

EEN NIEUWE VERGOEDINGSREGEL VOOR BEPAALDE SLACHTOFFERS VAN VERKEERSONGEVALLEN ¹

Prof. Dr. D. Simoens²

De eerste januari 1995 wordt voor het Belgische verkeersrecht een uiterst belangrijke datum. Dan immers treedt een bijkomende vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers in werking. Deze nieuwe regel neemt de vorm aan van een nieuw Artikel 29bis, ingelast in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (voortaan afgekort: de W.A.M.).³

Het nieuwe Artikel 29bis luidt als volgt :

“§ 1. - Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of de houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet, of, bij gebreke aan verzekering, door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

De verzekeringsinstellingen in de zin van artikel 2 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering, die de slachtoffers bedoeld in het eerste lid hebben vergoed, treden in de rechten van die slachtoffers.

¹ Deze tekst vervangt de verouderde, eerder gepubliceerde tekst in *Jura Falconis*, jaargang 1993-94, nr. 4, 532-546.

² De auteur is hoogleraar aan de Rechtsfaculteit van de K. U. Leuven.

³ Het Art. 29bis W.A.M. werd in zijn hier besproken versie goedgekeurd in beide Kamers en verscheen in het Belgisch Staatsblad van 31 maart 1994, tweede uitgave. Het werd ingevoerd door Art. 45 van de Sociale Programmawet van 30 maart 1994.

Het slachtoffer dat een onverschoonbare fout heeft begaan, kan zich niet op de bepalingen van het eerste lid beroepen indien het ouder is dan 14 jaar.

§ 2. - De bestuurder en de passagiers van een motorrijtuig en hun rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel.

§ 3. - Onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van het voertuig dat in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden.

§ 4. - De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen hun subrogatierecht niet uitoefenen tegen de voor de schade aansprakelijke persoon of zijn rechthebbenden, voor de schadevergoeding die zij hen krachtens dit artikel hebben betaald.

Die vergoedingen zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van de andere vergoedingen uit hoofde van het verkeersongeval.

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

Ik zal in deze bijdrage de nieuwe aansprakelijkheidsregel :

- situeren in de Belgische en (kort) in een rechtsvergelijkende context (I),
- systematisch ontleden met het oog op de praktische toepassing ervan (II),
- "verdedigen" tegen twee mogelijke opwerpingen : wat met de verzekeringspremie en wat met de ongevallenpreventie (III).

I. SITUERING VAN DE NIEUWE AANSPRAKELIJKHEIDS-REGEL

A. ALGEMEEN

Niet de nieuwe regel op zich, wel het feit dat hij zo laat komt moet onze verbazing wekken. Een rechtsvergelijkend onderzoek leert ons immers dat alle Westeuropese landen, op België, Groot-Brittannië en Ierland na, reeds lang hun verkeersaansprakelijkheid hadden "geobjectiveerd", in een lange rij gaande van Denemarken in 1903 tot Frankrijk in 1985 (geen wonder dat dit Franse voorbeeld ook bij ons inspirerend heeft gewerkt).

Deze "objectivering" kwam telkens hierop neer dat binnen de weggebruikers een onderscheid werd gemaakt tussen :

- de gemotoriseerde verkeersdeelnemers (de "sterke weggebruikers") die het verkeersrisico *scheppen*,
- de niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers (de "zwakke weggebruikers") die het genoemde risico *ondergaan* (in de praktijk : voetgangers, fietsers en meestal ook passagiers).

Welnu, overal in West-Europa werd een regel ingevoerd die bij een aanrijding tussen gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers de aansprakelijkheid systematisch ten laste van de eerstgenoemde categorie legde, maar die hen wel toeliet zich te exonereren mits het leveren van een bepaald tegenbewijs (b.v. dat de voetganger of fietser een onverschoonbare fout had begaan, dat het ongeval voor de automobilist een onvoorziene gebeurtenis had uitgemaakt, ...).

Of anders uitgedrukt : voetgangers of fietsers die betrokken raakten bij een auto-ongeval moesten om vergoed te worden de fout van de automobilist niet meer bewijzen. Zijn aansprakelijkheid was immers "geobjectiveerd".

In wezen ging het hier om een toepassing van de risicoleer, die rond 1900 was ontworpen met het oog op de arbeidsongevallenproblematiek : ook toen was een aansprakelijkheidsregel ingevoerd ten laste van de werkgever (die het bedrijfsrisico "schiep") ten voordele van de werknemer (die dit risico "onderging").

Een vollediger rechtsvergelijkend overzicht wordt verder gegeven.

Welke gebeurtenissen hebben België er dan toe gebracht, zij het laat, ook maar "de stap te zetten"?

Wie de verknochtheid van ons burgerlijk recht met dat van Frankrijk kent, zal spontaan de aanleiding in dat land gaan zoeken. En terecht : de wet van 5 juli 1985 (vaak aangeduid als de wet-Badinter, alhoewel zij - het dient gezegd - door de Assemblée Nationale met eenparigheid der stemmen is aangenomen) heeft bij onze wetgever de nodige belangstelling gewekt. Op het einde van de jaren-80

werden los van enig regeringsinitiatief twee wetsvoorstellen ingediend (door J. Ansoms en M. De Meyer) die de grote lijnen van de wet-Badinter overnamen.

Van regeringszijde werd er pas echt interesse betoond voor een objectivering van de verkeersaansprakelijkheid, een eerste maal, toen men er een middel in zag om door een afname van de foutbetwistingen voor de rechtbanken de gerechtelijke overbelasting tegen te gaan en, een tweede en beslissende maal, toen men de objectivering begon te zien als een besparingsmaatregel in het kader van de sociale zekerheid.

Dit laatste verdient zeker een nadere toelichting. Krachtens de wet op de ziekte- en invaliditeitsverzekering (artikel 76*quater* §2) kunnen alle kosten die de ziekenfondsen maken (bv. oplopende hospitalisatie- en verzorgingsrekeningen, uitkeringen wegens arbeidsongeschiktheid,...) krachtens een subrogatierecht door deze ziekenfondsen worden verhaald op een gebeurlijke aansprakelijke persoon (of, in de praktijk, meestal diens motorrijtuigenverzekering, die door alle automobilisten moet worden afgesloten).

Nu zaten er op de toepassing van artikel 76*quater* §2 serieuze lekken, omdat de ziekenfondsen vaak niet of slechts moeizaam op de hoogte werden gesteld van het bestaan van een dergelijke aansprakelijke schadeverwekker.

Welnu, de Regering zag in een objectivering van de aansprakelijkheid een uitgelezen kans om, telkens als het ziekenfonds lid een voetganger of fietser was, het subrogatierecht van het ziekenfonds 100 % doeltreffend te maken. Het zou voortaan in alle gevallen kunnen worden uitgeoefend tegen de motorrijtuigenverzekeraar. Dit verklaart het zonderlinge instrument waarmee artikel 29*bis* W.A.M. in ons B.W. werd geïntroduceerd : een Sociale Programmawet.

Tussen het Regeringsontwerp (dat door mij op het colloquium van Jura Falconis op 11 februari 1994 werd besproken⁴) en de eindtekst (die het voorwerp uitmaakt van deze tekst) bestaat een vrij groot verschil. De Commissie voor de Justitie van de Senaat bracht inderdaad eind februari 1994 een aantal belangrijke wijzigingen aan.

Het Regeringsontwerp strekte ertoe in het Burgerlijk Wetboek een nieuw artikel 1385*bis* in te lassen, dat een objectieve aansprakelijkheid inhield van de eigenaar of houder van een motorrijtuig ten voordele van voetgangers, fietsers en passagiers - behalve waar dezen zich schuldig hadden gemaakt aan opzettelijke fout.

De Senaatscommissie voor de Justitie van haar kant kwam tot een andersluidend artikel, dat niet in het B.W. moest worden ingevoerd maar in de W.A.M. (artikel 29*bis*). Dit Art. 29*bis* laat de aansprakelijkheidsregeling ongewijzigd, maar voert daarentegen een bijkomende vergoedingsplicht in ten voordele van voetgangers en fietsers (niet van passagiers). Daarnaast introduceerde

⁴ U vindt de woordelijke weergave van deze lezing in *Jura Falconis*, 1993-94, 532-546.

specifieke uitsluitingsgrond : de onverschoonbare fout. Het is deze versie die door de plenaire zitting van de Senaat werd goedgekeurd.

B. KORTE SITUERING IN HET LICHT VAN EERDERE BELGISCHE INITIATIEVEN

Als vroegere Belgische initiatieven signaleer ik :

- een wetsvoorstel uit 1906 dat alle automobilisten die een ongeval hadden veroorzaakt een burgerlijke straf wilde opleggen gelijk aan het dubbel van de toegebrachte schade, volledig te betalen aan slachtoffers niet-automobilisten;
- een gematigd wetsvoorstel uit 1909 dat het moest afleggen tegen valse profeten die meenden dat het voetgangersprobleem weldra zou opgelost worden door het verbeteren van de wegen en de auto's ("le danger va tous les jours en diminuant");
- wetsvoorstellen uit 1936 en 1939 die een analogie nastreefden tussen het bestaande aansprakelijkheidsartikel over dieren (vooral paarden) en een nieuw te ontwerpen artikel over verkeersaansprakelijkheid;
- de werkzaamheden, in de periode 1968-1971, van een door K.B. opgerichte "Verkeersongevallencommissie", die belast was met een "onderzoek van de vraagstukken die verkeersongevallen doen rijzen, inzake aansprakelijkheid, verzekering en vergoeding van de slachtoffer". De commissiewerkzaamheden leidden tot het volgende voorstel : enerzijds moest de foutaansprakelijkheid met haar bestaande kenmerken behouden blijven voor alle gevallen waar het foutbewijs kon worden geleverd; anderzijds moest daarnaast een "foutvermoeden" worden ingevoerd ten laste van de bestuurder en in het voordeel van alle derden (ook de passagiers), maar met een beperking in de hoogte van de eisbare vergoedingen. Tot een voorontwerp van wet, nochtans de uitdrukkelijke bedoeling, geraakte de Verkeersongevallencommissie echter niet.

C. KORTE RECHTSVERGELIJKENDE SITUERING : HET VERKEERSRECHT VAN ONZE BUURLANDEN

In Nederland en Duitsland bestaat reeds lang een objectieve aansprakelijkheidsregel inzake wegverkeer. In Frankrijk werd zij in 1985 ingevoerd. Een beknopt rechtsvergelijkend overzicht - tot die landen beperkt - kan voor de ontleding van de Belgische regel (straks in II) nuttig zijn.

1. Nederland

De Nederlandse Wegenverkeerswet (1935) schrijft in Artikel 31 het volgende voor. Indien door een botsing, een aan- of overrijding met een motorrijtuig waarmee op de weg wordt gereden, schade wordt toegebracht aan niet door dit motorrijtuig vervoerde personen en goederen, is de eigenaar of houder van dit motorrijtuig verplicht die schade te vergoeden, behalve in geval van overmacht. Rechtspraak en rechtsleer laten onder dit overmachtsbegrip ook vallen : een foutieve gedraging van de benadeelde zelf of van een andere weggebruiker. Het ongeval moet dan wel uitsluitend door die fout zijn veroorzaakt, en niet (mede) door een fout van de eigenaar of houder.

Volgens recente rechtspraak van de Hoge Raad slaagt een beroep op overmacht alleen indien aan de bestuurder geen enkel verwijt kan worden gemaakt daar de aanrijding uitsluitend te wijten is aan de fout van een ander (eventueel het slachtoffer zelf) die voor de bestuurder zo onwaarschijnlijk was dat deze bij het bepalen van zijn verkeersgedrag met deze mogelijkheid naar redelijkheid geen rekening hoefde te houden.

De rechtspraak kampt met vragen i.v.m. de interpretatie van de begrippen "botsing" (aanraking is niet vereist) en het "rijden op de weg" (wat met een fietser die op een gestationeerde wagen inrijdt?).

De vermelding in de wettekst van de "eigenaar of houder" als de aansprakelijke persoon mag geen verwarring wekken : in beginsel viseert Artikel 31 de eigenaar, maar wanneer er een van deze te onderscheiden houder is, dan rust de aansprakelijkheid niet op de eigenaar maar op de houder. Het onderscheid heeft zijn belang, b.v. bij leasing: de aansprakelijkheid rust dan niet op de financieringsmaatschappij (nochtans de eigenaar) maar op de houder-huurkoper.

2. Duitsland

In Duitsland wordt de aansprakelijkheid geregeld door §7 van de Strassenverkehrsgesetz, en wel als volgt. Wordt bij het gebruik van een motorrijtuig een persoon gedood of gewond of een zaak beschadigd, dan is de houder van het betrokken motorrijtuig verplicht deze schade te vergoeden. Deze verplichting is er echter niet wanneer het ongeval is veroorzaakt door een "niet te vermijden gebeurtenis".

Deze laatste uitzondering heeft, zoals te verwachten was, aanleiding gegeven tot overvloedige rechtspraak, die als volgt kan worden samengevat : de houder

van het motorrijtuig gaat vrijuit indien hij alle mogelijke risico's in aanmerking nam en werkelijk een uiterste door de omstandigheden opgelegde zorgvuldigheid respecteerde. Voorbeelden van onvermijdbare gebeurtenissen zijn dan : het opdagen van een spookrijder op een autosnelweg, het ten val komen van een motorfietser vlak voor de wielen van een wagen, maar toch ook reeds het feit dat een voetganger onverwacht de weg oversteekt vlak naast een zebrapad en daarbij een rood voetgangersverkeerslicht negeert.

Veel rechtspraak is ook voorhanden over de wettelijke noties "houder" (niet noodzakelijk de eigenaar) en "bij het gebruik" van een motorrijtuig (wat als een gestationeerd voertuig in een hellende straat vanzelf in beweging komt?).

3. Frankrijk

De Franse regeling voor verkeersschade ligt vervat in de eerste zes artikelen van de Wet van 5 juli 1985 "tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation". Deze wet kan niet los worden gezien van de sinds lang door de Cour de Cassation gevestigde rechtspraak i.v.m. de problematiek "schade veroorzaakt door een zaak" (Artikel 1384, eerste lid, laatste zinsnede), die door het befaamde arrest Jand'heur van 13 februari 1930 als volgt was toegepast op auto-ongevallen :

- de aansprakelijkheid van de automobilist (als bewaker van een zaak) voor schade veroorzaakt aan derden bestaat ook wanneer geen gebrek aan het voertuig kan worden bewezen;
- de automobilist kan deze aansprakelijkheid enkel afschudden door te bewijzen dat het ongeval is veroorzaakt door toeval of overmacht, of door een daad of een fout van het slachtoffer zelf.

Welnu, de Wet van 5 juli 1985 grijpt in op dit laatste punt. Aan slachtoffers (andere dan autobestuurders) van een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken kan hun eigen fout voortaan niet meer worden tegengeworpen door de bewaker van het motorrijtuig. Deze laatste kan dus niet meer aan zijn aansprakelijkheid ontkomen door op de eigen fout van het slachtoffer te wijzen. Er is weliswaar één uitzondering : de eigen *onverschoonbare* fout van het slachtoffer vormt een uitsluitingsgrond voor vergoeding. (Vanuit een sociale gezindheid verklaart de wet verder dat zelfs bij onverschoonbare fout verkeersslachtoffers jonger dan 16 jaar, ouder dan 70 of zij die getroffen zijn door een zware handicap, toch worden vergoed).

In de verhouding tussen bestuurders onderling in het geval van aanrijding waarbij twee motorrijtuigen zijn betrokken, geldt de volgende regeling. In beginsel hebben zij beiden recht op schadevergoeding, maar deze aanspraak valt geheel of

gedeeltelijk weg wanneer zij zich schuldig hebben gemaakt aan een, zelfs zeer lichte, fout.

De innovatie van de Franse wet van 5 juli 1985 ligt dus niet in het vestigen van een objectieve aansprakelijkheid in hoofde van de automobilist, want daartoe was de hoogste rechtspraak in 1930 reeds overgegaan. Zij ligt wel in het feit dat voortaan ook een schuldig verkeersslachtoffer (niet-autobestuurder) wordt vergoed, voor zover die fout niet de omvang had van een onverschoonbare fout.

Men begrijpt het groot belang van de interpretatie door de rechtspraak van het begrip onverschoonbare fout. Uit de rechtspraak tussen 1985-87 ontstond de indruk dat het bestaan van een dergelijke fout al te vlug werd aangenomen en dat de wet van 5 juli 1985 aldus (bewust?) werd uitgehold. Deze evolutie is een halt toegeroepen door twintig arresten op dezelfde dag (20 juli 1987) gewezen door de Cour de Cassation. Het Hof huldigde een uiterst restrictieve opvatting : "Seule est inexcusable (...) la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience".

Zeggen wij tot slot dat de wet-Badinter alleen letsel- en overlijdensschade tot voorwerp heeft, en de zaakschade laat beheersen door de algemene aansprakelijkheidsregels.

4. Samenvatting

De drie behandelde buitenlandse voorbeelden hebben ondermeer gemeenschappelijk :

- dat zij zowel ongevalssituaties beogen waarbij twee (of meer) motorrijtuigen zijn betrokken, als ongevalssituaties waarbij één motorrijtuig en een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer (voetganger of fietser) zijn betrokken;
- dat bij de slachtofferbescherming evenwel een onderscheid wordt gemaakt tussen de bestuurders enerzijds en alle andere mogelijke slachtoffers anderzijds: passagiers, fietsers en voetgangers;
- dat alleen deze laatste groep slachtoffers een verhoogde bescherming geniet onder de vorm van een objectieve-aansprakelijkheidsregel die zij kunnen invoeren;
- dat deze verhoogde bescherming evenwel wegvalt indien zij in een bepaalde mate - hier lopen de drie regelingen fel uiteen - zelf schuld hebben aan het ongeval;

- dat de schadevergoeding die krachtens de drie verkeersongevallenwetten kan worden bekomen, berekend wordt volgens de algemene regels van het vigerend aansprakelijkheidsrecht.

II. ONTLEDING VAN HET NIEUWE ARTIKEL 29BIS W.A.M.⁵

1. Het uitgangspunt is dat de artikelen 1382 t.e.m. 1386*bis* B.W., die over de burgerrechtelijke aansprakelijkheid handelen, niet worden gewijzigd. Noch in het B.W., noch in een andere wettekst wordt een regel van objectieve verkeersaansprakelijkheid ingevoerd.

Wat wel verandert is dat in de Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (afgekort de W.A.M.) een bijkomende verplichting wordt opgelegd aan de motorrijtuigenverzekeraar : naast haar hoofdtaak krijgt zij als bijkomende opdracht te fungeren als een eigensoortige "schadeverzekering met indemnitaïr karakter" (deze omschrijving komt van mij) ten voordele van bepaalde verkeersslachtoffers, die geen schuld in hoofde van de automobilist moeten bewijzen.

2. Welke verkeersslachtoffers? Artikel 29*bis* W.A.M. vermeldt alle slachtoffers (en hun rechthebbenden) behalve de bestuurders en de passagiers van motorrij-tuigen (en hun rechthebbenden).

Positief uitgedrukt : voetgangers en fietsers vormen de categorieën weggebruikers die bij de hervorming baat vinden. Zij en hun rechthebbenden hebben lastens de aansprakelijkheidsverzekeraar van de automobilist recht op vergoeding van alle schade voorkomend uit lichamelijke letsels of overlijden.

Een belangrijk verschilpunt t.o.v. het Regeringsontwerp wordt gevormd door de groep van de passagiers. Waar deze zich op de objectieve aansprakelijkheid van het voorgestelde artikel 1385*bis* B.W. konden beroepen, is dit niet meer het geval voor de schadeverzekering met indemnitaïr karakter van artikel 29*bis* W.A.M. Dit heeft zijn weerslag op de geïndiceerde ongevalsituaties : ongevallen waarbij één enkel (b.v. auto tegen boom) of meerdere motorrijtuigen (b.v. botsing tussen twee auto's) zijn betrokken vielen juist omwille van de eventuele passagiers wel onder het toepassingsveld van het regeringsontwerp, maar vallen thans volledig buiten het belangstellingsveld van het nieuwe verkeersongevallenartikel (tenzij er terloops ook een voetganger of fietser wordt geraakt).

⁵ Een meer gedetailleerde ontleding (onder meer aan de hand van de voorbereidende werken) van de hand van dezelfde auteur, verscheen in *R.W.*, 1994-95, 114-120.

3. De voetgangers en fietsers kunnen zich slechts op het nieuwe verkeersongevallenartikel beroepen voorzover zij zich niet schuldig hebben gemaakt aan een "onverschoonbare fout".

Op dit punt vertoont het uiteindelijk artikel 29bis W.A.M. een belangrijk verschilpunt met het oorspronkelijke regeringsontwerp, dat alleen opzettelijke fout als uitsluitingsgrond vermeldde.

Het is duidelijk dat het begrip onverschoonbare fout is overgenomen van de Franse wet-Badinter die van een "faute inexcusable" gewaagt. Af te wachten valt of ook onze rechtspraak in een eerste periode vrij vlug tot een onverschoonbare fout zal besluiten, en of er ook hier een duidelijke cassatierechtspraak zal nodig zijn om tot een meer restrictieve opvatting te komen.

De uitsluiting wegens onverschoonbare fout speelt niet voor verkeersslachtoffers jonger dan veertien jaar.

4. Vermits er in de constructie van artikel 29bis W.A.M. geen sprake is van een geobjectiveerde aansprakelijkheid, heeft het geen zin de vraag te stellen naar de precieze aanduiding van de objectief-aansprakelijke persoon.

De vergoedingsplicht wordt rechtstreeks gelegd op de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of houder van het motorrijtuig overeenkomstig de W.A.M. (of, bij gebreke van verzekering, op het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds).

In België stelt men het dus zonder het in de buitenlandse voorbeelden aangetroffen tweeluik objectieve aansprakelijkheid / verplichte verzekering. Zonder de eigenaar (of houder) van een motorrijtuig in een aansprakelijkheidsgeding te betrekken, wordt over diens hoofd heen rechtstreeks zijn verzekeraar vergoedingsplichtig gemaakt.

5. De hier besproken bijzondere verzekering ten voordele van voetgangers en fietsers vergoedt "met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden".

Uit deze passus blijkt dat schade aan goederen niet begrepen is in de verzekeringsdekking, maar dat deze laatste voor schade aan personen aanstuurt op een integrale schadeloosstelling, precies zoals in een regime van aansprakelijkheid het geval zou zijn geweest.

6. Welke schade of schadegevallen blijven buiten het bereik van het nieuwe verkeersongevallenartikel en blijven dus, overeenkomstig §4 van dit artikel, beheerst worden door "de regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid"?

De volgende opsomming kan worden gegeven (en biedt een mooie samenvatting van het voorgaande) :

- zaakschade,
- schade geleden door een bestuurder of passagier,
- schade geleden door een voetganger of fietser zonder tussenkomst van een motorvoertuig; dit kan zijn:
 - . schade opgelopen door aanrijding door een (andere) fietser,
 - . schade opgelopen door contact met een voetganger,
 - . schade opgelopen in een ongevalssituatie zonder "tegenpartij" (b.v. slippen op een ijsvlek).

7. Het feit dat geen beroep wordt gedaan op enige aansprakelijkheidsformule noopt binnen de systematiek van de motorrijtuigenverzekering tot specifieke bepalingen over de subrogatie van de verzekeraar.

Vermeden moet worden dat deze laatste in de mate dat hij is opgetreden in het kader van artikel 29*bis* W.A.M., dus niet als aansprakelijkheids- maar als schadeverzekeraar, gesubrogeerd zou zijn in de rechten van het vergoede slachtoffer tegen de voor het ongeval aansprakelijke persoon, die eventueel de verzekerde is binnen dezelfde polis. Daarom moest in artikel 29*bis*, §4 W.A.M. een dergelijk subrogatierecht uitdrukkelijk worden uitgesloten.

Het lijkt ons daarentegen overbodig dat in §1, tweede lid de verzekeringsinstellingen in de zin van de ziekteverzekeringwet nog eens uitdrukkelijk wél gesubrogeerd worden in de rechten van de slachtoffers die door de schadeverzekering met indemnitaïr karakter zijn vergoed. Artikel 76*quater*, §2 Z.I.V.-wet, dat de algemene subrogatie van de verzekeringsinstellingen regelt, staat los van de aansprakelijkheidsgedachte en speelt voor alle schade die door een andere wetgeving - hier dus artikel 29*bis* W.A.M. - wordt vergoed.

8. Wat is een motorrijtuig?

Hier verwijst artikel 29*bis* W.A.M. uitdrukkelijk naar de definitie van artikel 1 van de W.A.M. : het gaat om rij- en voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden. Een uitzondering wordt gemaakt voor voertuigen die in het verkeer worden gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden.

Er valt aan te stippen dat ook brom- en motorfietsen, hoe licht ook, als motorrijtuigen zijn te beschouwen (zie artikel 2.15, 2.16 en 2.17 van het K.B. van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer) en dus bij ongeval tot de nieuwe schadeverzekering aanleiding kunnen geven ten voordele van derden, terwijl hun bestuurders onder de oude regeling blijven vallen en een foutbewijs moeten leveren willen zij hun schade laten vergoeden.

III. TWEE MOGELIJKE OPWERPINGEN WEERLEGD

Vooral in de jaren '60 en '70 zette zich wereldwijd een "no fault"-beweging door inzake verkeersongevallen, vanuit de kerngedachte dat de vergoeding van verkeersslachtoffers beter niet meer afhankelijk kon worden gesteld van een door hen te leveren foutbewijs.

Vooral in de Verenigde Staten en Canada, en verder in landen als Israël, Zweden, Nieuw-Zeeland,... werden "no fault"-wetten goedgekeurd. In West-Europa, waar een foutloze aansprakelijkheid reeds bijna overal was gevestigd, werd het debat vooral in de rechtsleer gevoerd. Baanbrekend werk werd geleverd door de Franse hoogleraar A. TUNC in zijn in 1965 gepubliceerd boek "La sécurité routière".

Een studie van het hervormingsdebat leerde, dat vooral twee bezwaren werden geuit tegen de mogelijke invoering van "no fault"-regelingen. Deze regelingen zouden de verzekeringskost en derhalve ook de premie te sterk verhogen, en zij zouden nadelig zijn vanuit het oogmerk van de ongevallenpreventie.

Met welke argumenten kan, in het Belgische geval, deze dubbele achterdocht worden weggewerkt, of althans worden verminderd?

A. WAT MET DE VERZEKERINGSPREMIE?

De voor de hand liggende vraag of de premie van de motorrijtuigenverzekering zal worden verhoogd bij de invoering, op 1 januari 1995, van de nieuwe regeling van objectieve verkeersaansprakelijkheid, moet wel bevestigend worden beantwoord. Als het doel van de wetswijziging wordt bereikt, namelijk een bredere slachtoffer-bescherming grotendeels los van foutbeschouwingen, dan moet de kost voor de verzekeringssector wel worden verhoogd, en dit in een mate die zich normaal moet vertalen in een premieverhoging.

Een tweede parallelle beschouwing houdt verband met de aanleiding tot de wetswijziging : het voor de landsbonden mogelijk maken hun subrogatierecht (vervat in Artikel 76^{quater}, §2 Z.I.V.-wet) tegenover de aansprakelijkheidsverzekeraar van de automobilisten systematisch uit toe oefenen, terwijl dit nu slechts occasioneel gebeurt. Wordt dit doel inderdaad bereikt, dan betekent zulks een belangrijke lastenoverheveling van de sociale zekerheid naar de private verzekeringsbranche.

Toch mogen de meerkost voor de verzekeringssector en dus een toekomstige premieverhoging niet worden overdreven.

Vooreerst blijft het ganse veld van de zaakschade (volgens de meeste schattingen goed voor de helft van de verzekeringskost) buiten beschouwing.

Verder worden, voor hun persoonschade, voetgangers en fietsers die het slachtoffer zijn van een auto-ongeval nu reeds in grote mate geholpen door een zogenaamd "socialiserende" rechtspraak die, geplaatst tegenover een verzekerde automobilist en een niet-verzekerde voetganger of fietser (of nog, tegenover een sterke en een zwakke weggebruiker), de verdediging van deze laatste op zich neemt door nogal gemakkelijk over een door hen bedreven fout heen te kijken maar anderzijds streng te zijn tegenover de automobilist.

Ook mag niet uit het oog worden verloren dat de grote groep van de bestuurders, van wie er altijd minstens één betrokken is bij een verkeersongeval dat tot de toepassing van het nieuwe artikel leidt (er moet immers een motorrijtuig in het spel zijn), juist niet het voordeel van de nieuwe verkeersaansprakelijkheid geniet.

Ten slotte zal de nieuwe regeling tot een drastische vermindering van het verkeersongevallencontentieux leiden, hetgeen de verzekeraar moet toelaten besparingen te realiseren qua honoraria van advocaten of wedden van schadebemiddelaars.

Toch is een premieverhoging te verwachten en dreigt deze door de automobilisten slecht te worden onthaald. Is zij niet bedoeld om een regeling te spijzen waarvan juist zij de voordelen niet genieten?

Deze premieverhoging dient m.i. gepaard te gaan met een zorgvuldig afgewogen publiciteitscampagne (gefinancierd door de overheid) die erop gericht is te vermijden dat automobilisten tegen voetgangers en fietsers in het harnas worden gejaagd. De nadruk moet daarbij worden gelegd, niet enkel op het feit dat iedere bestuurder wel eens voetganger of passagier is, maar ook op de omstandigheid dat het voor hem een geruststelling is te weten dat zijn fietsende of wandelende gezinsleden dank zij de nieuwe regeling bij een verkeersongeval steeds integraal worden vergoed.

B. WAT MET DE ONGEVALLENPREVENTIE?

Een traditioneel argument tegen de objectivering van de verkeersaansprakelijkheid luidt, dat deze nadelig is in het kader van de ongevallenpreventie. De verantwoordelijkheidszin, waar het in een preventiebeleid essentieel om gaat, zou enkel zijn gediend met een zuivere foutaansprakelijkheid, en iedere afwijking daarvan zou lichtzinnigheid en onbezonnenheid in de hand werken, wat in het verkeer juist uit den boze is.

Dit is een ernstig argument, dat waarschijnlijk bij veel lezers onder een of andere vorm zal zijn opgedoken (zeker omdat de Belgische wet door enkel een uitsluiting te voorzien bij onverschoonbare fout verder gaat dan de parallelle wetten

in Nederland en Duitsland), zodat wij er aan het slot van deze voor het overige vrij technische bijdrage toch even moeten op ingaan.

1. Laten wij elkaar van meetaf aan goed verstaan : als met door de nieuwe Belgische regeling een toename van onbezonnen en lichtzinnig verkeersgedrag (door een vermindering van de verantwoordelijkheidszin) wordt gevreesd, dan kunnen deze - inderdaad laakbare - verschijnselen zich alleen voordoen in hoofde van voetgangers en fietsers. Bestuurders blijven immers vallen onder de andere aansprakelijkheidsregels die de fout, zelfs de zeer lichte fout, centraal stellen.

Welnu, in hoofde van die voetgangers en fietsers - onbeschermd, zwakke verkeersdeelnemers - bestaan er veel krachtiger prikkels tot voorzichtigheid dan het vooruitzicht van een financiële "sanctie": de drang naar zelfbehoud, de vrees voor pijn en verminking, de angst voor de dood. En wie zich in het verkeer niet van onbezonnenheid of roekeloosheid laat afhouden door deze "humane" prikkels, zal zeker ook niet onder de indruk komen van het aleatoir vooruitzicht ("l'accident arrive aux autres") van een ongunstige wettelijke vergoedingsregeling.

Trouwens, wanneer men na een verkeersongeval de schuldvraag stelt, belandt men meestal niet bij fouten uit bewuste onbezonnenheid of lichtzinnigheid, maar bij "technische vergissingen". De voetganger die een ogenblik met zijn gedachten bij werk of gezin verwijlt, de fietser die een ingewikkelde situatie verkeerd beoordeelt, en de voetganger die de snelheid van een aanstormende auto onderschat, schieten moreel niet te kort. Toch worden zij naar huidig recht veroordeeld, en bestaat er vaak een tragische wanverhouding tussen de lichtheid en korte duur van de "fout" en de ernst en lange duur van de gevolgen van de veroordeling van de schadeverwekker.

In het verkeer stelt de samenhang der dingen en de opeenhoping van mensen blijkbaar eisen, waaraan velen niet continu kunnen voldoen.

Nu is het duidelijk dat geen straf (en zeker geen straf waarvan de zwaarte naar de omvang van de schade wordt gemeten) moet staan op gedragingen die de rechtspraak als schuldig laat doorgaan maar die in feite technische vergissingen zijn in de hoger aangegeven zin.

In de mate dat ze, menselijk gesproken, als onvermijdbaar voorkomen, heeft een preventiebeleid op het zich voordoen van deze vergissingen weinig of geen vat. In de mate dat daarenboven de idee van morele verwijtbaarheid ontbreekt, kan van de foutbestrafning weinig opvoedende waarde ten aanzien van verkeersdeelnemers worden verwacht, terwijl het preventiebeleid juist op aanscherping van de verantwoordelijkheidszin moet gericht zijn. Naar een bepaalde opvatting is bestraffing van vergissingen zelfs in strijd met het preventief doel : de veroordelingen wegens vergissingen die geen echte fouten zijn werken eerder een vertekening dan een aanscherping van het verantwoordelijkheidsbesef in de hand.

Wat de werkelijk "onverschoonbare fouten" betreft - waarvoor de voorgaande redenering niet opgaat - geldt sinds de tussenkomst van de Commissie voor de Justitie van de Senaat dat deze de betrokken voetgangers of fietsers uitsluiten van schadevergoeding.

2. Het voorgaande betrof de fout die voetgangers of fietsers kunnen hebben aan door henzelf geleden schade, waardoor zij naar huidig recht geheel of gedeeltelijk van schadevergoeding verstoken blijven - een situatie die zich onder de toepassing van het nieuwe artikel 29bis W.A.M. niet vaak meer zal voordoen.

Wat daarentegen de fouten van voetgangers of fietsers betreft waardoor andere voetgangers of fietsers, maar ook bestuurders en hun passagiers schade lijden, is het antwoord op de uitgangsvraag "wat met de ongevallenpreventie" kort en duidelijk : er verandert niets. Immers, zowel voor schade geleden door zwakke gebruikers zonder tussenkomst van een motorrijtuig als voor schade geleden door bestuurders blijft de schuldaansprakelijkheid onverkort spelen.

Hier blijkt nog eens duidelijk de asymmetrie van de vergoedingsaanspraken die er bij eenzelfde ongeval in het kader van artikel 29bis W.A.M. vaak zal zijn. In de systematiek van het nieuwe artikel staat het schimmig karakter van vele verkeersfouten (eerder "technische vergissingen") wel toe de spons te vegen over verschoonbare fouten van de voetganger of fietser-schadelijder, maar niet over de fouten van de voetganger of fietser-schadeverwekker.

