

Verkeersongevallen

Samengesteld door Stephane Vereecken op 30 september 2011 door een samenwerking tussen de samensteller en mijnwetboek.be.
Mijnwetboek.be is een internettool in beheer van Knops Publishing.
Knops Publishing, mijnwetboek.be noch de samensteller zijn aansprakelijk voor de inhoud.

© mijnwetboek.be powered by Knops Publishing, 2011

ISBN-13: 978-9-4603-5177-8
Wettelijk Depot: D/2011/11392/60

Watervoort 85
2200 Herentals

Verantwoordelijke uitgever: Anne Knops, info@mijnwetboek.be

www.mijnwetboek.be

Verkeersongevallen

Verscheidene voertuigen en ongekende aansprakelijkheid

Over de (ruime) toepassing van art 19bis-11 §2 WAM

STEPHANE VERECKEN
M.M.V. LINE DE WILDE

mijnwetboek.be

Advocatennet.be
voor toelichting bij de inhoud

Schaderegeling bij verkeersongeval met meerdere voertuigen en ongekende aansprakelijkheid. Kettingbotsing vaker dan verwacht?	
Over de (ruime) toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM	1
Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (W.A.M.).....	51
Arrest nr. 21/2011 van 3 februari 2011	55

**SCHADEREGELING BIJ
VERKEERSONGEVAL MET
MEERDERE VOERTUIGEN EN
ONGEKENDE
AANSPRAKELIJKHEID.
KETINGBOTSING VAKER DAN
VERWACHT?
OVER DE (RUIME) TOEPASSING
VAN ART. 19BIS-11 §2 WAM**

I. Inleiding

1. Het is algemeen geweten dat het wegverkeer dagelijks verschillende slachtoffers maakt¹. Zowel wanneer er louter materiële schade wordt opgelopen, als wanneer er ook lichamelijke schade is, zal elk slachtoffer zich de vraag stellen of hij voor zijn schade vergoed kan worden. Uitgangspunt van het Belgisch aansprakelijkheidsrecht is daarbij natuurlijk het artikel 1382 B.W. Dit artikel voorziet kort gesteld dat wie schade geleden heeft tengevolge van de fout van een derde, deze derde kan aanspreken in vergoeding van de opgelopen schade.
2. Deze regeling van foutaansprakelijkheid behoudt (ook voor verkeersongevallen) nog steeds een voorname rol op het vlak van de schadevergoeding van de benadeelde. Enkel voor zover aansprakelijkheid in hoofde van de verzekerde kan worden aangeduid, is de aansprakelijkheidsverzekeraar gehouden tot vergoeding van de benadeelde. Doordat de wetgever daarbij het sluiten van een aansprakelijkheidsverzekering verplicht heeft gesteld voor motorvoertuigen en door het wettelijk ingevoerde principe van rechtstreekse vordering, heeft het slachtoffer van een verkeersongeval wel een gunstige positie verkregen. Immers wordt daarvoor voor een (quasi sluitende) solvabiliteitsgarantie gezorgd en een 'directe toegang' tot schadevergoeding.
3. De bewijslast van artikel 1382 B.W. (met name vooral het bewijs van fout), blijft daarbij soms wel een hindernis. Indien niet is voldaan aan alle toepassingsvoorwaarden van het aansprakelijkheidsrecht dreigt de benadeelde dan ook onvergoed te blijven. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in de praktijk, en ten gevolge van praktische noden, een heel scala aan alternatieve vergoedingssystemen² is ontstaan, waarbij niet noodzakelijk een fout van een derde moet worden bewezen. We denken hierbij

1. Deze tekst is een herwerkte, geactualiseerde versie van "Kettingbotsing tussen het GMWF en WAM-verzekeraars in art 19bis-11 WAM" in I. Boone, I. Claeys en L. Lavrysen, Liber Amicorum Hubert Bocken, Brugge, Die Keure, 2009, 247-272 en "Verschillende interpretaties omtrent het noodzakelijk aantal voertuigen betrokken bij een verkeersongeval bedoeld onder art 19bis 11 §2 WAM", VAV 2011, 172-178.

2. Zie voor een omvattende behandeling van de problematiek I. BOONE, "Coördinatie van aansprakelijkheid en andere vergoedingssystemen" in X, Aansprakelijkheid, aansprakelijkheidsverzekering en andere schadevergoedingssystemen, Postuniversitaire Cyclus Willy Delva 2006-07, Mechelen, Kluwer, 2007, (hierna aangeduid als PUC), 599-742.

bijvoorbeeld en niet-limitatief aan de vergoedingsregeling voor de zogenaamde “zwakke weggebruikers” (art. 29bis WAM), of aan de vergoedingsregelingen in het sociale zekerheidstelsel en in private (eigen) schadeverzekeringen.

4. In een aantal specifiek door de wet omschreven gevallen, kunnen verkeersslachtoffers bovendien vergoeding bekomen van een schadefonds, zoals bijvoorbeeld het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Ook dergelijk Fondssysteem tracht tegemoet te komen aan de beperkingen van het (fout)aansprakelijkheidsrecht. Onder artikel 19bis-11 §1 WAM, worden concreet een aantal gevallen omschreven. Denk ondermeer aan de toestand waarbij een vordering tegen de aansprakelijke niet kan worden ingesteld, omdat het aansprakelijke voertuig niet kan worden geïdentificeerd, de toestand waarbij de aansprakelijkheid in hoofde van een (geïdentificeerde) bestuurder teniet wordt gedaan door een ‘toeval-
lig feit’ waardoor de aansprakelijkheidsverzekeraar niet tot vergoeding is gehouden of aan gevallen waarbij het ongeval is veroorzaakt met een gestolen voertuig (dat daardoor uitgesloten is van verzekeringsdekking). In al deze gevallen, kan het GMWF een oplossing bieden.
5. Zodra voldaan is aan de in dat artikel 19bis-11 § 1 WAM omschreven bijzondere toepassingsvoorwaarden, zal het GMWF de benadeelde vergoeden. De schadevergoeding omvat daarbij in de regel materieel en lichamelijk letsel³. Los van al deze schadevergoedingssystemen, blijven nog een aantal ‘netelige kwesties’ over, waarbij de verschillende bestaande schadevergoedingssystemen niet zomaar een kant en klare oplossing bieden.
6. **In deze tekst bespreken wij het specifieke geval waarbij zich een ongeval voordoet waarbij meerdere motorvoertuigen zijn betrokken, maar de benadeelde niet kan aanduiden welke bestuurder(s) (uit deze groep van motorvoertuigen) aansprakelijk moet(en) gesteld worden. Dit is met name het geval bij kettingbotsingen; evenwel zullen we verder**

3. Dit geldt na de W. 8.06.08 ook onder bijzondere toepassingsvoorwaarden voor de vergoedingsopdracht bij niet-geïdentificeerd voertuig (art. 19bis-11 §1,7° WAM) voor ongevallen die zich hebben voorgedaan na 26.06.08.

nagaan of ook ongevallen met een zeer beperkt aantal motorvoertuigen onder het toepassingsgebied kunnen vallen.

7. Artikel 1382 B.W. schiet in elk geval tekort om bij dergelijke verkeersongevallen een effectieve garantie op schadevergoeding te geven. Dit foutaansprakelijkheidsrecht (en bij uitbreiding de aansprakelijkheidsverzekering), vereist immers een vastgestelde aansprakelijkheid van de dader/verzekerde. Wanneer de benadeelde niet kan aanduiden welke bestuurder aansprakelijk moet worden gesteld, kan op het foutaansprakelijkheidsrecht geen succesvol beroep worden gedaan. Dergelijke ongevalstoestand is evenmin begrepen onder de vaste vergoedingsopdrachten van het GMWF.
8. **Specifiek om hieraan tegemoet te komen, werd art. 19bis-11 §2 WAM ingevoerd bij Wet van 22 augustus 2002.**

Dit artikel stelt:

“In afwijking van 7°) van de voorgaande paragraaf, indien verscheidene voertuigen bij het ongeval zijn betrokken en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, wordt de schadevergoeding van de benadeelde persoon in gelijke delen verdeeld onder de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekken, met uitzondering van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt.”

9. Omtrent de juiste draagwijdte van dit artikel bestaat evenwel grote onduidelijkheid. Hierna beschrijf ik kort de totstandkoming van art. 19bis-11 §2 WAM om vervolgens in te gaan op de problematiek inzake juridische kwalificatie ervan. Nadien onderzoek ik het toepassingsgebied van de regeling in artikel 19bis 11 §2 WAM; waarbij het gebrek aan (wetelijke) definiëring van een aantal termen uit artikel 19bis 11 §2 WAM, een grondige bespreking van het begrippenkader vereist. Tot slot wordt ook besproken welke oplossing artikel 19 bis 11 § 2 WAM biedt aan de gevallen die onder het toepassingsgebied vallen.

II. Totstandkoming en situering art. 19bis-11 §2 WAM

A. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds en de WAM

10. Hierboven werd reeds het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds ter sprake gebracht. Dit Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds⁴ (hierna GMWF) werd in 1957 opgericht⁵ in de schoot van het Belgisch Verbond van Verzekeraars (vroegere BVVO, nu Assuralia. De vergoedingsopdracht van het GMWF was initieel hoofdzakelijk gericht op de ongevallen veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd dan wel een niet-verzekerd voertuig, dit in uitvoering van art. 16 van de toenmalige Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering⁶. Pas in 1975 werd de vergoedingsopdracht van het GMWF aanzienlijk uitgebreid⁷ en werden de regels inzake bevoegdheid en werking integraal overgeheveld naar de artt. 49-50 Controlewet⁸. Hoewel op dat moment de bevoegdheid voor vergoeding inzake “toevallig feit” wettelijk werd omschreven, kon pas tot effectieve regeling op basis van deze bepaling worden over-

4. In de Wet van 22 augustus 2002 wordt het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds aangeduid met de benaming Gemeenschappelijk Waarborgfonds, kortweg ‘het Fonds’. Zie o.a. art. 19bis-2. Ook in het uitvoeringsbesluit wordt deze benaming gebruikt. Zie o.a. art. 1,5° K.B. 11 juli 2003 houdende de vaststelling van de toelatingsvoorwaarden en de werking van het Belgisch Bureau en het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, B.S. 17 oktober 2003. De naam werd evenwel niet openlijk gewijzigd bij het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, evenmin werd de URL www.fcga-gmwf.be aangepast. Om geen verwarring te creëren wordt in deze bijdrage dan ook de benaming Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds – afgekort GMWF - gebruikt.

5. K.B. 31 januari 1957 houdende toelating van het gemeenschappelijk waarborgfonds ter uitvoering van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, B.S. 20.02.1957.

6. Art. 16 van de Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering, B.S.15.07.1956, opgeheven 06.05.1991.

7. O.a. tussenkomst bij “toevallig feit”, faling, schraping of vervallenverklaring van de verzekeringsmaatschappij. Vergoeding werd ook uitgebreid tot materiële schade, met uitzondering van de tussenkomst bij “niet-geïdentificeerd voertuig”.

8. Wet van 9 juli 1975 Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, B.S. 29 juli 1975.

gegaan voor ongevallen vanaf 9 juni 1982⁹. Vanaf de hernummering door het K.B. van 12 augustus 1994¹⁰ werden de bepalingen van het GMWF omschreven in artt. 79-80 Controlewet¹¹. Voor verkeersongevallen vanaf 1 juli 1995¹² heeft het GMWF ook een vergoedingsopdracht gekregen in het kader van art. 29bis WAM¹³.

11. Met de Wet van 22 augustus 2002¹⁴ werden vervolgens de bepalingen betreffende de tussenkomst van het GMWF opnieuw overgebracht naar de WAM, met name onder huidig Hoofdstuk IVbis (art. 19bis-1 t.e.m. 19bis-18) WAM. Deze Wet van 22 augustus 2002 is niet alleen belangrijk omdat zij de Vierde Richtlijn Motorrijtuigenverzekering¹⁵ heeft omgezet, maar ook omdat zij het bewuste en hier besproken artikel 19bis-11 §2 WAM heeft ingevoerd¹⁶. De noodzaak tot invoering van deze regeling van artikel 19 bis-11 § 2 WAM, was er gekomen na een arrest van het Grondwettelijk Hof dd. 20 september 2000¹⁷.

9. Publicatiedatum in het Belgisch Staatsblad van het K.B. van 2 juni 1982 waarbij een Gemeenschappelijk Waarborgfonds wordt erkend met als opdracht van de schade te vergoeden door een motorrijtuig veroorzaakt in bij art. 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen vermelde gevallen, *B.S.* 09.06.1982.
10. K.B. 12 augustus 1994 tot wijziging van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, *B.S.* 01.07.1994.
11. Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, *B.S.* 29 juli 1975 (hierna Controlewet).
12. Art. 1 Wet 13 april 1995 tot wijziging van art. 29bis en tot opheffing van art. 29ter Wet 21 november 1989, *B.S.* 27 juni 1995.
13. Ingevoerd bij Wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen, *B.S.* 31 maart 2004; gewijzigd bij reparatiewet van 13 april 1995, *B.S.* 27 juni 1995; gewijzigd bij wet van 19 januari 2001, *B.S.* 21 februari 2001.
14. Wet van 22 augustus 2002 houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *B.S.* 17 september 2002.
15. Richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 mei 2000 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en houdende wijziging van de Richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG van de Raad, *PB.* L 20 juli 2000, 181/65.
16. Het K.B. van 11 juli 2003 houdende vaststelling van de toelatingsvoorwaarden en de werking van het Belgisch Bureau en het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (*B.S.* 17 oktober 2003, gewijzigd bij K.B. 25 maart 2003, *B.S.* 31 maart 2003) geeft uitvoering aan deze wettelijke bepalingen en vervangt het K.B. van 16 december 1980 van de Wet van houdende inwerkingstelling en uitvoering van de artikelen 79 en 80 van de Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen (*B.S.* 26 januari 1982). De nieuwe statuten van het GMWF werden goedgekeurd bij K.B. van 12 april 2004 tot verlenging van de toelating aan het GMWF en aan het BB (*B.S.* 30 april 2004).
17. GH 20 september 2000, nr. 96/2000, www.const-court.be .

12. Bij dit arrest van 20 september 2000 had het Grondwettelijk Hof geoordeeld dat

“artikel 80, §1, eerste lid Controlewet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt, in zoverre het de tegemoetkoming van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds weigert aan personen die verwond werden terwijl ze zich in een voertuig bevonden waarvan de bestuurder geen enkele fout heeft begaan, naar aanleiding van een ongeval dat is veroorzaakt door een ander voertuig dat door een verplichte verzekering is gedekt maar die niet schadeloos worden gesteld om de enige reden dat noch de verklaringen van de betrokken personen, noch van getuigen, noch een materieel element het mogelijk maken vast te stellen, onder de bestuurders van het tweede en het derde voertuig, die eveneens aanwezig waren op de plaats van het ongeval, wie een fout heeft begaan met betrekking tot het ongeval.”

13. Hieruit blijkt meteen de (beperkte) omvang van de casuspositie waarover prejudicieel werd beslist¹⁸. Het Hof beoordeelde een ongeval met drie voertuigen (en bestuurders), die allen geïdentificeerd, verzekerd en toegelaten waren. De (on)mogelijkheid om schadevergoeding te bekomen werd onderzocht t.a.v. de passagier(s) in het voertuig van de bestuurder die geen enkele fout heeft begaan. Enkel omdat niet kon uitgemaakt worden welke van de twee andere bestuurders van de aanwezige verzekerde voertuigen een fout¹⁹ had begaan m.b.t. het ongeval, bleef het slachtoffer onvergoed. Nu het Grondwettelijk Hof een schending had vastgesteld, was het noodzakelijk geworden een regeling uit te werken voor gelijkwaardige gevallen. Zoals hierna verder toegelicht wordt, heeft de wetgever er uiteindelijk voor gekozen om onder art. 19bis-11 §2 WAM een regeling uit te werken met een veel ruimer toepassingsgebied dan de situatie die werd beoordeeld door het Grondwettelijk Hof.

18. Zie voor bespreking J. MUYLDERMANS, ‘De (ir)relevantie van de aansprakelijkheid’, noot onder Arbitragehof 20 september 2000, TAVW 2001, 295-298; C. VAN SCHOU BROECK, “De vergoeding van verkeersslachtoffers: enkele beschouwingen bij het arrest van het Arbitragehof van 20 september 2000”, TBH 2002, 204-209.

19. De beoordeling van het (gemeenrechtelijk) foutcriterium lijkt duidelijk aanwezig.

B. Conventies tussen verzekeraars

14. Voor we verder ingaan op de regeling in de WAM-wet is het nog nuttig melding te maken (zonder hierop in detail in te gaan²⁰) van de Conventie (660) Overeenkomst onschuldige slachtoffers en de Conventie (500) Verbintenisverklaring kettingbotsingen. Deze conventies - geldig tussen verzekeraars - zijn tot stand gekomen in de schoot van de Belgische beroepsvereniging van verzekeraars (Assuralia). Ook zij voorzien in vergoedingsmogelijkheden van verkeersslachtoffers bij ongevallen waarbij de aansprakelijkheid niet (of zeer moeilijk) kan worden vastgesteld.
15. De Conventie (660) Overeenkomst onschuldige slachtoffers in van toepassing op ongevallen vanaf 1 februari 2004²¹. Zij strekt ertoe slachtoffers waarvan vaststaat dat ze zelf niet aansprakelijk zijn (zogenaamde 'onschuldige slachtoffers'²²), in de regel met uitzondering van vergoedingsgerechtigden onder 29bis WAM) te vergoeden. Dit geldt in het bijzonder wanneer *verscheidene* verzekerden aansprakelijk *kunnen* worden gesteld voor een verkeersongeval.
16. De verzekeraars zijn er in dat geval toe gehouden de slachtoffers te vergoeden, nog voor dat de problemen m.b.t. aansprakelijkheid en/of samenloop van dekkingen zijn opgelost. Er geldt in beginsel een vergoedingstermijn van drie maanden met een voorschotregeling. Wanneer de schade niet kan begroot worden, voorziet de conventie in een minnelijk medische expertise (MME). Zowel lichamelijk letsel als materiële schade

20. Zie voor een gedetailleerde bespreking K. BERNAUW, "Buitengerechtelijke schaderegeling met aansprakelijkheidsverzekeraars" in PUC, 458-518. Deze conventie vervangt vanaf 1.02.04 de Conventie Versnelde vergoeding van Lichamelijke Letsels/Multilaterale Overeenkomst van Voorlopige Regeling/Zwakke weggebruikers.
- 20b. "Deze verbintenisverklaring is in feite geen overeenkomst vermits de onderschrijvende verzekeringsondernemingen zich enkel verbinden tegenover hun eigen verzekerden. Het idee is ontstaan naar aanleiding van het dramatische gebeuren in Deinze op 27 februari 1996 waarin een tweehonderdtal voertuigen bij een kettingbotsing betrokken waren. Het werd al gauw duidelijk dat de vele bestuurders geconfronteerd konden worden met het feit dat de aansprakelijkheden moeilijk zouden kunnen bepaald worden in dit kluwen van schroot. Dit kon tot gevolg hebben dat bestuurders pas zouden vergoed worden na een langdurig juridisch steekspel of gewoonweg geen verhaal hadden voor de opgelopen schade." zie www.assuralia.be.
21. Deze is onlosmakelijk verbonden met de overeenkomst 'Regeling van terugbetalingen/29bis'. De preambule van conventie 660 bepaalt dat het niet mogelijk is tot de ene overeenkomst toe te treden en niet tot de anderen. Beide overeenkomsten vormen een onlosmakelijk geheel. Bespreking ervan valt buiten het bestek van deze bijdrage.
22. Definitie volgens de conventie: "wanneer vaststaat dat het slachtoffer geen enkele rol gespeeld heeft bij het ontstaan van het schadegeval en in geen enkel geval aansprakelijk kan worden gesteld".

komen voor (begrensde) vergoeding in aanmerking. Deze conventie is vooral nuttig voor de (onschuldige) bestuurder van een motorrijtuig. Laatstgenoemde is immers in principe uitgesloten onder art. 29bis WAM en dient normaal eerst de aansprakelijkheid van een derde te bewijzen om vergoeding te bekomen voor zijn lichamelijke en stoffelijke schade. Het GMWF is toegetreden tot deze conventie.

17. De Conventie (500) Verbintenisverklaring kettingbotsingen is in meerdere opzichten opmerkelijk²³. De regeling voorziet in essentie in een schadevergoeding door de eigen WAM-verzekeraar enkel aan de bestuurder/eigenaar van het verzekerde voertuig betrokken in een kettingbotsing waarvoor de verbintenisverklaring geldt. Er zijn bijzondere beperkingen zowel naar aard als naar omvang m.b.t. de vergoedbare schade. De conventie is van toepassing op ongevallen vanaf 1 maart 2004. Het GMWF is (vooralsnog) niet toegetreden tot deze conventie.

III. Juridische kwalificatie van de regeling van artikel 19bis-11 § 2 WAM

A. Regeling van artikel 19 bis-11 §1 versus §2 zijn totaal verschillende en onderscheiden bepalingen

18. In tegenstelling tot wat de plaats van art. 19bis-11 §2 WAM in de wetsbepalingen laat vermoeden, heeft de in deze paragraaf ingevoerde regeling op zich niets te maken met de bepalingen vermeld onder art. 19bis-11 §1 WAM. De vermelding onder art. 19bis-11 §2 WAM “in afwijking van 7°)

23. “Deze verbintenisverklaring is in feite geen overeenkomst vermits de onderschrijvende verzekeringsondernemingen zich enkel verbinden tegenover hun eigen verzekerden. Het idee is ontstaan naar aanleiding van het dramatische gebeuren in Deinze op 27 februari 1996 waarin een tweehonderdtal voertuigen bij een kettingbotsing betrokken waren. Het werd al gauw duidelijk dat de vele bestuurders geconfronteerd konden worden met het feit dat de aansprakelijkheden moeilijk zouden kunnen bepaald worden in dit kluwen van schroot. Dit kon tot gevolg hebben dat bestuurders pas zouden vergoed worden na een langdurig juridisch steekspel of gewoonweg geen verhaal hadden voor de opgelopen schade.” zie www.assuralia.be.

van de voorgaande paragraaf” is dan ook zonder inhoud, nu het in feite twee totaal verschillende regelingen betreft.

19. In eerste instantie zijn beide regelingen totaal verschillend wat betreft de **vergoedingsplichtige**. Art. 19bis-11 §1 WAM heeft immers betrekking op de gevallen waarin het *GMWF* een vergoedingsopdracht heeft²⁴, terwijl art. 19bis-11 §2 WAM een ‘originele vergoedingsregeling’²⁵, invoert die een vergoedingsplicht creëert voor de *WAM-verzekeraars*²⁶.
20. In tweede instantie zijn beide regelingen ook verschillend omdat zij (logischerwijs) andere **feitelijke situaties** betreffen. De feitelijke situatie(s) bedoeld onder art. 19bis-11 §1 (en meer bepaald, deze onder 7°, die bij eerste lezing enigszins gelijkend is) WAM is totaal verschillend van deze omschreven onder art. 19bis-11 §2 WAM. Terwijl art. 19bis-11 §2 WAM geldt wanneer niet kan worden vastgesteld welke bestuurder van de *geïdentificeerde* voertuigen het ongeval heeft veroorzaakt, heeft de vergoedingsopdracht van *GMWF* in toepassing van art. 19bis-11 §1,7° WAM essentieel betrekking op ongevallen veroorzaakt door een *niet-geïdentificeerd* voertuig.
21. Van belang is dan ook te weten wanneer een voertuig geïdentificeerd in de zin van (art. 19bis-11,§1, 7°) de WAM wet. Dit is met name het geval wanneer de persoon op wiens naam het voertuig ingeschreven staat, gekend is *of* wanneer de verzekeringstoestand van dit voertuig kan gekend zijn²⁷. Niet de identiteit van de bestuurder is dus van tel, maar de identificatiemogelijkheid met betrekking tot het voertuig²⁸. De vaststelling van bedoelde identiteit van het voertuig impliceert dan ook noch de optekening van de nummerplaat, noch de vaststelling van de identiteit van de persoon die het voertuig bestuurde op het ogenblik van het ongeval, noch de noodzaak om te weten of die bestuurder al dan niet aange-

24. Zie voor een gedetailleerde bespreking S. VERECKEN, *Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Toevallig feit en niet-geïdentificeerd voertuig.*, Gent, Knops Publishing, 2011, 92p.

25. G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989’, in *Liber Amicorum TPR en Marcel Storme*, TPR 2004, 353.

26. Zie voor genuanceerde bespreking ‘vergoedingsplichtige’ randnr 64ev.

27. Cass. 1 maart 2004, C.03.0081.N, www.cass.be

28. Pol. Mechelen 16 februari 2007, A.R. 04A4993, onuitg. “vast staat dat de bestuurder geïdentificeerd werd, doch het voertuig zelf werd niet geïdentificeerd, nu de eigenaar ervan niet bekend is, noch andere gegevens van het voertuig zoals chassisnummer e.d.”

stelde was²⁹. De identificatie van een voertuig veronderstelt dat men ofwel de eigenaar kent, of de verzekeringsnemer, of de verzekeraar van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het voertuig aanleiding kan geven, of de persoon op wiens naam het is ingeschreven.³⁰ De niet-identificatie van een voertuig kan niet worden gelijkgeschakeld met de onmogelijkheid om de verantwoordelijkheid van een bestuurder of meerdere bestuurders in een ongeval vast te stellen³¹.

22. In dit verband mag nog worden opgemerkt, dat de onmogelijkheid om de aansprakelijkheid in hoofde van een bestuurder van een geïdentificeerd voertuig vast te stellen, evenmin voldoet aan de toepassingsvoorwaarde voor de vergoedingsopdracht van het GMWF omschreven onder art. 19bis-11 §1, 3° WAM. Er is immers geen enkele toegelaten verzekeringsonderneming 'om reden van' een toevallig feit niet tot vergoeding gehouden. In essentie is er a priori geen vastgestelde aansprakelijkheid. Het GMWF kan bijgevolg niet tot tussenkomst zijn gehouden³². Wanneer de strafrechter beslist heeft dat een ongeval veroorzaakt is door een fout, maar hij niet kan bepalen door welke bestuurder deze fout is begaan (en zo de twee vervolgde bestuurders heeft vrijgesproken) beantwoordt dit niet aan het begrip toevallig feit³³. De omstandigheid dat de rechter geen fout in hoofde van één van de bij een ongeval betrokken bestuurders kan weerhouden omwille van de tegenstrijdige verklaringen alsook het ontbreken van objectieve elementen ter staving van de ene versie boven de andere, is noch een toevallig feit, noch een ongelukkige samenloop van omstandigheden waarvoor het GMWF kan worden aangesproken³⁴.

29. Cass. 26 april 2004, VAV 2004, 437; zie ook concl. Adv. Gen. LECLERCQ, www.cass.be.

30. Pol. Brugge 18 mei 2006, VAV 2007, 47 waarin nog wordt opgemerkt dat "om te weten of een voertuig al dan niet verzekerd is, men het eerst moet kunnen identificeren".

31. Rb. Turnhout 10 juni 1980, *De Verz.* 1981, 159.

32. Cass. 8 februari 1995, *Arr. Cass.* 1995, 150; Rb. Turnhout 10 juni 1980, *De Verz.* 1981, 159.

33. Rb. Luik 13 maart 2007, VAV 2007, 360.

34. Corr. Brussel 21 april 2006, VAV 2007, 45.

B. Moeilijkheid om de regeling van artikel 19bis-11 §2 WAM te kwalificeren

23. Omtrent de kwalificatie van art. 19bis-11 §2 WAM bestaat grote onduidelijkheid. De rechtsonzekerheid is vergelijkbaar met deze zoals gekend m.b.t. art. 29bis WAM³⁵. Laat de positie tussen de bepalingen in de WAM-wet onder de hoofding ‘aansprakelijkheidsverzekering’ een kwalificatie als ‘aansprakelijkheidsverzekering’ dan wel als ‘aansprakelijkheidsrecht’ toe? Valt dit te verzoenen met het begrip ‘betrokkenheid’? Kan gedacht worden aan een aansprakelijkheidsregeling op basis van een vermoeden van fout³⁶ of zelfs aan een objectieve aansprakelijkheid? Of moet eerder aansluiting gezocht worden bij de kwalificatie als een automatische vergoedingsregeling met vergoedingsplicht in hoofde van de WAM-verzekeraars³⁷?
24. De kwalificatie is essentieel m.b.t. de toepassingsvoorwaarden van art. 19bis 11 §2 WAM en de praktische werking waarbij ondermeer kan gedacht worden aan de invulling van de gebruikte terminologie, het verhaalsrecht, het subrogatierecht, de principes inzake verjaring, causaliteit, ...
25. Op deze problematiek schijnt een recent arrest van het Grondwettelijk Hof verduidelijking te bieden.³⁸ Met name lijkt het arrest van 3 februari 2011 artikel 19bis – 11 § 2 te kwalificeren als een automatische vergoedingsregeling gebaseerd op een wettelijke verplichting van de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding geven, dekken (met uitzondering van de verzekeraars van de bestuurders wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het gedrang

35. Zie uitgebreid B. DUBUISSON, “Questions diverses” in B. DUBUISSON en P. JADOUL (eds.), *L’indemnisation des usagers faibles de la route, Les dossiers du Journal des Tribunaux*, Brussel, Larcier, 2002, 145-150; J. BOGAERT, *Tien jaar praktijk art. 29bis. De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers*, Mechelen, Kluwer, 2004, 9-13.

36. G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989’, in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, *TPR* 2004, 361, nr. 12.

37. Deze draagt mijn persoonlijke voorkeur. Zie ook C. VAN SCHOU BROECK, “Vergoeding van schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in *PUC*, 590, nr. 86; J. MUYLDERMANS, ‘De (ir)relevantie van de aansprakelijkheid’, noot onder Arbitragehof 20 september 2000, *TAVW* 2001, 297: ‘..ook zonder aanwijzing van aansprakelijkheid een vergoedingsplicht wordt voorgesteld.’.

38. GH 3 februari 2011, arrest nr. 21/2011, rolnummer 4936 (www.const-court.be)

komt)”. Hiermee beschouwt het Hof art. 19bis-11 §2 WAM m.i. terecht als een “wisseloplossing” voor aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekering³⁹.

IV. Toepassingsgebied van artikel 19bis 11- §2 WAM: “indien verscheidene voertuigen bij het ongeval betrokken zijn”

26. Artikel 19bis-11 §2 WAM is volgens de bewoordingen ervan (aanhef) van toepassing *“indien verscheidene voertuigen bij het ongeval betrokken zijn”*. Het is bijzonder opmerkelijk dat noch de voorbereidende werken⁴⁰ noch de wettekst zelf wezenlijk aandacht hebben geschonken aan de begripsomschrijving voor de in artikel 19bis-11 § 2 gebruikte terminologie. Deze aanhef van artikel 19bis-1 § 2 WAM gebruikt reeds vier termen die zij niet definieert, met name de termen “verscheidene”, “voertuigen”, “ongeval” en “betrokken zijn”. Een correcte begripsinvulling is nochtans essentieel voor de afbakening van het toepassingsgebied van deze wetsbepaling.
27. Hierna wordt nagegaan of bij gebrek aan wettelijke omschrijving, aansluiting kan worden gezocht bij bestaande wettelijke regelingen met gelijklopende terminologie om op die manier te komen tot een zinvolle begripsinvulling en een nuttige afbakening van het toepassingsgebied van artikel 19bis 11 § 2 WAM.

39. H. BOCKEN, ‘Rechtstreekse verzekeringen ten behoeve van derden en andere wisseloplossingen voor aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekering. Een typologie.’ In *Liber Amicorum René Van Gompel. Studies in verzekeringen.*, Antwerpen, Kluwer, 1998, 34.

40. Parl. St. Kamer 2000-01, nr. 1715/001 en nr. 1716/001.

A. “Verscheidene voertuigen”

28. Artikel 19bis-11§2 vertrekt van de situatie waarbij “verscheidene voertuigen bij het ongeval zijn betrokken”. Een eerste vraag die daarbij rijst, is wat moet begrepen worden onder de term “verscheidene”. Verder stelt zich de vraag of er een verschil is tussen de term “motorrijtuigen” (zoals gebruikt in artikel 19bis-11§1) en de term “voertuigen”.

1. Het begrip “verscheidene”: twee of meer dan twee?

29. Het begrip ‘verscheidene’ komt nergens anders voor in de WAM-wet en ook elke wettelijke definitie ontbreekt. In de conventies tussen verzekeraars die hierboven werden aangehaald, kan een gelijklopende terminologie worden teruggevonden, evenwel ook zonder eigenlijke definitie. De Conventie (660) Onschuldige slachtoffers vermeldt: “*Wanneer verscheidene verzekerden aansprakelijk kunnen worden gesteld voor een verkeersongeval*” (art 1). Ook verder spreekt de Conventie (660) Onschuldige Slachtoffers, bij de definiëring van de term ‘aansprakelijkheidsprobleem’ over: “*...zodra meer verzekerden aansprakelijk kunnen gesteld worden...*” De Conventie (520) VVLL/MOVR vermeldt: “*indien verschillende verzekeraars...bij de vergoeding zijn betrokken...*”.
30. Reeds van bij invoering van de regeling van artikel 19bis 11-§2 WAM is de twistvraag gerezen of deze vergoedingsregeling dan geldt zodra er twee voertuigen betrokken zijn, dan wel of het nodig is dat meer dan twee voertuigen betrokken zijn. In de praktijk werd lange tijd aangenomen dat artikel 19bis 11-§2 WAM slechts kan worden toegepast wanneer er “meer dan twee voertuigen” betrokken zijn. Daarbij werden vooral argumenten gehaald uit de totstandkoming van artikel 19bis-11 §2 WAM.⁴¹

41. G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989’, in *Liber Amicorum TPR en Marcel Storme*, TPR 2004, 361, nr. 10; J-M GERADIN, ‘La mission d’indemnisation du Fonds commun de garantie automobile depuis la loi du 22 août 2002’, *RGAR* 2004, nr. 13.922, 6 met onder voetnoot 76 verwijzing naar *Parl. St. Kamer* 2001-02, 1716/005, 5 “het betreft een ongeval waarbij *meer dan twee* voertuigen betrokken zijn” in de bespreking n.a.v. het arrest GH 20 september 2000. H. COUSY, ‘Recente ontwikkelingen: socialisatie van het risico in private verzekeringen’ in X., *Recht in beweging*, 15^{de} VRG-Alumnidag 2008, 563.

De aanhangers van deze stelling menen dan ook dat een schadelijder bij een verkeersongeval waarbij slechts twee voertuigen zijn betrokken en niet kan worden uitgemaakt welke bestuurder aansprakelijk is, géén beroep kan doen op de regeling van artikel 19bis-11 §2 WAM.

31. Op deze stelling was in rechtsleer nochtans kritiek te horen⁴². Daarbij werd zelfs uitdrukkelijk de vraag gesteld of het Grondwettelijke Hof niet tot ongrondwettigheid zou besluiten wanneer een situatie waarbij slechts meer dan twee motorvoertuigen zijn betrokken en niet kan worden uitgemaakt welke bestuurder aansprakelijk is anders zou worden behandeld dan een identieke situatie waarbij slechts twee motorvoertuigen zijn betrokken⁴³.
32. In het arrest van 3 februari 2011 kreeg het Grondwettelijk Hof effectief de mogelijkheid om over deze vraag uitspraak te doen. Op 29 september 2002 gebeurde een verkeersongeval tussen twee wagens op de autosnelweg ter hoogte van Beernem. De bestuurders zijn gekend, de voertuigen zijn geïdentificeerd en geldig verzekerd. De omstandigheden waaronder het ongeval is gebeurd, zijn evenwel minder duidelijk. De monovolumewagen zou gebotst zijn tegen de voor hem rijdende personenwagen op de middenrijstrook van de autosnelweg. Hierdoor zou de monovolumewagen in de gracht zijn beland en zou de bestuurder en zijn passagier (echtgenote van bestuurder) licht gewond zijn geraakt. Het betreft hier dus een ongeval waarbij slechts twee voertuigen betrokken zijn.
33. De Rechtbank van Eerste Aanleg meent een ongelijke behandeling vast te stellen, vertrekkende vanuit de (heersende) basisstelling⁴⁴ dat onder de term “verscheidene voertuigen” van artikel 19bis – 11§2 WAM ‘meer dan twee voertuigen’ moet worden begrepen. Vanuit die achtergrond, stelde

42. “Kettingbotsing tussen het GMWF en WAM-verzekeraars in art 19bis-11 WAM” in I. Boone, I. Claeys en L. Lavrysen, Liber Amicorum Hubert Bocken, Brugge, Die Keure, 2009, 247-272

43. C. VAN SCHOUBROECK, “Vergoeding van schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 584, nr. 79 in fine; S. VEREecken, ‘De beoordeling door de rechter van het oorzakelijk verband bij afwezigheid van bewezen fout in hoofde van beide bij een verkeersongeval betrokken bestuurders. Biedt de Wet van 22 augustus 2002 een alternatief?’ (noot onder Cass. 4 april 2003), RABG 2004, 13.

44. Zie B.3. in fine “uit de motivering van de verwijzingsbeslissing en de wijze waarop de prejudiciële vraag is geformuleerd, blijkt dat het verwijzende rechtscollège die bepaling interpreteert in die zin dat voor de toepassing ervan meer dan twee voertuigen betrokken moeten zijn bij het ongeval”.

de Rechtbank van Eerste Aanleg dan ook een prejudiciële vraag aan het Grondwettelijk Hof.

34. In essentie⁴⁵ werd aan het Hof gevraagd of art. 19bis-11 §2 WAM (al dan niet in samenhang gelezen met art. 4 §1, tweede lid WAM) de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt, doordat een verschil in behandeling in het leven geroepen wordt tussen volgende categoriën van personen:
- Een eerste categorie bestaat uit de bestuurders of eigenaars van een voertuig die schade hebben geleden bij een ongeval waarbij slechts *één ander voertuig is betrokken* en het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt.
 - Een tweede categorie wordt gevormd enerzijds door de bestuurders of eigenaars van een voertuig die schade hebben geleden bij een ongeval waarbij *meer dan twee voertuigen zijn betrokken* en het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt. Anderzijds behoren tot deze categorie de bestuurders of eigenaars van een voertuig, die schade hebben geleden bij een ongeval en die zich bevinden in één van de omstandigheden die aanleiding geven tot vergoeding door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Terwijl de eerste categorie geen recht zou hebben op schadevergoeding, zou de tweede categorie dat recht wel hebben op grond van art 19bis-11 respectievelijk §2 en §1 WAM.
35. Het Grondwettelijk Hof besliste in haar arrest van 3 februari 2011⁴⁶ inderdaad tot ongrondwettigheid bij uitsluiting van deze vergoedingsregeling bij een aanrijding tussen slechts twee motorvoertuigen waarbij niet kan uitgemaakt worden welke bestuurder aansprakelijk is⁴⁷. Art. 19bis-11 §2 WAM moet aldus, naar mening van het Grondwettelijk Hof, ook toegepast kunnen worden wanneer twee of meer voertuigen zijn betrokken bij een verkeersongeval waarbij niet kan uitgemaakt worden welke bestuurder aansprakelijk is.

45. Onder B.2. vermeldt het arrest: “ofschoon de prejudiciële vraag uit vier onderdelen bestaat, dient te worden vastgesteld dat meerdere van die onderdelen elkaar overlappen”.

46. S. Vereecken, “Verschillende interpretaties omtrent het noodzakelijk aantal voertuigen betrokken bij een verkeersongeval bedoeld onder art 19bis 11 §2 WAM”, VAV 2011, 172-178.

47. C. VAN SCHOU BROECK, “Vergoeding van schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 584, nr. 79 in fine; S. VEREECKEN, ‘De beoordeling door de rechter van het oorzakelijk verband bij afwezigheid van bewezen fout in hoofde van beide bij een verkeersongeval betrokken bestuurders. Biedt de Wet van 22 augustus 2002 een alternatief?’ (noot onder Cass. 4 april 2003), *RABG* 2004, 13.

36. Taalkundig lijkt daarbij de huidige tekst van artikel 19bis 11 §2 geen bezwaar te vormen: “*verscheiden*” betekent⁴⁸ immers “meer dan één”, net zoals het begrip “*plusieurs*” in de franse⁴⁹ wettekst⁵⁰. Het belang van deze rechtspraak kan nauwelijks overschat worden⁵¹. Het is dan ook met belangstelling uitkijken naar (feiten)rechtspraak van hoven en rechtbanken, in het bijzonder naar de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg te Brugge die de prejudiciële vraag aan het Hof stelde.

2. *Het begrip “voertuigen”*

37. In artikel 19bis-11 §2 WAM is telkens sprake van “voertuig(en)”⁵². De vergoedingsopdracht van het GMWF in art. 19bis-11 §1, 7° WAM verwijst evenwel naar ‘motorrijtuigen’. Enkel de term ‘motorrijtuigen’ is in de WAM-wet gedefinieerd. Met name stelt artikel 1 WAM dat motorrijtuigen: “*rij- of voertuigen [zijn], bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.*” Het begrip ‘voertuig(en)’ onder art. 19bis-11 §2 WAM kan volgens ons het meest zinvol op dezelfde manier worden ingevuld. Niets laat vermoeden dat de wetgever een andere invulling voor ogen zou hebben gehad, bijvoorbeeld de term ‘voertuig’ zoals omschreven onder art. 2.14 Wegcode⁵³.

48. www.vandale.nl: *verscheiden(e)*: “telwoord, vele, meer dan één, verschillende” – meerdere: “telwoord, meer dan één, verscheiden(e)” – verschillende: “onbepaald telwoord, een aantal” – veel: “een groot aantal” – aantal: “1. Onbepaalde hoeveelheid, 2. Bepaalde hoeveelheid”.

49. www.larousse.fr: *plusieurs*: “adjectif indéfini pluriel, indique un nombre non précisé (mais au moins égal à deux) d’êtres ou d’objets”.; J-M GERADIN, ‘La mission d’indemnisation du Fonds commun de garantie automobile depuis la loi du 22 août 2002’, RGAR 2004, nr. 13.922, 6 met onder voetnoot 76: “cependant, le texte de loi indique ‘plusieurs véhicules’. Or, deux véhicules, c’est ‘plusieurs’.”

50. Anders G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989’, in *Liber Amicorum TPR en Marcel Storme*, TPR 2004, 361, nr. 10, voetnoot 18.

51. Denk bijvoorbeeld aan een ongeval tussen twee auto’s waarbij door de onduidelijk en/of onvolledig ingevulde ongevalsangifte, de tegenstrijdigheid tussen de verklaringen van de bestuurders, gebrek aan objectieve elementen, enz. geen aansprakelijkheid kan vastgesteld worden.

52. In de WAM-wet komt deze term meer dan 40 keren voor, waarbij in de regel kan teruggekoppeld worden naar de basisdefinitie ‘motorrijtuig’ vermeld onder art. 1 WAM. Zie voor een gedetailleerde bespreking G. JOCQUÉ, “Art. 1 WAM”, in F. GLORIEUX, G. JOCQUÉ, R. SIERENS, *Wet en Duiding Wegverkeer 2008*, reeks Larcier Wet & Duiding, Gent, Larcier, 2008, 645-646.

53. K.B. 1.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, B.S. 09.12.1975; Art. 2.14: elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel. Art. 2.16 omschrijft ‘motorvoertuig’: elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden. Evenmin kan zinvol worden verwezen naar het begrip ‘voertuig’ uit art. 1 §2.21 K.B. 15.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, B.S. 28.03.1968.

38. Laat hierbij voor de volledigheid opgemerkt zijn dat een roelstoel met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer wordt gebracht een motorrijtuig is in de zin van art. 1 WAM⁵⁴ (en dus ook onder de toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM valt), maar uitdrukkelijk is uitgesloten onder art. 29bis §3 WAM. In tegenstelling tot wat het geval is voor art. 29bis WAM⁵⁵ zijn treinen en trams uitgesloten onder art. 19bis-11 §2 WAM.
39. Overeenkomstig art. 1 WAM worden *“met motorrijtuigen gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.”* Aanhangwagens waarvan de maximale toegelaten massa (MTM) niet meer dan 500 kg bedraagt, zijn van voormelde gelijkgeschakeling uitgesloten⁵⁶. Vanaf MTM 500kg wordt een aanhangwagen juridisch dus ook gezien als motorrijtuig en geldt de verzekeringsplicht. In de regel is een aanhangwagen tot MTM 750 kg mee verzekerd onder de polis van het trekkend motorrijtuig. Vanaf MTM hoger dan 750 kg moet de aanhangwagen afzonderlijk worden ingeschreven⁵⁷ en verzekerd.

3. Vereiste dat het “verzekerde en geïdentificeerde” voertuigen betreft?

40. Het is niet onmiddellijk duidelijk of de bij het ongeval betrokken voertuigen geïdentificeerd en verzekerd moeten zijn om onder toepassing te kunnen vallen van artikel 19bis-11 §2 WAM. Zoals gezegd werd dit artikel ingevoerd ingevolge een arrest van het Grondwettelijk Hof dd. 20 september 2000; in de casus die aanleiding gaf tot dit arrest waren de (drie) bij het ongeval betrokken voertuigen wel degelijk geïdentificeerd en verzekerd. De letterlijke tekst van artikel 19bis-11 §2 WAM haalt deze vereiste niet onmiddellijk aan. Sluit een niet-verzekerd of niet-geïdentifi-

54. Verzekeringplicht geldt overeenkomstig art. 2§1 WAM; Deze rolstoel is te aanzien als bromfiets overeenkomstig art. 2.17 K.B. 1.12.1975 (B.S. 9.12.1975) en vrijgesteld van inschrijving volgens art. 2 §2,10° K.B. 20.07.2001 (B.S.08.08.01).

55. Wettelijk geregeld onder art. 29bis §1WAM sinds art. 2 van de Wet van 19.01.2001, B.S. 21.02.2001, inwerking getreden 03.03.2001 na arrest GH 15 juli 1998, TAVW 1998, 233-241.

56. Art. 1 K.B. 19.10.1995, B.S. 23.11.1995.

57. Art. 2 §2 K.B. 20.07.2001, B.S. 08.08.2001.

ceerd voertuig dan de toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM uit? Zou de mogelijkheid schadevergoeding te bekomen enkel ten laste van de verzekeraars van de geïdentificeerde en verzekerde voertuigen vallen? Deze kwestie komt verder aan bod bij de bespreking van de vergoedingsplichtigen.

4. *Het begrip “ongeval”*

41. In artikel 19bis-11 §2 WAM is sprake van “bij het ongeval betrokken zijn” en van onzekerheid omtrent het “voertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt”. Essentiële vraag is dan ook: wat moet worden verstaan onder het begrip “ongeval”? De wet voorziet opnieuw niet in een begripsomschrijving. In de gebruikelijke betekenis van het woord ‘ongeval’ wordt hiermee “een ongunstige loop van de omstandigheden” dan wel “een noodlottige gebeurtenis” bedoeld. Het kan weinig zinvol worden betwist dat het begrip ‘ongeval’ moet worden begrepen als ‘verkeersongeval’.
42. Het begrip “verkeersongeval” is wel in (verschillende) wettelijke bepalingen omschreven. De invulling van het begrip “verkeersongeval” is echter geen evidente aangelegenheid⁵⁸. Binnen het bestek van deze bijdrage kan niet worden ingegaan op de verschillende omschrijvingen van het begrip “verkeersongeval” zoals terug te vinden zijn o.a. in art. 46 §1,6° Arbeidsongevallenwet⁵⁹, art. 138, 6°bis SV⁶⁰, art. 601bis Ger.W.⁶¹, art.

58. I. Boone, “De grenzen van het begrip verkeersongeval” in I. Boone, I. Claeys en L. Lavrysen, *Liber Amicorum Hubert Bocken*, Brugge, Die Keure, 2009, 9-30.

59. Art. 46 §1,6° Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971, gewijzigd door art. 7 Wet van 25 januari 1999 houdende sociale bepalingen, B.S. 6 februari 1999: “Onder verkeersongeval wordt verstaan ieder ongeval in het wegverkeer waarbij één of meer al dan niet gemotoriseerde voertuigen zijn betrokken en dat verband houdt met het verkeer op de openbare weg.”

60. Art. 138,6°bis Sv: bepaalt dat de politierechtbank kennis neemt “van de misdrijven omschreven in de artikelen 418 tot 420 van het Strafwetboek, wanneer de doding, de slagen of verwondingen het gevolg zijn van een verkeersongeval.” Cass. 25 oktober 2005, VAV 2006, 534 “er is een verkeersongeval in de zin van art. 138,6°bis Sv indien bij het ongeval een motorfiets was betrokken en het zich heeft voorgedaan op een weg waarvan de toegangswegen waren afgesloten maar waarop publiek, voetgangers en toeschouwers waren toegelaten.”

61. Onder “een vordering tot vergoeding van schade ontstaan uit een verkeersongeval” moet worden verstaan dat “de schade veroorzaakt is in het verkeer, ongeacht of het ongeval zich heeft voorgedaan op terreinen die openstaan voor het publiek of op niet-openbare terreinen die openstaan voor een bepaald aantal personen” en dat “art. 601bis Ger. W. “ertoe strekt de bevoegdheid van de politierechter te verruimen tot alle ongevallen in het wegverkeer waarbij middelen van vervoer, voetgangers of de in het wegverkeersreglement bedoelde dieren betrokken zijn”. Cass. 27 augustus 2002, TAVW 2002, 152. Zie hieromtrent uitgebreid R. SIERENS, “Strafrechtelijke bevoegdheid van de politierechtbank”, TAVW 2002, 114-116.

29bis WAM.⁶² en art. 1 Verdrag van Den Haag van 4 mei 1971⁶³. Wel staat vast dat de kwalificatie als ‘verkeersongeval’ nauw samenhangt met de vraag *waar* het ongeval zich heeft voorgedaan⁶⁴ -dit kan dan weer in verband worden gebracht met de verzekeringsplicht⁶⁵.

43. Bedoelde plaatsen waar het ongeval zich moet hebben voorgedaan, stemmen immers overeen met de plaatsen waarvoor in toepassing van art. 2 §1 WAM⁶⁶ de ‘verzekeringsplicht’ geldt:

“Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst.”

-
62. Art. 29bis WAM bevat geen wettelijke definitie. In het zogenaamde ‘verdwaalde kogelarrest’ heeft het Hof van Cassatie een ruime interpretatie gehanteerd: “...dat de schade te wijten was aan een ongeval dat verband hield met de deelneming aan het verkeer op de openbare weg in de zin van art. 29bis §1 lid 1 WAM. ...” Cass. 9 januari 2004, *De Verz.* 2004, 481. Zie omstandig G. JOCQUÉ, “Artikel 29bis WAM 89: Verdwaalde kogels op de openbare weg en schade door weerkaatsing”, *T. Straf.* 2004, 361-366. C. EYBEN, “Het omvervallen van twee reizigers in een trein is een verkeersongeval”, *Verzekeringsnieuws* 2011, afl 9, 1-2.
63. Art. 1, lid 2 van het Verdrag van Den Haag van 4 mei 1971 inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg, *B.S.*, 7 mei 1975: “In dit Verdrag wordt onder ongeval in het wegverkeer verstaan een ongeval waarbij één of meer al dan niet gemotoriseerde voertuigen zijn betrokken en dat verband houdt met verkeer op de openbare weg, op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een aantal personen, die het recht hebben om er te komen.”
64. Het begrip ‘verkeersongeval’ wordt gerelateerd aan de enkele vereiste van de tussenkomst van één of meer motorrijtuigen op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen. Zie L. CORNELIS, “De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen”, *RW* 1998-99, 525.
65. In het (oude) art. 80, §1,3° Controlewet stond de omschrijving voor tussenkomst ingeval van “toeval- lig feit” en “niet-verzekering” samen. In het nieuwe art. 19bis-11 WAM werden ze opgesplitst omwille van verschillende territoriale toepassing. Tussenkomst ingeval van “niet-verzekering” is immers mogelijk bij ongevallen in het buitenland (art. 19bis-12,2°WAM).
66. Zie omstandige toelichting G. JOCQUÉ, ‘Artikel 2 §1 WAM-wet’ in *Artikelsgewijze Commentaar Verze- keringen*, Antwerpen, Kluwer, losbl.

44. In de marge kan nog worden opgemerkt dat zowel in de Wegcode⁶⁷, Wegverkeerwet⁶⁸ als WAM⁶⁹ de bepalingen openbare weg, openbare plaats en privé-terrein voorkomen⁷⁰. Bij gebrek aan wettelijke of reglementaire definitie voor het begrip “openbare weg” zorgt de invulling van deze begrippen in de rechtspraak en rechtsleer voor heel wat betwistingen en onduidelijkheden. Het begrip “openbare plaats” is wel omschreven in art. 28 Wegverkeerwet⁷¹.
45. De ‘verzekeringsplicht’ moet onderscheiden worden van de ‘verzekeringsdekking’. Ingevolge omschreven ‘verzekeringsplicht’ worden alleen de risico’s die zich voordoen op één van de onder art. 2 §1 WAM vermelde plaatsen/terreinen gedekt. Art. 1 Modelovereenkomst (K.B. 14 december 1992⁷²) breidt evenwel de dekking onder de WAM uit tot ongevallen op privé-terrein.
46. Voor de toepassing van art. 19bis 11-§2 WAM lijkt niets erop te wijzen dat afwijking zou moeten gemaakt worden op de verwijzing naar de plaatsen waarvoor de verzekeringsplicht ex art. 2 §1 WAM geldt. Er mag worden aangenomen dat ook de vergoedingsopdracht van het GMWF terugkoppelt naar de verzekeringsplicht. Uit niets kan worden opgemaakt dat met de Wet van 22 augustus 2002 de vergoedingsopdracht voor het GMWF op dit punt heeft uitgebreid. Bijgevolg is het GMWF niet gehouden tot vergoeding van schadegevallen die zich hebben voorgedaan op privé-terrein⁷³. Het risico dient verband te houden met deelname aan het verkeer

67. K.B. van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, *B.S.* 9 december 1975.

68. Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *B.S.* 27 maart 1968.

69. Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *B.S.* 8 december 1989.

70. Het begrip ‘openbare plaats’ in de Besluitwet van 14 november 1939 betreffende de openbare dronkenschap wordt buiten beschouwing gelaten.

71. Zie hieromtrent S. VERECKEN, “Het belang van de kwalificatie als openbare weg, openbare plaats of privé-terrein”, (noot onder Cass. 12 oktober 2005), *RABG* 2006, 1427.

72. K.B. 24 december 1992 betreffende de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *B.S.* 3 februari 1993 (hierna aangeduid als Modelovereenkomst).

73. Cass. 15 februari 2002, *De Verz.* 2002, 874. Zie ook S. VERECKEN, “Het belang van de kwalificatie als openbare weg, openbare plaats of privé-terrein”, (noot onder Cass. 12 oktober 2005), *RABG* 2006, 1427.

op de openbare weg.⁷⁴ Art. 29bis WAM is evenmin van toepassing op strikt privéterrein⁷⁵. Het GMWF kan dan ook niet in het kader van de vergoedingsopdracht voor ongevallen overeenkomstig art. 29bis WAM gehouden zijn tot vergoeding van ongevallen op strikt privéterrein⁷⁶.

47. In het kader van deze bijdrage mag hieruit dan (ongenuanceerd) worden geconcludeerd, dat het gaat om een verkeersongeval indien de schade is veroorzaakt ten gevolge van omstandigheden die verband houden met de deelname van het voertuig aan het verkeer op de plaatsen (waarvoor de verzekeringplicht geldt) bedoeld bij art. 2 §1 WAM⁷⁷.

5. *Het begrip “betrokken zijn”*

48. De aanhef van artikel 19bis-11 §2 WAM stelt tot slot slechts van toepassing te zijn indien verscheidene voertuigen bij het ongeval “betrokken zijn”. Met uitzondering van art. 29bis WAM is het begrip “betrokken” nergens anders terug te vinden in de WAM-wet. Een begripsinvulling omtrent deze ‘betrokkenheid’ is evenwel niet in de wet opgenomen. De notie “betrokkenheid” in art. 29bis WAM werd overgenomen uit de Franse wet Badinter⁷⁸, waarin het werd opgenomen in navolging van art.

74. Zie hieromtrent M. EYSKENS, “De tussenkomst van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds”, (noot onder Cass. 15 mei 2003), *AJT* 2001-02, 800-801; J. MUYLDERMANS, noot (schade door het in brand zetten van een voertuig en de toepasselijkheid van de WAM-wetgeving) *VAV* 2004, 410-412; Benelux Gerechtshof 10 december 1990, *Benelux Jur.* 1990, 121 (m.b.t. toepassingsgebied WAM); Benelux Gerechtshof 15 december 2003, *VAV* 2004, 90-94 (geen materiële aanraking vereist voor WAM-dekking); Cass. 6 januari 2005, *JLMB* 2007, 447.

75. Ongevallen die een aanvang nemen op de plaatsen bedoeld onder art. 2 WAM en eindigen op privéterrein zouden mogelijks wel onder de vergoedingsregeling 29bis WAM kunnen vallen. Zie hieromtrent Cass. 15 mei 2003, *De Verz.* 2004, 284; N. DENOËL, ‘L’indemnisation des usagers faibles et assurances automobile: étude détaillée de trois cas pratiques’, in H. CLAASSENS en J.M. HAUFERLIN (eds.), *De vergoeding van de zwakke weggebruikers in de autoverzekering: een praktische behandeling*, dossier 3 in *De Verz.* 1995, 82-83.

76. Zie voor een genuanceerde bespreking m.b.t. art. 29bis WAM. C. VAN SCHOUWBROECK, “Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 541-546.

77. Extreem geval: GMWF is gehouden tegenover de bewaarder van een waterloop, die de schade heeft vergoed aan een binnenschipper wiens aak een ondergedompeld gestolen voertuig had geraakt. Cass. 15 mei 2003, *De Verz.* 2004, 284.

78. Zie voor voorbeelden uit de Franse rechtspraak en rechtsleer 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?’, *RGAR* 1997, 12.865. Voor een algemene bespreking van de Wet (Badinter) van 5 juli 1985 zie Y. LAMBERT-FAIVRE en L. LEVENEUR, *Droit des assurances*, Paris, Dalloz, 2005, 565 ev.

4 van het Verdrag van den Haag van 4 mei 1971⁷⁹. Het lijkt dan ook zinvol om de begripsinvulling voor art. 19bis 11 §2 WAM af te stemmen op deze zoals intussen gekend uit de rechtspraak m.b.t. art 29bis WAM⁸⁰.

49. Een motorrijtuig is betrokken in de zin van art. 29bis WAM wanneer ‘*het enige rol heeft gespeeld in het ongeval*’. Hiervoor is niet vereist dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de aanwezigheid van het motorrijtuig en het ontstaan van het verkeersongeval, aldus het Hof van Cassatie bij een recent arrest⁸¹. Bij een eerder arrest besliste het Hof van Cassatie nog dat een motorrijtuig is betrokken zodra is aangetoond dat het een zekere rol heeft gespeeld bij *de totstandkoming van het ongeval*, ook al is deze passief van aard⁸². De begripsinvulling voor betrokkenheid staat duidelijk los van de begripsinvulling ‘causaliteit’ in het gemeen aansprakelijkheidsrecht⁸³. De betrokkenheid moet beoordeeld worden ten opzicht van het gehele ongevalsgebeuren en niet louter ten aanzien van de rechtstreekse schade van de benadeelde(n)⁸⁴. De loutere aanwezigheid op de plaats van het ongeval volstaat niet om te besluiten tot een betrokkenheid bij het ongeval⁸⁵.
50. Betrokkenheid onderstelt dus enkel een zekere link tussen het voertuig en het ongeval. Fysiek contact tussen het voertuig en het slachtoffer is niet vereist. Het is evenmin van belang of het voertuig al dan niet in beweging was op het ogenblik van het ongeval⁸⁶.

79. Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg, gesloten in Den Haag op 4 mei 1971, goedgekeurd bij Wet van 10.02.1975, B.S. 7.05.1975, inwerkingtreding op 17.05.1975.

80. Zie voor een gedetailleerde bespreking en verwijzingen aldaar J. BOGAERT, *Tien jaar praktijk art. 29bis. De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers*, Mechelen, Kluwer, 2004, 35-50; C. VAN SCHOU-BROECK en A. DE GRAEVE, “Commentaar bij art. 29bis WAM-wet”, in *Verzekeringen. Artikelsgewijze commentaar*, Kluwer, losbl.

81. Cass. 3 oktober 2008, *NjW* 2009, 126 met noot I. BOONE; Cass. 30 september 2010, *RGAR* 2010, afl 10, nr 14.698; Cass. 15 maart 2010 (www.cass.be); Cass. 21 juni 2010, *VAV* 2010, afl 5, 318; Cass. 28 april 2011, *VAV* 2011, afl 4, 264 noot JM.

82. K. DEVOLDER, “Over de ‘betrokkenheid’ in de zin van artikel 29bis WAM-Wet” noot onder Cass. 9 januari 2006, *RABG* 2006/19, 1422-1424.

83. Zie m.b.t. art. 29bis WAM: *Parl. St.* Senaat 1993-94, 980/3, 30 en 31.

84. Art. 19bis-11 §2 WAM bepaalt letterlijk: “...*bij het ongeval zijn betrokken*...”. Zie ook I. BOONE, “Betrokkenheid van een motorrijtuig bij een verkeersongeval”, noot onder Cass. 3 oktober 2008, *NjW* 2009, 127; G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989’, in *Liber Amicorum TPR* en Marcel Storme, *TPR* 2004, 362.

85. Pol. Bergen 8 juni 2000, *RGAR* 2002, 13.481.

86. M.b.t. art. 29bis WAM: *Parl. St.* Senaat 1993-94, 980/3, 15-22-33.

V. Toepassingsgebied van artikel 19bis 11- §2 WAM (vervolg) :

“en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt”

51. Opdat een voertuig ‘betrokken’ zou zijn bij een verkeersongeval volstaat het dus dat het enige rol heeft gespeeld in het ongeval. Dit vereist, zoals boven toegelicht, geen oorzakelijk verband tussen de aanwezigheid van het motorrijtuig en het ontstaan van het verkeersongeval. De begripinvulling ‘betrokkenheid’ als toepassingsvoorwaarde koppelt m.a.w. niet terug naar het begrip causaliteit in het gemeen aansprakelijkheidsrecht.
52. Opmerkelijk is de onmiddellijk op het begrip ‘betrokkenheid’ volgende passage in art. 19bis-11 §2 WAM: “ *...en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt...*”. Hier zou dan weer wel toepassing moeten worden gemaakt van het begrip ‘causaliteit’ uit het gemeen aansprakelijkheidsrecht. De beoordeling van de toepassingsvoorwaarden (1) ‘betrokkenheid’ en (2) ‘de onmogelijkheid om vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt’ gebeurt aldus verschillend.
53. Opdat art. 19bis-11 §2 WAM van toepassing zou zijn, zou vooreerst vereist zijn dat verscheidene voertuigen *betrokken* zijn, hetgeen beoordeeld wordt onafhankelijk van het begrip ‘causaliteit’ uit het gemeen aansprakelijkheidsrecht. Vervolgens is vereist dat volgens het begrip ‘causaliteit’ uit het gemeen aansprakelijkheidsrecht onmogelijk kan vastgesteld worden welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt. Eenzelfde beoordeling lijkt nodig met betrekking tot de vergoedingsplichtigen, zoals verder in detail wordt toegelicht⁸⁷.

87. Zie hierna randnr 64 ev.

54. Dit is te verklaren vanuit de ontstaangeschiedenis van art. 19bis-11 §2 WAM. Opdat het GMWF tot vergoeding zou gehouden zijn onder art. 19bis-11 §1, 7° WAM is vereist dat de aansprakelijkheid van het niet-geïdentificeerde voertuig vaststaat. De beoordeling gebeurt volgens de principes van het gemeen aansprakelijkheidsrecht. Een voertuig kan aldus ‘betrokken’ zijn bij het verkeersongeval in de zin van art. 19bis-11 §2 WAM ook al heeft het geen rol gespeeld in de totstandkoming van het initiële ongevalsfeit. Terwijl precies de onmogelijkheid om vast te stellen welke bestuurder dit initiële ongevalsfeit heeft gepleegd, maakt dat art. 19bis-11 §2 WAM van toepassing kan zijn.
55. In essentie betreft het de onmogelijkheid om de persoonlijke of kwalitatieve aansprakelijkheid van de bestuurder, houder, eigenaar of passagier van een bij het verkeersongeval betrokken motorrijtuig vast te stellen⁸⁸. Hierbij moet in herinnering worden gebracht dat alvorens tot aansprakelijkheid kan worden besloten, duidelijk het oorzakelijk verband tussen de fout en de schade moet worden aangetoond. Niet naar recht verantwoord is de beslissing die louter uit het feit van de botsing en de afwezigheid van een bewezen fout in hoofde van de ene bestuurder, een fout in oorzakelijk verband met de schade in hoofde van de andere bestuurder afleidt en deze bestuurder vervolgens aansprakelijk stelt voor de geleden schade⁸⁹. Evenmin kan uit het enkele feit van schade het bestaan van een fout worden afgeleid⁹⁰. De onmogelijkheid om aansprakelijkheid vast te stellen geldt zondermeer als toepassingsvoorwaarde voor art. 19bis-11 §2 WAM. Dit vraagt m.a.w. een (voorafgaandelijke) beoordeling van de aansprakelijkheid door de rechter.
56. Voor de toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM in de praktijk werkt dit m.i. niet bepaald drempelverlagend. Onder de Concentie (500) Verbintenis-verklaring kettingbotsingen is voorzien dat de regeling pas in werking kan

88. In die zin G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11 §2 WAM 1989’, in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, *TPR* 2004, 363; C. VAN SCHOU BROECK, “Vergoeding van schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in X., PUC Delva 2006-07, Aansprakelijkheid, aansprakelijkheidsverzekering en andere schadevergoedingssystemen, Mechelen, Kluwer, 2007, 586.

89. Zie S. VERECKEN, “De beoordeling door de rechter van het oorzakelijk verband bij afwezigheid van bewezen fout in hoofde van beide bij een verkeersongeval betrokken bestuurders. Biedt de Wet van 22 augustus 2002 een alternatief?”, (noot onder Cass. 4 april 2003), *RABG* 2004/1, 10-13.

90. Cass. 10 mei 2001, www.cass.be; Cass. 4 februari 1994, *Arr. Cass.* 1994, I, 145. ‘Diegene die o.g.v. art. 1382 B.W. schadevergoeding vordert, moet bewijzen dat verwerende partij een fout heeft begaan’, Cass. 28 september 1984, *Arr. Cass.* 1984-85, 163-165

gezet worden na de soevereine (discretionaire) beslissing van het comité van verzekeraars⁹¹. De Conventie kan evenwel ook toegepast worden in gevallen waarin de aansprakelijkheden wel bepaalbaar zijn⁹².

VI. Toepassingsgebied van artikel 19bis 11- §2 WAM (vervolg) : toepassing in tijd en ruimte

57. Het territoriaal toepassingsgebied van art. 19bis-11 §2 WAM is beperkt tot ongevallen die zich op het Belgische grondgebied hebben voorgedaan⁹³. Terwijl de Wet van 22 augustus 2002 in de regel in werking is getreden op 19 januari 2003, werd de inwerkingtreding m.b.t. art. 19bis-11 §2 WAM voorzien bij de bekendmaking van de Wet van 22 augustus 2002 in het Belgisch Staatsblad van 17 september 2002. Gezien zowel de Wet van 22 augustus 2002 als de WAM 21 november 1989 van dwingend recht zijn en er geen expliciete overgangsbepalingen zijn opgenomen, mag worden aangenomen dat art. 19bis-11 §2 WAM van toepassing is op ongevallen na datum van inwerkingtreding, m.n. 17 september 2002⁹⁴. De vergoedingsopdracht van het GMWF onder art. 19bis-11 §1, 7° WAM is daarentegen van toepassing op ongevallen die zich hebben voorgedaan op het grondgebied van een lidstaat van de EER na 19 januari 2003.

91. De preambule bepaalt dat het comité soeverein oordeelt of een verkeersongeval een uitzonderlijk karakter vertoont. (www.assuralia.be)

92. K. BERNAUW, "Buitengerechtelijke schaderegeling met aansprakelijkheidsverzekeraars" in PUC, 516.

93. *Parl. St.* Kamer 2001-02, nr. 1716/001, 18.

94. Zie voor omstandige bespreking G. JOUQUÉ, 'De nieuwe W.A.M.-wetgeving', *CABG* 2003/5, 16-18.

VII. Vergoedingsregeling in artikel 19 bis 11 § 2 WAM

A. Vergoedbare schade

1. *Vergoedbare schade naar aard: lichamelijk letsel en materiële schade*

58. Artikel 19 bis 11 § 2 WAM vermeldt geen uitdrukkelijke beperking naar aard van de vergoedbare schade. Naar mijn overtuiging kan dan verdedigd worden dat onder art. 19bis-11 §2 WAM zowel lichamelijk als stoffelijk letsel vergoedbare schade uitmaken^{95,96}. Ter staving van dit standpunt kan opnieuw verwezen worden naar de andere bepalingen van de WAM.
59. In toepassing van art. 3 §1 lid 2 WAM komt zowel lichamelijk letsel (morele schade inbegrepen) als materiële schade voor vergoeding in aanmerking. Dit omvat eveneens de schade toegebracht aan de personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerde motorrijtuig. Het GMWF vergoedt in het kader van de vergoedingsopdrachten omschreven onder art. 19bis-11 §1 WAM in principe alle schade zoals deze zou vergoed worden in het gemeen aansprakelijkheidsrecht, zij het binnen de grenzen

95. Zie ook G. JOCQUÉ, 'Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989', in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, *TPR* 2004, 362; C. VAN SCHOU BROECK, 'Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid', in PUC, 589; C. VAN SCHOU BROECK, 'De vergoeding van verkeersslachtoffers: enkele beschouwingen bij het arrest van het Arbitragehof van 20 september 2000', *TBH* 2002, 207: 'bovendien lijkt de ratio legis van de niet vergoeding van stoffelijke schade bij niet-geïdentificeerd voertuig, met name het gevaar voor collusie, minder of niet aanwezig in de gevallen waarover het Hof op 20 september 2000 uitspraak deed.'. Anders: J.M. GERADIN, 'La mission d'indemnisation du Fonds commun de garantie automobile depuis la loi du 22 août 2002', *RGAR* 2004, nr. 13.922, 6.

96. De vergoedbare schade verschilt dan wel ten aanzien van de Conventie (500) Verbintenisverklaring kettigbotsingen zowel naar aard als naar omvang. De conventie vergoedt immers lichamelijk letsel, met uitsluiting van morele schade en slechts 50% van de niet in eigen schade verzekerde voertuig-schade (stoffelijke schade, sleepkosten inbegrepen).

bepaald in het K.B. van 11 juli 2003⁹⁷. Dit betekent dus concreet dat zowel materiële als lichamelijke schade in de regel wordt vergoed⁹⁸.

60. Tot voor de Wet van 8 juni 2008⁹⁹ was er een aanzienlijk verschil in de omvang van de schadevergoeding bij art. 19bis-11 §1, 7° WAM in vergelijking met de volledige schadeloosstelling bij de (andere) vergoedingsopdrachten van het GWMF. Indien het ongeval was veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig, vergoedde het GWMF immers enkel de lichamelijke schade. De stoffelijke schade werd in dit verband in principe niet ten laste genomen¹⁰⁰. Dit verschil in vergoeding werd niet strijdig bevonden met het gelijkheidsbeginsel¹⁰¹. In navolging van de Vijfde Richtlijn Motorrijtuigenverzekering¹⁰² werd art. 19bis-13 §3 WAM aangepast bij Wet van 8 juni 2008¹⁰³. Basisuitgangspunt blijft nog steeds dat in de regel enkel “lichamelijk letsel” wordt vergoed¹⁰⁴. Voor ongevallen

-
97. “les obligations du Fonds sont aussi étendues que celles de tout responsable de droit commun” Cass. 9 april 2003, *JLMB* 2005, 197 (n.a.v. niet-verzekering)
98. N.a.v. de omzetting naar Belgisch recht van de Vierde Richtlijn Motorrijtuigenverzekering was België zo al in overeenstemming (bewust?) met de Vijfde Richtlijn Motorrijtuigenverzekering. Zie J. MUYLDERMANS, ‘Vijfde Richtlijn Motorrijtuigen, actualisering en stappen tot evolutie’, *VAV* 2006, 410-430. De vrijstelling van € 247,89 per schadegeval en per benadeelde m.b.t. de materiële schade, werd met het K.B. van 11 juli 2003 afgeschaft. Deze vrijstelling ex art. 19,§1-2 K.B. 16 december 1981 blijft wel nog van kracht t.a.v. ongevallen die zich hebben voorgedaan vóór 19 januari 2003.
99. Wet van 8 juni 2008 houdende diverse bepalingen, B.S. 16.06.2008, 30529.
100. Art. 19bis-13, §2 io §6 WAM en art. 23,§1 KB 11 juli 2003. Pol. Brugge 17 maart 2005, A.R. 04A291, onuitg. “de vordering van de Gemeente voor de schade aan de duiker en van de bvba voor de voertuigschade tegen het Fonds zijn sowieso ongegrond, aangezien zij niet strekken tot vergoeding van schade uit lichamelijk letsel.”
101. Grondwettelijk Hof 15 juli 1999, nr. 93/1999, *De Verz.* 2000, 645 noot J-L FAGNART.
102. Richtlijn 2005/14/EG Europees Parlement en Raad, houdende wijziging Richtlijnen 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG en 90/232/EEG Raad en Richtlijn 2000/26/EG Europees Parlement en Raad betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, *PB. L.* 149/14 e.v., 11 juni 2005. Art. 6 voorziet dat de omzetting dient te gebeuren uiterlijk 11 juni 2007.
103. Wijzigingen liggen “verscholen” in art. 17 van de Wet van 8 juni 2008 houdende diverse bepalingen, B.S. 16.06.2008, 30529. Een aanpassing van art. 23 §1 Uitvoeringsbesluit (K.B. 11 juli 2003) lijkt zich m.b.t. de uitsluiting van stoffelijke schade m.b.t. de tussenkomst bij “niet-geïdentificeerd voertuig” in ieder geval op te dringen.
104. Zie voor grondige bespreking S. Vereecken, *Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Toevallig feit en niet-geïdentificeerd voertuig*, Gent, Knops Publishing, 2009, 92p.

en hun gevolgen die zich voordoen na 26.06.08¹⁰⁵ wordt evenwel voorzien dat de materiële schade niet meer kan worden uitgesloten indien in eenzelfde ongeval veroorzaakt door een “niet-geïdentificeerd” voertuig “een slachtoffer¹⁰⁶” is vergoed voor “aanzienlijk¹⁰⁷” lichamelijk letsel¹⁰⁸.

61. Op het vlak van vergoedbare schade naar aard lijkt m.i. geen zinvolle informatie te kunnen worden geput uit de vermelding “*in afwijking van 7°) van voorgaande paragraaf*” in art. 19bis-11 §2 WAM. Dit klemmt des te meer gelet op de omschreven aanpassingen inzake vergoedbare schade n.a.v. de Wet van 8.06.2008. Ook onder de Conventie (660) Overeenkomst onschuldige slachtoffers is trouwens zowel materiële als lichamelijke schade vergoedbaar.

105. Art. 19bis 11,§3 in fine WAM bepaalt “de bepalingen van deze paragraaf zijn niet van toepassing op de gevolgen van de ongevallen die zich hebben voorgedaan voor zijn inwerkingtreding”. Overeenkomstig algemeen wettelijke principes, zijn de bepalingen tien dagen na de publicatie op 16 juni 2008 in het Belgisch Staatsblad inwerking getreden, aldus 26 juni 2008.

106. Er is geen begripsomschrijving opgenomen in de Richtlijn noch in art. 19bis 11 §3 WAM. Bovendien zou hierin kunnen gelezen worden dat het slachtoffer met lichamelijk letsel niet noodzakelijk hetzelfde moet zijn als het slachtoffer dat de stoffelijke schade ondervindt.

107. Er is geen begripsomschrijving opgenomen in de Richtlijn, enkel een verwijzing naar ‘letsel dat in het ziekenhuis moet worden behandeld’. Onder art. 19bis 11 §3 WAM wordt opgesomd wat ‘wordt beschouwd als aanzienlijk lichamelijk letsel’ en bepaald dat de Koning ‘de voorwaarden, waaronder een lichamelijk letsel als aanzienlijk wordt beschouwd, nader kan bepalen of de lijst ervan aanvullen’.

108. Deze wijziging zou mogelijks een verschuiving van de vergoedingsaanvragen t.a.v. het GMWF van ‘toevallig feit’ naar ‘niet-geïdentificeerd voertuig’ tot gevolg kunnen hebben. Denk bv. aan een bestuurder die slaapt op een olievlek. In geval van “toevallig feit” is deze van vergoeding uitgesloten. Hij kan evenmin beroep doen op art. 29bis WAM. Indien in het ongeval ook een slachtoffer ‘aanzienlijk’ lichamelijk letsel oploopt en hiervoor vergoed wordt, zou de bestuurder zowel materiële als lichamelijke schade vergoed krijgen in het kader van de ‘vernieuwde’ tussenkomst bij “niet-geïdentificeerd” voertuig. In de regel zou de bestuurder bij (klassieke toepassing van de vergoedingsopdracht bij) “niet-geïdentificeerd” voertuig enkel aanspraak kunnen maken op vergoeding voor zijn lichamelijk letsel. Het is ook mogelijk dat benadeelden (andere dan de bestuurder van het geslipte voertuig) er niet langer belang in zien om hun vordering te baseren op “toevallig feit” zodra in het ongeval slachtoffers zijn met ‘aanzienlijk’ lichamelijk letsel. Hun lichamelijk letsel en stoffelijke schade wordt dan immers in beide gevallen vergoed. Evenwel blijven bv. op het vlak van bewijsvoering toch aanzienlijke verschillen bestaan. Zie hieromtrent uitgebreid J. MUYLDERMANS, ‘Vijfde Richtlijn Motorrijtuigen, actualisering en stappen tot evolutie’, VAV 2006, 421 ev.

2. *Vergoedbare schade naar omvang: beperkt of onbeperkt?*

62. In de regel gebeurt voor de vergoedingsopdrachten van het GMWF onder art. 19bis-11 §1 WAM de schadebegroting overeenkomstig de regels van het aansprakelijkheidsrecht. Met de aanpassing van de vergoedingsgrenzen in de WAM bij Wet van 12 januari 2007¹⁰⁹ werd ook art. 3 WAM gewijzigd. De schade uit lichamelijk letsel wordt in principe onbeperkt vergoed. De stoffelijke schade kan beperkt worden tot 100 miljoen euro per schadegeval¹¹⁰. De beperking van de vergoeding tot € 1.239.467,62 voor de stoffelijke schade veroorzaakt door brand en ontploffing of schade die het gevolg is van een kernongeval in de zin van het Verdrag van Parijs 1960, is opgeheven. Voor lichamelijk letsel kan een beperking tot 100 miljoen euro per schadegeval worden ingevoerd bij K.B. Bij toepassing van art. 3 §1 lid 3, 1° WAM samen met art. 8,1° Modelovereenkomst¹¹¹ is de schade aan het verzekerde motorrijtuig uitgesloten van

109. Wet van 12 januari 2007 tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, B.S. 7.03.07.

110. De aanpassing van de lopende polissen is in de praktijk geen eenvoudige zaak. De opheffing voor brand en ontploffing en de onbeperkte dekking voor schade uit lichamelijk letsel gelden krachtens de bepalingen van de wet. De mogelijke beperking van de schade uit lichamelijk letsel, vereist een K.B., wat op vandaag (maart 2009) nog niet werd uitgevaardigd. De wet laat de verzekeraar *de mogelijkheid* om de vergoeding van stoffelijke schade te beperken. Opdat dit afdwingbaar zou zijn t.a.v. de verzekerde vereist dit een aanpassing van de contractuele polisvoorwaarden. Een aanpassing van de algemene voorwaarden, zou betekenen dat de oude en de nieuwe polissen onder het nieuwe stelsel zouden vallen. Een aanpassing van de bijzondere polisvoorwaarden vereist de handtekening van de verzekerde, gezien het om een aanpassing van het contract gaat. Een eenvoudige brief met de melding dat de dekkingsgrenzen werden aangepast n.a.v. de jaarvervaldag zou dan niet volstaan. Dit betekent dus een helse administratieve belasting voor de verzekeraars. Dit klemt des te meer gelet op de trend naar gedematerialiseerde verzekeringspolissen. De aanpassing zou praktisch kunnen ingevoerd worden in de bestaande polissen n.a.v. een individuele polismwijziging. In de praktijk kunnen bijgevolg verschillende dekkingsgrenzen per individuele polis gelden. Impact t.a.v. art. 19bis-11 §2 WAM mag hierbij niet uit het oog worden verloren. Aangenomen dat de omvang van de vergoeding verloopt overeenkomstig de WAM-wet, zou dit betekenen dat voor de vergoeding van de stoffelijke schade elk van de polissen van de betrokken motorrijtuigen afzonderlijk moeten worden nagegaan omtrent de daarin vermelde vergoedingsgrenzen...

111. K.B. 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, B.S. 3.02.1993.

vergoeding onder de polis. Ook de schade aan de door het verzekerde motorrijtuig vervoerde goederen is op grond van art. 3, §1 lid 3,2° WAM io. art. 8,2° Modelovereenkomst van vergoeding uitgesloten¹¹². Hierop geldt een uitzondering voor de persoonlijke bagage en kleding van de vervoerde personen¹¹³.

63. Het is onduidelijk of onder art. 19bis-11 §2 WAM de materiële en lichamelijke schade nu vergoedbaar zijn binnen de grenzen van de dekking geldend onder de WAM-verzekering. Dit hangt samen met de kwalificatie van de vergoedingsregeling onder art. 19bis-11 §2 WAM. Dit lijkt m.i. enkel het geval te zijn wanneer men art 19bis-11 §2 WAM aanziet als ‘een nieuwe aansprakelijkheidsregeling inzake verkeersongevallen’ onderdeel van de WAM-wet¹¹⁴. Aangenomen dat het gaat om een alternatief voor het aansprakelijkheidsrecht om slachtoffers van deze bijzondere categorie van ongevallen alsnog te voorzien van schadevergoeding, zou evenwel kunnen verdedigd worden dat de omschreven beperkingen van art. 3 WAM niet gelden¹¹⁵. Deze kwalificatie lijkt in het arrest van het Grondwettelijk Hof van 3 februari 2011 steun te vinden¹¹⁶. Art. 29bis WAM voorziet voor wat betreft de gewaarborgde schade eveneens een integrale vergoeding¹¹⁷. Merk daarentegen op dat onder art. 10 WAM uitdrukkelijk is vermeld dat “*de in artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing zijn*”.

112. De schade die enkel is toe te schrijven aan de vervoerde goederen (m.a.w. de lading) of aan de handelingen die voor dit vervoer vereist zijn (m.a.w. laden en lossen of een gebrek in de vervoerde goederen) en dus niet is veroorzaakt door het gebruik van het motorrijtuig, is eveneens van de verzekering uitgesloten.

113. Deze schade komt dus wel voor vergoeding in aanmerking, maar kan beperkt worden tot € 2.478,94 per persoon.

114. Zie G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989’, in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, *TPR* 2004, 353 “deze rechtspraak heeft niet geleid tot een herziening van de wetgeving van het Fonds maar tot een geheel nieuwe aansprakelijkheidsregeling met verstreckende gevolgen” en 363 “nu art. 19bis-11 §2 WAM uitgaat van een vermoeden van aansprakelijkheid in hoofde van alle bij het ongeval betrokken voertuigen...”.

115. C. VAN SCHOUBROECK, “Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 589.

116. Zie randnr. 25.

117. Zie J. BOGAERT, *Tien jaar praktijk artikel 29bis*, Kluwer, Mechelen, 2004, 85, nr. 68 met voorstel van schadevergoeding in drie niveaus: 1^e niveau: basisvergoedingen volgens solidariteitsprincipe, 2^e niveau: gelimiteerde bredere vergoedingen op basis van risicoleer en slechts op het 3^e niveau de volledige vergoeding op basis van de klassieke aansprakelijkheidsregels.

B. Vergoedingsplichtige

1. Algemene begripsinvulling: *“de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekken”*

64. Art. 19bis-11 §2 WAM vermeldt dat de schadelast wordt verdeeld “onder de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekken”. Hierbij mag worden aangenomen dat het gaat om WAM-verzekeraars¹¹⁸. Art. 2 §2 WAM stelt evenwel: *“voor de toepassing van deze wet wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld”*. Hieruit mag dan worden opgemaakt dat het Belgisch Bureau ook tot tussenkomst is gehouden wanneer een gewoonlijk in het buitenland gestald motorrijtuig bij het ongeval is betrokken in de zin van art. 19bis-11 §2 WAM.
65. Onmiddellijk hierbij aansluitend stelt zich de vraag naar mogelijke tussenkomst van de Staat of bepaalde openbare instellingen vermeld in art. 10 WAM, wanneer een motorvoertuig vrijgesteld van verzekeringsplicht overeenkomstig art. 10 WAM betrokken is bij het ongeval in de zin van art. 19bis-11 §2 WAM. Uit de vermelding dat de overheid en deze instellingen ‘zoals een verzekeraar’ zelf dekking verlenen ‘overeenkomstig de WAM voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven’ mag worden opgemaakt dat zij vergoedingsplichtige zijn onder art. 19bis-11 §2 WAM¹¹⁹.

118. Tussenkomst wordt verleend n.a.v. verkeersrisico's waarvoor binnen de WAM een draagvlak bestaat n.a.v. de premiebetaling en rechtstreekse schadespreiding ontstaat.

119. Voor zover samenlooptheorie zou worden ingeroepen n.a.v. een rechtsvordering ingesteld o.g.v. art. 19bis-11 §2 WAM (aangenomen dat men dit kwalificeert als extra-contractuele vordering) en het bestaande vervoerscontract, mag worden verwezen naar de rechtspraak m.b.t. art. 29bis WAM waarbij telkens werd geoordeeld dat er geen sprake kon zijn van samenloop en 29bis WAM primeerde geciteerd onder door J. BOGAERT, *Tien jaar praktijk artikel 29bis*, Kluwer, Mechelen, 2004, voetnoot 251; Pol. Brugge 19 mei 1998, TAVW 2000, 225-227; Pol. Antwerpen 15 februari 1999, onuitg., A.R. 5867; Rb. Bergen 14 maart 2003, 2004, 13875 (1-2). RGAR

66. Onder ‘de burgerrechtelijke aansprakelijkheid’ mag dan worden begrepen zowel de contractuele, de quasi-delictuele en de buitencontractuele aansprakelijkheid bedoeld in art. 1382 tem 1386bis B.W. De vermelding ‘deze voertuigen’ onder art. 19bis-11 §2 WAM verwijst naar de ‘verscheidene voertuigen’ die ‘bij het ongeval zijn betrokken’. Op basis van de letterlijke tekst lijkt enkel de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van ‘de bestuurders’ te zijn gedekt. Art. 29bis WAM verwijst naar ‘de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen’. Art. 10 WAM verwijst naar ‘de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven’ waarbij art. 3 en 4 WAM van toepassing zijn¹²⁰. Art. 3 WAM voorziet in dekking n.a.v. ‘de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd,...’. Ook de werkgever en de organisatie met vrijwilligers worden onder bepaalde modaliteiten als verzekerden aanzien. Dekking is uitgesloten bij diefstal, geweldpleging en heling van het motorrijtuig. Art. 3,1° Modelovereenkomst duidt ook de verzekeringnemer en degene die de ketting, de tros, het touw, de stang of enige andere benodigdheid heeft geleverd voor het toevallig slepen van het motorrijtuig met pech aan als verzekerden. Het is niet duidelijk of zondermeer ‘de persoonlijke of kwalitatieve aansprakelijkheid van de bestuurder, houder, eigenaar of passagier van een betrokken motorrijtuig¹²¹’ wordt bedoeld onder art. 19bis 11 §2 WAM. Is dit opnieuw koren op de molen van het kwalificatiedebat¹²²?
67. Uit de wettekst blijkt de keuze van de wetgever om de schadelast te spreiden over enkel de WAM-verzekeraars van de betrokken motorrijtuigen. Een eenvoudige uitbreiding van de vergoedingsopdracht van het GMWF (door bijvoorbeeld een opname van huidige regeling in de opsom-

120. Onder art. 19bis-11 §1,7° WAM wordt ook verwezen naar ‘het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt’.

121. C. VAN SCHOU BROECK, “Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 586 met verwijzing onder vn. 252 naar G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989’, in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, *TPR* 2004, p. 363, nr. 13.

122. Mag uit het gebrek aan aansluiting bij art. 3 WAM worden afgeleid dat het niet gaat om een aansprakelijkheidsregeling?

ming van vergoedingsopdrachten van het Fonds onder § 1), zou evenwel een spreiding over alle WAM-verzekeraars en allen die een premie betalen voor de WAM-verzekeraars tot gevolg hebben gehad¹²³. Dit werd door de wetgever niet opportuun geacht.

68. De vraag werd al gesteld: wie is vergoedingplichtige m.b.t. een niet-verzekerd of niet-geïdentificeerd motorrijtuig? In essentie houdt dit verband met de vraag of het GMWF in dergelijke gevallen kan gezien worden als de **‘verzekeraar** die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekt’. Het GMWF is er in principe toe gehouden benadeelden te vergoeden in dergelijk geval, respectievelijk o.g.v. art. 19bis-11 §1, 7° en 8°¹²⁴ WAM. Voor wat niet-geïdentificeerde voertuigen betreft, zegt art. 19bis-11 §1, 7° WAM dat het GMWF ‘in de plaats wordt gesteld van de aansprakelijke persoon’. In het licht van art. 19bis-11 §2 WAM zou dit dan kunnen gelezen worden als een gelijk-schakeling met de ‘potentieel aansprakelijke persoon’. Onder art. 19bis-11 §2 WAM wordt de schade evenwel verdeeld onder ‘de verzekeraars’. Het lijkt mij niet duidelijk dat het GMWF zondermeer zou kunnen gelijk-gesteld worden aan een (WAM-)‘verzekeraar’¹²⁵. Een gelijk-schakeling zoals bepaald onder art. 2 WAM voor het Belgisch Bureau (m.b.t. ongevallen in België veroorzaakt door gewoonlijk in het buitenland gestald motorvoertuigen) ontbreekt voor het GMWF. Evenmin is het GMWF er - in tegenstelling tot de Staat of bepaalde openbare instelling vermeld in art. 10 WAM - toe gehouden ‘zoals een verzekeraar’ zelf dekking te verlenen ‘overeenkomstig de WAM voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven’. Art. 29bis WAM verwijst i.t.t. art. 19bis-11 §2 WAM afzonderlijk naar het GMWF als vergoedingsplichtige¹²⁶, terwijl de omschrijving van de doel-

123. GH 20.09.00, B.6: ‘het staat niet aan het Hof te zeggen of het billijk zou zijn andere gevallen toe te voegen aan die waarin op beperkende wijze is voorzien in de wet of om te beoordelen of het opportuun is de verplichtingen van het Fonds te verzwaren. ...’

124. Toestand waarbij ‘verzekeringsplicht’ niet werd nageleefd. Vergoedingsopdracht van het GMWF onder art. 19bis-11 §1, 4° betreft ‘niet-verzekering’ overeenkomstig wettelijk geoorloofde uitsluiting (diefstal, geweldpleging, heling) in het kader van een bestaande verzekeringsovereenkomst. Deze hypothese wordt omwille van de complexiteit binnen dit bestek buiten beschouwing gelaten.

125. Het GMWF is immers niet zomaar te beschouwen als “een verzekeraar die daartoe is toegelaten of van toelating is vrijgesteld” overeenkomstig de Controlewet (Wet van 9 juli 1975).

126. Art. 29bis §1 WAM: “...Art. 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. ...”

groep van vergoedingsplichtigen gelijkspoor¹²⁷ met art. 19bis-11 §2 WAM. Het GMWF is een fonds met wettelijk omschreven vergoedingsplichten. Binnen deze vergoedingsopdrachten – met modaliteiten die afwijken van het gemeen (aansprakelijkheids)recht – vergoedt het GMWF de benadeelde.

69. Aangenomen dat het GMWF tot vergoeding zou gehouden zijn, blijft m.i. de vraag naar de concrete modaliteiten van tussenkomst van het GMWF. Denk bijvoorbeeld aan de omvang van de schadevergoeding. Vergoedt het GMWF in deze bijzondere hypothese bij toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM zowel materiële als lichamelijk letsel, terwijl in de regel¹²⁸ enkel lichamelijk letsel wordt vergoed onder art. 19bis-11 §1, 7° WAM¹²⁹? Behoudt het GMWF de mogelijkheid om in toepassing van het Uitvoeringsbesluit van 11 juli 2003¹³⁰ bij art. 19bis-11 §1 WAM bepaalde slachtoffers van vergoeding uit te sluiten? Als we vergelijken met de vergoedingopdracht van het GMWF onder art. 29bis WAM, zijn volgende elementen opmerkelijk. Het GMWF is in het kader van tussenkomst o.g.v. art. 29bis WAM enkel gehouden tot tussenkomst t.a.v. verkeersongevallen waarbij ‘niet aan spoorstaven gebonden’ motorrijtuigen betrokken zijn¹³¹. Het Uitvoeringsbesluit van 11 juli 2003 voorziet uitdrukkelijk welke uitsluitingen ook van toepassing zijn in de gevallen waarin het GMWF op basis van art. 29bis WAM tussenkomst ver-

127. Art. 29bis §1 WAM: “... hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken...”. Art. 19bis-11 §2 WAM: “... in gelijke delen verdeeld onder de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekken...”.

128. In de regel enkel lichamelijk letsel vergoedbaar (art. 23 KB 11.07.03); voor ongevallen na 26.06.08 is onder bepaalde bijzondere omstandigheden materiële schade vergoedbaar (art. 19bis 11 §2 WAM na de wet 08.06.08).

129. Kan hiermee zinvolle invulling worden gegeven aan de vermelding in art. 19bis-11 §2 WAM: “in afwijking van 7° van de voorgaande paragraaf...”?

130. In bijzonder art. 21 K.B. 11 juli 2003 houdende de vaststelling van de toelatingsvoorwaarden en de werking van het Belgisch Bureau en Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, B.S. 17.10.03.

131. Het onderscheid met verkeersongevallen waarbij een trein of een tram is betrokken, vergoedbaar onder 29bis WAM, werd niet discriminatoir bevonden. GH, arrest nr. 158/2003, 10 december 2003, www.const-court.be.

leent¹³². Voor toepassing onder art. 19bis-11 §2 WAM is hieromtrent niets gelijkaardig voorzien. Langs deze omweg zouden we in elk geval opnieuw de schadelast brengen bij het GMWF i.p.v. de WAM-verzekelaar, zoals voorzien onder het arrest van het Grondwettelijk Hof 20 september 2000.

70. In de veronderstelling dat het GMWF niet tot tussenkomst zou gehouden zijn in deze hypothesen, zou hieruit kunnen afgeleid worden dat “geïdentificeerd” en “verzekerd” bijkomende toepassingsvoorwaarden zijn voor (de motorrijtuigen onder) art. 19bis-11 §2 WAM. Hiermee komen we alweer terecht bij de strikte casus zoals beoordeeld door het Grondwettelijk Hof 20 september 2000. Zoals eerder verduidelijkt, is het toepassingsgebied van art. 19bis-11 §2 WAM ruimer dan de strikte casus uit het vermelde arrest. Dit is moeilijk te verzoenen met de rechtzekerheid en het basisopzet t.a.v. de benadeelde om in vergoeding te voorzien ondanks de bijzondere ‘onzekerheid’ die in gemeen aansprakelijkheidsrecht principieel elke vergoedingsaanspraak zou uitsluiten. Tussenkomst van het GMWF lijkt dan ook in deze gevallen wenselijk, ondanks voormelde (eventuele) onduidelijkheden dewelke de rechtspraak ongetwijfeld zal toelichten. Hoogstens zou m.i. enkel op het niveau van de ‘vergoedingsplichtigen’ hiermee rekening kunnen gehouden worden. Concreet zou dan het GMWF niet als vergoedingsplichtige gehouden zijn, maar blijft de toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM t.a.v. de ‘andere vergoedingsplichtigen’ overeind.

132. zie omtrent deze problematiek uitgebreid: C. VAN SCHOU BROECK, “Vergoeding van schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 548-551 met verwijzing aldaar naar de discussie die vooral onder de ‘oude’ regeling (m.b.t. ‘diefstal’) werd gevoerd en werd beoordeeld in arrest Hof van Cassatie 13.10.2006 (VAV 2007, 12): “de verwijzing in art. 29bis WAM-wet naar artikel 80 Controlewet leidt ertoe dat ook artikel 17§1 KB van 16 december 1981, dat hiervan de uitvoering is, van toepassing wordt”

2. *Verdeling in gelijke delen*

71. De schadelast wordt ‘*in gelijke delen verdeeld*’ over de verzekeraar van de betrokken motorrijtuigen volgens art. 19bis-11 §2 WAM¹³³. Wat de “externe” werking betreft, is het niet meteen duidelijk of deze verdeling van de schadelast tegenstelbaar is t.a.v. de benadeelde(n). Dit zou dan concreet betekenen dat de benadeelde elk van de verzekeraars van de betrokken motorrijtuigen zou moeten aanspreken in schadevergoeding¹³⁴. In die hypothese lijkt er bezwaarlijk sprake van een verbetering van de positie van de benadeelde. Er mag evenwel worden aangenomen dat de regeling enkel geldt tussen verzekeraars en het slachtoffer elk¹³⁵ van de verzekeraars kan aanspreken in algehele vergoeding¹³⁶. Eenzelfde idee was gangbaar n.a.v. de toepassing van art. 29bis WAM voor de uitdrukkelijke vermelding “hoofdelijk” in de (derde) wet van 19 januari 2001¹³⁷. Onderliggende rechtsgrond voor de verdeling tussen de verzekeraars is m.i. evenwel niet duidelijk¹³⁸.

133. Het verslag d.d. 8 juli 2002 bij het Wetsontwerp 1716 en het ingetrokken Wetsvoorstel 30/1-1999 vermeldt ‘het ontwerp lost dit probleem op door de last van het schadegeval te verdelen tussen de verzekeraars van de bestuurders die *potentieel* aansprakelijk zijn.’ *Part. St.* Kamer 2001-02, nr. 1716/005, 5.

134. Dit is een toepassing van de ‘deelbaarheid van de verbintenis als regel bij pluraliteit van schade-naars’. De splitsing in gelijke delen gebeurt automatisch, tenzij de overeenkomst of de wet (bv. 1220 B.W. mbt erfrecht) bepalen. Nadeel is dan wel dat elke medeschuldenaar slechts gehouden is voor zijn deel. De partijen hebben een onafhankelijk rechtsband voor het gedeelte. Zie uitgebreid S. STJNS, *Verbintenissenrecht – Leerboek 2*, die Keure, Brugge, 2007, 30-31.

135. Te nuanceren in het licht van de vermelding “met uitzondering van diegenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het gedrang komt”.

136. H. COUSY, ‘Recente ontwikkelingen: socialisatie van het risico in private verzekeringen’ in X., *Recht in beweging*, 15^{de} VRG-Alumnidag 2008, 563; C. VAN SCHOUBROECK, “Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 586.

137. *Parl. Besch.* Senaat 1993-94, nr. 908/3, 49.

138. Voor de invoering van de uitdrukkelijke vermelding “hoofdelijk” in art. 29bisWAM was het advies van de Commissie voor de Verzekeringen: “het is de bedoeling van de verzekeringsondernemingen over deze aangelegenheid onderling *conventies af te sluiten* met het oog op de uiteindelijke afhandeling of afwikkeling van de schadelasten tussen alle betrokken motorrijtuigenverzekeraars”. *Parl. Besch.* Senaat 1993-94, nr. 980/3, 57.

Hoofdelijkheid¹³⁹, in solidum-verbintenis¹⁴⁰, mandaat¹⁴¹, bijzondere vorm van samenloop van verzekeringen¹⁴², dan wel automatische rechtstreekse vergoedingsplicht¹⁴³ uit de aard van de vergoedingsregeling¹⁴⁴? Misschien kan inspiratie worden opgedaan bij de principes van de (in België niet gekende) alternatieve causaliteit¹⁴⁵ of bij de Principles of European Tort Law¹⁴⁶?

139. Als remedie op het risico van de schuldplitsing bij de benadeelde zou dit gezien kunnen worden als passieve hoofdelijkheid. Betaling door één verzekeraar bevrijdt de anderen, met dien verstande dat de betalende verzekeraar intern (contributio-fase) een verhaal heeft tegen de hoofdelijke medeschuldenaars. Art. 1202 B.W. vermeldt echter als hoofdbron voor passieve hoofdelijk (1) de overeenkomst: "uitdrukkelijk bedongen zijn" en (2) de wet. Geen van beide lijken voorhanden bij art. 19bis-11 §2 WAM. Door een ruime interpretatie van het begrip 'wet' voegt de rechtspraak van het Hof van Cassatie hieraan toe: de gewoonteregels en de algemene rechtsbeginselen. Art. 50 S.W. wordt erkend als algemeen rechtsbeginsel waaruit hoofdelijkheid kan voortvloeien. Tussen alle personen (daders en medeplichtigen in de zin van art. 66 en 67 SW) die wegens eenzelfde misdrijf zijn veroordeeld, wordt de passieve hoofdelijkheid ingesteld. Analoge toepassing bij art. 19bis-11 §2 WAM n.a.v. een verkeersongeval als delictuele aangelegenheid lijkt uitgesloten, gezien art. 50 SW betrekking heeft op strafrechtelijke misdrijven veroorzaakt door een *gemeenschappelijke* fout met pluraliteit van daders. Zie uitgebreid S. STUNS, *Verbintenissenrecht – Leerboek 2*, die Keure, Brugge, 2007, 36-39.
140. Samenlopende fouten van verscheidene daders zijn vereist. Er is sprake van samenlopende fouten wanneer één enkele schade veroorzaakt wordt door de onderscheiden fouten van verschillende daders en elke fout noodzakelijk heeft bijgedragen in de schade (equivalentieeler). Dit lijkt moeilijk verzoenbaar met de idee van 'potentieel' aansprakelijken onder art. 19bis-11 §2 WAM.
141. Rechtsgrond lijkt hiervoor te ontbreken in art. 19bis-11 §2 WAM. Mogelijks kan inspiratie opgedaan zijn bij art. 12 Loi Badinter 5/07/1985 bepaalt "en cas de pluralité de véhicules, et s'il y a plusieurs assureurs, l'offre est faite par l'assureur mandaté par les autres"; zie ook Art. 2 Conventie (520) VVLL/MOVR. Art. 5 van Conventie (660) Onschuldige slachtoffer hanteert volgens opmerkelijk systeem: "Indien meerdere voertuigen het ongeval hebben veroorzaakt, valt de vergoedingsplicht van het onschuldige slachtoffer ten laste van de W.A.M.-verzekeraar aangewezen volgens het willekeurige criterium van het kleinste getal op de kentekenplaat van het voertuig"
142. G. JOCQUÉ, 'Het mysterie van artikel 19bis-11, §2 WAM 1989', in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, *TPR* 2004, 363-365: "wanneer een zelfde belang verzekerd is bij verscheidene verzekeraars tegen hetzelfde risico..." Art. 45 §2 WLVO omschrijft de regels voor de onderlinge verdeling tussen verzekeraars, bij gebreke aan conventionele verdeelsleutel. M.b.t. art. 29bis WAM wijst Bogaert de toepassing van art. 45 WLVO af, omdat "in casu wel hetzelfde risico is verzekerd doch niet hetzelfde belang" J. BOGAERT, *Tien jaar praktijk artikel 29bis*, Kluwer, Mechelen, 2004, 68, met onder voetnoot 240 uitgebreide verwijzing rechtsleer pro en contra.
143. C. VAN SCHOUBROECK, "Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid", in PUC, 587 met verwijzing onder vn. 256: "Kwalificeert men deze regeling echter niet als een aansprakelijkheidsregeling, kan worden verdedigd dat deze regeling een bijzonder toepassing vormt van de bepaling in art. 1251,3° B.W."
144. M.b.t. art. 29bis WAM: D. PHILIPPE en M. MEYSMANS, "De betrokkenheid van het motorrijtuig in de nieuwe wet tot bescherming van de zwakke weggebruikers", *TPR* 1995, 428 ev.: "om proceseconomische redenen is het verkieslijk om ook bij complexe verkeersongevallen zich te baseren op een feitelijk vermoeden dat elk voertuig in dezelfde mate betrokken is en de schadelast derhalve gelijkelijk verdeeld wordt."
145. Zie uitgebreid A.J. AKKERMANS, *Proportionele aansprakelijkheid bij onzeker causaal verband*, Deventer, Amsterdam, 1997, 525p. in het bijzonder m.b.t. "alternatieve veroorzaking" p. 17-105.
146. Art. 3.103: Alternative causes. (1) In case of multiple activities, where each of them alone would have been sufficient to cause the damage, but it remains uncertain which one in fact caused it, each activity is regarded as a cause to the extent corresponding to the likelihood that it may have caused the victim's damage.

72. Ook de “interne” werking laat vele onduidelijkheden. In art. 29bis §4 WAM is zowel voor de WAM-verzekeraar als voor het GMWF voorzien in een subrogatierecht¹⁴⁷. Art. 19bis-11 §2 WAM bevat geen bepaling omtrent subrogatierecht. Het is onduidelijk of kan gesteund worden op de gemeenrechtelijke subrogatie op grond van art. 1251,3° B.W. dan wel art. 41 WLVO. In de regel dient immers een subrogatierecht te zijn gesteund hetzij op een wet hetzij op een overeenkomst. Art. 41 WVLO is van toepassing op verzekeringen tot betaling van schade, waaronder de aansprakelijkheidsverzekering¹⁴⁸ kan gerekend worden. Het omschrijft in een indeplaatsstelling van de verzekeraar in de rechten van de verzekerde tegen de in gemeen recht aansprakelijke derden¹⁴⁹. In de Conventie (500) Verbintenisverklaring kettingbotsingen is onder art. 3 voorzien in een subrogatierecht¹⁵⁰.
73. Onder art. 19bis-14 WAM is een verhaalsrecht voorzien voor alle gevallen van tussenkomst bedoeld in art. 19bis-11 §1 WAM¹⁵¹. Van zodra en in zoverre het GMWF de schade aan de benadeelde heeft vergoed in toepassing van art. 19bis-11 §1, 7° WAM, treedt het GMWF in de rechten van de benadeelde tegen de gemeen rechtelijke aansprakelijke of zijn aansprakelijkheidsverzekeraar. Gezien het GMWF in de rechten van de benadeelde treedt, kan in principe volledig verhaal uitgeoefend worden op de aansprakelijke¹⁵². Het verhaalsrecht geldt evenwel slechts in de mate dat de benadeelde dit zelf zou kunnen uitoefenen. Het kan dan ook niet slaan op de kosten die verbonden zijn aan de werking van het GMWF zelf¹⁵³. Bij gebreke aan wettelijk bepaling, kan het subrogatoir verhaal niet zomaar verhoogd worden met de wettelijke interesten vanaf de uitbeta-

147. Art. 29bis §4 WAM: “De verzekeraar of het gemeenschappelijk waarborgfonds treden in de rechten van het slachtoffer tegen de in gemeen recht aansprakelijke derden.”

148. Dit brengt ons opnieuw bij het kwalificatiedebat.

149. Effectieve tenuitvoerlegging is precair, gezien art. 19bis-11 §2 WAM er net toe strekt vergoeding te voorzien in geval van causale onzekerheid waardoor geen aansprakelijkheid kan vastgesteld worden.

150. Art. 3 Conventie: “Los van wat voorafgaat, bepaalt de onderneming BA-motorrijtuigen via alle rechtsmiddelen de aansprakelijkheden en treedt ze tot beloop van de uitbetaalde bedragen in de rechten en handelingen van de benadeelde personen.”

151. De subrogatierechten in het kader van de nieuwe vergoedingsopdrachten van het GMWF n.a.v. de Wet van 22 augustus 2002 m.b.t. de buitengerechtelijke schaderegeling worden hier buiten beschouwing gelaten.

152. In tegenstelling tot de WAM-verzekeraar die rekening moet houden met de beperkingen omschreven in art. 24 K.B. 14 december 1992 (Modelovereenkomst). Zie voor algemene bespreking S. VEREecken, “Art. 88 WLVO”, in F. GLORIEUX, G. JOCQUÉ, R. SIERENS, *Wet en Duiding Wegverkeer 2008*, reeks Larcier Wet & Duiding, Gent, Larcier, 2008, 639-644. Dit onderscheid is niet discriminatoir: Grondwettelijk Hof 28 maart 2002, nr. 65/2002, www.const-court.be

153. J. MUYLDERMANS, ‘Over houten balken op de weg, toeval en foutloze bestuurder’, VAV 2004, 451.

ling door het GMWF aan de benadeelde¹⁵⁴. De subrogatoire vordering van het GMWF is onderworpen aan de termijn van de vordering van de oorspronkelijke benadeelde. De regels inzake art. 2262bis §1 B.W. of art. 26 Vfg. T. Sv. (bij vordering ex delicto) zijn dan ook van toepassing¹⁵⁵. Het GMWF kan bovendien enkel verhaal uitoefenen na uitkering op grond van de wettelijk voorziene gevallen van tussenkomst¹⁵⁶. Het GMWF draagt het bewijsrisico m.b.t. de aansprakelijkheid van de in gemeen recht aangesproken derde¹⁵⁷. Wanneer het GMWF schade heeft vergoed terwijl deze ten laste kon worden genomen door een derde, geldt het verhaalsrecht niet¹⁵⁸. Het is onduidelijk of tussenkomst van het GMWF onder 19bis-11 §2 WAM kan beschouwd worden als gebeurd op grond van een wettelijk omschreven vergoedingsopdracht¹⁵⁹ met alle gevolgen van dien t.a.v. het eventuele verhaalsrecht.

74. De vraag naar het verhaal op de verzekerde zoals voorzien onder art. 88 WLVO en art. 24-25 Modelovereenkomst bij toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM brengt ons opnieuw bij de juridische kwalificatie van art. 19bis-11 §2 WAM¹⁶⁰. Het verhaalsrecht onder art. 88 WLVO geldt immers in de regel voor een aansprakelijkheidsverzekeraar¹⁶¹. Deze vordering verjaart, in principe vanaf de betaling door de verzekeraar, na drie jaren overeenkomstig art. 34, §3 WLVO. Ook voor art. 29bis WAM bestaat op vandaag onduidelijkheid omtrent een dergelijk regresrecht¹⁶².

154. Dit in tegengestelling tot de bedragen – in eerste instantie - betaald in geval van 'onenigheid' cfr. Art. 19bis-18 WAM, zie randnr. 101. Zie ook Pol. Gent 5 januari 2006, VAV 2006, 498, noot J. MUYLDERMANS. In de regel zijn wel compensatoire interesten mogelijk. Zie hieromtrent de bijdrage Zie bijdrage K. MARCHAND en S. VERECKEN, "Capita selecta interesten in contractuele en buitencontractuele verhoudingen" in P. LECOCQ en C. ENGELS, Rechtskroniek voor Vrede- en Politiechters, Brugge, Die Keure, 2008, 313-342.

155. Zie hieromtrent G. JOCQUÉ, "Verjaring en verzekering", *De Verz.* 2006, 14 met onder vn. 108 verwijzing naar Pol. Antwerpen 3 december 2004, VAV 2005, 4.

156. Zie uitgebreid C. EYBEN, "La subrogation légale de l'assureur qui paye une dette sans y être obligé contractuellement", *T. Pol.* 2008, 193-203, bijzonder onder nr. 12.

157. Rb. Nijvel 8 februari 2006, VAV 2006, 573.

158. Cass. 20 januari 2005, *De Verz.* 2005, 693.

159. Zie uitgebreid C. EYBEN, "La subrogation légale de l'assureur qui paye une dette sans y être obligé contractuellement", *T. Pol.* 2008, 193-203, bijzonder onder nr. 12.

160. Kan een WAM-verzekeraar van een dronken potentieel aansprakelijke bestuurder regres nemen op zijn verzekerde n.a.v. vergoeding betaald o.g.v. art. 19bis-11 §2 WAM?

161. Zie uitgebreid S. VERECKEN, "Art. 88 WLVO", in F. GLORIEUX, G. JOCQUÉ, R. SIERENS, *Wet en Duiding Wegverkeer 2008*, reeks Larcier Wet & Duiding, Gent, Larcier, 2008, 639-644.

162. Binnen de verzekeringssector werd voorgesteld om via een aanvullend art. 39 de Modelovereenkomst uit te breiden met regresrecht n.a.v. art. 29bis WAM. Ondanks goedkeuring door de Controledienst voor de Verzekeringen bestaat hierover nog geen eensgezindheid. Zie uitgebreid J. BOGAERT, *Tien jaar praktijk art. 29bis. De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers*, Mechelen, Kluwer, 2004, 95-96.

3. Uitgezonderd: “*degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt*”

75. De kring van vergoedingsplichtigen onder art. 19bis-11 §2 WAM wordt omschreven als “de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuig dekken, met uitzondering van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt”. Alhoewel ‘degenen’ lijkt te verwijzen naar ‘bestuurders’, mag worden aangenomen dat hiermee bedoeld wordt op de ‘verzekeraars van de bestuurders van de betrokken motorrijtuigen’. De vergoedingsplicht is immers omschreven t.a.v. de verzekeraars en niet t.a.v. de bestuurders.
76. Opmerkelijk is dat ook hier¹⁶³ plots weer rechtstreeks wordt verwezen naar ‘aansprakelijkheid’ terwijl dit uit de geest van art. 19bis-11 §2 WAM net lijkt verbannen te zijn. Het is niet duidelijk hoe het onderscheidend criterium “ongetwijfeld” moet ingevuld worden t.a.v. de idee van ‘potentieel’ aansprakelijken omwille van de bijzondere onzekerheid kenmerkend voor art. 19bis-11 §2 WAM¹⁶⁴. Er mag worden aangenomen dat “niet in het geding komt” moet worden begrepen als “geen onderwerp van bespreking uitmaakt” of “niet aan de orde is” en niets te maken heeft met enige procesrechtelijke verhouding¹⁶⁵. De verzekeraar lijkt het bewijsrisico te dragen¹⁶⁶.

163. Zie randnr. 53.

164. Mogelijks kan inspiratie worden opgedaan bij Conventie (660) Onschuldige slachtoffers (definitie slachtoffer): “wanneer vaststaat dat het slachtoffer geen enkele rol gespeeld heeft bij het ontstaan van het schadegeval en in geen enkel geval aansprakelijk kan worden gesteld”. G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11 §2 WAM 1989’, in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, TPR 2004, 36, nr. 14: “Ongetwijfeld betekent ‘zonder twijfel’. Aldus moet met zekerheid vaststaan dat de aansprakelijkheid van het betrokken voertuig niet in het *gedrang* komt.”

165. www.vandale.nl: ‘geding’: (1) proces, rechtszaak, (2) onderwerp van de bespreking; in het geding zijn: aan de orde zijn.

166. C. VAN SCHOUWBROECK, “Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 586 met onder voetnoot 254 verwijzing naar H. BOCKEN, ‘Geen kans verloren. Causale onzekerheid en de rechtspraak van het Hof van Cassatie en het verlies van kans’, in PUC, 291, nr. 25: “bij causale onzekerheid zal het nu in de regel de verweerder zijn die niet het nodige bewijs kan leveren, zodat de schadelast verschoven wordt van de benadeelde naar de aansprakelijke”. G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11 §2 WAM 1989’, in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, TPR 2004, 36, nr. 14.

4. *Volledigheidshalve: dus ook de eigen verzekeraar*

77. Niets lijkt eraan in de weg te staan dat 'de benadeelde persoon' schade-loosstelling zou bekomen van de 'eigen verzekeraar', m.n. de verzekeraar van het betrokken motorrijtuig waarvan hij inzittende is. Voor de eigenaar en de bestuurder van het betrokken motorrijtuig ligt dit wat moeilijker. Dit hangt immers opnieuw nauw samen met de kwalificatie van de vergoedingsregeling onder art 19bis-11 §2 WAM.
78. De eigenaar zou voor de schade aan het eigen verzekerde voertuig kunnen uitgesloten worden, wegens 'niet-vergoedbare schade'. De bestuurder zou daarentegen kunnen uitgesloten worden als niet vergoedingsgerechtigde. Onder art. 29bis WAM is de bestuurder uitdrukkelijk uitgesloten als vergoedingsgerechtigde. Voor de eigenaar stelt zich geen probleem, gezien onder art. 29bis WAM in de regel geen stoffelijke schade wordt vergoed. Art. 4 WAM bepaalt dat in beginsel¹⁶⁷ niemand louter omwille van zijn hoedanigheid als verzekerde kan uitgesloten worden van dekking. Enkel de bestuurder van het motorrijtuig die geen lichamelijk letsel heeft opgelopen kan nog van vergoeding worden uitgesloten in toepassing van art. 4 § 1 lid 2 WAM. Bovendien moet nog worden opgemerkt, dat in toepassing van art. 4 §1, lid 2 WAM in de regel aansprakelijkheid moet worden vastgesteld van een andere verzekerde, opdat de bestuurder als vergoedingsgerechtigde in aanmerking kan genomen worden. Het is niet duidelijk of deze uitsluitingen en beperkingen nu ook gelden voor art. 19bis-11 §2 WAM. Verwijzing naar art. 4 WAM ontbreekt in elk geval in art. 19bis-11 §2 WAM in tegenstelling tot bijvoorbeeld art. 10 WAM. Onder art. 19bis-11 §2 WAM is evenmin enige beperking opgenomen omtrent 'benadeelde persoon'¹⁶⁸ noch m.b.t. de vergoedings-

167. Bijzondere uitzondering geldt voor 'diegene die van alle aansprakelijkheid ontheven is krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten'. Art. 7a Modelovereenkomst voorziet tevens in uitsluiting van 'de voor de schade aansprakelijke persoon, behalve indien het de aansprakelijkheid voor andermans daad betreft'.

168. Een begrip dat op zich al niet is omschreven.

plichtige verzekeraars¹⁶⁹. Enkel wanneer men art. 19bis-11 §2 WAM kwalificeert als aansprakelijkheidsverzekering lijkt toepassing van art. 4, §1 lid 2 WAM verdedigbaar¹⁷⁰. Zoals voormeld bestaat omtrent deze kwalificatie onzekerheid¹⁷¹. Onder de Conventie (500) Verbintenisverklaring kettingsbotsingen is voorzien dat de eigen WAM-verzekeraar de bestuurder en/of de eigenaar van het verzekerde voertuig in bepaalde mate buitengerechtelijk vergoedt, ongeacht de aansprakelijkheden¹⁷².

C. Vergoedingsgerechtigde

79. Elke benadeelde persoon¹⁷³ kan van het GMWF vergoeding bekomen voor de schade uit lichamelijk letsel n.a.v. een verkeersongeval veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd motorrijtuig¹⁷⁴. Concreet betekent dit dat voor ongevallen die in België hebben plaatsgevonden in de regel enkel de voor het ongeval aansprakelijke persoon van vergoeding is uitgesloten, tenzij deze in toepassing van art. 29bis WAM vergoedingsgerechtigd zou zijn¹⁷⁵.
80. Slachtoffers met uitsluitend stoffelijke schade blijven sedert de Wet van 8.06.08 niet noodzakelijk onvergoed. Indien immers in het ongeval “enige benadeelde” is vergoed “omwille van aanzienlijk lichamelijk letsel” zou materiële schade als vergoedbaar kunnen aanzien worden¹⁷⁶.

169. Tenzij de vermelding ‘met uitzondering van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt’ dan weer wel als tegenstelbaar aan de benadeelde zou gelden

170. G. JOCQUÉ, ‘Het mysterie van artikel 19bis-11 §2 WAM 1989’, in Liber Amicorum TPR en Marcel Storme, *TPR* 2004, 366: ‘wanneer de bestuurder slechts materiële schade heeft geleden ... lijkt de tussenkomst van de eigen WAM-verzekeraar uitgesloten’. Anders: C. VAN SCHOU BROECK, “Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid”, in PUC, 587-588.

171. Zie randnr. 25.

172. Zie voor een gedetailleerde bespreking K. BERNAUW, “Buitengerechtelijke schaderegeling met aansprakelijkheidsverzekeraars” in PUC, 515.

173. Er is geen wettelijke begripsomschrijving, zodat kan aangenomen worden dat alle slachtoffers van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken, voor zover zij niet vallen onder uitsluitingen opgenomen onder 21 tem 25 Uitvoeringsbesluit (K.B. 11 juli 2003) hieronder verstaan worden.

174. Zie ook Ph. COLLE, Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten, Intersentia, 2005, 211.

175. De voor het ongeval aansprakelijke bestuurder is o.g.v. art. 19bis 11 §1, 7° WAM uitgesloten o.g.v. art. 21, 1° K.B. 11 juli 2003.

176. Zoniet kan indien aan de voorwaarden van art. 29bis WAM zou zijn voldaan, de kledischade eventueel vergoedbaar zijn.

81. Art. 19bis-11 §2 WAM bevat geen omschrijving voor het begrip ‘*de benadeelde persoon*’. Er is noch naar hoedanigheid (bestuurder, inzittende, eigenaar), noch naar plaats waar het slachtoffer zich bevindt (buiten de wagen, in de wagen van een potentieel aansprakelijke bestuurder¹⁷⁷, in de wagen van ‘ongetwijfeld’ onschuldige bestuurder) enige beperking voorzien. Dit staat in schril contrast met de beperkte casuspositie bij het arrest van het Grondwettelijk Hof, welk arrest aanleiding gaf tot het uitwerken van de regeling van artikel 19bis-11 § 2 WAM, zoals eerder toegelicht¹⁷⁸. De regeling lijkt bovendien van toepassing onafhankelijk van een (mogelijke) fout in hoofde van de benadeelde. Hiermee verschilt art. 19bis-11 §2 WAM aanmerkelijk van art. 29bis WAM waarbij in geval van gekwalificeerde¹⁷⁹ eigen fout van de benadeelde uitsluiting onder de vergoedingsregeling is voorzien.
82. Concreet zou dit betekenen dat ook iedere bestuurder recht heeft op vergoeding. Dit is in het bijzonder relevant voor de (potentieel aansprakelijke) bestuurder, ook met louter stoffelijke schade¹⁸⁰. Deze zou nu t.a.v. zijn eigen verzekeraar aanspraak kunnen maken op vergoeding o.g.v. art. 19bis-11 §2 WAM onafhankelijk van aansprakelijkheid. Onder de Conventie (500) Verbintenisverklaring kettigbotsingen is enkel de bestuurder/eigenaar van het verzekerde motorrijtuig vergoedingsgerechtigd, onafhankelijk van aansprakelijkheid¹⁸¹.

177. Aangenomen dat het GWMF in deze bijzondere omstandigheden vooromschreven gehouden zou zijn tot tussenkomst o.g.v. art. 19bis-11 §2 WAM zouden aldus ook inzittenden van een niet-verzekerd voertuig bij een potentieel aansprakelijke bestuurder aanspraak kunnen maken op vergoeding t.a.v. het GWMF. Indien we de uitwerking beperken tot het niveau van ‘vergoedingplichtigen’ hebben deze benadeelden enkel t.a.v. de WAM-verzekeraars van de betrokken motorrijtuigen aanspraak op vergoeding o.g.v. art. 19bis-11 §2 WAM.

178. De casus die aan de basis lag van het arrest GH 20.09.00 had duidelijk enkel de inzittenden bij de ‘onschuldige’ bestuurder voor ogen.

179. art. 29bis WAM: “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”. Zie uitgebreid B. WEYTS, De fout van het slachtoffer in het buitencontractueel aansprakelijkheidsrecht, Intersentia, Antwerpen, 2003, 130 ev.

180. Onder art. 29bis WAM is de bestuurder in de regel uitgesloten als vergoedingsgerechtigde; o.g.v. art. 4 §1, lid 2 WAM is de bestuurder n.a.v. de vastgestelde aansprakelijkheid van een andere verzekerde ook uitgesloten als vergoedingsgerechtigde bij enkel stoffelijke schade.

181. Zie voor een gedetailleerde bespreking K. BERNAUW, “Buitengerechtelijke schaderegeling met aansprakelijkheidsverzekeraars” in PUC, 515.

VIII. Enkele bijkomende vragen

83. Het is niet zo duidelijk of de vergoedingsaanspraak van de benadeelde persoon zondermeer kan gelijkgesteld worden met de rechtstreekse vordering omschreven in art. 86 WLVO¹⁸². De rechtstreekse vordering kent immers een eigen recht toe aan diegene aan wie schade is toegebracht waarvoor de verzekerde aansprakelijk is¹⁸³. Art. 86 WLVO geldt m.a.w. voor aansprakelijkheidsverzekeringen, wat ons opnieuw brengt bij het kwalificatieprobleem van art. 19bis-11 §2 WAM.
84. Onmiddellijk hierop aansluitend is de vraag welke verjaringstermijn van toepassing is op de vordering op grond van art. 19bis-11 §2 WAM. Onder art. 34,§1 WLVO geldt een driejarige termijn voor vorderingen tussen de verzekeraar en de verzekerde. Daarnaast bepaalt art. 34 §2 WLVO dat voor de rechtstreekse vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar een vijfjarige termijn geldt. De gemeenrechtelijke verjaringstermijn voor buitencontractuele aansprakelijkheid bedraagt in de regel vijf jaar o.g.v. art. 2262bis B.W.¹⁸⁴ Naar analogie met art. 29bis WAM zou los van het kwalificatiedebat ook voor art. 19bis-11 §2 WAM een vijfjarige verjaringstermijn kunnen verdedigd worden¹⁸⁵. Er mag immers worden aangenomen dat het de bedoeling is geweest om de benadeelde persoon onder art. 19bis-11 §2 WAM dezelfde garanties te bieden dan een benadeelde in de zin van art. 86 WLVO.

182. Zie voor een bespreking van verschillen tussen art. 86 WLVO en 29bis WAM die naar analogie kan gelden voor art. 19bis-11 §2 WAM: G. JOCQUÉ, 'Verjaring van de vordering op grond van artikel 29bis WAM', noot onder Pol. Brugge 12 oktober 2004, *RABG* 2005/1, 67.

183. Art. 1 Wet Landverzekeringsovereenkomst. Art. 86 WLVO is van toepassing bij 'aansprakelijkheidsverzekeringen'. Zie voor algemene bespreking G. JOCQUÉ, 'Verjaring en verzekering', *De Verz.* 2006, 20; S. VERECKEN, "Art. 86 WLVO", in F. GLORIEUX, G. JOCQUÉ, R. SIERENS, *Wet en Duiding Wegverkeer 2008*, reeks Larcier Wet & Duiding, Gent, Larcier, 2008, 635-637..

184. Het onderscheid tussen de maximale termijn van 10 jaar (art 34 §2 WLVO) en 20 jaar (2262bis B.W.) is niet strijdig met art. 10 en 11 GW. GH 14 juni 2006, nr. 99/2006, www.const-court.be

185. Zie voor algemene bespreking J. BOGAERT, Tien jaar praktijk art. 29bis. De regeling ten voordele van zwakke weggebruikers, Mechelen, Kluwer, 2004, 106.

IX. Besluit

85. In het algemeen kunnen slachtoffers van verkeersongevallen terugvallen op een ruim juridisch vangnet om schadevergoeding te bekomen. Dit geldt minstens voor de schadevergoeding voor lichamelijk letsel. In de eerste plaats kan voor de zogenaamde ‘zwakke weggebruiker’ verwezen worden naar art. 29bis WAM. Alle niet-bestuurders die slachtoffer zijn van een verkeersongeval kunnen op die manier alle schade uit lichamelijk letsel, morele schade en prothesen inbegrepen, vergoed krijgen t.a.v. (hoofdelijke gehouden) WAM-verzekeraars van de bij het verkeersongeval betrokken motorrijtuigen. Ook kledischade is vergoedbaar o.g.v. art. 29bis WAM. Op die manier blijft meestal betrekkelijk weinig schade over die o.g.v. het gemeen aansprakelijkheidsrecht nog kan vergoed worden.
86. Voor ongevallen vanaf 1 juli 1995 heeft het GMWF in alle gevallen omschreven onder art. 19bis-11 WAM – met uitzondering voor “toevallig feit” - ook een vergoedingsopdracht in het kader van art. 29bis WAM. Indien het slachtoffer zich toch zou geplaatst zien in een toestand waarbij het aansprakelijkheidsrecht om een of andere reden faalt, staat in onder art. 19bis-11 §1 WAM welbepaalde wettelijk omschreven gevallen een vordering tot schadevergoeding t.a.v. het GMWF open.
87. Art. 19bis-11 §2 WAM voorziet in een bijzondere vergoedingsregeling voor slachtoffers van verkeersongevallen waarbij het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt. De schadelast wordt gespreid over de WAM-verzekeraar van de betrokken voertuigen. Art. 19bis-11 §2 WAM kan m.i. beschouwd worden als een “wisseloplossing” voor aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekering¹⁸⁶. Deze kwalificatie lijkt steun te vinden in het arrest van het Grondwettelijk Hof van 3 februari 2011. Omwille van de onduidelijkheid m.b.t. de juridische kwalificatie en de begripsinvulling roept art. 19bis-11 §2 WAM vele vragen op. Een verwijzing minstens naar de artikelen 2 en 3 WAM had voor de praktijk heel wat kunnen verduidelijken, bijvoorbeeld op het niveau

186. H. BOCKEN, ‘Rechtstreekse verzekeringen ten behoeve van derden en andere wisseloplossingen voor aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekering. Een typologie.’ In *Liber Amicorum René Van Gompel. Studies in verzekeringen.*, Antwerpen, Kluwer, 1998, 34.

van de vergoedingsplichtige verzekeraar, de plaats van ongeval, de gedekte verzekerden, de omvang van de schadevergoeding,...

88. Het arrest van het Grondwettelijk Hof van 3 februari 2011 verduidelijkt alvast dat art 19bis 11 §2 WAM ook toegepast kan worden wanneer twee of meer voertuigen betrokken zijn bij een verkeersongeval waarbij niet kan uitgemaakt worden welke bestuurder aansprakelijk is. Dit laat voor de praktijk mogelijks een nuttige uitweg voor dossiers waarin op vandaag omwille van twijfel omtrent de aansprakelijkheid geen regeling kan worden gesloten.
89. Afgezet t.a.v. de globale vergoedingsmogelijkheden (o.a. 29bis WAM en GMWF) mag de impact van art. 19bis-11 §2 WAM eerder beperkt worden ingeschat. Voor de vergoeding van de stoffelijke schade van de 'zwakke weggebruiker' kan art. 19bis-11 §2 WAM praktisch belang hebben. Vooral t.a.v. de niet-aansprakelijke bestuurder van een betrokken motorrijtuig lijkt de regeling relevant. Deze is immers uitgesloten als vergoedingsgerechtigde onder art. 29bis WAM. Toepassing van art. 19bis-11 §2 WAM verlost deze benadeelde van zijn bewijslast in gemeenrecht t.a.v. een aansprakelijke om vergoeding te bekomen.
90. Het financieel draagvlak en de toepassingsvoorwaarden zijn evenwel voor elk van de vergoedingsregelingen verschillend. Bovendien blijven er nog steeds ongevalsituaties bestaan waaronder de benadeelde geen vergoeding bekomt bij toepassing van de bestaande vergoedingsregelingen. Misschien zou er kunnen gedacht worden aan een globaal vergoedingsregime voor verkeersslachtoffers eerder dan aan bijkomende correcties aan individuele wettelijke bepalingen met het risico dat het hele systeem uit evenwicht raakt¹⁸⁷? Mogelijks kan zinvol worden nagedacht over een globaal vergoedingssysteem waarbij het 'risico op schade n.a.v. verkeersongevallen' wordt gecollectiviseerd¹⁸⁸? Eventueel kan een globale vergoedingsregeling buiten aansprakelijkheidsrecht om, geïnspireerd door de principes uit de alternatieve causaliteit of PETL, een oplossing bieden

187. Mogelijke denkpijpe is heroverweging van invoering van art. 1385bis B.W. naar Frans model Wet Badinter, zie C. VAN SCHOU BROECK, "De vergoeding van verkeersslachtoffers: enkele beschouwingen bij het arrest van het Arbitragehof van 20 september 2000", *TBH* 2002, 209.

188. Zie H. Cousy, 'Recente ontwikkelingen: socialisatie van het risico in private verzekeringen' in X., *Recht in beweging*, 15^{de} VRG Alumnidag 2008, Antwerpen, Maklu, 2008, 549-571.

voor de zogenaamde 'causale onzekerheid' bij ongevallen op vandaag¹⁸⁹? Het is in elk geval duidelijk dat er nog een ruime marge bestaat om de vergoeding bij verkeersongevallen met motorrijtuigen verder uit te werken opdat slachtoffers maximaal zouden kunnen vergoed worden.

189. Zie algemeen H. BOCKEN, 'Geen kans verloren. Causale onzekerheid en de rechtspraak van het Hof van Cassatie over het verlies van een kans.', in PUC, 271-325 en bijzonder randnr. 30 ev.

**WET VAN 21 NOVEMBER 1989
BETREFFENDE DE VERPLICHTE
AANSPRAKELIJKHEIDS-
VERZEKERING INZAKE
MOTORRIJTUIGEN (W.A.M.)**

**WET VAN 21 NOVEMBER 1989 BETREFFENDE DE VERPLICHTE
AANSPRAKELIJKHEIDS-VERZEKERING INZAKE MOTORRIJTUIGEN
(W.A.M.)**

(B.S. 08-12-1989; inwerkingtreding 06-05-1991)

Art. 19bis-11. § 1. Elke benadeelde kan van het Fonds de vergoeding bekomen van de schade die door een motorrijtuig is veroorzaakt :

- 1°) wanneer de verzekeringsonderneming failliet verklaard is;
- 2°) wanneer de vergoedingen verschuldigd zijn door een verzekeringsonderneming, die na afstand of intrekking van de toelating in België of na het, met toepassing van artikel 71, §§ 1, derde lid, en 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen, opgelegde verbod van activiteit, haar verplichtingen niet nakomt;
- 3°) wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot die vergoeding verplicht is om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte, vrijuit gaat;
- 4°) wanneer in geval van diefstal, geweldpleging of heling, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet verzekerd is, overeenkomstig de wettelijk geoorloofde uitsluiting;
- 5°) indien binnen drie maanden na de datum waarop hij zijn verzoek tot schadevergoeding heeft ingediend bij de verzekeringsonderneming van het voertuig waarmee, door deelneming aan het verkeer, het ongeval is veroorzaakt of bij haar schaderegelaar, die verzekeringsonderneming of haar schaderegelaar hem geen met redenen omkleed antwoord op de diverse punten in het verzoek heeft verstrekt;
- 6°) indien de verzekeringsonderneming heeft nagelaten om een schaderegelaar aan te wijzen;
- 7°) indien het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet kan worden geïdentificeerd; in dat geval wordt het Fonds in de plaats gesteld van de aansprakelijke persoon;
- 8°) wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot die vergoeding verplicht is hetzij omdat de verzekeringsplicht niet nageleefd werd, hetzij de verzekeringsonderneming binnen twee maanden na het ongeval niet kan geïdentificeerd worden.

§ 2. In afwijking van 7°) van de voorgaande paragraaf, indien verscheidene voertuigen bij het ongeval zijn betrokken en indien het niet mogelijk is vast

te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, wordt de schadevergoeding van de benadeelde persoon in gelijke delen verdeeld onder de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekken, met uitzondering van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt.

Ingevoegd bij W 2002-08-22/41, art. 7; Inwerkingtreding : 19-01-2003

**ARREST NR. 21/2011
VAN 3 FEBRUARI 2011**

Rolnummer 4936
Arrest nr. 21/2011 van 3 februari 2011

ARREST

In zake : de prejudiciële vraag over artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters M. Bossuyt en R. Henneuse, en de rechters E. De Groot, A. Alen, J.-P. Snappe, J. Spreutels en P. Nihoul, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Bossuyt,

wijst na beraad het volgende arrest :

*
* * *

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging

Bij vonnis van 6 mei 2010 in zake Charles Laevens en de bvba « Artimas » tegen de nv « Mercator Verzekeringen » en de vzw « Belgisch Bureau van de Autoverzekeraars », waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 25 mei 2010, heeft de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Schendt artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, ingevoegd bij artikel 7 van de wet van 22 augustus 2002, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 4, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet door een verschil in behandeling tussen de volgende categorieën personen in te stellen, dat niet op een objectief criterium berust en dat niet redelijk verantwoord is, en meer bepaald :

- eerste onderdeel : een onderscheid tussen die categorie van personen die schade hebben en bestuurder zijn van een voertuig, waarvan de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld, dat betrokken is in een ongeval waarbij slechts één ander voertuig is betrokken, waarvan de aansprakelijkheid evenmin kan worden vastgesteld, en die van schadevergoeding zouden zijn uitgesloten door de eigen WAM-verzekeraar, en de categorie van personen die schade hebben en bestuurder zijn van een voertuig, waarvan de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld, dat betrokken is in een ongeval waarbij meer dan twee voertuigen zijn betrokken, waarvan de aansprakelijkheid evenmin kan worden vastgesteld, en die niet van schadevergoeding zouden zijn uitgesloten;

- tweede onderdeel : een onderscheid tussen die categorie van personen, bestuurder of eigenaar van een voertuig, waarvan de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld, dat betrokken is in een ongeval waarbij slechts één ander voertuig is betrokken, waarvan de aansprakelijkheid evenmin kan worden vastgesteld, en die van schadevergoeding zouden zijn uitgesloten door de eigen WAM-verzekeraar, en de categorie van personen, bestuurder of eigenaar van een voertuig, dat betrokken is in een verkeersongeval en waarbij de schadelijder vergoed wordt door het Fonds overeenkomstig artikel 19bis-11, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

- derde onderdeel : een onderscheid tussen die categorie van personen, bestuurder van een voertuig, waarvan de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld, dat betrokken is in een ongeval waarbij slechts één ander voertuig is betrokken, waarvan de aansprakelijkheid evenmin kan worden vastgesteld, en die van schadevergoeding zouden zijn uitgesloten door de eigen WAM-verzekeraar, en de categorie van personen, bestuurder van een voertuig, die vrijuit gaat om reden van een toevallig feit, waarbij de schadelijder vergoed wordt door het Fonds overeenkomstig artikel 19bis-11, § 1, 3°, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;

- vierde onderdeel : een onderscheid tussen die categorie van personen, bestuurder of eigenaar van een voertuig, waarvan de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld, dat betrokken is in een ongeval waarbij slechts één ander voertuig is betrokken, waarvan de aansprakelijkheid evenmin kan worden vastgesteld, en die van schadevergoeding zouden zijn uitgesloten door de eigen WAM-verzekeraar, en de categorie van personen, bestuurder of eigenaar van een voertuig, waarvan de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld, dat

betrokken is in een ongeval waarbij meer dan twee voertuigen zijn betrokken, waarvan de aansprakelijkheid evenmin kan worden vastgesteld, en die in het kader van artikel 19bis-11, § 2, WAM-Wet wel schadevergoeding zouden kunnen bekomen vanwege de WAM-verzekeraars van de in het ongeval betrokken voertuigen, met uitzondering van die bestuurders wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het gedrang komt ? ».

Memories zijn ingediend door :

- Charles Laevens, wonende te 8000 Brugge, Schaarstraat 19, en de bvba « Artimas », met zetel te 8000 Brugge, Gulden Vlieslaan 47;

- de nv « Mercator Verzekeringen », met zetel te 9000 Gent, Kortrijksesteenweg 302;

- de Ministerraad.

Op de openbare terechtzitting van 22 december 2010 :

- zijn verschenen :

- . Mr. E. Grégoire, advocaat bij de balie te Luik, *loco* Mr. D. Peeters, advocaat bij de balie te Brugge, voor Charles Laevens en de bvba « Artimas »;

- . Mr. A. Grégoire, advocaat bij de balie te Luik, *loco* Mr. C. De Maesschalck, advocaat bij de balie te Brugge, voor de nv « Mercator Verzekeringen »;

- . Mr. L. Schuermans, advocaat bij de balie te Turnhout, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers E. De Groot en J. Spreutels verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschied*

Op 29 februari 2002 deed zich te Beernem een verkeersongeval voor, waarbij Charles Laevens, die op dat ogenblik een wagen bestuurde van de bvba « Artimas », en Radi Kazakov waren betrokken. Beide bestuurders werden door de strafrechter vrijgesproken van de hen ten laste gelegde feiten, omdat niet kon worden uitgemaakt wie van hen aansprakelijk was voor het ongeval.

Vervolgens vorderden Charles Laevens en de bvba « Artimas » bij de Politie rechtbank te Brugge, op grond van artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, schadevergoeding, in gelijke delen, van de nv « Mercator Verzekeringen » en van de nv « AGF Belgium Insurance ». Bij vonnis van 19 december 2007 oordeelde de Politie rechtbank, enerzijds, dat niet was aangetoond dat de nv « AGF Belgium Insurance » enig mandaat zou hebben om de verzekeraar van Radi Kazakov (« Allianz Bulgária Insurance ») in rechte te vertegenwoordigen, en anderzijds, dat de wetgever met artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989

het geval voor ogen heeft gehad waarin meer dan twee voertuigen zijn betrokken bij een verkeersongeval, zodat die bepaling geen toepassing kan vinden in de voorliggende zaak die betrekking heeft op een ongeval waarbij slechts twee voertuigen waren betrokken. Er anders over oordelen zou, volgens de Politie rechtbank, in strijd zijn met artikel 3, § 1, vierde lid, 1°, en artikel 4, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989.

Tegen dat vonnis tekenden Charles Laevens en de bvba « Artimas » hoger beroep aan bij de Rechtbank van eerste aanleg te Brugge. De Rechtbank stelt vast dat in artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 sprake is van « verscheidene voertuigen », en dat dat artikel is aangenomen naar aanleiding van het arrest nr. 96/2000 van 20 september 2000 van het Hof, waarvan de feiten betrekking hadden op een ongeval met drie voertuigen. De Rechtbank is van oordeel dat, ofschoon noch de wet zelf, noch de parlementaire voorbereiding een duidelijke aanwijzing geven over het aantal voertuigen dat bij het ongeval moet zijn betrokken opdat dat artikel van toepassing is, de wijze waarop de regel is geformuleerd wijst op een ongeval waarbij meer dan twee voertuigen zijn betrokken. In de bepaling wordt immers gesteld dat de schadevergoeding van de benadeelde wordt verdeeld onder de verzekeraars (meervoud) die de burgerlijke aansprakelijkheid van « deze » (de andere) voertuigen dekken, wat volgens de Rechtbank erop wijst dat naast de benadeelde nog minstens twee voertuigen moeten zijn betrokken. Wanneer artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 in die zin wordt geïnterpreteerd, is die bepaling, volgens de appellanten, discriminerend voor bepaalde categorieën van bestuurders. Zij verzoeken de Rechtbank om daarover een prejudiciële vraag te stellen aan het Hof. De Rechtbank acht het vervolgens nodig om op dat verzoek in te gaan.

III. In rechte

- A -

A.1. De Ministerraad wijst erop dat het Hof in zijn arrest nr. 96/2000 van 20 september 2000 heeft geoordeeld dat artikel 80, § 1, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen niet bestaansbaar was met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre het de tegemoetkoming van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds weigerde aan de categorie van personen die werden verwond terwijl ze zich in een voertuig bevonden waarvan de bestuurder geen enkele fout heeft begaan, naar aanleiding van een ongeval dat is veroorzaakt door een ander voertuig dat door een verplichte verzekering is gedekt, maar die niet schadeloos werden gesteld om de enige reden dat noch de verklaringen van de betrokken personen, noch van getuigen, noch een materieel element het mogelijk maakten vast te stellen, onder de bestuurders van het tweede en het derde voertuig die eveneens aanwezig waren op de plaats van het ongeval, wie een fout had begaan met betrekking tot het ongeval. Om aan die uitspraak tegemoet te komen, heeft de wetgever bij artikel 7 van de wet van 22 augustus 2002 houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, een hoofdstuk IVbis (« Regels met betrekking tot de vergoeding van bepaalde schade veroorzaakt door motorrijtuigen ») ingevoerd in de wet van 21 november 1989.

A.2. Volgens de Ministerraad is de niet-identificatie van een motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt een andere omstandigheid dan die waarbij verscheidene (geïdentificeerde) voertuigen bij het ongeval zijn betrokken, maar waarbij het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt. In het eerste geval wordt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in de plaats gesteld van de aansprakelijke persoon en draagt dat Fonds de schadelast. In het tweede geval wordt de schadelast overeenkomstig artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 in gelijke delen verdeeld onder de verzekeraars - of het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in bepaalde omstandigheden - die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van de betrokken voertuigen dekken, met uitzondering van de verzekeraars van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt. Aan het feit dat benadeelde personen geen vergoeding zouden ontvangen ingevolge de onmogelijkheid om de schuld voor het ongeval toe te wijzen aan de bestuurder(s) van één of meer in een ongeval betrokken voertuigen, heeft de wetgever met artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 dus een einde gemaakt, door de schadelast in gelijke delen te verdelen onder de verzekeraars.

A.3.1. Volgens de Ministerraad biedt noch de wet, noch de parlementaire voorbereiding uitsluitel over het aantal voertuigen dat in het ongeval moet zijn betrokken opdat de in het geding zijnde bepaling toepassing kan vinden. In het arrest nr. 96/2000 zou het Hof zich evenmin hebben uitgesproken over die vraag. Het feit dat in dat arrest sprake is van drie voertuigen, zou uitsluitend te maken hebben gehad met de feiten van de zaak die hangende was voor de verwijzende rechter.

A.3.2. De Ministerraad wijst erop dat bepaalde rechtsleer, weliswaar met een zekere terughoudendheid, op grond van een taalkundige interpretatie van het in artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 vervatte woord « verscheidene », heeft geoordeeld dat voor de toepassing van die bepaling « wellicht meer dan twee voertuigen zijn vereist ». Hij meent echter dat die interpretatie steunt op een verkeerde lezing van de wet en dat ze zou leiden tot een niet-verantwoord verschil in behandeling tussen verkeerslachtoffers, naargelang twee of meer voertuigen zijn betrokken bij het ongeval. De Ministerraad is bijgevolg van oordeel dat indien de in het geding zijnde bepaling wordt geïnterpreteerd in die zin dat voor de toepassing ervan meer dan twee voertuigen betrokken moeten zijn bij het ongeval, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet zijn geschonden. Indien de in het geding zijnde bepaling echter wordt geïnterpreteerd in die zin dat voor de toepassing ervan minstens twee voertuigen moeten zijn betrokken bij het ongeval, zouden de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet zijn geschonden.

A.4.1. Charles Laevens en de bvba « Artimas » menen dat de rechtsleer die stelt dat voor de toepassing van de in het geding zijnde bepaling meer dan twee voertuigen moeten zijn betrokken bij het ongeval, meer vragen onbeantwoord laat dan dat er oplossingen worden aangeboden. Zij menen dat noch de wetbepaling zelf, noch de parlementaire voorbereiding ervan doen blijken dat meer dan twee voertuigen betrokken moeten zijn bij het ongeval.

A.4.2. Charles Laevens en de bvba « Artimas » zijn van oordeel dat de misvatting over het aantal voertuigen voortvloeit uit het in de in het geding zijnde bepaling gebruikte woord « verscheidene ». In het voorontwerp van wet werd nochtans de term « verschillende » gebruikt. Het is pas na het advies van de Raad van State, waarin de term « verscheidene » werd gebruikt, dat in het ontwerp en de wet zelf de term « verscheidene » werd opgenomen, dit zonder enige reden of uitleg, en wellicht toevallig. Het woord « verscheidene » houdt in zijn normale betekenis in « meer dan één ». In de Franstalige tekst wordt overigens de term « plusieurs » gebruikt, wat ook « meer dan één » betekent.

A.5. Net zoals de Ministerraad menen Charles Laevens en de bvba « Artimas » dat er niet nuttig kan worden verwezen naar de feitelijke omstandigheden die ten grondslag lagen aan het arrest nr. 96/2000 van het Hof. Bovendien dient volgens hen ook rekening te worden gehouden met de arresten nrs. 26/95, 80/98, 147/2001 en 86/2003. Zij wijzen erop dat de ongrondwettigheid die in het arrest nr. 96/2000 werd vastgesteld betrekking had op artikel 80, § 1, eerste lid, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. In dat arrest ging het over een ongelijkheid tussen personen die al dan niet recht hebben op vergoeding door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 voorziet niet in een vergoeding door dat Fonds, maar wel door de verzekeraars van de bij het ongeval betrokken voertuigen. Met de voormelde arresten heeft het Hof telkens een schending vastgesteld van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Bij het ongeval dat als feitelijke grondslag diende voor het arrest nr. 86/2003, waarmee een schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet door artikel 4, § 1, van de wet van 21 november 1989 werd vastgesteld, waren slechts twee voertuigen betrokken, zodat de verwijzing naar het arrest nr. 96/2000 niet nuttig is. Charles Laevens en de bvba « Artimas » wijzen nog erop dat artikel 4, § 1, van de wet van 21 november 1989 ingrijpend werd gewijzigd bij wet van 22 augustus 2002. Dat de wetgever zich daarbij heeft willen conformeren aan de diverse arresten van het Hof blijkt duidelijk uit de parlementaire voorbereiding. Het voorontwerp van wet voorzag in nog een aantal andere uitsluitingen dan die met betrekking tot de bestuurder wat de materiële schade betreft. Omdat de afdeling wetgeving van de Raad van State bezwaren had bij die uitsluitingen, heeft de wetgever ervoor geopteerd ze te schrappen. Uit de parlementaire voorbereiding blijkt dat hij daarmee de « geest » van de arresten van het Hof heeft willen eerbiedigen. Het is dan ook duidelijk dat de wetgever geen nieuwe ongelijkheid in het leven heeft willen roepen.

A.6. Charles Laevens en de bvba « Artimas » zijn van oordeel dat, indien de in het geding zijnde bepaling wordt geïnterpreteerd in die zin dat voor de toepassing ervan meer dan twee voertuigen betrokken moeten zijn bij het ongeval, een onverantwoord verschil in behandeling in het leven wordt geroepen tussen, enerzijds, de bestuurder die niet aansprakelijk is voor het ongeval waarbij slechts één ander voertuig is betrokken, waarvan de aansprakelijkheid evenmin kan worden bepaald, en die niet voor vergoeding in aanmerking zou komen, en anderzijds, de bestuurder die niet aansprakelijk is voor het ongeval waarbij meer dan twee voertuigen zijn betrokken, waarvan evenmin de aansprakelijkheid kan worden aangetoond, in welk geval de verscheidene verzekeraars wel tot vergoeding zijn gehouden. Zij menen dat dit verschil in behandeling niet steunt op een objectief criterium.

A.7. De nv « Mercator Verzekeringen » is van oordeel dat het eerste onderdeel van de prejudiciële vraag ontkennend dient te worden beantwoord. Zij verwijst daarbij naar artikel 3, § 1, eerste lid, van de wet van 21 november 1989, volgens hetwelk de verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld wanneer burgerrechtelijke aansprakelijkheid wordt vastgesteld. Artikel 4, § 1, van die wet bepaalt dat niemand van het voordeel van de vergoeding kan worden uitgesloten om reden van zijn hoedanigheid van verzekerde, met uitzondering van de bestuurder van het motorrijtuig, wanneer hij geen lichamelijke letsels heeft opgelopen. Het is dus een essentiële voorwaarde voor vergoeding dat er een aansprakelijke partij kan worden aangewezen. De bestuurder van een voertuig, betrokken in een ongeval met een ander voertuig, waarbij de aansprakelijke voor het ongeval niet kan worden bepaald, kan geen vergoeding verkrijgen van zijn verzekeraar. Hetzelfde geldt voor een bestuurder die in een ongeval is betrokken met meer dan twee voertuigen. In dit geval zal de bestuurder slechts vergoeding verkrijgen van de verzekeraars van de andere voertuigen (niet van de verzekeraar van zijn eigen voertuig), op voorwaarde dat zijn aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt. De bestuurder van het voertuig dat in het ongeval was betrokken en die niet aansprakelijk werd gesteld wegens twijfel, kan geen vergoeding verkrijgen. De bestuurder wiens aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt en die betrokken is in een ongeval met meer dan twee voertuigen waarbij niet kan worden bepaald of het tweede dan wel het derde voertuig aansprakelijk is, diende, teneinde de bestaande ongelijkheid tussen die bestuurder en de bestuurder wiens aansprakelijkheid ook ongetwijfeld niet in het geding komt maar betrokken raakte in een ongeval waarbij de aansprakelijke niet is geïdentificeerd, weg te werken, ook te worden vergoed. Vermits bij een ongeval met slechts twee voertuigen geen sprake kan zijn van een bestuurder wiens aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt, is het criterium gebaseerd op het aantal voertuigen relevant om het verschil in behandeling te verantwoorden.

A.8. De nv « Mercator Verzekeringen » meent dat ook ontkennend moet worden geantwoord op het tweede onderdeel van de prejudiciële vraag. Zij wijst in dit kader nogmaals erop dat artikel 19bis-11, § 1, van de wet van 21 november 1989 niet voorziet in een mogelijkheid van vergoeding door de eigen verzekeraar. Enkel de bestuurder wiens aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt, komt in aanmerking voor vergoeding. Bestuurders of eigenaars die aanspraak maken op vergoeding van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zijn telkens benadeelden van wie de aansprakelijkheid niet in het geding is en die geen vergoeding kunnen verkrijgen van de verzekeraar van het andere voertuig.

A.9. Het derde onderdeel van de prejudiciële vraag dient volgens de nv « Mercator Verzekeringen » eveneens ontkennend te worden beantwoord. Zij is van oordeel dat in het kader van artikel 19bis-11, § 1, 3°, van de wet van 21 november 1989 enkel de bestuurders van wie de aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt, vergoeding kunnen verkrijgen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. De verzekeraar van de bestuurder die het ongeval heeft veroorzaakt maar vrijuit gaat wegens een toevallig feit, is niet gehouden tot schadeloosstelling. De bestuurder van dat voertuig komt evenmin in aanmerking om te worden vergoed door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. In artikel 19bis-11, § 1, 3°, van de wet is immers sprake van een « benadeelde ».

A.10. Volgens de nv « Mercator Verzekeringen » dient ook het laatste onderdeel van de prejudiciële vraag ontkennend te worden beantwoord. Zij meent dat de bestuurders of de eigenaars van een voertuig, in alle mogelijke situaties, slechts in aanmerking komen voor vergoeding door de verzekeraars van de andere bij het ongeval betrokken voertuigen, in zoverre hun eigen aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt. Er kan bijgevolg geen sprake zijn van een discriminatie.

A.11. De nv « Mercator Verzekeringen » besluit dat de verzekeraar slechts gehouden is een benadeelde te vergoeden wanneer die laatste schade heeft geleden door de fout van een verzekerde. Als er geen fout is en bijgevolg geen aansprakelijkheid kan worden vastgesteld, kan slechts de schade worden vergoed van diegene die ongetwijfeld niet aansprakelijk is. De eigen verzekeraar kan de schade van de aansprakelijke bestuurder niet vergoeden. Ook wanneer een verzekerde bestuurder wordt vrijgesproken op basis van twijfel, is zijn verzekeraar niet gehouden tot vergoeding. Er anders over oordelen zou erop neerkomen dat het aansprakelijkheidsstelsel gebaseerd op fout, schade en causaal verband, zou worden verlaten ten voordele van een stelsel van objectieve aansprakelijkheid. De wetgever heeft met de in het geding zijnde bepaling uitdrukkelijk erin willen voorzien dat diegenen ten aanzien van wie geen enkele twijfel bestaat dat zij niet aansprakelijk zijn, ook in aanmerking komen voor vergoeding. Maar er moet dan wel nog minstens één aansprakelijke persoon overblijven, wat niet het geval is wanneer slechts twee voertuigen zijn betrokken in een ongeval en de bestuurders van beide voertuigen op grond van twijfel worden vrijgesproken.

- B -

B.1. Artikel 4, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals gewijzigd bij artikel 2 van de wet van 22 augustus 2002 houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, bepaalt :

« Niemand kan van het voordeel van de vergoeding uitgesloten worden om reden van zijn hoedanigheid van verzekerde, met uitzondering van diegene die van alle aansprakelijkheid ontheven is krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Van het voordeel van de vergoeding kunnen nochtans worden uitgesloten, wanneer ze geen lichamelijke letsels hebben opgelopen :

- de bestuurder van het motorrijtuig ».

Artikel 19bis-11 van de wet van 21 november 1989, zoals ingevoegd bij artikel 7 van de voormelde wet van 22 augustus 2002, bepaalt :

« § 1. Elke benadeelde kan van het [Gemeenschappelijk Waarborgfonds] de vergoeding bekomen van de schade die door een motorrijtuig is veroorzaakt :

1°) wanneer de verzekeringsonderneming failliet verklaard is;

2°) wanneer de vergoedingen verschuldigd zijn door een verzekeringsonderneming, die na afstand of intrekking van de toelating in België of na het, met toepassing van artikel 71, §§ 1, derde lid, en 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen, opgelegde verbod van activiteit, haar verplichtingen niet nakomt;

3°) wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot die vergoeding verplicht is om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte, vrijuit gaat;

4°) wanneer in geval van diefstal, geweldpleging of heling, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet verzekerd is, overeenkomstig de wettelijk geoorloofde uitsluiting;

5°) indien binnen drie maanden na de datum waarop hij zijn verzoek tot schadevergoeding heeft ingediend bij de verzekeringsonderneming van het voertuig waarmee, door deelneming aan het verkeer, het ongeval is veroorzaakt of bij haar schaderegelaar, die verzekeringsonderneming of haar schaderegelaar hem geen met redenen omkleed antwoord op de diverse punten in het verzoek heeft verstrekt;

6°) indien de verzekeringsonderneming heeft nagelaten om een schaderegelaar aan te wijzen;

7°) indien het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet kan worden geïdentificeerd; in dat geval wordt het Fonds in de plaats gesteld van de aansprakelijke persoon;

8°) wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot die vergoeding verplicht is hetzij omdat de verzekeringsplicht niet nageleefd werd, hetzij de verzekeringsonderneming binnen twee maanden na het ongeval niet kan geïdentificeerd worden.

§ 2. In afwijking van 7°) van de voorgaande paragraaf, indien verscheidene voertuigen bij het ongeval zijn betrokken en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, wordt de schadevergoeding van de benadeelde persoon in gelijke delen verdeeld onder de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekken, met uitzondering van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt ».

B.2. Ofschoon de prejudiciële vraag uit vier onderdelen bestaat, dient te worden vastgesteld dat meerdere van die onderdelen elkaar overlappen. In essentie wordt het Hof gevraagd of artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 4, § 1, tweede lid, van die wet, bestaanbaar is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, doordat een verschil in behandeling in het leven wordt geroepen tussen, enerzijds, de bestuurders of eigenaars van een voertuig die schade hebben geleden bij een ongeval waarbij slechts één ander voertuig is betrokken en waarbij het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt en, anderzijds, de bestuurders of eigenaars van een voertuig die schade hebben geleden bij een ongeval waarbij meer dan twee voertuigen zijn betrokken en waarbij het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, en de bestuurders of eigenaars van een voertuig, die schade hebben geleden bij een ongeval en die zich bevinden in één van de omstandigheden die aanleiding geven tot vergoeding door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Terwijl de eerste categorie geen recht zou hebben op schadevergoeding, zou de tweede categorie dat recht wel hebben op grond van artikel 19bis-11, §§ 1 of 2, van de wet van 21 november 1989.

B.3. Krachtens artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 wordt de schadevergoeding van de benadeelde persoon, indien verscheidene voertuigen bij het ongeval zijn betrokken en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, in gelijke delen verdeeld onder de verzekeraars die de burgerrechtelijke

aansprakelijkheid van de bestuurders van die voertuigen dekken, met uitzondering van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt.

Uit de motivering van de verwijzingsbeslissing en de wijze waarop de prejudiciële vraag is geformuleerd, blijkt dat het verwijzende rechtscollege die bepaling interpreteert in die zin dat voor de toepassing ervan meer dan twee voertuigen betrokken moeten zijn bij het ongeval.

B.4.1. De memorie van toelichting bij het ontwerp dat heeft geleid tot de wet van 22 augustus 2002, vermeldt met betrekking tot de in het geding zijnde bepaling :

« Opnieuw gaat het hier om het hernemen van bestaande bepalingen, te weten artikel 80, § 1, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, die, wat betreft de punten 5^o) tot 8^o) worden aangepast aan de bepalingen van de vierde richtlijn, met name de artikelen 6.1, en 7, *in fine*, alsook aan het arrest 96/2000 van 20 september 2000 van het Arbitragehof.

[...]

§ 2 komt het arrest 96/2000 van 20 september 2000 van het Arbitragehof na, dat artikel 80, § 1, lid 1 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen betreft.

Dit arrest heeft de tussenkomst van het gemeenschappelijk fonds ingevolge een toevallig feit uitgesloten bij een ongeval waarbij verschillende voertuigen betrokken zijn zonder dat hun verantwoordelijkheid kan worden vastgesteld zodat de gekwetste personen niet kunnen vergoed worden. Het Hof heeft evenwel besloten tot een discriminatie van de slachtoffers met betrekking tot de tussenkomst van het gemeenschappelijk fonds in geval van niet-identificatie van het voertuig.

Teneinde elke discriminatie weg te werken, voorziet de tekst een verdeling van de vergoeding van de slachtoffers in gelijke delen tussen al de in het ongeval betrokken voertuigen, zelfs indien men niet kan vaststellen welk(e) voertuig(en) het werkelijk veroorzaakt heeft. Uiteraard is het toepassingsgebied van deze bepaling beperkt tot ongevallen die zich op het Belgisch grondgebied hebben voorgedaan » (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1716/001, pp. 17-18).

B.4.2. Daaruit blijkt dat het de bedoeling was om in artikel 19*bis*-11 van de wet van 21 november 1989 over te nemen wat reeds was bepaald in artikel 80, § 1, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, evenwel met wijzigingen die noodzakelijk waren ten gevolge van Europese regelgeving en van rechtspraak van het Hof. Met de in artikel 19*bis*-11, § 2, vervatte regel heeft de wetgever meer bepaald tegemoet willen komen aan het arrest nr. 96/2000 van 20 september 2000, dat betrekking had op de

bestaanbaarheid van artikel 80, § 1, van de voormelde wet van 9 juli 1975 met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.5. In dat arrest nr. 96/2000 heeft het Hof geoordeeld :

« B.2. De prejudiciële vraag nodigt het Hof uit te onderzoeken of er, wat de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds tot vergoeding van de schade voortvloeiende uit lichamelijke letsels veroorzaakt door een motorvoertuig betreft, een verantwoording is voor het onderscheid tussen de twee onderstaande categorieën van personen :

- enerzijds, de slachtoffers van een verkeersongeval wanneer de identiteit van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt niet is vastgesteld of wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot vergoeding is verplicht, hetzij om reden dat de verzekeringsplicht niet werd nageleefd, hetzij om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte, vrijuit gaat;

- anderzijds, de slachtoffers van een verkeersongeval wanneer niet kon worden uitgemaakt welke van de bij het ongeval betrokken bestuurders aansprakelijk is.

De in het geding zijnde bepalingen, inzonderheid artikel 80, § 1, eerste lid, 1° en 2°, hebben tot gevolg dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dient tussen te komen ten aanzien van de eerstgenoemde categorie van personen, terwijl niet in die tussenkomst is voorzien ten aanzien van de tweede categorie van personen.

[...]

B.4.2. Terwijl de wetgever in 1971 beoogde de tegemoetkoming van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds te garanderen omdat het 'om redenen van sociale rechtvaardiging niet past de slachtoffers van verkeersongevallen zonder schadeloosstelling te laten, wanneer deze niet kunnen worden vergoed' (*Parl. St.*, Senaat, 1970-1971, nr. 570, p. 52), heeft hij evenwel in 1975 in een beperkte tegemoetkoming voorzien van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en zulks op grond van volgende verantwoording van het amendement van de Regering dat tot de in het geding zijnde bepaling zou leiden :

‘ Volgens de tekst van het 2° van § 1 van artikel 50 zoals hij in het Doc. 570 was opgesteld, was de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds verplichtend in om 't even welke hypothese van niet-interventie van een toegelaten verzekeringsmaatschappij; dit had, bijvoorbeeld, betrekking op alle beperkingen die door de wetgeving op de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen aan het vergoeden der benadeelde personen worden opgelegd.

De geldelijke gevolgen van die beschikking zouden zeer zwaar geweest zijn. Dit is de reden waarom het amendement de tekst overneemt van de oorspronkelijke wet op de controle der verzekeringsondernemingen (Doc. Senaat 269) waarin de tussenkomst van het Fonds voorzien was wanneer, ingevolge de niet-naleving der verzekeringsverplichting, geen enkele toegelaten verzekeringsonderneming door de wet tot schadevergoeding verplicht is. Die zienswijze is trouwens ook die van het wetsontwerp op de verplichte verzekering van de

burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen (art. 20, § 1, 2°), dat reeds door de Kamer werd goedgekeurd.

Het amendement voert, bovendien, een beschikking in die de wil weergeeft van de leden der Commissie van Economische Zaken om de verplichte tussenkomst van het Fonds uit te breiden tot het herstel van de schade die veroorzaakt wordt door een verkeersongeval dat aan een toeval te wijten is (Doc. Senaat, 570, blz. 52) ' (*Parl. St.*, Senaat, 1974-1975, nr. 468-2, p. 19).

B.5.1. Rekening houdend met het beoogde doel van de regelgeving en met de budgettaire mogelijkheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, dat moet worden gefinancierd met bijdragen van de verzekeringsmaatschappijen die toegelaten zijn om de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen te verzekeren (artikel 79, § 4), is het niet onredelijk dat de wetgever de tussenkomst van het Fonds beperkt.

B.5.2. De wetgever heeft aldus de tegemoetkoming van het Fonds enkel toegekend in elk van de in artikel 80, § 1, eerste lid, beschreven gevallen.

B.5.3. Het is in het licht van de onder B.4.2 beschreven doelstellingen en rekening houdend met de beperkingen die zij inhouden dat de grondwettigheid van de in het geding zijnde bepalingen moet worden onderzocht.

B.6. Het staat niet aan het Hof te zeggen of het billijk zou zijn andere gevallen toe te voegen aan die waarin op beperkende wijze is voorzien in de wet of om te beoordelen of het opportuun is de verplichtingen van het Fonds te verzwaren. Het Hof kan enkel onderzoeken of, in zoverre de betwiste bepalingen aan de in de verwijzingsbeslissing aangegeven categorie van personen niet toestaan de tegemoetkoming van het Fonds te verkrijgen, zij een onverantwoord verschil in behandeling in het leven roepen.

B.7.1. Het gaat om de categorie van personen die verwond werden terwijl ze zich in een voertuig bevonden waarvan de bestuurder geen enkele fout heeft begaan, naar aanleiding van een ongeval dat is veroorzaakt door een ander voertuig dat door een verplichte verzekering is gedekt, maar die niet schadeloos worden gesteld om de enige reden dat noch de verklaringen van de betrokken personen, noch van getuigen, noch een materieel element het mogelijk maken vast te stellen, onder de bestuurders van het tweede en een derde voertuig die eveneens aanwezig waren op de plaats van het ongeval, wie een fout heeft begaan met betrekking tot het ongeval.

B.7.2. Die personen bevinden zich in een situatie die, ten aanzien van de doelstellingen van de wetgever, in alle opzichten soortgelijk is met diegene die in artikel 80, § 1, eerste lid, van de wet worden vermeld. De enkele omstandigheid dat het niet mogelijk is geweest vast te stellen wie aansprakelijk is voor het ongeval, terwijl dat artikel enkel het geval vermeldt waarin de aansprakelijke niet is geïdentificeerd, is niet relevant om het bekritiseerde verschil in behandeling te verantwoorden.

B.8. De prejudiciële vraag dient binnen de in B.7.1 nader bepaalde perken bevestigend te worden beantwoord ».

B.6.1. Het arrest nr. 96/2000 had betrekking op de situatie van de « categorie van personen die verwond werden terwijl ze zich in een voertuig bevonden waarvan de bestuurder geen enkele fout heeft begaan, naar aanleiding van een ongeval dat is veroorzaakt door een ander voertuig dat door een verplichte verzekering is gedekt, maar die niet schadeloos worden gesteld om de enige reden dat [het niet mogelijk is] vast te stellen, onder de bestuurders van het tweede en een derde voertuig die eveneens aanwezig waren op de plaats van het ongeval, wie een fout heeft begaan met betrekking tot het ongeval », maar die situatie verschilt niet wezenlijk van de situatie van de bestuurders of de eigenaars van een voertuig die schade hebben geleden bij een ongeval waarbij slechts één ander voertuig is betrokken en waarbij het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt. In beide gevallen leidt de onmogelijkheid om vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, ertoe dat de benadeelde persoon niet kan worden vergoed volgens de gemeenrechtelijke regels van het aansprakelijkheidsrecht.

B.6.2. De omstandigheid dat het in het arrest nr. 96/2000 ging om de situatie van de « categorie van personen die [...] zich in een voertuig bevonden waarvan de bestuurder geen enkele fout heeft begaan », doet daar niets van af, vermits, wanneer bij rechterlijke beslissing wordt vastgesteld, naar aanleiding van een ongeval waarbij meerdere voertuigen zijn betrokken - ongeacht of er bij het ongeval twee, dan wel meer dan twee voertuigen zijn betrokken -, dat niet kan worden bepaald welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, geen enkele van de betrokken bestuurders aansprakelijk kan worden geacht voor het ongeval.

B.7. De parlementaire voorbereiding bevat geen enkele verantwoording voor een op het aantal voertuigen gebaseerd verschil in behandeling. Volgens de Ministerraad is het niet de bedoeling geweest van de wetgever om het toepassingsgebied van artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 te beperken tot ongevallen waarbij meer dan twee voertuigen zijn betrokken.

B.8. Artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989, in de interpretatie dat het geen toepassing kan vinden wanneer slechts twee voertuigen zijn betrokken bij een ongeval, is derhalve niet bestaanbaar met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.9. Het lezen van de in het geding zijnde bepaling in samenhang met artikel 4, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 leidt niet tot een andere conclusie.

B.10. In de in B.3 vermelde interpretatie van de in het geding zijnde bepaling, dient de prejudiciële vraag bevestigend te worden beantwoord.

B.11.1. Artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 kan echter ook zo worden geïnterpreteerd dat voor de toepassing ervan twee of meer voertuigen moeten zijn betrokken bij het ongeval. In de Nederlandstalige versie van die bepaling kan het woord « verscheidene » immers worden geïnterpreteerd als « meer dan één », wat het gebruik van het woord « plusieurs » in de Franstalige versie bevestigt.

B.11.2. Artikel 4, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989, volgens hetwelk de bestuurder van een motorrijtuig van het voordeel van de vergoeding kan worden uitgesloten wanneer hij geen lichamelijke letsels heeft opgelopen, doet geen afbreuk aan die interpretatie. Die bepaling brengt bij de toepassing van het aldus geïnterpreteerde artikel 19*bis*-11, § 2, van die wet niet met zich mee dat de verzekeraar die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de benadeelde bestuurder dekt, niet zou zijn gehouden tot vergoeding van de schade overeenkomstig die laatste bepaling. Artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 bevat geen enkele beperking op het vlak van de hoedanigheid van de « benadeelde persoon » ten aanzien van de vergoedingsplichtige verzekeraars, noch een verwijzing naar artikel 4, § 1, tweede lid, van die wet. Terwijl die laatste bepaling past in het kader van een stelsel dat is gebaseerd op aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekeringen, kan de in artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 vervatte regeling worden beschouwd als een automatische vergoedingsregeling gebaseerd op een wettelijke verplichting van de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven, dekken (met uitzondering van de verzekeraars van de bestuurders wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt).

B.12. In die interpretatie van de in het geding zijnde bepaling, dient de prejudiciële vraag ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zeft voor recht :

- Aldus geïnterpreteerd dat artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen geen toepassing kan vinden wanneer slechts twee voertuigen zijn betrokken bij een ongeval, schendt die bepaling, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 4, § 1, tweede lid, van die wet, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

- Aldus geïnterpreteerd dat artikel 19*bis*-11, § 2, van dezelfde wet van 21 november 1989 toepassing kan vinden wanneer twee of meer voertuigen zijn betrokken bij een ongeval, schendt die bepaling, al dan niet in samenhang gelezen met artikel 4, § 1, tweede lid, van die wet, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

Aldus uitgesproken in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op de openbare terechtzitting van 3 februari 2011.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt