Eveneens langs de kanalen van de klassieke foutaansprakelijkheid kan een verhaal lopen van de verzekeraar tegen de schuldige schadewekker. Het preventief doel van zijn kant dient nagestreefd door het instellen van een niet-verzekerbare franchise (127).

D. DE WERKZAAMHEDEN VAN DE ,,VERKEERSONGEVALLENCOMMISSIE''

45. Een initiatief om klaarheid te brengen in het debat is door het Ministerie van Justitie genomen in 1968, toen door de rechtsleer reeds veel elementen weren verzameld zonder dat daaruit duidelijk werd welke richting de hervormingsbeweging moest inslaan. Vandaar de oprichting van een ,,Verkeersongevallencommissie'', die belast werd met ,,onderzoek van de vraagstukken die verkeersongevallen doen rijzen, inzake aansprakelijkheid, verzekering en vergoeding van de slachtoffers'' en die, als ze daartoe behoefte voelde, een voorontwerp van wet mocht opstellen (128). De opdracht en de bevoegdheden van de commissie waren dus ruim omschreven, en ook haar samenstelling was met zorg en zin voor representativiteit en autoriteit gebeurd: ambtenaren, advocaten, hoogleraren en vertegenwoordigers van verzekeringsmaatschappijen en automobilistenverenigingen werden geroepen om zich over het onderwerp te buigen. Dit deden ze in een dertigtal bijeenkomsten waarvan de eerste gewijd waren aan een opsomming van de tekortkomingen van het geldende recht en van een overzicht van de buitenlandse wetgevingen en doctrinale voorstellen. Wanneer echter werk moest gemaakt worden van de redactie van een eigen Belgisch voorstel bleek al vlug een schrijnend gemis aan eensgezindheid. Bij het afsluiten van de werkzaamheden in

(127) WALEFFE, F., *A propos du projet Tunc, J.T.*, 1966, blz. 254.

(128) K.B. van 18 maart 1968, *Staatsbl.*, 27 maart 1968, blz. 8726; deze commissie was de verderzetting van een werkgroep die in het jaar ervoor onder de leiding van CORNIL hetzelfde onderwerp had onderzocht, en die op haar beurt was opgericht naar aanleiding van de vergadering van de oudstudentenvereniging van de U.L.B., waarover hoger verslag is uitgebracht (zie voetnoot 121); voor gegevens over de werkgroep-Cornil: LIENARD, R. en DALCQ, R.O., *Responsabilité, assurance et solidarité sociale dans l'indemnisation des dommages*, in *Rapports belges au VII Congrès international de droit comparé*, Brussel, 1970, blz. 168-169.

1971 waren de bereikte resultaten dan ook minder belangrijk dan men gelet op de grondige aanpak had mogen verwachten: over de definitieve uitstippeling van een hervormingsvoorstel was geen overeenstemming bereikt; wel werd een voorontwerp van wet uitgebracht, dat nochtans op vele en dikwijls cruciale punten plaats liet voor alternatieven... De tekst van het voorontwerp en de verslagen over de werkzaamheden zijn confidentieel en voor buitenstaanders niet toegankelijk: aangezien toch geen overeenstemming kon worden bereikt, wilde men door deze geheimhouding de discussie in de toekomst niet bemoeilijken door de commissieleden te binden aan de standpunten die ze in de periode 1968-1971 voorstonden. Het lijkt ons met dit doel niet strijdig melding te maken van een aantal algemeenheden. Zo staat buiten kijf dat de meerderheid niet gewonnen was voor een hervorming in de door TUNC aangegeven richting; wel werd rekening gehouden met de parallelle werkzaamheden op het niveau van de Raad van Europa, die in 1973 op de Conventie van Straatsburg zouden uitlopen, maar dan weer zonder dat de commissieleden zich genoodzaakt voelden hun voorstel met de inhoud van de Conventie te laten samenvallen. En vooral: de besprekingen evolueerden in de zin van het volgende voorstel: de foutaansprakelijkheid moest met haar bestaande kenmerken behouden blijven voor alle gevallen waar het foutbewijs kon worden geleverd; daarnaast moest een ,,foutvermoeden'' worden ingevoerd ten laste van de bestuurder en in het voordeel van alle derden, met inbegrip dus van de passagiers, maar met een beperking in de hoogte van de eisbare vergoedingen (129).

E. STELLINGNAMEN VANWEGE DE VERZEKERINGSBRANCHE

46. Zoals in andere landen is ook in België het standpunt van de verzekeringswereld over een hervorming van het verkeersongevallenrecht niet gemakkelijk te omschrijven. Geschreven stellingnamen die als representatief kunnen doorgaan zijn eerder schaars en beslaan nooit meer dan enkele bladzijden, en welke de houding van de verzekeringsbranche is geweest in de schoot van de verkeersongevallencommissie is, gezien het confidentieel karakter van de rapporten, niet met zekerheid te achterhalen. Daarbij komt nog, dat de belangstelling ook hier, zoals in de rechtsleer, in het midden van de zestiger jaren nogal plots en onvoorbereid werd opgewekt naar aanleiding van het Tunc-project, en naarmate dit project uit de actualiteit verdween geleidelijk weer is uitgedoofd, zonder dat later de behoefte bestond de ongevallenproblematiek opnieuw aan de orde te stellen in het licht van buitenlandse verwezenlijkingen.

(129) Men leze hierover: DALCQ, R.O., *Problèmes actuels de la responsabilité civile, Ann. dr.*, 1970, blz. 11.

In de eerste maanden na de publicatie van het Tunc-project had de verzekeringsbranche enige moeite om haar houding te preciseren. In het midden van de zestiger jaren verschenen een aantal kortere bijdragen, waarvan de intensiteit snel afnam naarmate de belangstelling rond het Tunc-project luwde (130). De belangrijkste geschreven stellingname kwam van de B.V.V.O. die in een memorandum de besluiten wilde bundelen van een aantal vooraanstaande verzekeraars naar aanleiding van het Tunc-project (131).

De strekking van dit memorandum en van de overige bijdragen die van de kant van de verzekeraars aan het onderwerp werden gewijd kan in grote lijnen samengevat worden als volgt: TUNC wordt (nog maar eens) erom geprezen een sociaal probleem aan de orde te stellen en door het voorschrijven van bijzonder genereuze en moedige oplossingen de betrokken groepen tot stellingnamen te nopen; het wordt nochtans als onaanvaardbaar beschouwd in het spoor van de Franse auteur volledig afstand te nemen van de foutaansprakelijkheid, waaraan een onvergankelijke waarde wordt toegekend en die voorgesteld wordt als de hoeksteen voor elk preventiebeleid. Het memorandum bijvoorbeeld begint weer eens met de vrees te vertolken dat de verantwoordelijkheidszin in het verkeer zal worden afgezwakt door het verspreiden van de theorie van de onvermijdbare fout en bevestigt integendeel de hechte trouw van de ,,Europese publieke opinie'' aan het schuldbeginsel in het verkeer; de lekken die de aansprakelijkheid laat inzake slachtofferbescherming worden voldoende gedicht door de sociale verzekeringen, die het voordeel bieden van een gelijkheidsbeginsel uit te gaan; de weerslag van de nieuwe ideeën op het premieniveau is onvoorspelbaar, vooral als (zoals het memorandum aanneemt) het aantal ongevallen en de gevallen van misbruik zullen toenemen. De weinig talrijke suggesties die door de verzekeringsbranche werden geformuleerd sturen dan ook aan op een verbetering, niet op een vervanging van het bestaande. Zonder aan het aansprakelijkheidsbeginsel te raken kan het probleem van het onvergoed blijven van sommige verkeersslachtoffers minder scherp worden gemaakt als de bestaande sociale verzekeringen en voorzieningen qua toepassingsgebied en prestaties worden uitgebreid en het pakket van vrijwillig aangeboden verzeke-

(130) *Rapport de l'Union Professionelle des Entreprises d'Assurance opérant en Belgique,* Brussel, 1965, blz. 13-15; J. BASYN, *De mens is een verantwoordelijk wezen,* in *Auto en leven,* Brussel, 1968, blz. 186; *Les assureurs belges et le projet Tunc,* in *Le Soir,* 31 febr. 1966; *La réponse des assureurs belges au projet Tunc : le système légal de l'assurance automobile doit demeurer attaché à la notion de faute,* in *Le Soir,* 21 maart 1966; zie ook de tussenkomsten van verzekeraars n.a.v.: *Le colloque de L'Association des anciens étudiants...,* blz. 365-372; voor sommige aspecten: MINET, A., *Assurance, responsabilité et malentendus, J.T.,* 1966, blz. 595-597.

(131) *La réparation des dommages nés des accidents de la circulation, B.A./De Verz.,* 1966, blz. 19-23.

ringen nog meer wordt gedifferentieerd; en verder kan gestreefd naar versoepeling van de procedure van de schade-afwikkeling, bijvoorbeeld door uitbreiding van de R.D.R. regeling.

F. INITIATIEVEN VANWEGE DE VERZEKERINGSBRANCHE

a. uitbreiding en differentiatie van het pakket van vrijwillig aangeboden verzekeringen

47. Uit de vindingrijkheid van de verzekeringsbranche zijn een aantal types van polissen gesproten, die bepaalde leemten willen opvullen die door de dwangverzekering worden gelaten, en meestal samen met deze op vrijwillige basis aan de verzekeringnemer worden aangeboden.

48. Ruim verspreid, en naar blijkt nog steeds in vooruitgang, is de *,,verzekering-inzittenden''* (132). En terecht: deze groep van slachtoffers wordt naar geldend recht bijzonder slecht beschermd (137). Zelf hebben ze zelden schuld aan een ongeval, maar anderzijds valt het hen dikwijls moeilijk de fout van een derde te bewijzen. En als ze in een verwantschapsband staan met de bestuurder, wordt hun — bij aansprakelijkheid van deze laatste — zelfs de bescherming van de aansprakelijkheidsverzekering ontzegd. Op grond van artikel 4 van de wet van 1 juli 1956 worden door de modelpolis inderdaad van het voordeel van de verzekering uitgesloten: de echtgenoot van de bestuurder (of van de verzekeringnemer) en bepaalde van zijn bloedverwanten op voorwaarde dat ze bij hem inwonen en door hem worden onderhouden. Omdat naar het oordeel van de verzekeringsbranche het vraagstuk van de onvergoede verkeersslachtoffers zich om de genoemde redenen het dringendst stelt ten aanzien van de inzittenden, wordt de meest voor de hand liggende oplossing gezien in het aanbieden — (voorlopig nog ?) op vrijwillige basis — van een verzekering ten voordele van de inzittenden, die uitkeringen verschaft los van de aansprakelijkheidsvraag en overwegend de kenmerken van een sommenverzekering vertoont (die tussenkomt bij arbeidsongeschiktheid en overlijden), behalve voor de geneeskundige zorgen en de begrafeniskosten, indien deze zijn gedekt.

Uit een door SCHUERMANS aangehaald onderzoek naar de bij 17 maatschappijen meest gangbare polissen blijkt, dat deze in twee groepen kunnen worden ingedeeld: ofwel wordt elke inzittende van het omschreven voer-

(132) Het dienstjaar 1973-1974 kende een toename van het incasso met 18,8 %, het diensjaar 1974-1975 met 14,14 % (bronnen: B.V.V.O.-verslag, *De verzekering in België*, 1974/1975, blz. 6).

(133) DALCQ, R.O., *L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation*, *J.T.*, 1965, blz. 497.

tuig gedekt, ofwel alleen die inzittenden die tengevolge van de hoger aangehaalde beschikking van de modelpolis omwille van hun verwantschap met de bestuurder de voordelen van de dwangverzekering niet kunnen inroepen. Inzake tijdelijke arbeidsongeschiktheid is de duur van de verzekeringstussenkomst steeds beperkt tot een periode tussen een tot twee jaar, en in bepaalde polissen wordt alleen tussengekomen indien het slachtoffer een werkelijk loonverlies kan bewijzen. De blijvende arbeidsongeschiktheid van haar kant wordt geëvalueerd volgens de bepalingen van het officieel barema of van een forfaitair, door de verzekeringsmaatschappij opgesteld barema. Voor de rest (uitsluitingsgronden, duur, uitbreidbaarheid tot andere voertuigen) lopen de beschikkingen nogal uiteen (134).

49. Bij de automobilisten blijkt verder een verlangen te bestaan, om de *schade aan het eigen voertuig* vergoed te krijgen, ook als geen derde aansprakelijk kan worden gesteld. Aan dit verlangen beantwoordt de — eveneens in gestadige vooruitgang zijnde — verzekering van schade aan het eigen voertuig, waarvan de dekking ruimer of minder ruim kan worden opgevat, maar die meestal dekking biedt van diefstal, brand en blikschade (135).

50. Een derde verzekeringstype dat door de verkeersdeelnemers op vrijwillige basis steeds meer wordt aangegaan, is de rechtsbijstandsverzekering waarbij ,,de verzekeraar zich tegenover de verzekerde verbindt tot het vergoeden van kosten verbonden aan de verdediging van de belangen van de verzekerde in een rechtszaak''. Op die manier kan de automobilist die een rechtstrijd wil aangaan naar aanleiding van een autoöngeval de gerechtskosten en de uitgaven voor advocaten en deskundigen afwentelen op de verzekeraar, die bijvoorbeeld ook een minnelijke schikking kan nastreven en een rechtsbijstand *in natura* kan verlenen (136).

b. overeenkomsten van ,,directe regeling'' (R.D.R.)

51. Met het oog op het drukken van de administratieve kosten, het tot stand brengen van een rechtstreeks contact tussen de verzekeringsmaat-

(134) Voor meer details, zie: SCHUERMANS, L., *Vers une meilleure protection des victimes d'accidents de la circulation.* Rapport belge présenté au congrès de l'A.I.D.A., Gent, 1976, blz. 8-11 (vooralsnog onuitgegeven).

(135) Het incasso voor deze zogenaamde cascoverzekering, samen met de rechtsbijstandsverzekering bedroeg in 1974: 3795 miljoen (stijging met 9 % tegenover het jaar ervoor); commentaar: M. FONTAINE, *Droit des assurances,* Brussel, 1975, nr. 72, blz. 247.

(136) VAN DEN HEUVEL, J., *De rechtsbijstandsverzekering, R.W.,* 1973-1974, 1935.

schappij en haar eigen cliënten en dus het goedkoper en vlugger laten verlopen van de schade-afwikkeling is tussen de voornaamste verzekeringsmaatschappijen onderling een overeenkomst gesloten (gewoonlijk aangeduid als règlement direct/directe regeling, afgekort R.D.R.), die een stelsel invoert waarbij voor minder ernstige gevallen (die bijvoorbeeld alleen zaakschade voor gevolg mogen hebben gehad):

— de ongevalspartijen zelf een formulier ,,aangifte van ongeval'' invullen en dit doorsturen naar hun eigen verzekeringsmaatschappij;
— de maatschappijen onder elkaar de aansprakelijkheidsvraag oplossen door de opgegeven ongevalsomstandigheden te vergelijken met ,,situatieschetsen'' en ,,barema's van aansprakelijkheden'' die deel uitmaken van de tussen hen afgesloten overeenkomst en opgesteld werden aan de hand van min of meer vaste rechtspraak;
— de niet-foutieve partij door haar eigen verzekeraar (en niet die van de tegenpartij) wordt vergoed, waarna deze de vergoedingslast bij de andere verzekeraar recupereert (137).

Dit stelsel blijkt naar algemeen gevoelen goed te functioneren, en een uitbreiding ervan wordt in het vooruitzicht gesteld (zie nr. 46 *in fine*).

G. Een recent voorstel tot invoering van een ,,no-fault first-party'' verkeersverzekering

a. Uitgangspunten

52. In mei 1978 is door Simoens, mede-opsteller van dit preadvies, in een doctoraatsproefschrift een voorstel geformuleerd tot grondige hervorming van het Belgisch verkeersschaderecht, aan het einde van een studie die sterk rechtsvergelijkend was opgevat (en ondermeer lessen wilde trekken uit de eerste ervaringen met nieuwsoortige verkeersverzekeringen in de Verenigde Staten, Zweden, Nieuw-Zeeland, Israël en Canada) en tevens uitgebreid aandacht had zowel voor economische en sociologische onderzoekingen naar de toestand van verkeersslachtoffers onder het geldend recht als voor de theoretische grondslagen van het (verkeers-)ongevallenrecht (138).

Het uitgangspunt kan negatief worden omschreven als het afwijzen van de foutaansprakelijkheid (zoals thans in België op het verkeer toegepast), maar ook van elke aansprakelijkheidsformule (dus ook in haar objectieve vorm, zoals naar het traditioneel Westeuropees model).

(137) Commentaar: de Beer de Laer, B., *Le système de règlement rapide des sinistres « dégâts matériels »*, *R.G.A.R.*, 1975, nr. 9432.

(138) Simoens, D., *De hervorming van het verkeersongevallenrecht*, Leuven, Rechtsfaculteit, 1978, XXIX+642 blz. (vooralsnog onuitgegeven).

53. *Afwijzen van de foutaansprakelijkheid.* Vanuit de doelstellingen van slachtofferbescherming noch van ongevallenpreventie is langer te verantwoorden dat de fout de exclusieve verdeelsleutel blijft voor schade opgelopen in het verkeer. Vergoedingsaanspraken laten staan of vallen met het foutbewijs is een anachronisme waarvoor misschien wel een traditionele verklaring maar in de huidige verkeerssituatie zeker geen rationele verantwoording meer bestaat. Argumenten zijn: dat het modern wegverkeer aan de verkeersdeelnemers eisen stelt waaraan deze onmogelijk continu kunnen voldoen, zoals uit psychotechnische proeven blijkt maar ook tot de ervaring van eenieder behoort; dat deze technische vergissingen van een gans andere orde zijn dan de fouten die in het Burgerlijk Wetboek worden bedoeld en waaraan beschouwingen van menselijke vrijheid en rechtvaardigheid werden verbonden; dat veroordelingen uitspreken op grond van dergelijke vergissingen ingegeven kan zijn door een sociale gezindheid ten voordele van de verkeersslachtoffers, maar als de dader geen moreel verwijt kan worden gemaakt zeker geen eis van rechtvaardigheid is en evenmin iets te zien heeft met het beginsel van de menselijke vrijheid, en wat de ongevallenpreventie betreft zeker niet zo doeltreffend is als algemeen wordt voorgehouden; dat tenslotte mede door dit schimmig karakter de verkeersfout moeilijk te bewijzen valt. Nu uit onderzoekingen is gebleken dat iedere weggebruiker regelmatig fouten begaat die meestal niet maar soms wel tot ongevallen leiden, is het immers zeer de vraag of dergelijke onvoorzichtigheden in de relatief zeldzame gevallen dat ze gevolgen hebben wel een voldoende grondslag vormen voor de vergoeding van vaak zeer omvangrijke schade.

54. *Afwijzing van elke aansprakelijkheidsformule.* Zou een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid voor ons land een vooruitgang zijn, de eindoplossing zou ze toch niet brengen. Deze kan alleen gevonden worden door het aansprakelijkheidskader te doorbreken en een beroep te doen op de rechtstreekse verzekeringstechniek. Aan elke aansprakelijkheidsformule (zowel subjectief als objectief) zijn twee reeksen begrenzingen onafscheidelijk verbonden.

Ten eerste: een aansprakelijkheidsrecht laat fataal steeds een deel van de verkeersschade onbeschermd. Dit houdt verband met haar uitgangspunt, recht te doen tussen enkelingen, het ongeval te zien als de uitsluitende zaak van twee ongevalspartijen. Het slachtoffer blijft dus onbeschermd als bij de schadeverwekkende gebeurtenis maar één partij is betrokken. Concreet: de autobestuurder die een bocht mist en tegen een boom rijdt, de motorfietser die uitglijdt over een ijzelplek, kunnen niemand aansprakelijk stellen omdat niemand anders dan zijzelf in het ongeval zijn betrokken, en blijven dus onvergoed. Meer algemeen gesteld: een aanspra-

kelijkheid, zelfs tot het uiterste geobjectiveerd, kan niet tot voorwerp hebben, schade geleden door wie voor die schade zelf verantwoordelijk is: men kan niet tegelijk en voor dezelfde schade slachtoffer en aansprakelijke zijn; er bestaat niet zoiets als een aansprakelijkheid tegenover zichzelf.

Ten tweede: aan het aansprakelijkheidsrecht zijn naast de kwantitatieve begrenzing van zoëven ook een aantal kwalitatieve beperkingen eigen. Deze tweede reeks bezwaren houdt verband met de eisen van het consumentenrecht, dat ten aanzien van de verbruikers van een motorrijtuigenverzekering voornamelijk twee eisen zal stellen: een zo hoog mogelijke opbrengst van de afgedragen premies enerzijds, een faire behandeling van het slachtoffer door de verzekeringsmaatschappij anderzijds. Deze kwalitatieve beperkingen houden verband met de conflictueuze en antagonistische structuur van de aansprakelijkheid, die steeds een belangenstrijd ontlokt tussen twee partijen waarbij de ene noodzakelijk verliest wat de andere wint — een conflictueuze en antagonistische structuur waaraan het voorhanden zijn van een aansprakelijkheidsverzekering niet veel verandert, omdat we hier niet staan, zoals in de sociale zekerheid, voor instellingen die van uit een dienstverleningsperspectief opereren, en evenmin te doen hebben met verzekeringen van het type levens- of ongevallenverzekering, waarbij de verzekeraar om commerciële redenen een conflict met zijn eigen afnemers zal willen vermijden. Gevolg van deze antagonistische en conflictueuze structuur is de hoge tol aan kosten die door een aansprakelijkheidsstelsel (de combinatie van een aansprakelijkheid met een aansprakelijkheidsverzekering) wordt geëist. Deze kosten zijn van zeer uiteenlopende aard, maar houden alle verband met de schadeafwikkeling.

Vooreerst zijn er de kosten om tot een rechterlijke uitspraak te komen: de honoraria van de advocaten, de procedurekosten, de kosten voor getuigenverhoor en deskundig onderzoek... Men denke in dit verband ook aan de kosten voor de gemeenschap van het feit dat de aandacht van de rechtbanken, de politie en de rijkswacht in overdreven mate door verkeerszaken wordt opgeëist. Verder is er de kost in tijd, die een gevolg is van de overbelasting van de rechtbanken en die voor gevolg heeft dat de slachtoffers in de tussentijd in financiële moeilijkheden kunnen komen.

Ten derde zijn er de beheers- en werkingskosten van de verzekeringsmaatschappijen: het is algemeen bekend en door onderzoekingen bewezen dat van alle verzekeringstypes de aansprakelijkheidsverzekering degene is die het duurst uitvalt in haar functioneren. En tenslotte zijn er, veelal vergeten maar minstens even belangrijk als de kost aan geld en aan tijd, de psychologische kosten: de onzekerheid, het onmiddellijk belang dat de partijen hebben bij verdraaiing van de feiten of beïnvloeding van de

getuigen, ontgoocheling en verbittering als bijvoorbeeld bij gebrek aan getuigen een proces wordt verloren dat men zeker was te winnen.

Door objectivering van de aansprakelijkheid worden deze bezwaren wel afgezwakt maar niet definitief verholpen; daartoe dient het aansprakelijkheidskader doorbroken en het slachtoffer rechtstreeks in verbinding gesteld met een verkeersverzekeraar.

In de plaats van de traditionele aansprakelijkheidsverzekering wordt met het oog op verkeersongevallen de invoering voorgestaan van een verzekering van een gans nieuw type, grotendeels geïnspireerd op de recente Zweedse verkeersongevallenwet, die in een eigentijdse en originele formule aansprakelijkheids- en verzekeringselementen met elkaar combineert. Deze verzekering wordt door de eigenaar van een motorrijtuig afgesloten bij een van de gemachtigde verzekeringsmaatschappijen; welke haar kenmerken zijn wordt in de volgende nummers geëxpliciteerd.

b. samenvatting van het voorstel

55. Eens de aansprakelijkheidsformule verlaten, kan de kring van de aanspraakgerechtigden helemaal worden gesloten: allen die schade oplopen naar aanleiding van een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken, hebben recht op verzekeringsprestaties voor persoonsschade, ongeacht de omstandigheden van het ongeval en dus los van de schuldvraag, en ongeacht de hoedanigheid (voetganger, fietser, passagier, bestuurder) waarin aan het verkeer werd deelgenomen. Dit breed personeel toepassingsgebied van de verkeersverzekering, aangetroffen in buitenlandse voorbeelden en hervormingsvoorstellen, houdt verband met het afwijzen van de elementen fout en risico als grondslagen voor een verkeersschaderecht: inzake autoöngevallen is geen onderscheid te maken tussen categorieën die het risico scheppen en andere die het ondergaan, en het is juist uit de gezamenlijke aanwezigheid van motorrijtuigen, fietsers en voetgangers, dus van alle weggebruikers in hun dynamische totaliteit dat het niet geheel uit te schakelen verkeersrisico ontstaat; allen zijn ze opgenomen in een globale verkeerssituatie die door de beweging van allen gevaren schept voor allen.

56. Dit *no-fault* uitgangspunt kan bezwaren oproepen in verband met de ongevallenpreventie: betekent inderdaad, zoals soms aangevoerd, het loslaten van de foutaansprakelijkheid het prijsgeven van de sterkste prikkel tot voorzichtigheid, omdat de verkeersdeelnemers niet strenger tot voorzichtigheid kunnen worden aangespoord dan door het vooruitzicht bij de lichtste fout te moeten instaan voor de volledige schade? Op deze vraag wordt in de literatuur op meerdere niveaus geantwoord: uit onderzoekin-

gen is gebleken dat een preventiebeleid om doelmatig te zijn niet in de eerste plaats dient gericht op verandering van het verkeersgedrag maar op aanpassing (door maatregelen van technische preventie) van het kader (wegeninfrastructuur, wagens) waarin dit verkeersgedrag zich afspeelt; op de verkeersdeelnemers worden andere dan juridische prikkels tot voorzichtigheid uitgeoefend die veel sterker zijn dan de louter juridische prikkel: de drang naar zelfbehoud, de angst door lichtzinnigheid en roekeloosheid andermans leven of gezondheid op het spel te zetten, sociale en ethische verantwoordelijkheidszin. De beweerde preventieve werking van de foutaansprakelijkheid is wellicht minder sterk dan doorgaans wordt aangenomen, en dit om twee reeksen van redenen: wegens de gelijkschakeling wat de gevolgen betreft van de lichtste met de zwaarste fouten en door de werking van de aansprakelijkheidsverzekering. De strafrechtelijke aansprakelijkheid, veel soepeler dan de burgerlijke aansprakelijkheid, kan in verkeerszaken worden verscherpt. En verder kunnen in een *no-fault* verzekering een aantal mechanismen tot ongevallenvermijding worden ingebouwd: van de verzekeringsprestaties worden geheel of gedeeltelijk uitgesloten, de verkeersslachtoffers die het ongeval door hun eigen onverschoonbare schuld hebben veroorzaakt; de verkeersverzekeraar kan een verhaal tegen de schadeverwekker worden toegestaan, waarvan de omvang door de rechter wordt bepaald, met inachtname van de gevolgen van de veroordeling voor de betrokkene zelf en zijn gezinsleden — maar dan alleen als de schadeverwekker n.a.v. het ongeval een strafrechtelijke veroordeling van een bepaalde graad heeft opgelopen.

57. Voor de berekening van de verzekeringsprestaties wordt verwezen naar de opvattingen over schade en schadeloosstelling in het leerstuk van de onrechtmatige daad. Voor kosten voor gezondheidszorgen in de brede betekenis (met inbegrip van revalidatie) en voor andere kosten gedaan naar aanleiding van het ongeval wordt tussengekomen zolang deze kosten verantwoord voorkomen. Extrapatrimoniale schade wordt enkel vergoed als deze door de eisende partij zelf geleden is en op voorwaarde dat de pijnen en smarten bijzonder hevig en langdurig zijn. De verkeersslachtoffers hebben geen recht op andere prestaties, vergoedingen of uitkeringen, ook niet op grond van onrechtmatige daad. In beginsel wordt persoonsschade dus integraal vergoed; alleen een basisbescherming verschaffen om de dringende sociale noden te voldoen (zoals in de Noordamerikaanse basic-protection wetten), en daarnaast het aansprakelijkheidsbeginsel laten spelen tot aanvulling van deze bescherming tot de volle maat van de geleden schade is anachronistisch (omdat het garanderen van een minimumbescherming een taak is die de overheid op

een breder veld dan alleen voor verkeersongevallen te vervullen heeft, via sociale verzekeringen en voorzieningen) en halfslachtig (omdat dan alleen een pragmatisch en geen systematisch antwoord wordt gegeven op de vraag naar de doelmatigheid van de foutstandaard in het verkeer).

58. Verzekeringstechnisch is het voorstel gemakkelijk te verwezenlijken. De verzekering wordt afgesloten door de eigenaar bij een van de gemachtigde verzekeringsmaatschappijen. Inzittende slachtoffers richten zich voor vergoeding tot de verzekeraar van het motorrijtuig waarin ze zich op het ogenblik van het ongeval bevonden. Voetgangers en fietsers wenden zich tot de verzekeraar van het motorrijtuig waardoor ze werden aangereden; zijn dat er meerdere, dan zijn de verzekeraars ervan solidair tot tussenkomst gehouden.

59. De subrogatie van de prestatieverlenende sociale zekerheidsinstelling tegen de verkeersverzekeraars wordt afgeschaft. Op die manier wordt bekomen dat de verkeersverzekeringsprestaties voor het deel dat beantwoordt aan de sociale zekerheidsbescherming bij persoonsschade door sociale zekerheidsbijdragen en belastingen wordt gefinancierd en voor het resterende deel, dat het supplement uitmaakt ten voordele van verkeersslachtoffers, door verzekeringspremies ten laste van het gemotoriseerd verkeer. Deze maatregel, samen met de drie in de literatuur meest vermelde kostenafremmende factoren (inperking van de vergoeding voor extrapatrimoniale schade, vermindering van de werkingskosten nu gebroken wordt met de antagonistische en conflictueuze structuur van de aansprakelijkheidsverzekering en uitsparing van de premies voor bijkomende verzekeringen waaraan in een *no-fault* regime geen nood meer bestaat) moet de kostenopdrijvende factor van het breed opentrekken van het toepassingsgebied voldoende compenseren om invoering van een *no-fault* verzekering zonder overmatige verhoging van de premie mogelijk te maken.

60. Op het domein van de zaakschade, waar de nood aan hervorming minder groot is, blijft een aansprakelijkheidsbeginsel spelen, al kan dit — bijvoorbeeld bij botsingen — enigszins worden geobjectiveerd en kan ruimer gebruik worden gemaakt van de R.D.R.-techniek.

H. Besluit. Geleidelijke aanpassing of radicale hervorming?

61. De buitenlandse lezer moge erop gewezen worden, dat wat in de vorige nummers is gezegd niet representatief is voor de wijze waarop in België doorgaans over een aanpassing of hervorming van het verkeerson-

gevallenrecht wordt gedacht. Velen in dit land, die wel de fundamentele onaangepastheid aanvaarden van de foutstandaard aan de moderne verkeerssituatie, zullen aanvoeren dat in het verkeersschaderecht zoals het op onze dagen reilt en zeilt de scherpe hoeken van de aansprakelijkheidsformule toch reeds zijn afgerond ten voordele van de verkeersslachtoffers, en dat in elk geval niet meer serieus kan beweerd worden dat ons recht grondig verschilt van dat van de omringende landen, waar de stap naar objectivering wel officieel is gezet. Zij zullen vaststellen — wat onbetwistbaar is — dat bij stilzitten van de wetgever de rechtspraak de taak van aanpassing van de rechtsregel aan de nieuwe eisen — soms als een ,,socialisering van de aansprakelijkheid'' aangeduid — heeft overgenomen (door een nieuwe interpretatie van artikel 1384 B.W. over schade veroorzaakt door zaken, door de leer van de uitslagverbintenissen en vooral door de uitholling van het foutbegrip ten behoeve van het slachtoffer). Aansprakelijkheidsrecht, *judge-made law* bij uitstek, laat immers binnen de rechtsregel voldoende speelruimte die door de rechter volgens een bepaalde waardeschaal kan worden opgevuld, en het blijkt dat slachtofferbescherming en, meer algemeen, de eis van passieve veiligheid van de rechtsonderhorigen op die schaal een hoge plaats hebben ingenomen. Verder heeft ook de commerciële verzekeringsbranche de nodige initiatieven aan de dag gelegd om de leemten te vullen: tegen vaak gunstige voorwaarden krijgt de automobilist polissen voorgelegd tot dekking los van de ongevalsomstandigheden van schade die door hemzelf of zijn mede-inzittenden, of door zijn voertuig is opgelopen; de R.D.R.-regeling, gebaseerd op afspraken tussen verzekeringsmaatschappijen, moet een snelle afwikkeling mogelijk maken van minder belangrijke schade volgens objectieve maatstaven; en voorts wordt te pas maar vooral te onpas geschermd met de bevoegdheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, die in de huidige stand beperkt blijven tot gevallen waar aanleiding bestaat tot aansprakelijkstelling. En verder kan nog verwezen worden naar het breed gesponnen netwerk van de sociale verzekeringen en voorzieningen. De opvatting dat met het bestaande instrumentarium de doelstellingen voor een goed deel kunnen worden bereikt is fel verspreid. We hoorden ze herhaaldelijk door verzekeraars vertolken, maar ook door magistraten en advocaten. Ze menen dat het volstaat de ingeslagen weg verder te gaan, en dat de oplossing met het vorderen van de tijd door kleine koerscorrecties als vanzelf zal bereikt worden, bijna moeiteloos en in elk geval zonder flagrant in strijd te komen met de gevestigde waarden en belangen. Gaat van hun redenering een zekere bekoring uit, dan is ze toch niet vrij te pleiten van innerlijke tegenspraak. Zo is het vanwege tegenstanders van hervorming onlogisch en strategisch gevaarlijk — vanuit hun standpunt wel te verstaan — een rechtsregel te verdedigen door aan te

voeren dat ze in de praktijk toch niet zo nauw wordt toegepast, waardoor men alvast zijn ongelijk bekent wat het uitgangspunt betreft en dus een aantal argumenten uit handen geeft.

Tegelijk dient nochtans vastgesteld, dat de verwezenlijkingskansen van een grondig hervormingsvoorstel — naar het model voorgesteld in de vorige nummers — in België voorlopig gering zijn. Voor een wetswijziging met zulke verstrekkende gevolgen is een sterke politieke wil tot hervorming de eerste voorwaarde. En juist op dit punt leert de ervaring in het buitenland dat veel auteurs die oprecht bezorgd waren om de lacunes die het geldend stelsel vertoonde, er vaak niet in slaagden die bekommernis over te dragen op bredere bevolkingslagen en op de beleidsverantwoordelijken die hen vertegenwoordigden. Sociologen zullen als verklaring inroepen dat het bestaande stelsel wel aanleiding kan geven tot strikt-individuele noodsituaties, maar dat zelfs de som van deze ,,private troubles'' niet volstaat om de vraag naar hervorming tot een ,,public issue'' te maken; daartoe is een schaalvergroting nodig die een schokeffect zou kunnen veroorzaken, maar die bij verkeersongevallen, anders dan bijvoorbeeld bij brandrampen maar anders ook dan bij de armoede veroorzakende arbeidsongevallen in de jaren vóór de laatste eeuwwende, meestal achterwege blijft. In dit verband kan, steeds met de sociologen, van een verwaarloosd onrecht worden gesproken, van een onrecht dus waarvan niemand wakker ligt tenzij degene die het ondergaat. Een eerste stap naar hervorming lijkt dan ook te zijn, een commissie te belasten met het opstellen van een inventaris van de klachten die vanuit alle mogelijke hoeken ten aanzien van het bestaande stelsel worden geuit. Dan zal vlug blijken dat de redenen van ontevredenheid zeer uiteenlopend zijn en vaak met elkaar in tegenstrijd: automobilisten zullen zich beklagen over de hoogte van de verzekeringspremies, verzekeraars zullen aanvoeren dat het incasso van de motorrijtuigenverzekering nog te laag is en tegelijk ook wel als storend ervaren dat voor de afwikkeling van soms futiele schadegevallen hun eigen werkingskosten te hoog zijn; de verkeersslachtoffers zelf zullen als redenen voor ontevredenheid de lange wachttijden inroepen, als ze tenminste niet van elke vergoeding verstoken zijn gebleven en dit als onrechtvaardig zullen aanvoelen, zeker als ze meenden ,,in hun recht te zijn'' maar dit niet konden bewijzen; de rechtbanken weten zich al lang overbelast met verkeerszaken; de advocaten zullen het eindeloos pleiten over de ongevalsomstandigheden, met elkaar tegensprekende getuigen of zich niet uitsprekende deskundigen als onverkwikkelijk ervaren en wellicht verlangen naar een stelsel dat discussies van die aard overbodig maakt en hen integendeel toelaat zich te concentreren op wat veel belangrijker is: het vaststellen van de geleden schade en het zoeken naar de geëigende middelen om deze te herstellen; en nuchtere onderzoekers

zullen, in de lijn van de Noordamerikaanse, Britse en Nederlandse economische en sociologische onderzoekingen moeten vaststellen dat het geldend recht gevallen van niet-vergoeding, van onder- en van oververgoeding naast elkaar laat bestaan, en een buitenmatig grote tol eist aan werkings- en psychologische kosten allerhande. Een eerste stap naar hervorming zal worden gezet, indien als gemeenschappelijke wortel voor deze (uiteenlopende en vaak tegenstrijdige) redenen van wrevel en van ontevredenheid de fundamentele onaangepastheid wordt gezien van de schuldaansprakelijkheid in de moderne verkeerssituatie, en de discussie voortaan op dit niveau wordt gevoerd, met een open oog voor ontwikkelingen in het buitenland en bereid daaruit de lessen te trekken, en vertrekkende vanuit de doelstellingen van het ongevallenrecht. Deze discussie opnieuw en ditmaal hopelijk definitief op gang brengen, was de bedoeling van het voorstel, gedaan in de vorige nummers.