

**HET VERKEERSONGEVALLENARTIKEL 29BIS W.A.M.,
VERSIE 2001: HOELANG BESTAND TEGEN
DE NIEUWE EEUW?(1)**

door

D. SIMOENS

Gewoon hoogleraar K.U.Leuven

Op 19 januari 2001 heeft de Belgische wetgever, door voor de tweede maal in te grijpen in het pas uit 1994 stammende artikel 29bis W.A.M., de bakens van de no-fault bescherming van de verkeersslachtoffers nog wat verder gezet: ook zwakke weggebruikers en passagiers die door een onverschoonbare fout aan de basis liggen van hun schade, worden voortaan „automatisch” vergoed, net als slachtoffers van ongevallen met spoorvoertuigen. Daardoor wordt de globale constructie van het verkeersongevallenartikel nog meer incoherent: wordt over onverschoonbare fouten de spons geveegd, dan wordt in minstens zes reeksen van situaties rekening gehouden met de culpa levissima uit artikel 1382 B.W. Dit is bijvoorbeeld het geval bij doding of verwonding van bestuurders. Dient de kring van de no-fault verzekerde personen niet te worden gesloten door er ook deze laatsten in op te nemen? Maar dan klemmt meer dan ooit de vraag of het onderscheid tussen verkeers- en andere slachtoffers nog wel redelijk verantwoord is en of de steven niet beter wordt gericht naar één globale Ongevallenwet. Het lijkt dat de sociaal- en privaatrechtelijke verzekering in de nieuwe eeuw wellicht voor een goed deel de banden zal kunnen losgooien met de aansprakelijkheidsformule, waarop steeds minder door gelaedeerden zelf een beroep wordt gedaan en steeds meer, op basis van een subrogatierecht, door sociale en particuliere risicodragers, met alle steriele randbetwistingen, dure regresvorderingen en vaak onbedoelde herspreidingen van de schade vanden.

(1) Deze bijdrage is opgevat als een laatste groet aan de eind vorig jaar op 82-jarige leeftijd overleden Franse professor André TUNC, wiens boek *La sécurité routière* (Parijs, Dalloz, 1966, 75 p.) in de jaren zestig aan de grondslag lag van een vernieuwde en sindsdien niet meer afgenomen belangstelling voor een hervorming van het verkeersongevallenrecht in West-Europa. André TUNC was hoogleraar burgerlijk recht en rechtsvergelijking aan de Sorbonne (Université de Paris I) en bekwam onder meer acht eredoctoraten aan niet-Franse universiteiten (onder meer aan de U.Gent en de K.U.Leuven/U.C.L.). Tegelijk was hij een eenvoudig en minzaam man, die mij in de loop van de jaren tachtig en negentig de eer gunde een tiental keren met hem in zijn sober appartement een gesprek te hebben over het verkeersongevallenrecht. Mij viel daarbij steeds zijn grote sociale bekommernis op, onder meer voor de verkeersslachtoffers, maar in het algemeen voor allen die de slagen van het noodlot hadden te verduren.

INHOUD

WOORD VOORAF (1-4)

- I. ARTIKEL 29BIS W.A.M., VERSIE 2001 (5-25)
 - A. Beknopte bespreking van de aangebrachte wijzigingen (5-16)
 - B. Beschouwingen over het *no-fault* gehalte van artikel 29bis W.A.M. (17-25)
- II. KERNVRAAG: UITBREIDING VAN DE *NO-FAULT* BESCHERMING TOT ALLE VERKEERSSLACHTOFFERS, DUS MET INBEGRIIP VAN DE BESTUURDERS? (26-74)
 - A. Probleemstelling (26-28)
 - B. Argumenten *pro* een uitbreiding tot de bestuurders (29-52)
 1. Theoretische argumenten (29-34)
 2. Praktische argumenten (35-36)
 3. Argumenten gehaald uit de verzekeringspraktijk (37-38)
 4. Argumenten gehaald uit een breed rechtsvergelijkend onderzoek (39-52)
 - a. Eerste golf in de hervormingsbeweging (1900-1965): objectieve verkeersaansprakelijkheid (40-43)
 - b. Tweede golf in de hervormingsbeweging (1965-thans): rechtstreekse verkeersverzekering (44-52)
 - C. Voorwaarden voor een uitbreiding tot de bestuurders (53-74)
 1. Premisse: geen verhoging van de verzekeringspremie (53-58)
 2. Afschaffing (geheel of gedeeltelijk) van het subrogatierecht van de socialezekerheidsinstellingen tegenover de W.A.M.-verzekeraars (59-63)
 3. Forfaitarisering (op facultatieve basis) van de schadeloosstelling verschuldigd aan de bestuurders (64-74)
 - a. Principe van de forfaitarisering (64-69)
 - b. Vormen die de forfaitarisering kan aannemen (70-73)
 - c. Forfaitarisering ook bij een duidelijke fout van de wederpartij? (74)
- III. SLOTVRAAG: UITBREIDING VAN DE *NO-FAULT* BESCHERMING TOT ALLE SLACHTOFFERS VAN ONGEVALLLEN, OOK DIE OVERKOMEN BUITEN HET VERKEER? (75-88)
 - A. Probleemstelling (75-76)
 - B. Argumenten *pro* één enkele ongevallenwet (77-81)
 - C. Het Nieuw-Zeelandse voorbeeld (82-84)
 - D. Argumenten *contra* één enkele ongevallenwet (85-87)
 - E. Besluit (88)
- IV. NASCHRIFT, TEVEN'S VOORUITBLIK (89-93)

Woord Vooraf

1. Artikel 29bis W.A.M.(2), ingevoerd door artikel 45 Wet 30 maart 1994 „houdende sociale bepalingen”(3) en amper een jaar later herschreven door artikel 2 Wet 13 april 1995 „tot wijziging van artikel 29bis en tot afschaffing van artikel 29ter van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen”(4) (hierna verkort aangeduid als de *eerste wijzigingswet*), is thans opnieuw gewijzigd door artikel 2 Wet 19 januari 2001 „tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen”(5) (hierna: de *tweede wijzigingswet*).

2. Men kent de strekking van het „verkeersongevallenartikel”: voetgangers, fietsers en passagiers (kortom, alle niet-bestuurders) die letselschade oplopen naar aanleiding van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken, worden integraal vergoed door de W.A.M.-verzekeraar van dit motorrijtuig, zonder de fout van de automobilist (of van de motor- of bromfietser) te moeten bewijzen (het zogenaamde *no-fault* principe), op voorwaarde dat ze hun schade niet opzettelijk hebben veroorzaakt (hetzelfde recht op een integrale schadeloosstelling komt hun rechthebbenden toe na een dodelijk ongeval).

3. Met de voorliggende bijdrage willen wij geenszins een gedetailleerde ontleding brengen van artikel 29bis W.A.M. Daartoe zij verwezen naar het zestigtal, meestal uitstekende commentaren en overzichten van rechtspraak die aan dit artikel zijn gewijd(6). Evenmin

(2) Wet 21 november 1989 „betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen”; het boekje *Juridische verwijzingen en afkortingen* (Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen België, 1998, 92) schrijft als afkorting voor deze wet W.A.M. voor en niet, zoals vaak wordt geschreven, W.A.M.-Wet.

(3) B.S. 31 maart 1994.

(4) B.S. 27 juni 1995.

(5) B.S. 21 februari 2001, tweede uitgave.

(6) J. ANSOMS, „De zwakke weggebruiker: beter verzekerd, iets minder zwak”, in *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische handleiding*, *De Verz.* 1995 (Dossier nr. 3), 1-3; J. ANSOMS, „Objectieve aansprakelijkheid op zijn Belgisch”, in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 2000, 11-12; C. BELIEN, „Automatische vergoedingsplicht. Naar een fundamentele herziening”, *De verzekeringswereld* 1995 (Document 6/95), 16 p; F. BLEES, „De nieuwe Belgische wet ter bescherming van verkeersslachtoffers (en haar opvolger)”, *Verzekeringsrechtelijke Berichten* 1995, 109-111; H. BOCKEN en I. GEERS, „De vergoeding van letselschade en schade door overlijden bij verkeersongevallen. Belgisch recht”, *T.P.R.* 1996, 1199-1269; J. BOON, „Le

beoogt onze bijdrage de achtergrond van het verkeersongevallenartikel te schetsen en bijvoorbeeld te verantwoorden waarom ons recht in 1994 eindelijk (het eerste voorstel is reeds in 1906 ingediend in de Belgische Senaat!) is afgestapt van de foutaansprakelijkheid uit artikel 1382 B.W. als exclusieve verdeelsleutel voor verkeersschade. Veelzeggend in dit verband is dat geen enkel van de commentatoren op het artikel voorstelt opnieuw meer belang te hechten aan de verkeersfout, laat staan voorstelt terug te keren naar de toestand vóór 1994.

régime belge d'indemnisation des usagers faibles en assurance automobile: brève approche et évaluation transfrontière dans le cadre européen", in *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische handleiding*, *De Verz.* 1995 (Dossier nr. 3), 105-116; B. CATTOIR, „Bijzondere procesrechtelijke aspecten van procedures in verband met vergoeding van schade naar aanleiding van verkeersongevallen", *T.A.V.W.* 1997, 3-19; H. CLAASSENS en C. VAN SCHOU BROECK, „Praktische ervaringen met de Belgische schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers in de autoverzekering", in M. FAURE en T. HARTLIEF (ed.), *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Antwerpen-Groningen, Intersentia Uitgevers, 1998, 75-111; H. CLAASSENS, „De vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis W.A.M.-Wet: te verwachten wijzigingen", in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 2000, 59-72; V. CLOSON, „De l'indemnisation de certaines victimes d'accident de la circulation", *De Verz.* 1994, 500-508; L. CORNELIS, „De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen", *R.W.* 1998-99, 521-537; H. COUSY, „Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets", in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 2000, 1-10; R.O. DALCQ, „L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes", *J.T.* 1994, 665-672; R.O. DALCQ, „La loi du 13 avril 1995 remplaçant l'article 29bis et abrogeant l'article 29ter insérés par la loi du 30 mars 1994 dans la loi du 21 novembre 1989", *R.G.A.R.* 1995, nr. 12.484/1-4; P.H. DELVAUX, „Les recours de l'assureur et les recours entre co-auteurs", in B. DUBUISSON (ed.), *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, Brussel, Academia - Bruylant, 1995, 107-125; N. DENOEL, „Les premières expériences des assureurs en matière d'indemnisation des usagers faibles, suite aux lois des 30 mars 1994 et 13 avril 1995", in *Le tribunal de police et la responsabilité objective, bilan d'une année*, *Verkeersrecht-dossier* 1996, 58-75; N. DENOEL, „L'indemnisation des usagers faibles en assurance automobile: étude détaillée de trois cas pratiques", in *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische handleiding*, *De Verz.* 1995 (Dossier nr. 3), 67-96; N. DENOEL, „L'indemnisation des usagers faibles en assurance automobile: le contrat type auto", in *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische handleiding*, *De Verz.* 1995 (Dossier nr. 3), 101-105; H. DE RODE, „Les limites du droit à l'indemnisation, catégories de victimes, fautes inexcusables", in B. DUBUISSON (ed.), *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, Brussel, Academia - Bruylant, 1995, 75-106; B. DE TEMMERMAN, „De nieuwe wetgeving inzake vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen", in *Nieuwe wetgeving inzake echtscheiding, cessie schuldvordering, mede-eigendom, immuniteit bij beslag, politierechtbank, telefoonaftrap en vergoeding van verkeersslachtoffers. Een eerste commentaar*, Gent, Mys en Breesch, 1994, 203-231; M. DEWIN, „De nieuwe reglementering ter bescherming van de zwakke weggebruiker", *Belgische Tijdschrift voor Lichamelijke Schade* 1997, 35-37; B. DUBUISSON (ed.), *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, Brussel, Academia - Bruylant, 1995, 167 p.; B. DUBUISSON, „La loi sur l'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation ou l'art du clair-obscur", in B. DUBUISSON (ed.), *o.c.*, 9-49; J.L. FAGNART, „L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994", *R.G.A.R.* 1994, nr. 12.388/1-16; M. FAURE en T. HARTLIEF, „Een nieuwe regeling van de verkeersaansprakelijkheid in België: lessen voor Nederland?", *Verkeersrecht* 1993, 257-263; M. FAURE en T. HARTLIEF (eds.), *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Antwerpen-Groningen, Intersentia Uitgevers, 1998, 293 p.; S. FREDERICQ, „Belgique. Assurance automobile. Protection des piétons et des cyclistes. Une loi révolutionnaire: la loi du 30 mars 1994", *AIDA*

Wat we wel willen brengen is vooreerst (in hoofdstuk I) een bondige commentaar op de wijzigingen aan het artikel aangebracht door de tweede wijzigingswet, naast een aantal algemene beschouwingen over het *no-fault* gehalte van het verkeersongevallenartikel, dat veel lager zal blijken te zijn dan doorgaans wordt aangenomen. Maar verder wensen wij te betogen (in hoofdstuk II) dat zelfs de versie van 2001 van artikel 29bis W.A.M. door de wetgever best niet als een eindpunt wordt beschouwd, doch hoogstens als een voorlopig rustpunt, dat wat

Information Bulletin 1994 (nr. 45), 70-71; J.M. HAUFERLIN en H. CLAASSENS, „Le régime belge d'indemnisation des usagers faibles en assurance automobile: le cadre général, in *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische handleiding, De Verz.* 1995 (Dossier nr. 3), 9-27; J. HUYS en D. SIMOENS, „De nieuwe verkeersongevallenwet: repercussies op de sectoren ziekteverzekering en arbeidsongevallen”, *T.S.R.* 1994, 230-235; J. HUYS, „De zwakke weggebruikers en de Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971”, *Soc. Kron.* 1996, 580-583; JURA FALCONIS v.z.w. (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid. Referatenbundel van de studiedag Jura Falconis 5 februari 1999*, Gent, Larcier, 2000, 191 p. (in de reeks *Jura Falconis Libri*); J. LAENENS, D. SIMOENS en R. VERSTRAETEN, *Verkeersaansprakelijkheid en procedure voor de politierechtbanken, Dossier Verkeersrecht*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen België, 1995, 61 p.; B. LIETAERT, „Schadeloosstelling van verkeersongevallen”, in *Gandaius*, I, Gent, E. Story-Scientia, 1995, 165-193; B. LIETAERT, „De kwalificatie van de schaderegeling voor de zwakke weggebruikers en de invloed daarvan op het recursoir verhaal van de verzekeraar tegen de verzekerde of verzekeringnemer”, *T.A.V.W.* 1998, 68-76; J. MUYLDERMANS, „Vergoeding voor het slachtoffer van een niet-verzekerde”, in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 2000, 73-105; D. PHILIPPE, „La nouvelle loi relative à l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation. Réflexions à propos de l'implication”, *Principium* 1994 (nr. 12), 14-18; D. PHILIPPE, „Les conditions d'application de la nouvelle loi. L'implication du véhicule automateur”, in B. DUBUISSON (ed.), *L'indemnisation automatique de certaines victimes d'accident de la circulation*, Brussel, Academia - Bruylant, 1995, 51-73; D. PHILIPPE en M. MEYSMANS, „De betrokkenheid van het motorrijtuig in de nieuwe wet tot bescherming van de zwakke weggebruikers”, *T.P.R.* 1995, 405-438; R. POTE, „Risicoaansprakelijkheid voor zwakke weggebruikers: een stand van zaken”, *De Verzekeringswereld* 1993 (nr. 377), 39-41; G. SCHOORENS, „Verkeersongevallen met zwakke weggebruikers. Het nieuwe vergoedingssysteem van artikel 29bis W.A.M.-Wet. Het kwalificatieprobleem”, *R.G.A.R.* 1995, nr. 12.443/1-8; G. SCHOORENS, „Op zoek naar de beschermingsbehoefte van de consument, na enkele wijzigingen in het verzekeringsrecht”, *D.C.C.R.* 1995, 406-417; J. SELICAERTS, „Objectieve aansprakelijkheid in het wegverkeer. Besparingen versus betere bescherming zwakke weggebruiker”, *De Verzekeringswereld* 1994, 13-16; D. SIMOENS, „De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers”, *R.W.* 1994-95, 114-120; D. SIMOENS, „Een nieuwe vergoedingsregel voor bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen”, *Jura Falc.* 1994-95, 103-197 (vervangt *Jura Falc.* 1993-94, 532-546, waarvan de publicatie beruiste op een vergissing van het betrokken tijdschrift); D. SIMOENS, „Het nieuwe verkeersongevallenrecht”, in J. LAENENS, D. SIMOENS en R. VERSTRAETEN (eds.), *Verkeersaansprakelijkheid en procedure voor de politierechtbanken, Dossier Verkeersrecht*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen België, 1995, 45-61; D. SIMOENS, „Vergoeding voor slachtoffers van verkeersmisdriven”, *Panopticon* 1995, 490-500; D. SIMOENS, „De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers”, *R.W.* 1995-96, 218-233; D. SIMOENS, „De nieuwe verkeersongevallenwet: contouren van een generieus vergoedingsprincipe”, *T.B.B.R.* 1997, 45-57; D. SIMOENS, „Het nieuwe verkeersongevallenrecht in het licht van de sociale zekerheid”, in J. VAN LANGENDONCK (ed.), *Liber Amicorum Roger Dillemans*, II, *Socialezekerheidsrecht*, Antwerpen, Kluwer Rechtswetenschappen België, 1997, 383-398; B. TUERLINCKX, „Artikel 29bis W.A.M.-Wet: toepassing in de praktijk na de wetswijziging van 13 april 1995”, *T.P.R.* 1996, 3-69; R. VAN DEN BERGH, „Is verkeersveiligheid te duur?”, *R.W.* 1994-95, 1313-1323; R. VAN DEN BERGH, „Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek”, in M. FAURE

ons betreft liefst niet te lang wordt in stand gehouden. Meer bepaald stelt de romp van onze bijdrage voor „de kring van de *no-fault* beschermde personen te sluiten” door ook de bestuurders in deze kring op te nemen. Ten derde wordt (in hoofdstuk III) even stilgestaan bij de vraag of het steeds weer ontwerpen van nieuwe wetten met het oog op bepaalde categorieën van ongevallen wel de aangewezen werkwijze is, en of niet beter wordt gestreefd naar één enkele „overkoepelende” ongevallenwet. Ten slotte situeert een kort naschrift (in hoofdstuk IV) het verkeersongevallenartikel, te paard op twee eeuwen, in de te verwachten ontwikkelingen wat de drie pijlers van elk ongevallenrecht betreft: aansprakelijkheid, particuliere verzekering en sociale zekerheid.

4. Terloops wordt in onze bijdrage, waar nodig of nuttig, verwezen naar de zogenaamde Franse wet-Badinter uit 1985(7), die voor de hervorming ten onzent model heeft gestaan, zeker wat de versie-1994 betreft.

en T. HARTLIEF (eds.), *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Antwerpen-Groningen, Intersentia Uitgevers, 1998, 27-74; A. VAN DER GRAESEN, „Badinter en Arts. Bedenkingen omtrent een nieuw verkeersongevallenrecht”, in *Liber Amicorum Alfons Vandeurzen*, Gent, Mys en Breesch, 1995, 225-241; M. VANDERWECKENE, „L'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 modifié par la loi du 13 avril 1995: vers une indemnisation des passagers, piétons et cyclistes sur le modèle français?”, *R.G.A.R.* 1997, nr. 12.865/1-7; R. VAN DE SYPE, „Het begrip betrokken motorrijtuig”, *De Verzekeringswereld* 1995, 37-40; R. VAN DE SYPE, „De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een algemene situering”, in *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische handleiding*, *De Verz.* 1995 (Dossier nr. 3), 47-64; R. VAN DE SYPE en N. DENOEL, „De Belgische schadevergoedingsregel voor zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een pragmatische benadering”, in *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische handleiding*, *De Verz.* 1995 (Dossier nr. 3), 43-46; R. VAN GYSEL en F. GLORIEUX, „Vijf jaar rechtspraak: artikel 29ter W.A.M. (1995-2000)”, *T.A.V.W.* 2000, 170-183; J. VAN ROSSUM, „De schadeloosstelling van de zwakke slachtoffers van een verkeersongeval. De wet van 13 april 1995 tot wijziging van die van 30 maart 1994”, *Verkeersrecht* 1996, 262-274; C. VAN SCHOUBROECK, G. JOCQUE, A. VANDERSPIKKEN en H. COUSY, „Overzicht van rechtspraak. Verzekering motorrijtuigen (1980-1997)”, *T.P.R.* 1998, p. 319-322, nr. 118; C. VAN SCHOUBROECK, „Overzicht van de rechtspraak inzake de vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis W.A.M.-Wet”, in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 2000, 23-57; C. VAN SCHOUBROECK en H. CLAASSENS, „Verkeersslachtoffers beter beschermd met een hervormde aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen?”, in H. COUSY, H. CLAASSENS en C. VAN SCHOUBROECK (eds.), *Actualia 2000: aanvullende pensioenen en levensverzekeringen, distributie en onrechtmatige bedingen, faillissement, zwakke weggebruikers*, Antwerpen, Maklu, 2000, 267-308.

(7) Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 „tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation”, *Journal Officiel* 6 juli 1985.

I. Artikel 29bis W.A.M., versie 2001

A. BEKNOPTE BESPREKING VAN DE AANGEBRACHTE WIJZIGINGEN

5. Uit het samenleggen van de basisversie van artikel 29bis W.A.M., van de versie-1995 en van de thans aangebrachte wijzigingen, kan de volgende *actuele tekst* worden geconstrueerd. Deze is toepasselijk op schade opgelopen bij verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden sinds 2 maart 2001(8). Gewijzigde of toegevoegde tekstgedeelten worden door ons gecursiveerd. Plaatsen waar alinea's zijn weggelaten duiden wij aan met (...).

„§ 1. Bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn, op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van elk van de betrokken motorrijtuigen, alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade, hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken. Deze bepaling is ook van toepassing indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de bestuurder.”

„Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken dat aan spoorstaven is gebonden, rust de verplichting tot schadevergoeding die in het voorgaande lid is bepaald, op de eigenaar van het motorrijtuig.”

„Schade aan functionele prothesen wordt beschouwd als lichamelijke schade. Onder functionele prothesen wordt verstaan: de door het slachtoffer gebruikte middelen om lichamelijke gebreken te compenseren.”

*„Artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen is van toepassing op deze schadevergoeding. Wanneer het ongeval evenwel door toeval gebeurde, blijft de verzekeraar tot vergoeding gehouden. De bepalingen van dit artikel zijn tevens van toepassing op de verkeersongevallen *in de zin van het eerste lid* waarbij motorvoertuigen zijn betrokken die krachtens artikel 10 van deze wet vrijgesteld zijn van de verplichting tot ver-*

(8) ... dit is de tiende dag na de dag van publicatie in het Belgisch Staatsblad (de wet zelf schrijft geen datum van inwerkingtreding voor).

zekering en wanneer de eigenaars van die motorvoertuigen gebruik hebben gemaakt van die vrijstelling.”

(...)

(...)

„Slachtoffers die ouder zijn dan 14 jaar en het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid.”

„De vergoedingsplicht wordt uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering in het algemeen en de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in het bijzonder, voor zover daarvan in dit artikel niet wordt afgeweken.”

„§ 2. De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, *tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.*”

„§ 3. Onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet, met uitzondering van de rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht.”

„§ 4. De verzekeraar of het gemeenschappelijk waarborgfonds treden in de rechten van het slachtoffer tegen de in gemeen recht aansprakelijke derden.”

„De vergoedingen, die ter uitvoering van dit artikel werden uitgekeerd, zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van andere vergoedingen wegens het verkeersongeval.”

„§ 5. De regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld.”

6. De memorie van toelichting gewaagt van *tien* wijzigingen(9). Eén hiervan zou erin bestaan dat niet langer wordt vereist dat het verkeersongeval door een motorrijtuig is *veroorzaakt*, maar dat het volstaat dat bij het ongeval een motorrijtuig is *betrokken*. Maar deze laatste uitdrukking kwam reeds voor in de basisversie van dit artikel en bleef overeind bij de eerste wijzigingswet: een strikte causaliteit is

(9) *Parl. St.* Kamer 1999-2000, nr. 210/1, 3-6.

nooit vereist geweest! De twee overige, door ons niet besproken wijzigingen betreffen de artikelen 48^{ter} Arbeidsongevallenwet en 14^{bis}, § 3 Arbeidsongevallenwet Overheidspersoneel: de arbeidsongevallenverzekeraar beschikt in beide gevallen over een subrogatierecht tegen de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de motorrijtuigeneigenaar, de houder en thans ook de *bestuurder*.

7. Bij een nader toezien blijkt dus dat de tweede wijzigingswet *zeven*, niet alle even belangrijke, veranderingen heeft aangebracht aan de tekst van artikel 29^{bis} W.A.M. zelf. We geven ze hieronder weer in volgorde van belangrijkheid, en sparen daarbij hier en daar onze kritiek niet.

8. De meest in het oog springende wijziging in 2001 aangebracht aan het verkeersongevallenartikel betreft het vervangen van de notie onverschoonbare fout als uitsluitingsgrond voor de automatische vergoeding door de volgende omschrijving: „slachtoffers die ouder zijn dan veertien jaar en het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid”. Een uitsluitingsgrond stringenter formuleren komt neer op het uitbreiden van de toepassingsfeer van de regel, die luidt dat alle verkeersslachtoffers worden vergoed. Men kent het wedervaren van de uitsluitingsgrond. In de versie-’94 van artikel 29^{bis} W.A.M. werd de notie onverschoonbare fout opgenomen, zonder verdere precisering, tenzij in de voorbereidende werken, waar de rechters werd aanbevolen zich te houden aan de restrictieve interpretatie die door de Franse *Cour de Cassation* was gegeven aan de notie *faute inexcusable* uit de wet-Badinter (een term die zo getrouw mogelijk werd vertaald als onverschoonbare fout)(10). Omdat in weerwil van de bedoeling van de wetgever, de rechters het eerste jaar na de introductie van ons verkeersongevallenartikel toch een eigen interpretatie gaven aan het begrip, meestal in die zin dat ze te vlug tot het voorhanden zijn van een dergelijke fout besloten, ging de eerste wijzigingswet over tot het definiëren van deze fout(11) — een definitie die erop neerkwam dat de stereotype overwe-

(10) *Hand. Senaat* 1993-94, 2 maart 1994, 1354; *Parl. St. Senaat* 1993-94, nr. 980/3, 37.

(11) ... en wel in de volgende bewoordingen: „enkel de opzettelijke fout van uitzonderlijke ernst, waardoor degene die ze begaan heeft zonder geldige reden wordt blootgesteld aan een gevaar waarvan hij zich bewust had moeten zijn, is onverschoonbaar”. Uit een vergelijking met de Franse tekst blijkt dat in deze definitie ten onrechte gewag werd gemaakt van een *opzettelijke* fout, waar in feite een *vrijwillige* fout werd bedoeld (in deze zin: B. TUERLINCKX, „Artikel 29^{bis} W.A.M.: toepassing in de praktijk na de wetwijziging van 13 april 1995”, *T.P.R.* 1996, 52; alsmede: Pol. Brugge 22 februari 2000, *R.W.* 2000-01, 819).

ging van de Franse cassatierechtspraak gewoon werd vertaald. De tweede wijzigingswet laat thans de notie onverschoonbare fout definitief schieten voor wat (niet helemaal terecht) door de rechtsleer waarschijnlijk de opzettelijke fout zal worden genoemd, in de hierboven aangegeven zin. De memorie van toelichting geeft als reden weer dat „de wet door sommige politierechters wordt uitgehold doordat dezen het begrip onverschoonbare fout zeer ruim interpreteren, wat zeker niet de bedoeling van de wetgever was”(12). In deze passus wordt met „ruim interpreteren” wel degelijk bedoeld dat de rechters — of althans „sommige rechters” — te vlug besluiten tot de aanwezigheid van een onverschoonbare fout. Blijkbaar kan een *no-fault* verkeersongevallenwet op twee manieren worden „uitgehold”. Ofwel op zijn Belgisch, door te vlug over te gaan tot uitsluiting van schuldige slachtoffers. Ofwel, helemaal in tegenovergestelde richting, op zijn Frans: in dit land stelde A. Tunc in 1998 vast dat de rechtspraak, de *Cour de Cassation* op kop, de wet-Badinter uitholde door te weinig te besluiten tot het voorhanden zijn van een *faute inexcusable*: „for all practical purposes, the exception of *faute inexcusable* has disappeared from our law”(13). Een *no-fault* ongevalwet kan dus falen door te weinig met foutbeschouwingen rekening te houden. De vaststelling van interpretatieverschillen tussen de Belgische en de Franse rechtspraak is des te meer merkwaardig, gegeven dat artikel 29bis W.A.M. zijn inspiratie heeft gehaald uit de wet-Badinter en dat precies dezelfde notie onverschoonbaar/*inexcusable* wordt toegepast, zoals ten onzent legaal gedefinieerd en in Frankrijk jurisprudentieel. Afgaand op de (schaarse) gepubliceerde rechtspraak over de foutkwestie, maar vooral op overzichten van rechtspraak die ook onuitgegeven vonnissen bespreken, hadden wij persoonlijk niet de indruk dat in België te streng op voetgangers- of fietsersgedrag werd toegekeken(14). Wat ons meer stoorde was het alles-of-niets karakter van de foutsanctionering; liever zagen wij een regeling die de rechter een volwaardige

(12) *Parl. St.* Kamer 1999-2000, nr. 210/1, 3.

(13) „Traffic liability and victim protection: lessons from ten years of experience with the Loi Badinter”, in M. FAURE en T. HARTLIEF (eds.), *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Antwerpen-Groningen, Intersentia Uitgevers, 1998, 231.

(14) Zie vooral de casuïstiek behandeld door C. VAN SCHOU BROECK, „Overzicht van rechtspraak inzake de vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis W.A.M.”, in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier 2000, 42-47; weliswaar werd in één geval het niet-omgespen van de veiligheidsgordel door een passagier als een onverschoonbare fout beschouwd, doch bij dit gegeven voegde zich een tweede bezwarend element: de betrokken passagier had zich laten voeren door een bestuurder van wie de staat van dronkenschap hem niet was kunnen ontgaan (Pol. Dinant 3 maart 1998, *onuitg.*, aangehaald door V. BUSSCHAERT in een noot onder Rb. Mechelen 8 september 1998, *De Verz.* 1999, 74).

appreciatiebevoegdheid gaf, in die zin dat hij bij zware fout een gehalveerde schadeloosstelling kan toekennen, of een ander breukdeel.

Aangezien het slachtoffer, om onder de nieuwe regeling te worden uitgesloten, niet alleen het ongeval moet hebben nagestreefd, doch ook zijn gevolgen (vandaar dat de vereiste fout zwaarder is dan een opzettelijke fout, die enkel de daad zelf beoogt en niet diens consequenties), leiden alleen zelfmoordpogingen en zelfverminderingen tot het uitschakelen van artikel 29*bis* W.A.M. Meteen belandt men midden in de problematiek nopens het bewust en vrijwillig karakter van deze gedragingen, met de vraag wie wat moet bewijzen. De vraag rijst zelfs of het (zichzelf) opzettelijk berokkenen van schade nog wel een accidentele gebeurtenis is, zodat nog in redelijkheid van een verkeersongeval gewag kan worden gemaakt.

Wellicht maakt een derde (of volgende) wijzigingswet beter volledig komaf met deze onverkwikkelijke betwistingen over de vermelde uitingen van opzet, of stelt ze integendeel een gekwalificeerde eigen fout voorop, te beoordelen door de rechter, die in deze hypothese ook tot gedeeltelijke uitsluitingen moet kunnen besluiten.

9. Een tweede uitbreiding betrof het motorrijtuigenbegrip. Vóór de tweede wijzigingswet werd hiertoe verwezen naar artikel 1 W.A.M., dat (onder meer) als voorwaarde stelde dat het rij- of voertuig niet aan spoorstaven was gebonden. Slachtoffers van tram- of treinongevallen konden dus artikel 29*bis* W.A.M. niet inroepen. Op 15 juli 1998(15) oordeelde het Arbitragehof echter dat het onderscheid, vervat in dit artikel, tussen gewone motorvoertuigen en spoorvoertuigen, met daaraan verbonden „het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling”, niet redelijk te verantwoorden was in het licht van de artikelen 10 en 11 G.W. De tweede wijzigingswet brengt dus trams en treinen onder het toepassingsgebied van het verkeersongevallenartikel.

(15) *B.S.* 13 oktober 1998. Het Hof besloot zijn overwegingen aldus: „weliswaar kan worden aanvaard dat de spoorvoertuigen onderworpen zijn aan regels van politie op het wegverkeer die afwijken van die welke op de andere voertuigen toepasselijk zijn, bijvoorbeeld omdat hun traject voorspelbaar is en hun mobiliteit alsmede hun remvermogen beperkter zijn, maar het is geenszins aangetoond dat de spoorvoertuigen een risico met zich meebrengen dat zodanig kleiner is dat het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling verantwoord is”. Bijgevolg werd bevestigend geantwoord op de prejudiciële vraag aan het Arbitragehof voorgelegd door de Politierechtbank te Brussel (naar aanleiding van een geval waar een voetganger die was aangereden door een tram in artikel 29*bis* W.A.M. een ongelijkbehandeling zag tussen slachtoffers van ongevallen met spoorvoertuigen en andere verkeersslachtoffers).

Voor gewonde tram- of treinbestuurders houdt de wetswijziging paradoxaal genoeg een achteruitgang in: waar zij zich tot dan op artikel 29bis W.A.M. konden beroepen bij botsingen met auto's — zij waren geen bestuurders van motorrijtuigen in de toenmalige betekenis —, verliezen zij thans met het breder motorrijtuigenbegrip dit voordeel. Voor tram- of treinreizigers, die vaak in één klap met tientallen tegelijk worden gewond of gedood, heeft de wetswijziging tot gevolg dat zij steeds op *no-fault* basis worden vergoed, ook als bij het ongeval geen auto is betrokken. De vraag rijst of dit strookt met de bedoelingen van de wetgever in 1994: deze wilde de gevolgen van verkeersongevallen regelen, maar zal daarbij niet hebben gedacht aan, bijvoorbeeld, de hypothese van een ontspoorde trein ten gevolge van een verkeerde wisselstand. Door de tweede wijzigingswet wordt via het ruimere motorrijtuigenbegrip ook de notie verkeersongeval breder getrokken. Het ligt dan ook voor de hand trammaatschappijen en de N.M.B.S. premieplichtig te maken in het raam van de W.A.M.-verzekering (al vallen, zoals aangegeven, juist hun werknemers-bestuurders buiten de *no-fault* bescherming van deze verzekering).

10. De tweede wijzigingswet denkt er ook goed aan te doen het begrip functionele prothese, in het artikel opgenomen sinds de eerste wijzigende wet, te definiëren „met het oog op — volgens de memorie van toelichting — een interpretatie in de ruime zin van het woord”(16), teneinde er onder meer de volgende zaken te laten onder vallen: „een wieg voor een baby, een rolwagen en een geleidehond” (steeds volgens de toelichting). Vandaar thans de volgende legale omschrijving van prothesen: „de door het slachtoffer gebruikte middelen om lichamelijke gebreken te compenseren”. Het is de vraag of deze precisering wel noodzakelijk is, gelet op de cassatierechtspraak over het prothesebegrip uit artikel 28 Arbeidsongevallenwet: „prothesen hebben de betekenis van kunst- en hulpmiddelen die een valide persoon niet behoeft en die als gevolg van het ongeval nodig zijn om aangetaste of verzwakte lichaamsdelen te steunen of te vervangen dan wel het gebruik of de functies ervan te bevorderen”(17). De arbeidsrechtbanken en -hoven brengen bijvoorbeeld aanpassingswerken aan een auto uitgevoerd om deze door een gehandicapte persoon bestuurbaar te maken, onder de noemer prothese(18), en de rechtsleer

(16) *Parl. St.* Kamer 1999-2000, nr. 210/1, 5.

(17) Cass. 15 oktober 1990, *B.T.S.Z.* 1991, 281.

(18) Zie bijvoorbeeld: *Arbh.* Luik 29 juni 1995, *Soc. Kron.* 1997, 72.

doet hetzelfde met aanpassingswerken aan een woning(19). Essentieel voor het ruime begrip is dat niet noodzakelijk *een orgaan* moet worden vervangen (bijvoorbeeld een arm door een kunstarm), doch dat *de functie van een orgaan* wordt overgenomen (bijvoorbeeld het zich verplaatsen binnen- of buitenshuis na verlies van een been of van de ogen). Het hoogste rechtscollege zou ongetwijfeld zijn rechtspraak uit de arbeidsongevallencontext hebben toegepast op verkeersongevallen, zodat de nieuwe wettelijke precisering de lectuur van artikel 29bis W.A.M. alleen maar hindert, zonder er iets aan toe te voegen dat niet reeds lang was geweten.

11. Voortaan valt, naast protheseschade, nog een andere vorm van zaakschade(20) onder het *no-fault* verzekeringsprincipe, namelijk kledij schade. Het is inderdaad illusoir te denken dat een gewonde gelaedeerde die los van foutbeschouwingen voor zijn letselschade is vergoed, op basis van artikel 1382 B.W. een geding zou inspannen om enkele duizenden franken te bekomen voor een bebloede broek of een door de hulpdiensten stukgesneden hemd, zodat deze zaakschade in het merendeel van de gevallen *de facto* onvergoed zou blijven. Diende de tweede wijzigingswet niet nog verder te gaan op de ingeslagen weg en naast de kledij niet tevens de fietsschade te vermelden? Een fiets kost immers, de „vetusteit” in acht genomen, in vele gevallen minder dan een pas gekocht kostuum.

12. Een volgende wijziging, op het eerste gezicht moeilijk te duiden, betreft de toestand van een bestuurder die opkomt als rechthebbende van een overleden slachtoffer, in de praktijk (haast) steeds een passagier-gezinlid. Beoogd wordt bijvoorbeeld de volgende ongevals situatie: een bestuurder vervoert, op de rechtse passagierszit, zijn echtgenote, hij ramt een andere wagen en lijdt zelf letselschade, doch zijn echtgenote wordt bij het ongeval gedood; voor de hemzelf treffende schade wordt hij vanzelfsprekend niet vergoed, maar wat met de reflectieschade die hij lijdt door het overlijden van zijn vrouw (dus concreet: zijn morele schade ten belope van pakweg 400.000 BEF)? Spontaan zal men antwoorden dat deze laatste een *no-fault* gedekte passagierster is

(19) M. BOLLAND, „Les aménagements immobiliers sont-ils des prothèses au sens de la législation accidents du travail?”, *J.T.T.* 1997, 285-289.

(20) Artikel 29bis W.A.M. gebruikt ten onrechte de term stoffelijke schade in plaats van zaakschade. Voor ons is stoffelijke schade elke vorm van vermogensschade, ongeacht of deze uit letsels of uit een overlijden dan wel uit de aantasting van een zaak voortvloeit. Stoffelijke schade is dus synoniem van materiële of patrimoniale schade, en staat bijgevolg tegenover extra-patrimoniale schade (morele schade).

en dat bijgevolg haar rechthebbenden aanspraak kunnen maken op de automatische schadeloosstelling. Sommigen voerden aan dat dit laatste evenwel niet opging voor — om bij ons voorbeeld te blijven — haar echtgenoot, vermits deze een bestuurder was en dus een volgens paragraaf 2 van de *no-fault* dekking uitgesloten persoon. Er kan volgens ons niet ernstig worden volgehouden dat dit resultaat door de wetgever in 1994 of 1995 was bedoeld; de man liet immers duidelijk zijn aanspraken gelden, niet in zijn hoedanigheid van (inderdaad uitgesloten) bestuurder, doch in die van rechthebbende van een overleden niet-bestuurder. Zekerheidshalve voegt de tweede wijzigingswet aan paragraaf 2 („de bestuurder (...) kan zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel”) de zinsnede toe: „tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was (...)”. Wordt in ons voorbeeld (man achter stuur, zijn vrouw naast hem) de bestuurder gedood en overleeft zijn echtgenote, dan blijft ook na de wetwijziging-2001 gelden dat zij voor de reflectieschade die zij ondergaat „rechthebbende van een bestuurder” is en bijgevolg van het voordeel van de *no-fault* dekking verstoken blijft. Wilde men ook dit resultaat ongedaan maken, dan had men de tweede paragraaf helemaal moeten herschrijven... of boudweg schrappen.

13. Weer een andere wijziging schrijft de term *hoofdelijk* in in de eerste paragraaf en is erop gericht alle twijfel weg te nemen over de vraag of een *no-fault* gedekt verkeersslachtoffer zelf de verzekeraar(s) kan aanwijzen die de vergoeding moet(en) uitkeren in gevallen waar bij het ongeval meerdere motorrijtuigen zijn betrokken: het antwoord is thans ondubbelzinnig bevestigend. We staan hier voor een welgekomen wetsaanvulling. Vóór de tweede wijzigingswet was deze aangelegenheid niet geregeld, ook niet onrechtstreeks door artikel 1202 B.W. dat een passieve hoofdelijkheid vestigt tussen de plegers van een onrechtmatige daad die tevens een misdrijf uitmaakt: artikel 29*bis* W.A.M. bevat immers geen aansprakelijkheidsregel. Maar onder de vorige redactie werd evenmin gepreciseerd tot welke W.A.M.-verzekeraar de gelaedeerde dan wel, eventueel bij voorrang, zijn aanspraken moest richten. Thans is deze leemte opgevuld en geldt aan de zijde van het slachtoffer een volledige keuzevrijheid. „Op die manier — aldus de memorie van toelichting — worden de discussies over de hoogte van het verschuldigde bedrag vereenvoudigd en wordt bijgevolg de uitbetaling van de vergoeding versneld”(21). Ons is

(21) *Parl. St.* Kamer 1999-2000, nr. 210/1, 5.

onduidelijk hoe door de wetsaanvulling betwistingen over de *hoogte* van het schadeloosstellingsbedrag worden ontlopen, maar het is reeds een vooruitgang — in de zin van een versnelling van de uitkering — dat over het *principe* van de vergoedingsplicht in hoofde van de gekozen verzekeraar geen discussie meer bestaat.

Men merke evenwel op dat de huidige versie van het verkeersongevallenrecht ten onrechte een *actieve* hoofdelijkheid vestigt: „alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden (...) wordt hoofdelijk vergoed door de verzekeraars (...)”. In feite echter is het de bedoeling een *passieve* hoofdelijkheid te vestigen, dus aan de zijde van de schuldenaars, dit zijn de verzekeraars. Dit ware beter duidelijk vooropgesteld door een legale bepaling luidende in deze zin: zijn bij een verkeersongeval meerdere motorrijtuigen betrokken, dan bestaat wat de vergoedingsplicht betreft hoofdelijkheid tussen de verzekeraars die de aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, de bestuurder of de houder van deze motorrijtuigen.

14. Thans is gepreciseerd dat het verkeersongevallenartikel ook toepasselijk is wanneer een bestuurder een verkeersongeval *opzettelijk* heeft veroorzaakt. Blijkbaar moeten sommigen onder de vroegere redactie de mening toegedaan zijn geweest dat in een dergelijk geval niet van een ongeval kon worden gesproken, maar van opzettelijke doodslag of moord, dus van een gebeurtenis zonder het vereiste accidentele karakter.

15. Samenvattend kunnen wij stellen dat de zeven wijzigingen aangebracht door de tweede wijzigingswet voor een goed deel overbodig zijn, op sommige punten te ver gaan en op andere juist niet ver genoeg, of nog blijk geven van een slechte inspiratie. *Overbodig* is in elk geval de definitie van functionele prothesen, alsmede de nieuwe bepalingen over opzettelijk (door de automobilist) veroorzaakte verkeersongevallen en over het gerechtigd-zijn van de bestuurders-rechthebbenden. Op de laatste twee punten gaat de tweede wijzigingswet in tegen een slechte lezing van het verkeersongevallenartikel door een kleine minderheid binnen de rechtspraak en rechtsleer, terwijl enig gezond verstand tot een correcte interpretatie zou hebben geleid. Inzake opzettelijke fouten gaat de tweede wijzigingswet *te ver*, inzake de schadeloosstelling van zaakschade, beperkt tot kledijschade en niet uitgebreid tot fietsschade, *niet ver genoeg*. De wetgever was dan weer *slecht geïnspireerd* waar hij bij het vermelden van de uitsluitingsgrond de term onverschoonbare fout door opzettelijke fout verving: hij treedt genadeloos op tegen plegers van zelfdoding (en geeft weer

stof tot eindeloze discussie over het vrije en bewuste karakter van deze daad) en laat de kans voorbijgaan om te voorzien in gradaties bij het schadeloosstellen in functie van de ernst van een als onverschoonbaar of in andere termen te kwalificeren „grove” fout aan de zijde van het slachtoffer. Toegegeven dat men dan ook in oeverloze discussies zou vervallen, doch deze zouden bijdragen tot een verkeersopvoeding, zoals het hoort op veiligheid gericht. Zo blijven tenslotte slechts twee wijzigingen over die bijval verdienen, al was het maar omdat zij werden opgedrongen: de uitbreiding van het motorrijtuigenbegrip tot spoorvoertuigen, noodzakelijk gemaakt door een arrest van het Arbitragehof, en de bepalingen dat bij samenloop van meerdere W.A.M.-verzekeraars, alle *hoofdelijk* gehouden zijn. In dit laatste geval gaat het niet om een *wetswijziging* (of om een wijziging van de rechtspraktijk), doch om een *wetsaanvulling* op een punt dat door de basisversie van artikel 29*bis* W.A.M. en door de eerste wijzigingswet over het hoofd was gezien. Men merkt dat, op de in 1994 en 1995 niet te voorspellen noodzaak van een uitbreiding tot spoorvoertuigen na, door de tweede wijzigingswet geen kwesties werden geregeld die, zo men ze al belangrijk vond, niet het voorwerp hadden kunnen uitmaken van de eerste wijzigingswet, had men deze laatste iets minder overhaastig geredigeerd(22).

16. Opmerkelijk is een zekere vorm van *defaitisme* aan de zijde van de initiatiefnemers van het wetsvoorstel dat is uitgemond op de tweede wijzigingswet: „hoewel de invoering van een artikel 1385*bis* in het B.W. — aldus de memorie van toelichting — nog steeds onze voorkeur wegdraagt om het probleem *voorgoed* op te lossen, houden wij ons *voorlopig* aan de keuze die de wetgever in 1994 uiteindelijk heeft gemaakt, door artikel 29*bis* in de W.A.M. in te voegen” (cursivering van ons)(23). Deze houding moet bij ons de laatste schroom wegnemen, om straks (in het tweede hoofdstuk) de wenselijkheid van een derde, ditmaal definitieve wijzigingswet ernstig te overwegen.

(22) Een verklaring voor deze haast ligt in het feit dat de eerste wijzigingswet werd goedgekeurd op de allerlaatste zitting van de Senaat „oude stijl” (zie D. SIMOENS, „De gewijzigde vergoedingsregel ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers”, *R.W.* 1995-96, 218 en 219).

(23) *Parl. St.* Kamer 1999-2000, nr. 210/1, 3.

B. BESCHOUWINGEN OVER HET *NO-FAULT* GEHALTE VAN ARTIKEL 29BIS W.A.M.

17. Merkwaardig genoeg dient de vraag of ons recht sinds 1994, en in een toegenomen mate sinds de beide wijzigingswetten, een *no-fault* verkeersverzekering kent, eerder ontkennend dan bevestigend te worden beantwoord. In de systematiek van artikel 29bis W.A.M. blijft de foutaansprakelijkheid, vervat in artikel 1382 B.W., een grotere plaats innemen dan men bij een eerste kennismaking met het nieuwe artikel zou vermoeden.

Het duidelijkst geldt dit voor de categorie van de uitgesloten slachtoffers, namelijk de bestuurders, die, willen zij worden vergoed op de *alea's* van artikel 1382 B.W. zijn aangewezen.

Verder blijft de schuldaansprakelijkheid overeind voor slachtoffers van verkeersongevallen waarbij geen motorrijtuig is betrokken; men denke aan een kind overreden door een fietser, of aan een fietser gewond bij een aanrijding met een andere fietser. Ook in deze gevallen is er sprake van uitgesloten verkeersslachtoffers, die door artikel 29bis W.A.M. niet eens worden vermeld: bij hun ongeval is geen motorrijtuig betrokken.

Ten derde blijft het nieuwe verkeersongevallenrecht abstractie maken van de zaakschade. Nochtans kan ook een zaakbeschadiging ingrijpende gevolgen hebben: de marktkramer of de huisarts die tijdelijk niet over zijn voertuig kan beschikken, kan evenveel inkomensverlies lijden als was hij arbeidsongeschikt.

Verder is het wellicht niet overbodig erop te wijzen dat de wel door het verkeersongevallenartikel op een *no-fault* basis gedekte schadelijders ten volle aansprakelijk blijven (overeenkomstig artikel 1382 B.W.) voor de schade, niet die zij hebben *geleden*, maar die zij hebben *veroorzaakt*. Men roepe zich het geval voor de geest van een aanrijding tussen een verstrooide fietser en een bromfietser, waarbij deze laatste letsels oploopt en de fietser ter verantwoording roept — een toch frequent voorkomende ongevalssituatie.

Ten vijfde: zijn bij een verkeersongeval meerdere motorrijtuigen betrokken en zijn dus meerdere verzekeraars hoofdelijk vergoedingsplichtig, dan verrekenen deze laatsten de financiële last later onderling volgens het schuld criterium, toegepast op „hun” bestuurders. Deze praktijk, nergens legaal voorgeschreven en waarschijnlijk ingegeven door de vertrouwdheid te werken met foutbeschouwingen, verbaast: kunnen de W.A.M.-verzekeraars niet beter een forfaitair breukdeel overeenkomen (bijvoorbeeld voor elk de helft van de schade bij

ongevallen met twee motorrijtuigen, voor elk een derde na een ongeval met drie motorrijtuigen, enzovoort)? Er is toch het evidente gegeven dat elke verzekeraar voorshands evenveel kans heeft als een andere verzekeraar dat zijn verzekeringnemende bestuurders fouten begaan. Het wil ons voorkomen dat door „de wet van de grote aantallen” de verkeersschade, althans bij benadering, door een forfaitaire werkwijze in dezelfde mate wordt gespreid over de verzekeringsmaatschappijen als het geval is bij een gevalsgerichte bepaling van de foutaansprakelijkheidskwestie, met alle administratieve en werkingskosten van dien, die alleen maar de verzekeringspremie doen oplopen zonder enig profijt voor de verkeersslachtoffers of de W.A.M.-verzekeringplichtigen.

En tenslotte (voor zover althans we alle mogelijkheden kunnen overzien) is er het gestelde in paragraaf 4 van artikel 29bis W.A.M.: deze paragraaf komt erop neer dat de motorrijtuigenverzekeraar die is tussengekomen, in de rechten treedt van het slachtoffer „tegen de naar gemeen recht aansprakelijke derden”. Moet bijvoorbeeld een automobilist uitwijken naar aanleiding van een onvoorzichtig voetgangersgedrag, belandt hij tegen een boom en wordt een passagier gedood, dan moet de W.A.M.-verzekeraar van de wagen optreden, maar kan hij het gehele bedrag van zijn tussenkomst verhalen op de voetganger, die bijvoorbeeld niet op maar naast een zebrapad de straat overstak en dus de automobilist tot het uitwijkmaneuver dwong.

18. Samengevat: de tweede wijzigingswet mag dan de onverschoonbare fout hebben geschrapt uit artikel 29bis, § 1, vierde lid W.A.M., in de globale constructie van dit artikel blijkt de „gewone” verkeersfout, begrepen in de zin van de *culpa levissima* vervat in artikel 1382 B.W., een uitermate belangrijke rol spelen, hetzij voor de niet *no-fault* gedekte slachtoffers en schadeposten, hetzij bij de uiteindelijke afrekening tussen de W.A.M.-verzekeraars onderling en tussen de opgetreden verzekeraar en „aansprakelijke derden”. Anders gesteld: erg hoog is het *no-fault* gehalte van het verkeersongevallenartikel niet, hoezeer het ook anders mag lijken.

19. Is dit bezwaarlijk? Naar onze mening wel(24). Een foutaansprakelijkheid past in een maatschappij (zoals die van 1804) waar de kans op het veroorzaken van schade geringer is dan in onze tijd, waarin de

(24) D. SIMOENS, *Vergoeding voor verkeersslachtoffers. Naar een grondige hervorming*, Antwerpen-Amsterdam, Maarten Kluwers Internationale Uitgeversonderneming, 1979, p. 236-242, nr. 154-156.

samenhang der dingen en de opeenhoping van mensen eisen stelt waaraan velen niet, of althans niet continu kunnen voldoen. Zo is het begaan van verkeersfouten in het huidige straatbeeld normaal gesproken niet volledig te vermijden, ook niet door de goede huisvader. Bekend is bijvoorbeeld het onderzoek dat op last van de Wereldgezondheidsorganisatie in 1962 is ondernomen (en sindsdien is het verkeer er alsmaar drukker op geworden) en waaruit bleek dat de gemiddelde automobilist één vergissing maakt per twee afgelegde (Amerikaanse) mijl, en per mijl twintig beslissingen moet nemen en tweehonderd waarnemingen doet(25). Bepaalde verkeersfouten zijn dan ook beter als technische vergissingen te bestempelen, in de door A. Tunc aangegeven zin: „*il s'agit d'un comportement théoriquement regrettable, mais qui est d'une manière plus ou moins permanente celui de l'homme raisonnable dès qu'il agit (...) même si a posteriori une prudence extrême, une circonspection poussée, une habileté consommée auraient techniquement permis de l'éviter*”(26). Daarbij komt dat bij betwisting de rechter, vanuit de nobele doelstelling het slachtoffer ter wille te zijn of om de schade eerder door de verzekerde ongevalspartij te laten dragen dan door degene die dit niet is, geneigd kan zijn *post factum* bepaalde fouten te gaan „construeren” in plaats van gedragingen objectief vast te stellen en hun schuldgehalte af te wegen.

20. Uit wat voorafgaat blijkt dat sommige beweerde verkeersfouten op zijn minst een, wat we zouden noemen, schimmig karakter vertonen. De verkeersfout, als ze dit schimmige karakter vertoont, is daarenboven vaak moeilijk te bewijzen(27). Bij betwisting kan de rechter zich laten voorlichten door de ongevalspartijen zelf of door getuigen of deskundigen. Maar ook dan is de ware toedracht dikwijls moeilijk te achterhalen. De verklaringen van de betrokkenen zijn niet zelden tegenstrijdig, niet alleen omdat ze vaak een belang hebben bij het verdraaien van de feiten, maar vooral omdat ze, zelfs te goeder trouw, niets anders dan een onvolledig beeld kunnen geven van wat zich in het ondeelbaar tijdsmoment vóór het ongeval („*l'agonie de*

(25) L.G. NORMAN, *Les accidents de la route. Epidémiologie et prévention*, Genève, W.H.O., 1962, 114 p.

(26) „Sur la responsabilité civile. Amères réflexions”, *R.G.A.R.* 1974, nr. 9.353/1 verso.

(27) *La détermination des responsabilités est une œuvre généralement longue et difficile, voir même impossible* (J.L. DIERCKX DE CASTERLEE, „L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation”, *J.T.* 1965, 573); A. TUNC, *La sécurité routière*, Parijs, Dalloz, 1966, p. 37, nr. 21 (met voorbeelden); zie ook de titel van: T.C. ISON, *The Forensic Lottery*, Londen, Staples Press, 1967, 225 p.

l'accident”) heeft afgespeeld. De uitkomst van het geding is dikwijls afhankelijk van het al dan niet voorhanden zijn van getuigenissen en van hun betrouwbaarheid. Deze laatste hangt dan weer af van het geheugen (soms jaren na de feiten), de bereidwilligheid, het opmerkingsvermogen en de objectiviteit van personen die zonder voorbereiding voor een wanordelijk en vaak dramatisch gebeuren werden geplaatst, waarvan zij gezien de grenzen van het menselijke waarnemingsvermogen slechts een fractie hebben gezien of gehoord.

21. Het verdere levenslot van bijvoorbeeld zwaargewonden berust dan ook, wanneer het wordt bepaald door een schimmige verkeersfout, op een erg wankelinge basis. Kan het de wetgever ten goede worden geduid dit in 1994 te hebben ingezien, dan kan hem worden tegengeworpen zijn oplossing niet radicaal genoeg te hebben geformuleerd, ook niet in 1995 en 2001.

22. Straks(28) zal worden gezegd dat een antwoord op deze bezwaren tegen het foutcriterium in zijn toepassing op het verkeer, in de loop van de twintigste eeuw door nagenoeg alle West-Europese landen, in een lange rij geopend door Denemarken (1903) en afgesloten door Frankrijk (de wet-Badinter uit 1985), werd gezocht in de richting van een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid (in dezelfde richting dus waar rond 1900 de oplossing werd gevonden voor de sociale kwaal van de arbeidsongevallen, waarop de schuld aansprakelijkheid evenmin vlot kon worden toegepast). De fout als verdeelsleutel voor de verkeersschade werd dus verlaten voor het risico: wie het verkeersrisico in het leven riep moest opdraaien voor de kwalijke gevolgen die derden ondergingen wanneer dit risico zich realiseerde. En het leek duidelijk wie dit verkeersrisico creëerde: het gemotoriseerde verkeer, dat zich maar tegen dit risico had te verzekeren. De aansprakelijkheid van de automobilist objectiveren en hem een verzekeringsplicht opleggen, vormden de twee zijden van dezelfde medaille(29).

23. Het voorgaande brengt ons tot de volgende vraag: is de regel vervat in artikel 29*bis* W.A.M. te beschouwen als een dergelijke regel van objectieve aansprakelijkheid? In een eerste reactie (1994) heeft

(28) *Infra*, nrs. 40-43.

(29) ... waaraan soms nog een derde component wordt toegevoegd, namelijk de veiligheidsregulering; zie: M. FAURE en R. VAN DEN BERGH, *Objectieve aansprakelijkheid, verplichte verzekering en veiligheidsregulering*, Antwerpen-Apeldoorn, Maklu Uitgevers, 1989, 386 p. (deel 2 in de reeks *Recht en Economie*).

R.O. Dalcq voorgehouden van ja(30), doch zijn stelling vond geen navolging en werd zelfs tegengesproken door G. Schoorens, die een studie wijdde aan het kwalificatieprobleem(31). Ook wij leunen aan bij een negatief antwoord, zeker op het *technisch-juridische* vlak, en wel om een dubbele reden. Vooreerst omdat nergens in het artikel wordt gesteld dat „de bestuurder aansprakelijk is”, en er geen objectieve aansprakelijkheid is zonder wettekst: immers, foutaansprakelijkheid is de regel, risicoaansprakelijkheid de uitzondering. Ten tweede op grond van een tekstargument: de bepalingen van het laatste lid van artikel 29bis, §1 W.A.M. waren zinloos wanneer men voor een aansprakelijkheidsvoorschrift zou staan.

Op een ander dan het technisch-juridische vlak, laat ons zeggen op het *verzekeringseconomische* vlak, lijkt het verkeersongevallenartikel tot dezelfde resultaten te leiden als degene die door een objectivering in de zuivere zin zouden worden bereikt: de vergoedingslast wordt gelegd op het gemotoriseerde verkeer,... tot paragraaf 4 van artikel 29bis W.A.M. wordt toegepast en de schade wordt afgeschoven op de schouders van de „aansprakelijke derde”, die heel goed een niet-verzekerde niet-automobilist kan zijn (bijvoorbeeld een verstrooide voetganger die een kettingbotsing uitlokt waarbij passagiers worden gekwetst).

24. Uit het voorgaande blijkt het halfslachtige karakter van het besproken wetsvoorschrift. Enerzijds houdt het geen objectieve (risico-) aansprakelijkheid in, maar bereikt het dikwijls dezelfde resultaten. Anderzijds pretendeert het ook te breken met de subjectieve (fout-) aansprakelijkheid, doch valt het in minstens zes reeksen van gevallen op deze laatste terug, soms dan nog ten nadele van een niet voor zijn aansprakelijkheid verzekerde persoon.

Het besproken artikel laat na op een consequente wijze zijn keuze te maken tussen objectieve of subjectieve aansprakelijkheid of „helemaal geen aansprakelijkheid”, tussen schadespreiding via verzekering of schadeconcentratie op de schouders van een „aansprakelijke

(30) „L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes”, *J.T.* 1994, 670; zie ook L. CORNELIS, „De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen”, *R.W.* 1998-99, 521-537.

(31) „Verkeersongevallen met zwakke weggebruikers. Het nieuwe vergoedingssysteem van artikel 29bis W.A.M. Het kwalificatieprobleem”, *R.G.A.R.* 1995, nr. 12.443/1-8.

derde”, tussen de beginselen *assurance oblige* of *faute oblige*(32). Het artikel sluit nu eens de ogen voor zeer zware (doch onopzettelijke) fouten en kijkt vanuit andere invalshoeken dan weer angstvallig toe op *culpa levissimae*, zonder dus een vaste visie te hebben ontwikkeld op het verschijnsel verkeersfout.

De vraag rijst dan ook hoeveel wijzigingswetten nodig zullen zijn om de constructie opgezet door het artikel meer coherent te maken, tenzij men het natuurlijk in één klap helemaal vervangt...

25. Alleen wat de *zaakschade* betreft is het wetsartikel eenduidig, volgens ons in de juiste zin: de gelaedeerde blijft met deze schade zitten, tenzij hij naar gemeen recht iemand voor de beschadiging verantwoordelijk kan stellen. Ook zaakschade op een *no-fault* basis vergoeden, zou de verzekeringskost te hoog doen oplopen, collusie in de hand werken en de ongevallenpreventie schaden(33), waar deze toch de hoofddoelstelling van een ongevallenrecht is. Terecht wordt bij schaarste aan vergoedingsmiddelen voorrang gegeven aan de letselschade, waarvan het menselijke en sociale belang zoveel keer groter is. Wie ook bij zaakbeschadiging langs foutbeschouwingen heen wil, staat het vrij een cascoverzekering te sluiten, maar dan helemaal buiten artikel 29bis W.A.M. om.

II. Kernvraag: uitbreiding van de *no-fault* bescherming tot alle verkeersslachtoffers, dus met inbegrip van de bestuurders?

A. PROBLEEMSTELLING

26. De twee wijzigingswetten hebben de contouren van het verkeersongevallenartikel steeds breder getrokken: onder meer door de vervanging van de notie onverschoonbare fout door opzettelijke fout, door de verruiming van het motorrijtuigenbegrip, door de uitsluiting van prothesen uit het domein van de (niet-gedekte) zaakschade en vooral door het openstellen van de regeling voor de passagiers.

(32) Over deze noties, en de evolutie *faute oblige* (1804: artikel 1382 B.W.)/*richesse oblige* (1903: de eerste arbeidsongevallenwet)/*assurance oblige* (1994, althans gedeeltelijk: artikel 29bis W.A.M.)/*assurabilité oblige* (goeddeels ons voorstel in het tweede hoofdstuk), zie W. VAN GERVEN, „De invloed van de verzekering op het verbintenissenrecht”, *R.W.* 1962-63, 777-792 (en reeds lang vóór hem: A. EHRENZWEIG, „Assurance oblige. A Comparative Study”, *Law and Contemporary Problems*, 1950, 445-454).

(33) Een automobilist zal bij het parkeren gemakkelijker een duwtje geven aan een gestationeerde wagen dan aan een voetganger – al bestaan ook voor het eerste geen excuses.

27. Thans rijst de vraag of „de kring van de *no-fault* beschermde personen niet moet worden gesloten” door de bestuurders op te nemen in die kring. De vraag naar de wenselijkheid en de mogelijkheid van een dergelijke operatie vormt het voorwerp van dit hoofdstuk, alsmede de kwestie van de begeleidingsmaatregelen die met deze verruiming gepaard moeten gaan. Theoretische en pragmatische argumenten voor de uitbreiding zullen naar voren worden geschoven, gezegd zal worden dat minstens een deel van de verzekeringsmaatschappijen achter deze gedachte staan, en uit een breed opgevat rechtsvergelijkend onderzoek zal blijken dat de bescherming van de bestuurders een constante factor is uit de hervormingsbeweging sinds de jaren zestig. Onze premisse is echter dat een eventuele derde (of volgende) wijzigingswet die in deze richting gaat, om sociale redenen niet mag leiden tot een verhoging van de premie van de verplichte motorrijtuigenverzekering, een dreiging die wij zullen trachten af te wenden door enerzijds een afschaffing van het subrogatierecht van de ziekteverzekering tegen de W.A.M.-verzekeraars voor te stellen, en door anderzijds een forfaitarisering (op semi-facultatieve basis) van de schadeloosstelling verschuldigd aan de bestuurders te bepleiten.

28. Wetgevingstechnisch gesproken verdedigen wij bijgevolg niets ingewikkelder dan het schrappen van paragraaf 2 van artikel 29*bis* W.A.M., doch aan deze pennentrek zullen de komende jaren vele debatten voorafgaan, hoofdzakelijk van financiële aard. Het verdient dus aanbeveling, eerst in te gaan op de argumenten ten voordele van een dergelijke schrapping van de uitsluitingsparagraaf.

B. ARGUMENTEN PRO EEN UITBREIDING TOT DE BESTUURDERS

1. *Theoretische argumenten*

29. De uitbreiding van de *no-fault* dekking tot de bestuurders kan dan wel, de twee wijzigingswetten in acht genomen, als de „logisch verdere stap” worden beschouwd, een dergelijke uitbreiding impliceert dan dat afstand wordt genomen van de basisfilosofie zelf van het verkeersongevallenartikel: deze grondredenering luidt dat de verkeersdeelnemers fundamenteel in één van twee groepen moeten worden ondergebracht: ofwel zijn ze gemotoriseerd en dan behoren ze tot de „sterke” verkeersdeelnemers, ofwel zijn zij dit niet en dan worden ze als „zwakke” weggebruikers beschouwd. Voor zover we daar zicht op hebben, is deze tweedeling sterk/zwak in het Belgische rechts-

denken geïntroduceerd door de V.T.B.-V.A.B. en het Instituut voor Sociaal Recht van de Faculteit Rechtsgeleerdheid van de K.U.Leuven, naar aanleiding van een *medio* 1985 te Antwerpen gehouden studiedag(34). Gemotoriseerde verkeersdeelnemers, zo is toen gezegd, zijn niet alleen de sterkeren doordat zij de kinetische energie kunnen aanwenden, „ze voelen zich ook door hun koetswerk beschermd en durven daarom vlugger roekeloos zijn”, en „ze zijn daarenboven door het feit dat hun aansprakelijkheid verzekerd is, economisch de sterkeren”. Op elk van deze punten zijn de voetgangers en de fietsers de „zwakkeren” en behoeven zij, en zij alleen, de bescherming van een *no-fault* dekking.

Deze dualiteit sterk/zwak zit diep in de geesten verankerd: vele juridische tijdschriften voerden sinds 1994 aan hun zaakregister het trefwoord „zwakke weggebruikers” toe, artikel 29bis W.A.M. wordt doorgaans omschreven als de vergoedingsregel voor de zwakke weggebruikers en dezelfde aanduiding komt voor in de titel van een twintigtal van de in voetnoot 6 vermelde boeken of rechtslerige bijdragen over dit wetsvoorschrift.

30. Toch werd reeds door de eerste wijzigingswet een bres geslagen in de tegenstelling sterk-zwak: de passagiers werden voortaan ook in bescherming genomen, hoewel ze toch profijt haalden uit de motorcracht en door een koetswerk werden beschermd.

31. Sommigen wilden nog verder gaan op de ingeslagen weg en zelfs de bestuurders beschermen in gevallen waar hun letsel werd veroorzaakt door een verkeersongeval waarbij „een voertuig van een hogere categorie” was betrokken. Daartoe moesten volgens deze redenering de motorrijtuigen in vier categorieën worden onderscheiden, en wel als volgt (gaande van licht naar zeer zwaar):

- de motorrijwielen van de categorieën A1, A2 en A3;
- de voertuigen van categorie B;
- die van de categorieën C en D;
- de op sporen rijdende voertuigen.

De chauffeur van een personenwagen was dus wel een sterke weggebruiker in zijn verhouding tot een bromfietser, doch was zwak (en

(34) R. POTE, H. CLAASSENS, D. SIMOENS en M. VANSNICK, *Naar een betere vergoeding van de niet-gemotoriseerde verkeersslachtoffers*, Antwerpen-Brussel, Maklu Uitgevers - CED Samson, 1986, o.m. p. 21, 27 en 46 (reeks *Aansprakelijkheidsrecht*).

diende dus op *no-fault* basis te worden vergoed) in zijn relatie tot een vrachtwagenbestuurder. Aan te stippen valt dat een wetsvoorstel in deze zin werd medeondertekend door R. Demotte, thans minister van Economische Zaken en dus bevoegd voor het verzekeringswezen(35).

32. De tweedeling sterk/zwak kan ook in verband worden gebracht met de risicoleer, die in de decennia vóór 1900 werd ontworpen om het aansprakelijkheidsrecht goedschiks kwaadschiks aan te passen aan de arbeidsongevallenproblematiek(36). Enerzijds, aldus de redenering, waren er degenen die het arbeidsrisico *creëerden* (de werkgevers), anderzijds degenen die dit risico *ondergingen* (de arbeiders). De oplossing bestond er derhalve in de eersten automatisch aansprakelijk te stellen voor de schade opgelopen door de laatsten. In vele landen werd deze risicoleer ook op verkeersongevallen toegepast, soms in één beweging mee met de arbeidsongevallen(37): de verkeersaansprakelijkheid werd er in een meerdere of mindere mate geobjectiveerd. Deze uitbreiding van de risicoleer is bij een nader toezien niet vanzelfsprekend. Toegegeven dat het verkeersrisico vooral door het gebruik van de motorkracht in het leven wordt geroepen, dat dus de gemotoriseerde verkeersdeelnemers het risico *creëren* en dat de andere weggebruikers dit *ondergaan*. Maar, en hier stokt de vergelijking met de arbeidsongevallen, ook de gemotoriseerde verkeersdeelnemers ondergaan het verkeersrisico, naast het feit dat zij het scheppen: ook onder de bestuurders van motorrijtuigen vallen doden en gewonden (waar het weinig of nooit voorkwam dat werkgevers het slachtoffer werden van een arbeidsongeval). Verdienen de bestuurders dan ook niet tegen het verkeersrisico in bescherming te worden genomen? Zoals de tweedeling sterk/zwak, behoeft ook de beweerde tegenstelling (risico) scheppen/(risico) ondergaan bijgevolg op zijn minst een verdere nuancering.

(35) Wetsvoorstel Moock, omstandig weergegeven, echter zonder vindplaats, door H. CLAASSENS, „De vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis W.A.M.-Wet: te verwachten wijzigingen”, in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 2000, 61, voetnoot 8.

(36) Voor België: C. SAINTELETTE, *De la responsabilité et de la garantie. Accidents de transport et de travail*, Brussel-Parijs, Bruylant-Maresq, 1884, 258 p.

(37) Aldus reeds in 1903 in Denemarken (drie jaar na de arbeidsongevallenwet aldaar) en in 1906 in Duitsland (zeven jaar na de arbeidsongevallenwet). Volgden: Oostenrijk (1908), Noorwegen (1912), Italië (1912), Zweden (1916), Finland (1925), Nederland (1927), Zwitserland (1932), Spanje (1962) en Frankrijk (1985; zie voor dit land echter reeds de algemene objectieve aansprakelijkheid voor schade toegebracht ook door een niet-gebrekkige zaak, zoals een auto: Cass.fr. 13 februari 1930, *D.* 1930, 374 – arrest Jand’heur).

33. Het argument dat de bestuurders moeten worden uitgesloten van de verzekering omdat zij het zijn die door het aanwenden van de motorkracht (en dus van de kinetische energie) het verkeersrisico scheppen en bijgevolg niet „verdienen” tegen de kwalijke gevolgen hiervan in bescherming te worden genomen, is ook om andere redenen allesbehalve overtuigend. Het argument gaat vooreerst niet op ten aanzien van bestuurders van een (bijvoorbeeld voor een rood verkeerslicht) stilstaand of van een gestationeerd voertuig dat wordt aangereden⁽³⁸⁾. Het is duidelijk dat ze op het ogenblik van het ongeval hun motorkracht niet gebruiken en dat het ongeval dus niet aan deze kracht kan worden toegeschreven. Toch blijven ze, althans op basis van artikel 29*bis* W.A.M., van elke vergoeding verstoken, en zijn ze op het foutbewijs aangewezen. Ten tweede zouden, wanneer men blijft redeneren in termen van „motorkracht aanwenden”, beter niet de bestuurders worden uitgesloten doch de personen die het motorrijtuig in het verkeer hebben gebracht, dus de eigenaars ervan.

34. Verder moet ook worden gereageerd tegen het argument dat de bestuurders sterke verkeersdeelnemers zijn die dus geen verzekeringsbescherming behoeven, omdat zij bij een botsing door het koetswerk van hun motorrijtuig worden „beschermd”; zij bevinden zich in een „stalen harnas”. Dekking door staal (dat in vele gevallen eigenlijk blik blijkt te zijn: spreekt men niet van blikshade?) zou dus dekking door een verkeersverzekering overbodig maken. Ook dit argument is door een tweevoudige redenering te weerleggen. Het houdt vooreerst geen rekening met de bestuurders van brom- en motorfietsen, die niet door staal zijn „omringd” (behalve misschien door hun helm, die echter niets te maken heeft met de motorkracht) en tot de meest kwetsbare weggebruikers behoren, bijna op gelijke voet met de fietsers. En ten tweede zal het gemis aan een automatische vergoeding op basis van het actuele verkeersongevallenartikel door de bestuurders juist het scherpst worden gevoeld wanneer zij gewond zijn en dus de beweerde stalen bescherming illusoir is gebleken. Wel is juist dat de aanwezigheid van een omringend koetswerk en van andere veiligheidsvoorzieningen zoals veiligheidsgordels en airbags (in het geval van auto's, niet van brom- of motorfietsen) de bestuurders een gevoel van veiligheid geeft, zodat ze zich vlugger onvoorzichtig gedragen dan voetgangers of fietsers die meer het besef hebben in het verkeer

(38) A. TUNC, „L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après quatre ans d'application de la loi Badinter”, *Rev. int. dr. comp.* 1989, 1001.

hun lijf en leden op het spel te zetten(39). Niemand is erbij gebaat dat categorieën van verkeersslachtoffers tegen elkaar worden opgezet, zoals bijvoorbeeld wel blijkt te zijn gebeurd tijdens de discussie over de wijziging van het verkeersongevallenrecht in Nederland(40).

2. *Praktische argumenten*

35. Paragraaf 2 van artikel 29bis W.A.M., dat de bestuurders uitsluit, gaat er ten onrechte van uit dat deze categorie in alle gevallen gemakkelijk af te bakenen is. Vermits de uitsluiting van de bestuurders de uitzondering is op het genereuze vergoedingsprincipe en uitzonderingen volgens de algemene interpretatieregels limitatief moeten worden uitgelegd(41), is naar onze mening enkel als bestuurder te beschouwen: de persoon die op het ogenblik van het ongeval het meesterschap over het rijtuig uitoefent door het bedienen van het stuurwiel en/of de pedalen(42). Iemand, achter het stuur gezeten, die bij een eerste botsing het bewustzijn heeft verloren en onmiddellijk nadien een tweede maal wordt aangereden, heeft dus volgens ons (wat de letsels uit dit tweede ongeval betreft) niet de hoedanigheid van uitgesloten bestuurder. Dezelfde redenering moet bijvoorbeeld worden gevolgd wanneer een persoon die een motorrijtuig heeft bestuurd wordt aangereden terwijl hij aan het uitstappen is (of aan het afstappen van een bromfiet). Tevergeefs zou men aanvoeren dat de personen uit de aangegeven voorbeelden toch moeilijk als voetgangers, fietsers of passagiers te kwalificeren zijn: het verkeersongevallenartikel vereist niet dat het slachtoffer een van deze hoedanigheden bezit, het stelt enkel dat het niet om een bestuurder mag gaan. Volgens ons zijn de personen uit de voorbeelden niet-bestuurders, en hoe men hen dan wel noemt is niet ter zake dienend. Het is trouwens niet eens nodig dat ze

(39) *Infra*, nr. 66, voetnoot 77 *in fine*.

(40) Aldus bijvoorbeeld N. FRENK: „Het Nederlandse wetsvoorstel heeft na bekendmaking zeer verdeelde reacties opgeroepen. Aan de ene kant jubelende fietsers en voetgangers, en aan de andere kant woedende automobilisten die aansprakelijkheid vrezen indien fietsers onverlicht en/of door rood stoplicht rijden zonder ook nog hun hand uit te steken”. En verder: „hierdoor ontstaat de indruk dat die vermaledijde fietsers en voetgangers maar hun goddeloze gang mogen gaan” („Het Nederlandse wetsvoorstel in het licht van de Belgische regeling”, in M. FAURE en T. HARTLIEF (eds.), *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Antwerpen-Groningen, Intersentia Uitgevers, 1998, resp. 116 en 118).

(41) C. VAN SCHOUBROECK, „Overzicht van de rechtspraak inzake de vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis W.A.M.-Wet”, in JURA FALCONIS (ed.), *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, Gent, Larcier, 2000, 25; zie ook Pol. Brugge 23 november 1998, *R.W.* 2000-01, 318 (in het kader van artikel 3 W.A.M. moet het bestuurdersbegrip *ruim* worden uitgelegd, in het raam van artikel 29bis, § 2 W.A.M. echter *beperkend*, vermits het hier om een uitzonderingsbepaling gaat).

een naam krijgen, ze vallen gewoon onder de notie „elk slachtoffer” uit paragraaf 1 van artikel 29bis W.A.M., dat de algemene regel stelt.

36. De Belgische en de Franse rechtspraak (deze laatste in verband met de wet Badinter) geven voldoende voorbeelden van betwistingen over het al dan niet bestuurder zijn:

- wanneer door de hulpdiensten twee doden uit één personenwagen worden gehaald en het achteraf niet meer te achterhalen is wie van beiden de wagen bestuurde op het fatale ogenblik, worden dan de nabestaanden van de twee vergoed of is de verzekeraar juist helemaal geen schadeloosstelling verschuldigd?(43);
- is een persoon die blijft zitten achter het stuur van een voertuig dat op sleeptouw wordt genomen, de bestuurder ervan?(44);
- verwerft de persoon zittend op de passagierszetel rechts vooraan, de hoedanigheid van bestuurder door even het stuurwiel over te nemen van de chauffeur, terwijl deze zijn handen inwrijft met een crème?(45);
- is een motorfietser die zijn rijtuig met de hand voortduwt (al dan niet met een draaiende motor) een bestuurder?(46);
- is een bestuurder die uit zijn wagen is geslingerd en op de weg is gevallen, waar hij door een andere auto wordt overreden, ten aanzien van de gevolgen van dit tweede ongeval nog als bestuurder te beschouwen?(47);
- is een gevallen bromfietser nog de bestuurder van zijn tweewieler?

3. Argumenten gehaald uit de verzekeringspraktijk

37. Een belangrijk element in het debat over de verruiming van de *no-fault* dekking tot de bestuurders is dat een hervorming in die zin wordt voorgestaan door de verzekeringsmaatschappijen die samen de „economische belangengroep” C.A.S.O. hebben opgericht (of er zich naderhand bij hebben aangesloten), en die een goede twintig percent

(42) Volgens een arrest van het Benelux-Gerechtshof van 8 december 1994 (*Benelux Jur.* 1994), wordt onder bestuurder verstaan, hij die het voertuig werkelijk en zelfstandig bestuurt en aldus in feite verantwoordelijk is voor het sturen.

(43) Zie hierover: A. GROUDEL, „Véhicules en quête de conducteur”, *R.C.A.* 1995, Chron. 42.

(44) Cass. fr. 14 januari 1987, *J.C.P.* 1987, nr. 21.768, noot F. CHABAS.

(45) Neen volgens Pol. Brugge 23 november 1998, *R.W.* 2000-01, 318 (bevestigd in hoger beroep: Rb. Brugge 13 januari 2000, *onuitg.*, A.R. nr. 99/3443).

(46) Cass. fr. 14 januari 1987, *J.C.P.* 1987, nr. 20.910, noot F. CHABAS.

(47) Cass. fr. 28 mei 1986, *J.C.P.* 1986, nr. 20.692, noot F. CHABAS.

van de Belgische verzekeringsmarkt vertegenwoordigen(48). Eén van de motieven voor de oprichting van C.A.S.O. was „de wens bij te dragen tot de vooruitgang van de verzekering en de bevordering van haar imago in het kader van een gezonde samenwerking met de overheid”. In dit licht nam C.A.S.O. in 1997 het initiatief „om het debat te openen over een *no-fault* verzekering van de bestuurder naar het model van de bescherming van de zwakke weggebruikers”(49). Ook verzekeraars die niet tot de C.A.S.O.-groep behoren, hebben zich achter dit initiatief geschaard(50).

38. Ook in Frankrijk stelt de verzekeringswereld, verenigd in de „Fédération française des sociétés d'assurance” voor, de bestuurders een gelijkaardig statuut te geven als de overige weggebruikers(51). Reeds enkele maanden na het van kracht worden van de wet-Badinter werd op vrijwillige basis een polis aangeboden „*du conducteur responsable*”, die op onze dagen door ongeveer de helft van de eigenaars van motorrijtuigen wordt onderschreven. Moet men ernaar streven de overige helft te overreden, of is het aangewezen een nieuwe wet („loi Badinter II”) uit te vaardigen die alle bestuurders op verplichte wijze onder *no-fault* verzekeringsdekking brengt op gelijke voet met de andere verkeersdeelnemers(52)? Deze opportuniteitsvraag is momenteel in Frankrijk aan de orde, maar de principiële vraag lijkt in elk geval reeds lang te zijn beslecht, in de zin dus van een uitbreiding tot de bestuurders.

4. Argumenten gehaald uit een breed rechtsvergelijkend onderzoek

39. Een rechtsvergelijkend overzicht leert dat, eens de foutaansprakelijkheid werd afgezworen in haar toepassing op verkeersschade, bij het zoeken naar alternatieven in de meeste landen twee golven zijn te onderscheiden: de eerste golf, te situeren in periode 1900 tot 1965, kwam neer op een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid, de tweede, vanaf de jaren zestig, op het verlaten van elke (ook geobjectiveerde) aansprakelijkheidsgedachte en het vervangen ervan

(48) Meer bepaald gaat het om O.M.O.B./S.M.A.P./A.S.L.K./C.G.E.R., Contassur, Mega en Mega life.

(49) *C.A.S.O.-rapport*, Brussel, 1998, 3.

(50) *Ibid.*, 3.

(51) *Assurer* 1996 (oktober, nr. 34).

(52) A. TUNC, „Traffic liability and victim protection: lessons from ten years of experience with the Loi Badinter”, in *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland, o.c.*, 228.

door hetgeen we een rechtstreekse verkeersverzekering zouden noemen(53).

(a) Eerste golf in de hervormingsbeweging (1900-1965): objectieve verkeersaansprakelijkheid

40. Vooreerst dus werd een oplossing gevonden door het invoeren van een objectieve verkeersaansprakelijkheid. Deze impliceerde, kort samengevat, dat bij een botsing tussen een gemotoriseerde en een andere verkeersdeelnemer, de aansprakelijkheid krachtens de wet systematisch aan de kant van de eerste werd gelegd, aan wie wel de mogelijkheid werd geboden zich te exonereren door het leveren van een bepaald bewijs. Deze mogelijkheid kon ofwel vrij breed zijn opgevat (in die zin dat de bestuurder vrijuit ging als hij een zelfs lichte fout aantoonde aan de zijde van de voetganger of fietser), in welk geval de beweerde objectivering niet verder strekte dan tot een omkering van de bewijslast nopens de fout(54), ofwel eerder beperkt (in die zin dat de bestuurder bijvoorbeeld het bewijs moest leveren dat het ongeval door hem niet kon worden vermeden, hoezeer hij zich daartoe ook mocht hebben ingespannen(55)).

41. Uit het voorgaande blijkt reeds dat „objectivering” niet zozeer een bepaalde welomschreven techniek is dan wel een algemeen beginsel waaraan op zeer verscheiden wijzen concreet gestalte kan worden gegeven, bijvoorbeeld (zoals aangegeven) wat het door de bestuurder te leveren tegenbewijs betreft. Een tweede belangrijk verschilpunt betreft de oplossing te geven aan ongevalssituaties waarbij twee gemotoriseerde verkeersdeelnemers op elkaar botsen. In de meeste verkeersongevallenwetten wordt gepreciseerd dat beide objectieve aansprakelijkheden mekaar dan neutraliseren, zodat op de foutaansprakelijkheid wordt teruggevallen wat de vergoeding van de bestuurders en de passagiers betreft(56). In een beperkt aantal landen echter speelt de objectieve aansprakelijkheid in dergelijke ongevalsituaties als het ware over en weer en worden de inzittenden van beide

(53) A. TUNC, „Traffic Accident Compensation. Law and Proposals”, in *International Encyclopedia of Comparative Law*, Tübingen-Den Haag-Parijs-New York, J.C.B. Mohr-Mouton-Oceana Publications Inc., 1970, 96 p.

(54) In die zin, althans voor de *bestuurder* (niet voor de houder) van een motorrijtuig, de Duitse *Strassenverkehrsgesetz* (1952), § 18.

(55) In die zin voor de *houder* van een motorrijtuig, dezelfde Duitse wet, § 7: hij kan zich alleen bevrijden door te bewijzen dat het ongeval van hem een *unabwendbares Ereignis* is geweest.

(56) Aldus artikel 31, zesde lid van de Nederlandse Wegenverkeerswet (1935).

voertuigen in principe vergoed, tenzij een van beide aansprakelijkheidsverzekeraars een tegenbewijs levert in de zo-even aangegeven betekenis(57). Het is duidelijk dat deze oplossing van een principiële wederzijdse aansprakelijkheid, hoe genereus ook, moeilijk in overeenstemming te brengen is met de uitgangspunten van de risicoleer. Deze onderscheidt op een fundamentele wijze degenen die het risico scheppen en degenen die het ondergaan: de tweeden moeten tegen de eersten in bescherming worden genomen. Deze basisgedachte kan niet dan met wettelijke kunstgrepen op een tegennatuurlijke wijze worden toegepast op gevallen waar twee partijen, die elk het risico scheppen, met elkaar in contact komen.

42. Heeft de bescherming van de bestuurders bij botsingen tussen motorrijtuigen dus reeds een artificiële grondslag, dan valt deze bescherming zelfs volledig weg bij zogenaamde enkelvoudige ongevallen (*one car accidents*: een auto mist een bocht en rijdt tegen een boom aan, een bromfietser glijdt uit over een ijselvlak). Aan elke vorm van aansprakelijkheid, of ze nu subjectief wordt opgevat of integendeel tot de uiterste grenzen wordt geobjectiveerd, is een fundamentele beperking eigen: ze veronderstelt steeds de aanwezigheid van (minstens) twee partijen, waarbij de ene de andere aanspreekt (aansprakelijkheid) en deze laatste aan de eerste een antwoord geeft (verantwoordelijkheid). Eén persoon kan niet tegelijk voor dezelfde schade de schadelijder en de schadeverwekker zijn. Juridisch bestaat geen verantwoordelijkheid jegens zichzelf. Ongevallen zonder tegenpartij blijven dus fataal onvergoed zolang men zich binnen de aansprakelijkheidsgedachte ophoudt.

43. Van het vergoedingsstandpunt uit bekeken schiet het aansprakelijkheidsrecht dus *kwantitatief* tekort: het laat een groep van verkeersslachtoffers zonder bescherming, hoe „breed” men het ook opvat. Daarnaast vertoont het aansprakelijkheidsrecht vanuit dezelfde invalshoek *kwalitatieve* beperkingen. Kenmerkend voor deze rechtstak is zijn antagonistische en conflictueuze structuur, waardoor de ene partij noodzakelijk verliest wat de andere wint en zich tussen beiden een belangenstrijd ontspint. De weg naar een schadeloosstelling kan worden vergeleken met een hindernissenbaan: worden velen reeds *a priori* van het lopen van deze baan uitgesloten, dan kunnen degenen die wel

(57) Aldus (alleen voor de persoonsschade) § 61 I van de Zwitserse *Strassenverkehrsgesetz* (1958).

tot het parcours worden toegelaten de koers slechts uitlopen ten koste van veel geld, tijd, angst, onzekerheid en moeite. De meeste van deze hindernissen houden verband met het uitgangspunt zelf van de aansprakelijkheid, rechtvaardigheid te doen geschieden tussen individuen. Door het bestaan van een aansprakelijkheidsverzekering wordt deze antagonistische grondstructuur niet of nauwelijks verholpen. Men staat er immers niet, zoals bij de sociale zekerheid, voor instellingen die vanuit een dienstverleningsperspectief opereren en evenmin, zoals bij de eigen particuliere verzekeringen, voor instellingen die om commerciële redenen een conflict met hun eigen afnemers willen vermijden.

(b) Tweede golf in de hervormingsbeweging (1965-thans): rechtstreekse verkeersverzekering

44. Een tweede golf van de hervormingsbeweging begon zich af te tekenen sedert het midden van de jaren zestig, wat West-Europa betreft sinds de publicatie in 1966 van A. Tuncs boek *La sécurité routière*(58), en heeft sindsdien reeds concreet gestalte gekregen in de wetgeving van een aantal landen, verspreid over de geïndustrialiseerde wereld, terwijl ze in bepaalde staten momenteel ter discussie staat.

45. Kenmerkend voor deze tweede golf is dat resoluut de banden met de aansprakelijkheidsformule worden losgegooid en dat wordt overgestapt naar wat we een rechtstreekse verkeersverzekering zouden noemen. We kunnen stellen dat verkeersverzekeringen naar dit model vier kenmerken gemeenschappelijk hebben.

46. Vooreerst worden de verkeersslachtoffers voor hun letselschade (en hun rechthebbenden na een dodelijk ongeval) vergoed los van de ongevalomstandigheden: foutieve wederpartij, niet-foutieve wederpartij (hiervan kon ook een objectieve verkeersaansprakelijkheid geheel of ten dele abstractie maken), wederpartij eveneens bestuurder (dit lukt het aansprakelijkheidsrecht niet, tenzij door kunstgrepen die geen uitstaans meer hebben met de risicoleer), afwezigheid van wederpartij (hiertegenover staat het aansprakelijkheidsrecht, zelfs tot het uiterste geobjectiveerd, machteloos).

(58) Parijs, Dalloz, 1966, 75 p.

47. Een tweede grondkenmerk is dat de schadevergoeding wordt verstrekt ongeacht de wijze waarop het slachtoffer aan het verkeer deelneemt: als voetganger, fietser, passagier maar ook als bestuurder. Het onderscheid tussen sterke en zwakke weggebruikers wordt wellicht niet helemaal uitgewist, doch van zijn scherpe hoeken ontdaan. In noodlottige omstandigheden staat ook de bestuurder machteloos, zelfs ten overstaan van zijn eigen motorkracht. Juist uit de gezamenlijke aanwezigheid van motorrijtuigen, fietsers en voetgangers, dus van alle weggebruikers in hun dynamische totaliteit, ontstaan de verkeersrisico's. Allen worden opgenomen in een globale verkeerssituatie, die door de beweging van allen gevaren schept voor allen.

48. Ten derde worden de verkeersslachtoffers met hun vergoedingsaanspraken niet verwezen naar de verzekeraar van een wederpartij, doch naar hun eigen verzekeraar. Om die reden spreken we van een *rechtstreekse* verzekering: niet langer dient de omweg te worden gemaakt langs de figuur van een aansprakelijk individu. De eigen verzekeraar zal om commerciële redenen zoveel mogelijk conflicten met zijn cliënt pogen te vermijden. Op die manier stelt men een einde aan gekruiste vorderingen, waarbij automobilist A zich moet keren tegen de aansprakelijkheidsverzekeraar van bestuurder B, en omgekeerd. Het streefdoel van een rechtstreekse verzekering kan evenwel slechts tot op een zekere hoogte worden bereikt. Ligt het voor de hand dat de gekwetste bestuurder A zich wendt tot motorrijtuigenverzekeraar A, dus tot de verzekeraar met wie hij heeft gecontracteerd, dan kan hetzelfde effect niet worden bereikt ten aanzien van voetgangers en fietsers: dezen hebben immers geen verkeersverzekering gesloten en kunnen met hun aanspraken slechts terecht bij de verzekeraar van de aanrijdende automobilist.

49. Een vierde punt ten slotte is meer omstreden: worden de slachtoffers nog wel integraal schadeloos gesteld? Het antwoord luidt voor de meeste verkeersongevallenwetten uit de hier besproken tweede golf van de hervormingsbeweging *negatief*. Ofwel wordt een meerdere of mindere mate van forfaitarisering toegepast, ofwel neemt de schadevergoeding de vorm aan van een supplement bovenop de socialezekerheidsuitkeringen die de slachtoffers te beurt vallen (en wordt het subrogatierecht van de socialezekerheidsinstellingen afgeschaft ter ontlasting van de verkeersverzekeringen). Op te merken valt dat in deze tweede hypothese het slachtoffer integraal wordt vergoed, zij het uit twee bronnen. In geen enkel geval wordt de zaakschade op een *no-fault* basis vergoed.

50. Binnen de rechtstreekse verkeersverzekeringen uit de tweede golf van de hervormingsbeweging kunnen fundamenteel twee sterk uiteenlopende types worden onderscheiden: de Noord-Amerikaanse *basic protection schemes* en de (geografisch meer verspreide) exclusieve verkeersverzekeringen.

51. De *basic protection schemes* zijn van toepassing in de meerderheid van de Staten van de VS, alsmede in enkele Canadese provincies(59). Ze komen in feite neer op een combinatie van een rechtstreekse verkeersverzekering met de foutaansprakelijkheid: de eerste vergoedingsbron verschaft een in omvang fel gelimiteerde schadeloosstelling (bijvoorbeeld tot beloop van enkele tienduizenden dollars) en voor het overige moeten de gelaedeerden terugvallen op een systeem waarin ze de fout van een wederpartij dienen te bewijzen, willen ze integraal worden vergoed. Dit model is eigen aan de Amerikaanse situatie: tot diep in de jaren zestig bestond in de meeste Staten geen verplichte motorrijtuigenverzekering, het is een bekend gegeven dat de ziekteverzekering in de VS weinig is uitgebouwd, zolang de verkeersslachtoffers voor hun vergoeding waren aangewezen op de *Tort Law*, hadden ze te kampen met lange wachttijden voor de rechtbanken (juryrechtspraak) en moesten ze hun advocaten hoge erelonen betalen (*contingent fees*). In deze context hadden de *basic protections schemes* met hun lage vergoedingsbedragen geen verdere reikwijdte dan de slachtoffers een soort voorschot te verstrekken waarmee ze enerzijds hun dringende medische kosten konden dragen en anderzijds de lange en dure procestermijnen konden overbruggen. Deze VS-verkeersongevallenwetten waren ten gronde aangetast door een interne contradictie: ze waren ingegeven door het besef dat de foutaansprakelijkheid niet optimaal functioneerde, doch vergoeden enkel lichte schadegevallen (beneden de *basic protection*) op een *no-fault* grondslag en blijven de zwaardere gevallen overleveren aan de subjectieve aansprakelijkheid, waarvan ze precies de gebreken hadden blootgelegd. Om die reden, en omwille van het feit dat in België een *basic protection* door de sociale zekerheid wordt verschaft aan alle slachtoffers van ongevallen, ook overkomen buiten het verkeer, is de Noord-Amerikaanse variante van de rechtstreekse verkeersverzekering voor ons land niet interessant.

(59) D. SIMOENS, *Vergoeding van verkeersslachtoffers. Naar een grondige hervorming*, Antwerpen-Amsterdam, Maarten Kluwers Internationale Uitgeverij, 1979, p. 70-110, nrs. 29-50.

52. Anders is het gesteld met het tweede type, hierboven aangeduid als de exclusieve rechtstreekse verkeersverzekering. We noemen ze exclusief omdat ze de aansprakelijkheid volledig buiten werking stelt in haar toepassing op het verkeer, en de slachtoffers enkel (op exclusieve wijze) ten laste laat vallen van een verkeersverzekering met de vier grondkenmerken die we hierboven hebben opgesomd. Voorstellen in die zin werden sinds de jaren zestig door de rechtsleer geformuleerd in nagenoeg alle West-Europese landen(60). Wat de praktische verwezenlijkingen betreft (in vigerende verkeersongevallenwetten) kan niet worden verwezen naar een bepaald geografisch centrum, tenzij misschien — dicht bij ons land — naar Scandinavië: Zweden (in 1975)(61) en Denemarken (in 1987) hebben resoluut geopteerd voor een exclusieve rechtstreekse verkeersverzekering. Niet toevallig gaat het om landen met een sterk uitgebouwde sociale zekerheid, waar het subrogatierecht van de socialezekerheidsinstellingen sinds geruime tijd was afgeschaft, zodat de nieuwe verkeersverzekeringen slechts een „kopje” hebben te verschaffen bovenop de sociale uitkeringen tot de schade integraal is vergoed (integraal volgens in Scandinavië gangbare normen). Vermelden we verder nog de verkeersongevallenwetten van Israël (1976)(62), Polen (1976)(63), Québec (1978)(64) en een aantal deelstaten van Australië (jaren tachtig)(65). Blijkens recentere studies over het functioneren van deze wetten, alsook van die uit Scandinavië, is het nieuwsoortige verkeersongevallenrecht in deze landen stevig ingeburgerd en levert het geen noemenswaardige interpretatie- of financiële problemen op(66). Het heetste discussiepunt betreft het beheer van de verkeersverzekering: door particuliere verzekeringsmaatschappijen of door één enkele publiekrechtelijke instantie?

(60) *Ibid.*, p. 158-230, nrs. 98-151.

(61) A. TUNC, „L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation: la loi suédoise du 15 décembre 1975”, *Rev. int. dr. comp.* 1977, 775-776.

(62) U. YADIN, „La nouvelle loi israélienne sur l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation”, *Rev. int. dr. comp.* 1976, 475-486.

(63) A. SZPUNAR, „L'indemnisation des victimes des accidents de la route en droit polonais”, *Rev. int. dr. comp.* 1976, 61-72.

(64) J.L. BAUDOIN, „Chronique de droit civil québécois”, *Rev. trim. dr. civ.* 1978, 229-231.

(65) A. TUNC, „La réforme du droit des accidents de la circulation en Australië”, *Rev. int. dr. comp.* 1986, 139-140.

(66) Zie bijvoorbeeld voor Zweden: C. OLDERTZ en F. TIDEFELT, *Compensation for Personal Injury in Sweden and other Countries*, Stockholm, Jurisfärlaget, 1988, 407 p.; Voor Israël: A.L. MILLER, „Le droit des accidents de la circulation, vers un système d'assurance sociale”, *Rev. int. dr. comp.* 1983, 51-67.

In Noord-Amerika zijn sommigen zich bewust van het gemis aan logica van de *basic protection schemes* en opteren ze voor een verkeersverzekering naar het hier besproken exclusieve model(67); ook binnen de tweede golf bestaan dus blijkbaar opeenvolgende kabelbewegingen. Vooralnog is de Canadese provincie Québec de enige Noord-Amerikaanse deelstaat die ook in de praktijk de tweede stap heeft gezet(68), schijnbaar tot eenieders tevredenheid (zoals moet blijken uit een rapport uit 1998)(69).

C. VOORWAARDEN VOOR EEN UITBREIDING TOT DE BESTUURDERS

1. *Premisse: geen verhoging van de verzekeringspremie*

53. Het opnemen van de bestuurders in de kring van de verzekerde personen zal, wanneer die stap wordt gezet zonder begeleidende maatregelen, tot een aanzienlijke verhoging van de verzekeringskost leiden. Deze verhoging moet men op een correcte wijze inschatten. Het gaat bijvoorbeeld niet op als vuistregel voorop te stellen dat thans reeds ongeveer de helft van de bestuurders wordt vergoed, namelijk zij die kunnen wijzen op een fout van (meestal) een andere bestuurder, zodat door een toepassing van het *no-fault* principe het bestuurdersaandeel in de globale verzekeringslast zal verdubbelen. De aangroei zal veel groter zijn, vermits vele bestuurders gedood of gekwetst worden, niet bij botsingen tussen motorrijtuigen, maar bij wat in de Amerikaanse literatuur *one car accidents* en in het Nederlands „enkelvoudige” ongevallen worden genoemd, dus ongevallen zonder tegenpartij: men denke aan de chauffeur die (door niets of niemand gehinderd) een bocht mist en tegen een boom belandt, of aan de bromfietser die slipt op een ijselvlak en zwaar ten val komt.

54. De meerkost zal, wanneer zij niet gepaard gaat met begeleidingsmaatregelen ook daarom aanzienlijk zijn, dat de grootste groep doden en zwaargewonden juist uit bestuurders bestaat. In 1994 werden in het verkeer 15.695 personen gedood of zwaargewond: 8,7% van hen

(67) S.D. SUGARMAN, „*Pay at the Pump*” *Auto Insurance. The California Vehicule Injury Plan (VIP) for Better Compensation, Fairer Funding and Greater Safety*, Berkeley, Institute for Governmental Studies, University of California, 1993, 69 p.

(68) A. TUNC, „L’assurance automobile au Québec: bilan d’une réforme”, *Rev. int. dr. comp.* 1987, 453-457.

(69) C. BELLEAU, *L’assurance automobile sans égard à la responsabilité. Historique et bilan de l’expérience québécoise*, Québec, Les publications du Québec, 1998, 179 p.

waren voetgangers, 10,4% fietsers, 10% bromfietzers, 7% motorfietzers, 41,3% bestuurders van wagens en 18,7% passagiers(70). Het samentellen van de brom- en de motorfietzers en de wagenbestuurders levert een totaalpercentage op van 58,3.

55. De automobilisten hebben niet gemord, althans niet massaal, bij de premieverhoging (van gemiddeld 5,12%) in 1994, hoewel juist zij verstoken bleven van de voordelen van de toen nieuwe regeling, en zullen dus zeker niet protesteren wanneer een nieuwe verhoging plaatsvindt die thans henzelf betreft, zo zou men kunnen redeneren. Dit argument houdt echter geen steek. In feite hebben nadenkende automobilisten in 1994 beseft dat ook zij worden begunstigd aangezien het hen wel eens overkomt zich te voet of per fiets te verplaatsen, en aangezien hun gezinsleden (en vooral hun kinderen) die geen auto gebruiken beneficiarissen werden van artikel 29bis W.A.M., sinds de eerste wijzigingswet zelfs wanneer zij door hen werden vervoerd.

56. Voor ons staat als een paal boven water dat het *no-fault* verzekeren van de bestuurders in geen geval mag leiden tot een verhoging van de premie van de verplichte motorrijtuigenverzekering (zelfs niet met vijf percent zoals in 1994 het geval is geweest), en dit om sociale redenen. Voor kleine zelfstandigen en voor werknemers tewerkgesteld tegen een zeer laag loon, maakt nu reeds de verzekeringspremie ongeveer de helft uit van hun maandelijks inkomen. En in vele gevallen zijn zij voor hun woon-werkverkeer aangewezen op een eigen auto, namelijk wanneer geen openbaar vervoer voorhanden is of dit niet aangepast is aan hun arbeidsuren, zoals bij nachtarbeid. Het is bekend dat door de werkgever slechts in een zeer bescheiden mate wordt tussengekomen in de reiskosten, en dat de fiscale aftrekbaarheid van de kosten voor het woon-werkverkeer eveneens beperkt is. Aan werklozen wordt tijdens een sollicitatiegesprek soms allereerst de vraag gesteld of ze over een wagen beschikken. Om evidente sociale redenen mag het gemotoriseerde verkeer niet buiten het bereik van de mindervermogenden worden gebracht, wat voor een randgroep het geval zou zijn bij een verhoging van de premie in het raam van de verplichte motorrijtuigenverzekering.

57. Het probleem is aldus duidelijk gesteld. Enerzijds kan vanuit sociale overwegingen geen verhoging van de W.A.M.-premie aan-

(70) Aldus H. BOCKEN en I. GEERS, „De vergoeding van letselschade en schade door overlijden bij verkeersongevallen. Belgisch recht”, *T.P.R.* 1996, p. 1207, nr. 5.

vaard worden, anderzijds zou de financiële last voor de verzekeraar gevoelig stijgen wanneer zij voortaan ook alle bestuurders op een *no-fault* basis zouden moeten vergoeden. Wordt deze laatste hervorming, hoe wenselijk ook om theoretische en praktische redenen, dus maar best niet gerealiseerd? Dit zou volgens ons een verkeerde conclusie zijn, en we maken ons sterk dat het toepassingsgebied van artikel 29bis W.A.M. in de toekomst tot de bestuurders kan worden uitgebreid zonder stijging van de premie, indien twee begeleidingsmaatregelen worden genomen: een gehele of gedeeltelijke afschaffing van het subrogatierecht van de socialezekerheidsinstellingen tegen de W.A.M.-verzekeraars, en een (eventueel facultatieve) forfaitarisering van de schadeloosstelling verschuldigd aan de bestuurders.

58. Eventueel kan ook worden gedacht aan het opheffen van de belastingen en de bijdragen tot financiering van de ziekteverzekering, van de socialezekerheidsregelingen ten bate van de gehandicapten en van het Rode Kruis, die thans op de W.A.M.-premie drukken en ruim een kwart van het bedrag ervan belopen⁽⁷¹⁾, doch op dit aspect gaan we niet nader in — al valt te overwegen of het boudweg afschaffen van deze fiscale en parafiscale heffingen geen eenvoudiger en efficiënter methode zou zijn dan de twee door ons voorgestelde begeleidingsmaatregelen!

2. *Afschaffing (geheel of gedeeltelijk) van het subrogatierecht van de socialezekerheidsinstellingen tegenover de W.A.M.-verzekeraars*

59. Vooreerst dient dus de verhouding opnieuw te worden bekeken tussen de verkeersverzekering aan de ene zijde en aan de andere kant de algemene sociale verzekeringen en voorzieningen die gericht zijn op het verlenen van een basisbescherming aan alle ongevals-slachtoffers. Met de uitbreiding (vooral sinds de jaren zestig) van het socialezekerheidsrecht — uitbreiding die zowel uitwendig is (wat de gedekte personen betreft) als inwendig (*qua* uitkeringen) — is, gezien vanuit het slachtofferstandpunt, het economische belang van de aansprakelijkheid sterk afgenomen, en dus ook van de *no-fault* verzekering die geroepen is om haar af te lossen. Wordt dus een groot deel van de letsel- en overlijdensschade op onze dagen door de sociale zekerheid vergoed, dan is deze tenlasteneming in verreweg de meeste

(71) Zie over deze heffingen: H. CLAASSENS, „Bedenkingen van een verzekeraar”, in R. POTE, H. CLAASSENS, D. SIMOENS en M. VANSNICK, *Naar een betere vergoeding van de niet-gemotoriseerde verkeersslachtoffers*, o.c., 96, voetnoot 10.

gevallen niet definitief: de ongevallenlast wordt waar mogelijk door de socialerisicodrager middels een beroep op de subrogatietechniek afgeschud op het individu dat voor het ongeval verantwoordelijk is of op de particuliere verzekeraar — zoals (in de hypothese die ons bezighoudt) de W.A.M.-verzekeraar. Moeten ook in de toekomst de kosten van verkeersongevallen die tot beloop van de basisbescherming door socialerisicodrager zijn opgenomen, in hun volle omvang worden afgeschoven op de verkeersverzekering, dus op de premiebetalende automobilisten? Deze vraag eist een maatschappelijke stellingname: de samenleving kan haar redenen hebben om te oordelen dat de aan de risicoleer ontleende rechtvaardigheidsgedachte „dat aan een activiteit alle schade is toe te rekenen die ze veroorzaakt” vanuit politieke en sociale oogmerken niet opweegt tegen de nuts waarde die verloren gaat wanneer het gemotoriseerde verkeer duurder wordt gemaakt. Kan men niet overwegen dat het verkeer, benevens een risicovolle, ook een maatschappelijk nuttige activiteit is, zodat een deel van de (ongevallen)kost door de samenleving in haar geheel mag worden gedragen, via de socialezekerheidsbijdragen die door de actieve bevolkingsgroep worden betaald en via de belastingen die door een nog ruimere groep worden afgedragen? Treedt men deze redenering bij, dan wordt het grootste deel van de letsel- en overlijdensschade door de samenleving vergoed zonder mogelijkheid van regres en is alleen het meerbedrag dat het verschil uitmaakt tussen de socialezekerheidsuitkeringen en de integrale schadeloosstelling, ten laste van het gemotoriseerde verkeer.

De zo-even ontwikkelde inzichten zijn sinds het midden van de twintigste eeuw een verworvenheid in de Scandinavische landen(72).

60. In ons land is cijfermatig gesproken inzake letselschade eigenlijk niet meer de foutaansprakelijkheid maar de ziekteverzekering het „gemene recht”: deze verzekering (die wat de tak geneeskundige verzorging betreft in 1997 tot de ganse bevolking is uitgebreid) kent uitkeringen toe aan personen die niet op een foutieve dader kunnen wijzen (gewoon omdat er geen tegenpartij is, of omdat deze geen schuld ten laste kan worden gelegd, of omdat een wel aanwezige fout niet kan worden bewezen) en die eventueel zelf schuld hebben aan hun letselschade. Als we in ons boek *Buitencontractuele aansprakelijkheid. Schade en schadeloosstelling* toch nog het aansprakelijkheidsrecht de rol van het gemene recht hebben toebedeeld, is dit

(72) I. STRAHL, „Les congrès de juristes nordiques”, *Rev. int. dr. comp.* 1952, 259-267.

vooral gebeurd omdat dit recht, anders dan het socialezekerheidsrecht, een integrale schadeloosstelling garandeert (wat nooit de ambitie zal zijn van het sociale recht), en dus een zogenaamd universeel schadebegrip huldigt, waaruit ook de sociale zekerheid lessen kan trekken(73).

61. Concreet dient dus de vraag te worden gesteld, in het licht van wat voorafgaat, of de indeplaatsstelling van de ziekenfondsen, die vervat ligt in artikel 136, § 2 Ziektewet, niet beter wordt afgeschaft in haar toepassing op de motorrijtuigenverzekeraars. Een verrassende vraag als men weet dat artikel 29*bis* W.A.M. in 1994 juist werd ingevoerd om de uitoefening van de subrogatoire vordering door het ziekenfonds... efficiënter te maken(74). Het was een oude klacht dat dit laatste niet kon gebeuren omdat ziekenfondsen niet of onvolledig van de ongevalomstandigheden op de hoogte werden gebracht en op een ontoereikende wijze inlichtingen kregen over het verdere verloop van de schadeafwikkeling. Dit euvel, aldus de redenering in 1994, zou voor een goed deel worden verholpen door een transparante verkeersongevallenwet op basis waarvan voetgangers en fietsers systematisch werden vergoed door de W.A.M.-verzekeraars, en de opgetreden ziekenfondsen even systematisch hun subrogatierecht tegen deze verzekeraars konden uitoefenen. Uitgerekend werd dat een verkeersongevallenwet naar dit eenvoudig model via de subrogatietechniek een meeropbrengst van 1,2 miljard BEF moest bewerkstelligen voor de ziekteverzekering(75). Deze 1,2 miljard BEF beantwoordt vanzelfsprekend niet aan de totaalsom van de ZIV-prestaties die op basis van het subrogatieartikel 136, § 2 Ziektewet bij de aansprakelijkheidsverzekeraars jaarlijks wordt gerecupereerd, maar is wel het bedrag dat *bijkomend* wordt teruggevorderd door het efficiënter maken, in de aangegeven zin, van het uitoefenen door de ziekenfondsen van hun subrogatoire vordering. En thans stellen we vast dat artikel 29*bis* W.A.M., dat zijn bestaan dankt aan de in artikel 136, § 2 Ziektewet vervatte indeplaatsstelling, zes jaar later noch min noch meer tot de afschaffing van dit laatste artikel zou leiden, althans in zijn toepassing op verkeersongevallen. Toch is dit wellicht de tol die moet worden

(73) D. SIMOENS, *Buitencontractuele aansprakelijkheid. Schade en schadeloosstelling*, Antwerpen, E. Story Scientia - Kluwer Rechtswetenschappen België, 1999, p. 6, nr. 3 (Volume IX, deel II in de reeks *Beginselen van Belgisch Privaatrecht*).

(74) D. SIMOENS, „Ziekteverzekering, tak uitkeringen: wetgeving en rechtspraak”, in D. SIMOENS en J. PUT (eds.), *Ontwikkelingen van de sociale zekerheid 1990-1996*, Brugge, Die Keure, 1996, 445.

(75) *Parl. St.* Senaat 1993-94, nr. 980/1, 35.

betaald om het verkeersongevallenartikel uit te breiden tot de bestuurders van motorrijtuigen(76). Een tol die niet alleen door de automobilisten doch in zekere mate door de ganse bevolking dient te worden betaald, en met als gunstig nevengevolg dat een (nog) ruimere schadespreiding wordt bewerkstelligd.

62. Een onvermoed groot aantal verkeersongevallen zijn ongevallen op de weg naar en van het werk in de zin van artikel 8 Arbeidsongevallenwet, zodat de financiële lasten ervan door de arbeidsongevallenverzekeraars worden gedragen. Het zou een aanzienlijke ontlasting betekenen voor een te ontwerpen verkeersverzekering mocht zulks in de toekomst zo blijven. Bestaat een redelijke verantwoording voor een dergelijke oplossing? Enerzijds kan men niet loochenen dat deze verkeersongevallen eerder aan het verkeers- dan aan het arbeidsrisico zijn toe te schrijven. Anderzijds is de aanleiding voor het feit dat het potentieel slachtoffer zich aan dit verkeersrisico blootstelt de noodzaak om zich van zijn arbeidsplichten te kwijten. Naargelang het ingenomen standpunt komt men ofwel tot het schrappen van artikel 8 Arbeidsongevallenwet ofwel tot het uitsluiten van arbeidswegongevallen uit het toepassingsgebied van een toekomstig verkeersongevallenartikel. Kiest men voor deze laatste oplossing, dan rijst ook hier de vraag naar een afschaffing van het subrogatierecht van de arbeidsongevallenverzekeraar tegenover zijn W.A.M.-collega.

63. De financiële gevolgen voor de sociale zekerheid van de afschaffing van het regres van de ziekenfondsen (en eventueel van de arbeidsongevallenverzekeraars) mogen niet worden overschat: het verhaalsrecht moet niet noodzakelijk volledig worden afgeschaft, slechts in haar verhouding tot de W.A.M.-verzekeraars zou in ons voorstel de subrogatoire vordering worden uitgeschakeld en dan nog slechts wat de socialezekerheidsprestaties betreft verstrekt aan bestuurders van motorrijtuigen. Voor het overgrote deel van de sociale uitkeringen verricht aan ongevalsslachtoffers zou het subrogatierecht dus overeind blijven.

(76) Pleit eveneens voor de „afwezigheid van verhaal vanwege de sociale zekerheid in nieuwe gevallen” (bedoeld worden, gevallen waar door de auteur de invoering van een persoonsverzekering met indemnitairst karakter wordt voorgestaan, zoals bij verkeersongevallen): S. FREDERICQ, *Moderne risico's en vergoeding van letselschade. Een alternatief voor de uitbreiding van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid: de verzekering tegen lichamelijke ongevallen met indemnitairst karakter*, Brussel, Bruylant, 1990, p. 276, nr. 336.

3. *Forfaitarisering (op facultatieve basis) van de schadeloosstelling verschuldigd aan de bestuurders*

(a) Principe van de forfaitarisering

64. Een tweede begeleidingsmaatregel die een uitbreiding van het *no-fault* vergoedingsprincipe tot bestuurders mogelijk moet maken zonder premieverhoging — want dit was ons uitgangspunt, en daar blijven we bij — bestaat uit een forfaitarisering van de vergoedingen verschuldigd aan deze verkeersdeelnemers. Deze innovatie zou gepaard moeten gaan, wil ze echt effect hebben, met het verbod de forfaitaire uitkeringen op te trekken tot het niveau van de integrale schadeloosstelling in gevallen waar de bestuurder op een schuldige tegenpartij kan wijzen. Wat dit laatste aspect betreft zou dus, meer dan thans door de rechtspraak wordt gedaan, de hand moeten worden gehouden aan paragraaf 5 van artikel 29*bis* W.A.M. Deze paragraaf luidt: „de regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld”. *A contrario* moet hieruit worden afgeleid dat artikel 1382 B.W. niet mag worden ingeroepen wanneer aan de toepassingsvoorwaarden van het verkeersongevallenartikel is voldaan, en dit moet o.i. zo blijven ook wanneer, volgens de thans onderzochte hypothese, het toepassingsgebied ervan zou zijn uitgebreid tot bestuurders. Elke persoon die op een foutieve wijze letselschade toebrengt aan een bestuurder (of overlijdensschade aan zijn rechthebbers) moet dus een burgerrechtelijke immuniteit genieten, zoals die thans reeds (behalve in enkele uitzonderingsgevallen) bestaat ten behoeve van de werkgever, aansprakelijk voor een arbeidsongeval.

65. Eens de foutaansprakelijkheid wordt verlaten, vervalt ook de absolute eis dat de schadeloosstelling integraal is. Deze *restitutio in integrum* past in de visie dat het slachtoffer van een foutieve daad gesteld door een ander, er in geen opzicht slechter aan toe mag zijn dan wanneer deze fout niet was begaan. Dit is een eis van *vergeldende rechtvaardigheid* zolang men vasthoudt aan de strikte relatie schadelijder-(foutieve) schadeverwekker. Deze eis vervalt echter eens de ongevallenproblematiek niet in individuele termen wordt gezien maar tegen de achtergrond van schadespreiding door verzekering en dus in het licht van een *verdelende rechtvaardigheid*. Wanneer men dit laatste standpunt inneemt — en dat moet men wel doen inzake verkeersongevallen gelet op de verplichte verzekering en op het voorhanden zijn van de sociale zekerheid — kan worden gedacht aan een begrensde vergoeding.

66. De voorgestelde forfaitarisering kunnen ten gronde twee bezwaren worden tegengeworpen. Vooreerst dat ze een te grote achteruitgang betekent voor de betrokken bestuurders — een opwerping die enkel opgaat voor degenen onder hen die naar huidig recht volledig zouden zijn schadeloosgesteld, maar uiteraard geenszins voor degenen die *de lege lata* onvergoed blijven (en die de meerderheid vormen, als bij het vergelijken ook wordt gelet op de slachtoffers van enkelvoudige ongevallen). Ten tweede kan, het weze toegegeven, moeilijk worden verantwoord dat onder de verkeersdeelnemers een onderscheid wordt gemaakt tussen zij die integraal worden vergoed (voetgangers, fietsers en passagiers) en de automobilisten van wie de vergoeding op een forfaitaire basis gebeurt. Het Arbitragehof kan in deze ongelijkbehandeling een inbreuk zien op de artikelen 10 en 11 G.W.(77) (al moet hierbij onmiddellijk worden gepreciseerd dat, als er inderdaad een verboden discriminatie zou bestaan in ons voorstel, zulks *a fortiori* geldt voor de huidige versie van het verkeersongevallenartikel).

67. Wanneer de aangegeven bezwaren tegen een forfaitarisering inderdaad indruk maken, eventueel op het Arbitragehof, dan kan een ons inziens valabel alternatief worden voorgesteld: in beginsel worden de bestuurders integraal vergoed, maar het staat hen vrij bij het sluiten van de verplichte W.A.M.-verzekering een wettelijk voorgeschreven forfaitaire vergoeding te kiezen.

(77) Wij van onze kant menen dat de ongelijkbehandeling tussen gemotoriseerde en andere verkeersdeelnemers een toetsing aan de artikelen 10 en 11 G.W. kan doorstaan, en wel om drie redenen:

- het kan niet worden geloofend dat de gemotoriseerde verkeersdeelnemers het verkeersrisico creëren, en dit op een dubbele wijze: zij wenden bij het zich voortbewegen de motorkracht aan, en op het ogenblik dat zij hun motorrijtuig voor het eerst in het verkeer brengen neemt het globale volume aan kinetische energie en dus het gevaar toe (op grond van deze tweede overweging lijkt het ons aangewezen de forfaitarisering te beperken tot de bestuurders die tevens eigenaar zijn van het motorrijtuig); op grond van de risicoleer is het niet-discriminatoire onderscheid te maken tussen degenen die het risico scheppen (ook al ondergaan zij het tevens) enerzijds en zij die het risico ondergaan anderzijds; dit onderscheid werkt door ook wat de berekening van de vergoeding betreft, die op deze risicoleer is gebaseerd;
- op gemotoriseerde verkeersdeelnemers die tevens eigenaars van hun motorrijtuig zijn rust een verzekeringsplicht; bij het sluiten van de verzekering kunnen zij vrij en met kennis van zaken optreden voor de formule van de integrale schadeloosstelling of voor die van de forfaitaire vergoeding, die op hen (en alleen op hen) van toepassing zal zijn; niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers die het slachtoffer worden van een verkeersongeval hebben deze keuze niet kunnen maken, zodat op hen de gunstigste formule dient te worden toegepast, dit is die van de *restitutio in integrum*;
- ons derde argument is ontleend aan de prioritaire doelstelling van elk ongevalrecht, namelijk de ongevallenpreventie; mag men aannemen dat bij alle verkeersdeelnemers de drang naar lijfsbehoud de belangrijkste prikkel vormt voor oplettendheid in het verkeer („op onoplettendheid in het verkeer staat nog steeds de doodstraf”), dan dient te worden aangenomen dat deze prikkel minder sterk aanwezig is bij gemotoriseerde verkeersdeelnemers, die zich door hun koetswerk beschermd weten; voor hen (en alleen voor hen) is het aangewezen bijkomend in een financiële prikkel te voorzien, bestaande in het niet integraal doch slechts forfaitair vergoed worden bij een eventueel ongeval.

tair systeem met de verzekeraar overeen te komen, zulks met het oog op het drukken van de premie. In dit liberaal systeem wordt elke automobilist dus een *opting-out* mogelijkheid geboden en moet hij zijn vergoedingsaspiraties afwegen tegen zijn financiële mogelijkheden (asociale gevolgen heeft deze *opting-out* niet, vermits men door uit het systeem van de integrale vergoeding te stappen, de financieringslast voor de anderen niet verzwaart). Bij deze oplossing rijzen verzekerings-technische problemen: ze is slechts deugdelijk wanneer de bestuurder van het motorrijtuig tegelijk de eigenaar ervan is, want op deze laatste rust de verzekeringsplicht. Er zal dus moeten worden onderscheiden tussen de bestuurders-eigenaars van een motorrijtuig en de niet-eigenaars, doch ongrondwettelijk lijkt ons dit onderscheid niet. Het voorstel impliceert tevens dat de bestuurders-eigenaars hun schadeclaim enkel kunnen laten gelden tegen de W.A.M.-verzekeraar van hun eigen motorrijtuig, waar ze dit naar geldend recht eveneens kunnen doen tegen die van een ander betrokken motorrijtuig.

68. Werknemers die rijden met een bedrijfsvoertuig zouden in elk geval integraal worden vergoed, vermits ze niet kunnen worden gedwongen de beperkingen te ondergaan die hun werkgever zou hebben bedongen. Gezien het toenemend beroep op leasingsformules, is het daarentegen aangewezen een bestuurder-lessee met een bestuurder-eigenaar gelijk te stellen en de lessor te verplichten met zijn cliënt af te spreken welke vergoedingsformule toepasselijk zal zijn.

69. Om de consument-verzekeringnemer te beschermen mag er slechts één forfaitaire formule bestaan, wat de overzichtelijkheid in hand werkt en dus de keuze van de verzekeringnemende persoon vergemakkelijkt. Formules *à la carte* zijn dus uit den boze, al belet niets de eigenaar van een motorrijtuig met zijn verzekeraar het forfaitaire type overeen te komen doch daarnaast een klassieke ongevallen- en/of levensverzekering te sluiten die ook tussenkomt bij andere dan verkeersongevallen. In een zekere zin kan dit een wijze beslissing zijn, vermits de statistieken leren dat de meeste ongevallen (doch niet noodzakelijk de zwaarste) gewoon thuis voorvallen.

(b) Vormen die de forfaitarisering kan aannemen

70. Welke vorm zou de voorgestelde forfaitarisering van de schade-loosstelling kunnen aannemen, in gevallen waar daarvoor is geopteerd? Het uiteindelijke antwoord moet door actuarissen worden gegeven, als ze maar uitgaan van onze premisse dat geen premieverhoging mag plaatsvinden. Het antwoord is afhankelijk van de beslissing

die te nemen is in verband met het subrogatieartikel 136, § 2 Ziek-tewet: zal de indeplaatsstelling van de ziekenfondsen in haar toepas-sing op W.A.M.-verzekeraars worden afgeschaft, eventueel gedeelte-lijk? Een beslissing in die zin zou de actuarissen meer ruimte laten bij het uitvoeren van hun bewerkingen.

Wat de formule betreft die bij het forfaitariseren kan worden toege-past, dienen naar onze mening drie (reeksen van) schadeposten te worden onderscheiden.

71. Wat vooreerst de kosten betreft die worden gedaan ten gevolge van letsels opgelopen bij een verkeersongeval, moet het principe van de integraliteit van de terugbetaling (voor het deel dat niet door de ziek-teverzekering wordt tenlastegenomen) overeind blijven, wil het recht op psycho-fysieke integriteit gehandhaafd zijn. Men denke in dit verband niet alleen aan de kosten voor geneeskundige en paramedische verzor-ging, doch bijvoorbeeld ook aan die verbonden aan een revalidatie of herscholing en aan de prothesekosten (aanschafprijs plus toekomstige uitgaven voor periodieke hernieuwing). Eventueel zal de W.A.M.-ver-zekeraar de consequenties moeten aanvaarden van de rechtspraak die zich in het arbeidsongevallenrecht heeft ontwikkeld, en die bijvoor-beeld aanpassingswerken omwille van een handicap uitgevoerd aan een wagen (en waarom niet, ook aan een woning) vergoedt onder de noemer van prothese(78). Wat de kosten gedaan voor derdenhulp betreft, een relatief recent ontdekte schadepost(79), waarvan de rekening hoog kan oplopen(80), hoort de rechtspraak een zekere normering toe te passen: men moet geen twee uur assistentie verlenen voor het gebruik van een maaltijd, noch permanente hulp voor een locomotorisch gehandicapte met als voorwendsel dat hij zich steeds moet kunnen verplaatsen(81).

72. Aan het andere uiterste van ons forfaitariseringsmodel bevindt zich de extrapatrimoniale schade (morele schade in al haar facetten, en

(78) M. BOLLAND, „Les aménagements immobiliers sont-ils des prothèses au sens de la législation accidents du travail?“, *J.T.T.* 1997, 285-289.

(79) Noch J. RONSE in zijn uit 1957 daterend basiswerk *Schade en schadeloosstelling* (A.P.R., Brussel, Larcier, 1957, 813 p.), noch R.O. DALCQ in zijn *Traité de la responsabilité civile* (in *Les Nouvelles, Droit civil*, V-2, Brussel, Larcier, 1962, 821 p.) uit 1962 maken er gewag van.

(80) In die zin R.O. DALCQ: „L'appréciation du coût d'une tierce personne constitue (...) un problème en présence duquel la jurisprudence semble hésiter devant la réalité des chiffres“ („Examen de jurisprudence (1973-1979). La responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle“, *R.C.J.B.* 1981, p. 161, nr. 155).

(81) M. VANDEWEERDT, „Hulp van derden in de Belgische verzekeringsgeneeskundige prak-tijk“, in M. VANDEWEERDT, J. ROODHOOF, M. VAN ACKER en B. NICKMANS, *Hulp van derden. Schade evalueren in de praktijk 5*, Antwerpen-Apeldoorn, Maklu-uitgevers, 1992, 20 (nr. 21 in de reeks *Menselijke Schade*).

esthetische schade). Hoe drastisch deze maatregel ook is, toch dient te worden voorgehouden dat voor deze schade door een verruimd artikel 29bis W.A.M. in het geheel niet wordt tussengekomen. Een schadevergoeding heeft in deze gevallen in de normale situatie hoogstens een symbolische functie, waaruit o.i. moet worden afgeleid dat de evaluatie van de morele schade met gematigdheid dient te gebeuren(82). In de praktijk laat de recente rechtspraak zich — weliswaar onbewust — leiden door de gedachte aan een private straf, die ter zake volledig misplaatst is. Toegegeven dat bij het slachtoffer of zijn nabestaanden wraakgevoelens kunnen leven, doch als er moet worden vergolden is dit een taak voor het strafrecht, niet voor het privaatrecht.

In verband met het wezen van morele schade rijst de vraag naar de schade, die vaak onbenoemd wordt gelaten doch die wordt uitgedrukt in lage arbeidsongeschiktheidspercentages. Met loonverlies gaat deze schade niet gepaard, maar wel met het lijden van bepaalde pijn of het ondervinden van een zekere hinder bij de beroepsuitoefening(83). Sinds de jaren vijftig van de twintigste eeuw wordt deze schade gekwalificeerd als een materiële professionele schade, doch louter op pragmatische gronden, namelijk om de arbeidsongevallenverzekeraars in staat te stellen hun subrogatierecht uit te oefenen(84). In werkelijkheid gaat het echter om morele schade — tot de jaren dertig werd dit algemeen erkend — of dan toch om een vreemdsoortige vorm van gemengde schade (materieel en moreel)(85). Wellicht wordt met het oog op een toekomstig verkeersongevallenartikel best de werkwijze gevolgd van de „Indicatieve tabel van forfaitaire schadevergoedingen bij verkeersongevallen”, die forfaitaire bedragen „per punt” vooropstelt en precieseert dat de helft ervan de materiële schade dekt (en de andere helft dus de morele)(86). Zo komt men uit op een regel dat bij lage arbeidsongeschiktheidspercentages maar tot beloop van vijftig percent wordt vergoed, een oplossing die nu reeds voor arbeidsongevallen wordt toegepast en best transposeerbaar lijkt op verkeersongevallen.

73. De derde grote schadepost die we onderscheiden bestaat uit, naargelang de klemtoon die men legt, inkomstenverlies of arbeidson-

(82) D. SIMOENS, *Buitencontractuele aansprakelijkheid. Schade en schadeloosstelling, o.c.*, p. 264 en 265, nr. 139 en 140.

(83) *Ibid.*, p. 149 en 150, nr. 79.

(84) J. VAN STEENBERGE, *Schade aan de mens, I, Evaluatie van de arbeidsongeschiktheid in het recht*, Berchem-Antwerpen-Amsterdam, Maarten Kluwers Internationale Uitgeversonderneming, 1975, 269.

(85) *Ibid.*, 276.

(86) *R.W.* 1998-99, 248.

geschiktheid. Hier dringt een intermediaire opvatting zich op: uiteraard geen afschaffing van de vergoeding, maar evenmin een in de hoogte onbepaalde integrale schadeloosstelling. Er dient dus een loongrens te worden bepaald, en voor het verlies aan inkomen dat dit grensbedrag overschrijdt moet de W.A.M.-verzekeraar niet optreden. Dezelfde regel geldt voor inkomenschade door nabestaanden geleden naar aanleiding van een dodelijk ongeval, overkomen aan de bestuurder. Voor minverdieners zou de loonschade dus integraal worden vergoed, voor meerverdieners slechts forfaitair, en dit des te ingrijpender (relatief gesproken dan) naarmate hun inkomen hoger ligt. Deze oplossing is wellicht onaanvaardbaar, ware het niet dat hen de mogelijkheid wordt geboden te kiezen voor de formule van de integrale schadeloosstelling. Meer nog: deze laatste is de regel — verliezen we dit niet uit het oog — behalve als bij het verzekeringnemen uitdrukkelijk wordt geopteerd voor de forfaitaire formule, in ruil voor een lagere premie.

(c) Forfaitarisering ook bij een duidelijke fout van de wederpartij?

74. Strookt een geforfaitariseerde vergoeding wel met het rechtsgevoel bij een botsing tussen twee motorrijtuigen, de ene bestuurd door een bij veronderstelling volledig onschuldig slachtoffer en de andere door een grof-foutieve dader? De vraag is pertinent: hierboven is aangegeven dat het nieuwe verkeersongevallenartikel, door ons beoogd, artikel 1382 B.W. buiten werking stelt. De oplossing zou kunnen worden geboden door de herinvoering van de notie onverschoonbare fout (of een andere vorm van gekwalificeerde fout, de formulering doet er niet toe), ditmaal niet als uitsluitingsgrond doch als basis van een schadeclaim die zich uitstrekt over het gehele schadeveld. Persoonlijk zijn we hiervan geen voorstander, en dit om twee redenen. De rechtspraak uit de periode 1994-2000 in verband met de onverschoonbare fout aan de zijde van de zwakke weggebruiker toont aan hoe oeverloos de debatten zijn die zich dan ontspinnen, en die kunnen leiden tot een uitholling van het verkeersongevallenartikel in tweeërlei zin: ofwel wordt (zoals in Frankrijk met de wet-Badinter) te weinig besloten tot het bestaan van een dergelijke fout(87), ofwel (zoals in België) te vaak(88). In beide gevallen mist

(87) A. TUNC, „Traffic liability and victim protection: lessons from ten years of experience with the Loi Badinter”, in M. FAURE en T. HARTLIEF (eds.), *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, o.c., 231.

(88) *Supra*, nr. 8.

het wetsvoorschrift dan zijn doel. De tweede reden van onze afwijzende houding is, dat men met het toelaten van dergelijke aanspraken opnieuw tot „gekruste” vorderingen komt: de onschuldige bestuurder van voertuig A dient de verzekeraar aan te spreken, niet van zijn eigen motorrijtuig maar van voertuig B, dat bij hypothese bestuurd werd door een persoon die grovelijk in de fout ging. Het premiebedrag van de plichtverzekering zou dus niet enkel (mede) beïnvloed worden door de optie integrale/forfaitaire vergoeding genomen door degene die de verzekering sluit, maar ook door de mate van waarschijnlijkheid dat deze laatste onverschoonbare sturfouten begaat — een eventualiteit die fataal door een weifelende rechtspraak moet worden „ingevuld”. In plaats van in de beschreven situatie (volledig onschuldige bestuurder A - zwaar foutieve bestuurder B) terug te grijpen naar het beginsel *faute oblige*, zouden we het principe *assurabilité oblige*(89) overeind laten: A had de mogelijkheid (en tegenover zijn gezinsleden misschien zelfs de morele plicht) zijn lijf en leden integraal te verzekeren en blijft zelf met een deel van zijn schade zitten wanneer hij niet vooruitziend is geweest; zoals iedereen ervaart hij dat zich in het verkeer echte doodrijders bewegen. Maar we geven toe dat het rechtsgevoel de wetgever tot andere oplossingen kan bewegen (gekruste vorderingen bij een gekwalificeerde fout) en hebben hiervoor uiteraard alle respect.

III. Slotvraag: uitbreiding van de *no-fault* bescherming tot alle slachtoffers van ongevallen, ook die overkomen buiten het verkeer?

A. PROBLEEMSTELLING

75. De in het tweede hoofdstuk behandelde vraag naar een uitbreiding tot alle verkeersslachtoffers (met inbegrip van de bestuurders) kan nog worden overstegen door de logisch daarop volgende vraag naar de mogelijkheid en de wenselijkheid van een alle slachtoffers van ongevallen omvattende bescherming, los van de verkeerscontext(90). Het

(89) *Supra*, nr. 24.

(90) De krachtlijnen van dit derde hoofdstuk hebben we reeds ontwikkeld in: „Het nieuwe verkeersongevallenrecht in het licht van de sociale zekerheid”, in J. VAN LANGENDONCK (ed.), *Liber Amicorum Roger Dillemans*, II, *Socialezekerheidsrecht*, J. Antwerpen, Kluwer Rechts-wetenschappen België, 1997, 383-398.

vergoedingsprincipe dat thans vervat ligt in artikel 29bis W.A.M. zou dan, breder geformuleerd, kunnen worden losgekoppeld van die andere restrictie, dat de schade moet zijn opgelopen naar aanleiding van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken.

76. Uit een breed rechtsvergelijkend onderzoek blijkt dat van de lotsverbetering van de ongevalsslachtoffers op twee grondig uiteenlopende manieren werk kan worden gemaakt(91). Vooreerst zoals de oplossing van het probleem tot nu toe traditioneel werd gezien: door voor bijzondere categorieën van ongevallen gezien de bijzondere noden die ze schiepen bijzondere voorzieningen te treffen. Dit is het duidelijkst gebeurd voor de arbeidsongevallen in de jaren rond de laatste eeuwwisseling, en sedertdien voor auto-ongevallen, zij het in het ene land ingrijpender dan in het andere: door een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid, het invoeren van een verzekeringsplicht en van een waarborgfonds, of door nieuwe oplossingen in de lijn van een *no-fault* verzekering. Maar er kan ook grondig anders tewerk worden gegaan: uitgangspunt is dan, dat wat aan een hervorming toe is wel degelijk het ongevallenrecht is in zijn geheel. De bijzonder nadelige situaties van sommige slachtoffers zijn in deze optiek slechts de pijnpunten van een dieper liggende kwaal: het niet langer aangepast zijn van het ongevallenrecht aan de moderne samenleving met haar nieuwe noden en haar nieuwe mogelijkheden. In dit licht gaat het niet langer op door het treffen van partiële oplossingen steeds nieuwe categorieën van „geprivilegieerde” slachtoffers in het leven te roepen. De eindoplossing wordt geboden door een eenheidsstelsel dat alle persoonsschade gelijk behandelt, ongeacht de omstandigheden waarin ze werd opgelopen. Ook op die manier zijn verkeersslachtoffers aan een lotsverbetering toe, maar dan als medebeneficianten van een bredere hervormingsbeweging.

B. ARGUMENTEN PRO ÉÉN ENKELE ONGEVALLENWET

77. Voorstanders van de tweede weg, aangegeven aan het slot van het vorige randnummer, verwijten de ontwerpers van specifieke verkeersverzekeringen dus hun blik niet ver genoeg te richten en niet te zien dat de ontwikkeling van de sociale verzekeringen en van overige voorzieningen aan de kant van de gelaedeerde, radicalere oplossingen

(91) D. SIMOENS, *Vergoeding voor verkeersslachtoffers...*, o.c., p. 118-157, nrs. 65-97.

mogelijk maken, en dat elk vasthouden aan categorieën van ongevallen tot halfslachtigheid moet leiden en tot een discriminatie tussen slachtoffers met gelijke noden. De eindoplossing dient dus gezien in de richting van een ontwikkeling — zowel uitwendig als inwendig — van de sociale verzekeringen en voorzieningen, die weldra een peil kunnen bereiken waarop de aansprakelijkheid voor persoonsschade zonder veel verlies voor de slachtoffers kan worden losgelaten: alleen op die manier wordt het ongevallenvraagstuk definitief en met zin voor verdelende rechtvaardigheid opgelost. Pas als het vergoedingsvraagstuk losgemaakt wordt van de omstandigheden van het ongeval, kan alle aandacht gericht worden op de gevolgen van het ongeval, die gelijk kunnen zijn ongeacht de omstandigheden.

78. Met deze laatste beschouwing raken we de ongetwijfeld sterke theoretische grondslag van de redenering: de gelijkheidseis of eis van gelijkbehandeling van gelijke noden, waaraan slechts is voldaan als alle slachtoffers met dezelfde schade recht hebben op gelijke prestaties, ongeacht de omstandigheden waarin de schade is opgelopen, op grond van een stelsel dat als regel moet huldigen dat „*the nature of the injury, not its cause should be the issue*”(92).

79. Hier moge een samenvatting volstaan van de kritiek op stelsels die, zoals specifieke verkeerverzekeringen, tegen deze gelijkheidseis ingaan(93).

- Een specifieke verkeersverzekering werkt discriminerend en schept een rechtsongelijkheid waarvoor geen grond bestaat.
- Ze is daarenboven anachronistisch want in strijd met het streven naar gelijkbehandeling van gelijke noden dat zich op onze dagen aftekent op het domein van de sociale verzekeringen.
- Ze is compromitterend voor de wetgever, die eenmaal de stap gezet, nog moeilijk weerstand zal kunnen bieden aan andere groepen van slachtoffers die op een afzonderlijk regime zullen aansturen.
- Ze wordt daarenboven met de groei van de sociale verzekeringen op het domein van de persoonsschade steeds minder noodzakelijk.

(92) Aldus J.M. MATHESON, „Compensation for Personal Injury in New Zealand. The Woodhouse Report”, *I.C.L.Q.* 1969, 193.

(93) Voor details: D. SIMOENS, *Vergoeding voor verkeersslachtoffers...*, o.c., p. 274, nr. 179.

- Het creëren van afzonderlijke stelsels dreigt kostelijker uit te vallen dan een eenheidsstelsel, geeft aanleiding tot randbetwistingen en kan dus aanzetten tot bedrog.

80. Het bezwaar van anachronisme en discriminatie dat tegen het treffen van deeloplossingen wordt opgeworpen, is gewichtig in het licht van de recente ontwikkelingen op het domein van de sociale verzekeringen, die in een streven naar harmonisatie voor gelijke toestanden en noden gelijke voorzieningen willen treffen. In vele landen slaat thans(94), maar ook reeds vroeger(95), de kritiek in de eerste plaats op de bijzonderbehandeling van arbeidsongevallen. Men weet dat in Nederland (sedert de wet van 18 februari 1966) schoon schip is gemaakt met de bestaande verscheidenheid op het domein van de arbeidsongeschiktheidsverzekering. Maar ook op een breder vlak neemt de harmonisatie van de sociale zekerheid, waarover zoveel te doen is geweest, de vorm aan van een gelijkschakeling van voorzieningen voor gelijke noden. Inzake mindervalidenzorg bijvoorbeeld dient een einde gemaakt aan het naast elkaar bestaan van maatregelen met hun vele overlappingsen, die hetzelfde doel nastreven met andere middelen(96). In een verdere fase kan nog vereenvoudigd worden door bijvoorbeeld het wegvallen van het arbeidsinkomen te compenseren door een loondervingsverzekering met evenwaardige prestaties los van de vraag of werkloosheid, arbeidsongeschiktheid of zelfs ouderdom aan de basis ligt van de te verhelpen toestand, dus volledig los van de causaliteit en uitsluitend ingegeven door de gestelde finaliteit(97). Samengevat: de recente tendensen op het domein van de sociale verzekeringen en voorzieningen doen een argument te meer aan de hand om de voorkeur te geven aan een eenheidsstelsel boven deeloplossingen. Een veralgemeende sociale verzekering voor alle persoonsschade genoot dan ook in de rechtsleer een grote belangstelling(98).

(94) J. VAN LANGENDONCK, „Arbeidsongeval en aansprakelijkheid”, *T.S.R.* 1988, 73-88.

(95) Aldus reeds in 1942 L. BEVERIDGE, die aanstoot nam aan „*the anomaly of treating equal needs differently*” en overwoog dat „*a complete solution is to be found only in a completely unified scheme for disability without demarcation by the cause of disability*” (geciteerd door J.M. MATHESON, *o.c.*, 192).

(96) B. VAN BUGGENHOUT, *Het juridisch statuut van de minder-valide*, Gent/Leuven, Story-Scientia, 1975, p. 511, nr. 605.

(97) R. DILLEMANS (ed.), *Bouwstenen voor een nieuwe sociale zekerheid*, Leuven, Universitaire Pers, 1993, 32-33.

(98) Voor een overzicht: D. SIMOENS, *Vergoeding voor verkeersslachtoffers...*, *o.c.*, p. 274, nr. 179; *adde* sedertdien: M. BONYI, *Rapports entre la sécurité sociale et la responsabilité civile: coexistence ou élimination?*, Leuven, Faculteit Rechtsgeleerdheid, 1984, 548 p.

81. Het staat vast dat voor een algemene ongevallenverzekering heel wat geldmiddelen kunnen worden gemobiliseerd: de honderden miljarden die thans worden besteed aan de ziekte- en aan de arbeidsongevallenverzekering en aan de pensioenstelsels (wat de overlevingspensioenen betreft); de premies die naar geldend recht worden afgedragen aan de diverse aansprakelijkheidsverzekeringen, met de verplichte motorrijtuigenverzekering en de fel verspreide BA-verzekering privéleven (de zogenaamde familiale polis) voorop, maar ook de premies die thans worden betaald in het kader van levens- en ongevallenverzekeringen allerhande, die in de nieuwe regeling overbodig worden; en daar bovenop komen nog de kosten die uitgespaard worden nu er geen onderzoek meer dient ingesteld naar de concrete ongevalsomstandigheden: expertise-, proces- en verdedigingskosten; vallen eveneens weg, de kosten voor het uitoefenen van regresrechten tussen de diverse verzekeringsinstellingen onderling.

C. HET NIEUW-ZEELANDSE VOORBEELD

82. Toch dient te worden vastgesteld dat de realisatiekansen van een eenheidsstelsel in de praktijk omgekeerd evenredig zijn aan de belangstelling vanwege de rechtsleer. We kunnen, wat de geïndustrialiseerde wereld betreft, enkel de Nieuw-Zeelandse *Accident Compensation Act* van 1974 als verwezenlijking van de eenheidsgedachte vermelden, en we moeten ervoor waarschuwen dat de representativiteit van het Nieuw-Zeelandse voorbeeld niet mag worden overschat: Nieuw-Zeeland is immers een weinig bevolkt land met een zeer grote bevolkingsspreiding en een eerder geringe mate van verstedelijking en van industrialisering. Het is duidelijk dat waar mensen ver van elkaar leven en de techniek niet op alle gebieden is doorgedrongen, de kans op ongevallen eerder klein is. Daarbij komt nog, dat de inkomens er meer genivelleerd zijn en het aanwenden van forfaitaire methodes voor het berekenen van de loondervingsvergoeding minder bezwaarlijk blijkt te zijn.

83. Nog om een andere reden, die in de late jaren tachtig duidelijk werd, mag de waarde van de Nieuw-Zeelandse ongevallenwet als voorbeeld voor een mogelijke hervorming op andere plaatsen niet worden overschat: het kan niet worden geloofwaardig dat de Nieuw-Zeelandse *Accident Compensation Act* de eerste vijftien jaar van haar toepassing te lijden had onder de ook in dat land heersende crisis. Nu en dan bereikten de buitenwereld alarmerende geruchten over grote

financieringsmoeilijkheden, aan het licht gebracht door verscheidene ministeriële en onafhankelijke instanties(99). Om klaarheid te schep-
pen werd in 1985 de gezaghebbende *Law Commission* belast met een
alomvattend onderzoek naar de werking van de Ongevallenwet, waar-
bij niet alleen financiële aspecten aan de orde zouden komen maar
waarin ook zou worden gepolst naar de ervaringen van de ongevals-
slachtoffers zelf. De *Law Commission* maakte haar bevindingen en
aanbevelingen over aan de minister van Justitie op 9 mei 1988, in een
omvangrijk en zeer lezenswaardig rapport.

84. Wellicht kunnen we vooreerst de slotbeschouwingen van de
rapporteurs naar voren schuiven: ze besluiten dat de *Accident Com-
pensation Act* wat haar beginselen betreft nog steeds kan bogen op de
haast eensgezinde instemming van de bevolking. Er is geen sprake
van strekkingen om terug te keren naar de foutaansprakelijkheid of om
de diverse ongevaltypes aan een verscheidenheid van aansprakelijk-
heids- of verzekeringssystemen toe te vertrouwen. Deze krachtig
verwoorde conclusies mogen echter de grote tekortkomingen niet
verdoezelen die in het rapport aan bod komen.

Wat het preventie- en revalidatiebeleid betreft (dat in 1974 als prio-
ritair was voorgesteld), aarzelt het verslag niet om van een mislukking
te spreken. Het voeren van dit beleid zou beter niet langer aan de
Accident Compensation Commission worden toevertrouwd, die grote
veiligheidscampagnes voerde zonder veel resultaat, maar worden
overgelaten aan de overheid die een gedetailleerde wetgeving inzake
veiligheidsregulering moet tot stand brengen. Verder heeft de recht-
spraak de grootste moeite met het onderscheiden van ongevallen en
ziekten: deze laatste vallen buiten het bereik van de Ongevallenwet
(behalve wanneer zij door een beroepsuitoefening zijn veroorzaakt).
De rechtspraak had zich in te laten met vragen als: vallen psycholo-
gische stoornissen ten gevolge van seksuele aanranding onder het
ongevals- of ziektebegrip, wat met de postoperatieve verwikkelingen
toegeschreven aan een medische fout, met huiduitslag verbonden aan
de arbeidssituatie...? Ook blijkt het financieel onhoudbaar te zijn het
vroeger verdiende, geïndividualiseerde loon van de getroffenene als
berekenningsbasis te nemen voor de loonvervangende uitkeringen.
Het rapport stelt dan ook voor het gemiddeld interprofessioneel loon

(99) M. VENNEL, „L'indemnisation des dommages corporels par l'Etat: les résultats d'une
expérience d'indemnisation automatique en Nouvelle-Zélande”, *Rev. Int. Dr. Comp.* 1976, 73-
88; A. TUNC, „Quatorze ans après: le système d'indemnisation néo-zélandais”, *Rev. Int. Dr.
Comp.* 1989, 139-144.

in rekening te brengen, behalve in extreme individuele gevallen waar de *Accident Compensation Commission* zich genoodzaakt ziet omwille van de rechtvaardigheid meer uit te keren. Ook al uit besparingsoverwegingen wordt voorgesteld de carenstijd van één op twee weken te brengen. Naast deze toch wel ingrijpende bezuinigingen worden nieuwe inkomsten gezocht, onder meer door een fikse verhoging van de accijnzen op benzine.

D. ARGUMENTEN CONTRA ÉÉN ENKELE ONGEVALLENWET

85. De uitsluiting van ziekten in het enig bestaand voorbeeld van een eenheidsstelsel (het Nieuw-Zeelandse) is vooral bezwarend, nu algemeen het besef doordringt dat het onderscheid tussen ongevallen en ziekten als verwezenlijkingsvormen van persoonsschade niet alleen juridisch moeilijk te maken is, maar ook medisch weinig steek houdt. Medisch kan geen absoluut onderscheidingscriterium worden gevonden, en kunnen hoogstens een aantal kenmerken worden opgesomd die overwegend de ongevalssituatie typeren (afwezigheid van louter intra-persoonlijke potentiële risico's, zintuiglijk waarneembare gebeurtenis, zintuiglijk waarneembare traumata) of die meer op een ziekte wijzen (aanwezigheid van zuivere intra-persoonlijke risico's, een gebeuren, ziekte-toestand of kwalen), maar steeds scheppen deze kenmerken grensgebieden die elkaar overlappen(100). Ook juridisch bestaat voor de maatschappij geen reden om ongevallen anders te behandelen dan ziekten, zoals ondermeer blijkt uit een diepgaande studie van P.S. Atiyah(101). Daarin rekent de auteur af met twee opvattingen: (a) dat voor ongevallen de maatschappij altijd een zekere verantwoordelijkheid draagt die ze voor ziekten niet heeft — wat geen steek houdt nu uitgemaakt is dat ook veel ziekten door de organisatie van de maatschappij veroorzaakt worden; (b) dat ongevallen zich meestal plots en onverwacht voordoen en het slachtoffer storen in zijn toekomstverwachtingen, terwijl ziekten meestal voorzienbaar of te verwachten zijn en een langdurig verloop kennen, zodat de getroffen zijn vooruitzichten kan aanpassen en door vrijwillige verzekeringen zijn voorzorgen kan nemen — wat niet meer opgaat in de huidige stand van de geneeskunde die langdurige ziekten niet langer als *normal hazards* laat doorgaan, terwijl gelet op de toename van het

(100) D. LAHAYE en J. VIAENE, „De begrippen arbeidsongeval en beroepsziekte”, *B.T.S.Z.* 1971, 512.

(101) P.S. ATIYAH, *Accidents, Compensation and the Law*, Londen, Weidenfeld and Nicolson, 1970, 478-485.

gevaar voor ongevallen een vroegtijdige dood dit wel wordt, zeker voor bepaalde beroeps categorieën.

86. Eens uitgebreid tot ziekten, opent zich voor het gelijkheidsbeginsel een onvermoed breed toepassingsgebied. Want zoals (vanuit het ingenomen standpunt) geen echte grens bestaat tussen ongevallen en ziekten, zo is evenmin een absolute lijn te trekken tussen de klassieke ziekten en allerhande gebreken, tekortkomingen en onaangenaamheden zoals aangeboren fysieke of mentale kenmerken die door het individu als storend worden ervaren, of zoals verlies van schoonheid, van kracht en van soepelheid ten gevolge van het ouder worden (leert de volkswijsheid niet: „de oude dag komt niet alleen“?). Aan de gelijkheidseis wordt een zeer verre gaande interpretatie gegeven als ook in deze gevallen aan het recht wordt opgelegd een gelijkheid te scheppen.

87. Er kan nog verder worden gegaan op de ingeslagen weg als begrippen als ziekte en gezondheid niet eng individualistisch worden opgevat, maar, zoals het volgens een grondige studie hoort, ook in hun sociale en zelfs ecologische betrokkenheid(102). Met de verfijning van het ziektebegrip verschuift de grens tot waar de gelijkheidseis kan worden doorgetrokken. En dient tenslotte ook de fysiologische sfeer niet overstegen en gargumenteerd (zoals de moderne sociale rechtsleer doet), dat de noden van een werkloze dezelfde kunnen zijn als die van een arbeidsongeschikte; of nog dat het verrijzen van een grootwarenhuis de nabijgelegen winkelier voor dezelfde moeilijkheden stelt als bijvoorbeeld het verlies van een arm — en dat in al die gevallen ongeacht de causaliteit aan „gelijkbehandeling van gelijke noden” dient te worden gedaan?

E. BESLUIT

88. Uit wat voorafgaat moge blijken:

- dat de gelijkheidseis zeer ver voert, verder dan door de meeste rechtsleer wordt aangenomen en in elk geval verder dan door de enige wettelijke verwezenlijking van het gelijkheidsmodel (de Nieuw-Zeelandse ongevallenwet) is bereikt;

(102) J. VIAENE, *Schade aan de mens*, III, *Evaluatie van de gezondheidsschade*, Berchem-Antwerpen-Amsterdam, Maarten Kluwers Internationale Uitgeversonderneming, 1976, 102-121.

- dat het traditionele argument van de niet-haalbaarheid geldt voor de gelijkheidseis in haar radicale formulering;
- dat wel zinvol een gelijkheid kan worden nagestreefd op een bepaald niveau, bijvoorbeeld (in stijgende mate) tussen alle verkeersslachtoffers, alle ongevalsslachtoffers of alle slachtoffers van persoonsschade.

Als verwezenlijking van de aan de sociale zekerheid ontleende gelijkheidseis op het eerstgenoemde niveau („tussen alle verkeersslachtoffers”) kan het Belgische verkeersongevallenartikel 29bis W.A.M. slechts model staan als zijn bescherming wordt uitgebreid tot de bestuurders van motorrijtuigen, wat, gelet op het gestelde onder de randnummers 53 tot 58, slechts mogelijk is indien twee begeleidingsmaatregelen worden genomen die, de eerste, op financiële bezwaren kunnen botsen en, de tweede, *prima facie* met het rechtsgevoel in strijd kunnen zijn: vooreerst de (desnoods slechts gedeeltelijke) afschaffing van het verhaalsrecht van de ziekenfondsen in hun relatie tot de W.A.M.-verzekeraars (enkel wat de uitkeringen betreft verstrekt aan de bestuurders), vervolgens de forfaitarisering van de schadeloosstelling verschuldigd aan de bestuurders. Stof voor een derde... of voor een tiende wijzigingswet met betrekking tot het al getergde artikel 29bis W.A.M.? Of direct materie voor een volwaardige(103) en coherente(104) nieuwe verkeersongevallenwet?

IV. Naschrift, tevens vooruitblik

89. Thans moeten uit wat voorafgaat de draden worden getrokken door het verkeersongevallenrecht te plaatsen in het licht van het ongevallenrecht in het algemeen, met zijn drie pijlers: aansprakelijkheid, particuliere verzekering en sociale zekerheid. De eeuwvende is een appèl om deze algemene situering van artikel 29bis W.A.M. op te vallen in een dynamisch perspectief, met een korte terugblik eerst en

(103) ... onder meer in die zin dat de wet liefst ook bepalingen bevat over de berekening van de geforfaitariseerde vergoeding voor de bestuurders (*supra*, nrs. 70-73) en, wat ons betreft, ook bepalingen over een enigszins „genormeerde” begroting van de integrale schadeloosstelling voor de overige slachtoffers, zoals ook voor alle schadelijders die zich buiten de verkeerscontext beroepen op artikel 1382 B.W. (zie over het principe van een schadeloosstellingswet: D. SIMOENS, *Buitencontractuele aansprakelijkheid. Schade en schadeloosstelling*, o.c., p. 416-420, nr. 220).

(104) Vergeten we immers niet dat we in het eerste hoofdstuk van deze bijdrage de vinger hebben gelegd op de fundamentele, interne inconsistentie van de constructie, vervat in artikel 29bis W.A.M. (*supra*, nrs. 17-25).

vooral een vooruitblik daarna: hoelang zal het verkeersongevallen-artikel, in zijn opeenvolgende versies te paard op twee eeuwen, bestand zijn tegen de tendensen van het nieuwe tijdperk?

90. In de *negentiende eeuw* (de jaren achttienhonderd) riep een ongeval vragen op voor de aansprakelijkheid, opgevat als een *foutaansprakelijkheid*, die toen haar glorietijd beleefde — al kende de *Code civil des français* (1804) van meetaf objectieve aansprakelijkheden (de artikelen 1385 en 1386) voor de meest risicovolle activiteiten uit die tijd: het verkeer (paarden!), de bouw (instortingen!) en de landbouw (dieren!) en werd de subjectieve aansprakelijkheid zelf tegen het einde van dezelfde eeuw op de korrel genomen door de aanhangers van de risicoleer, ontworpen naar aanleiding van de arbeidsongevalproblematiek.

91. De *twintigste eeuw* (de jaren negentienhonderd) zag de opkomst en de bloei van een tweede en een derde pijler van een ongevalrecht: de commerciële verzekering eerst (vooral nadat in de beginjaren dertig de actuariële wetenschappen een voldoende ontwikkelingsgraad hadden bereikt) en de sociale zekerheid daarna (in haar moderne vorm sinds de Besluitwet van 28 december 1944). De voorbije eeuw worstelde in haar laatste decennia vooral met de *combinatie* van de vermelde drie pijlers: op de aansprakelijkheidsformule werd niet zo zeer meer door slachtoffers een beroep gedaan dan wel door gesubrogeerde risicodragers; de commerciële verzekeringstechniek kan niet doeltreffend kiezen tussen een groepering van de risico's aan de kant van de risicovolle activiteiten (1956: de eerste verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen) of aan de zijde van de slachtoffers; de sociale zekerheid werd in haar ontwikkeling afgeremd door de demografische factoren en door de ontdekking van nieuwe sociale risico's (eenverdienerschap, zorgbehoevendheid van bejaarden), die alle te maken hebben met de verhoudingen tussen de elementen inkomen/marktarbeid/(onbetaalde) zorgarbeid. De belevenissen van artikel 29bis W.A.M., met zijn januskop gericht op twee eeuwen, bewijzen nog het best de combinatiemoeilijkheden van de drie pijlers van het ongevalrecht, elk vooral begaan met zijn eigen problemen. Vandaar de ronduit gedrochtelijke aard van het artikel op het vlak van de principes zoals *supra* aangeduid in punt I.B.

92. Wat brengt ons de *eenentwintigste eeuw*? Bij een poging hierop te antwoorden wordt er best van uitgegaan dat schadeloosstelling... niet bestaat. Een eenmaal ingeslagen schade kan op generlei wijze weer de

wereld uit worden geholpen: schade ongedaan, dus „loos” maken ligt buiten ons bereik (wat trouwens het primordiaal belang van de ongevallenpreventie aantoont). Hetgeen courant als schadeloosstelling wordt aangeduid is niet meer dan schadeverplaatsing van de schouders van het slachtoffer naar die — legt het aansprakelijkheidsrecht op — van de foutieve schadeverwekker. Schadeverplaatsing dus die neerkomt op probleemverplaatsing in een tijd waar een *culpa levissima* steeds vaker catastrofale verliezen kan veroorzaken. De oplossing wordt geboden door een schadeverplaatsing gepaard gaande met een schadespreiding: in de plaats van op een enkeling te drukken wordt het verlies gespreid over een groepsvermogen, dat door particuliere of sociale verzekeringen en voorzieningen is gevormd.

93. Moet deze schadespreiding worden nagestreefd voor alle menselijke schade ongeacht haar verschijningsvorm — ongeval of ziekte — of is het verantwoord zich te beperken, wat het toepassingsgebied betreft, tot de ongevalsslachtoffers (wat vóóronderstelt dat zieken op voldoende wijze worden geholpen door een ziekteverzekering, wat *anno* 2001 het geval lijkt te zijn, behalve wellicht voor de zelfstandigen)? Zijn er wel voldoende redenen om ongevallen en ziekten te onderscheiden, tegen het principe in van de gelijkbehandeling van gelijke noden, een principe dat (zoals aangetoond in het derde hoofdstuk) niet in al zijn consequenties kan worden volgehouden en dat dus tot compromissen noopt, bij voorkeur dan wel op een zo hoog mogelijk niveau? De tweedeling ongevallen/ziekten heeft zin op voorwaarde dat de preventie (het eerste streefdoel van een schadebeleid) fundamenteel anders moet worden benaastigd in beide gevallen — wat het geval lijkt te zijn: ongevallenpreventie heeft meer dan ziektevoorkoming met *individuele* menselijke gedragingen te maken (terwijl steeds meer ziekten beschavingsgebonden blijken te zijn). Hiermee verbonden is een tweede onderscheid: ongevallen roepen veel meer dan ziekten aansprakelijkheidsvragen op (het bijzonder geval van beroepsziekten buiten beschouwing gelaten). Paradoxaal genoeg is in de thans begonnen eeuw de som immens van bijdragen en premies betaald voor regelingen die, ofwel precies de burgerlijke aansprakelijkheid terzijde schuiven (arbeidsongevallen, verkeersongevallen met niet-bestuurders als slachtoffers), ofwel de potentiële schadebrengers verzekeren tegen het risico aansprakelijk te worden gesteld (verkeersongevallen met bestuurders als slachtoffers, ongevallen veroorzaakt in de private levenssfeer — twee derden van de gezinshoofden sluiten thans een zogenaamde familiale verzekering, in afwachting wellicht dat ook deze kring wordt gesloten door een

verzekeringplicht). Licht het dan niet voor de hand deze immens hoog oplopende bijdragen en premies te bundelen in een globale Ongevallenwet tot dekking van menselijke schade met als *causa* een ongeval (en geen ziekte), maar zonder verdere subcausaliteiten die alleen maar leiden tot randbetwistingen, regresvorderingen en vaak onbedoelde herspreidingen van schade: hoeveel verkeersongevallen bijvoorbeeld zijn niet tegelijk ongevallen op de weg naar en van het werk of ongevallen met een aansprakelijke derde, om nog niet te gewagen van het feit dat ze tevens letsels veroorzaken in de zin van de ziekteverzekering? Deze globale Ongevallenwet zou de hierboven gesignaleerde combinatiemoeilijkheden, eigen aan het einde van de twintigste eeuw, tussen de drie pijlers van het ongevallenrecht best in de volgende zin beslechten: de groepering van risico's gebeurt op eenvormige wijze aan de kant van de slachtoffers; risicodekking is een taak voor de sociale zekerheid én voor de commerciële aanvullende „sociale” verzekeringen. En de foutaansprakelijkheid dan? Ze zal niet meer systematisch worden ingeroepen op basis van een subrogatierecht. Ze zal vooral een rol spelen, de preventie ten goede, onder de vorm van een strafrechtelijke verantwoordelijkheid, maar tevens zal ze naar alle waarschijnlijkheid op het civielrechtelijke vlak gestalte blijven geven aan het „universele schadebegrip” (emanatie van het principe van de *restitutio ad integrum*), dat op zijn plaats is bij een gezuiverd foutbegrip. Deze zuivering komt er, zoals dit de codificatoren in 1804 voor ogen stond, automatisch wanneer geen „schimmige” fouten meer door de rechters moeten worden „geconstrueerd” om slachtoffers ter wille te zijn die anders onvergoed zouden achterblijven. Een voldoende hoog *no-fault* vergoedingspeil, bereikt door sociaal- en privaatrechtelijke verzekering, is de beste waarborg voor het zinvol voortbestaan van een naar zijn essentie teruggebracht aansprakelijkheidsrecht. Door hervormingen voor te staan in de aangegeven richting (vooral schadevoorkoming en -spreiding), is het niet meer *tegen* de foutaansprakelijkheid maar *in haar voordeel* dat men in deze eeuw voortaan zal pleiten — aldus althans onze verwachting. In dit licht lijkt de (in ons tweede hoofdstuk voorgestane) uitbreiding van het verkeersongevallenartikel tot de bestuurders zowel op zichzelf als omwille van de twee begeleidingsmaatregelen, een logische verdere stap in de globale hervormingsbeweging, zij het bijlange niet de laatste stap. Maar deze pretentie zal de wetgever evenmin hebben gehad, of het nu in 1994, 1995 of 2001 was...