

De “kettingbotsing een bijzondere vergoedingsregeling in het

Jeffrey Amankwah *

181



* Assistent instituut Verzekeringsrecht KU Leuven.

1. Inleiding

Het voorwerp van deze bijdrage heeft betrekking op een opmerkelijk verschil in de bestaande vergoedingsregelingen in het geval van een verkeersongeval in enerzijds België en anderzijds Nederland. Veelal zal in het geval van een verkeersongeval – waar een motorrijtuig bij betrokken is – beroep worden gedaan op het gemeen aansprakelijkheidsrecht. In de meeste gevallen zal ook de aansprakelijkheidsverzekeraar van de betrokken voertuigen de spreekwoordelijke dans niet kunnen ontspringen. In België bestaat er naast het vergoedingsstelsel gestoeld op het gemeen aansprakelijkheidsrecht nog een bijzondere vergoedingsregeling – een vergoedingsregeling die *niet* voorkomt in Nederland. Die vergoedingsregeling speelt enkel in de gevallen waar het bij een verkeersongeval waar meerdere motorrijtuigen bij betrokken zijn, niet mogelijk is om vast te stellen wie aansprakelijk is voor het ongeval en de daaruit voortvloeiende

clausule”:

Belgisch verkeersrecht

schade. In dergelijk geval kan het onschuldig slachtoffer aanspraak maken op een vergoeding van de geleden schade. Die vergoedingsregeling – opgenomen in artikel 29^{ter} van de Belgische wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (WAM) – is uniek. Daarnaast kent deze vergoedingsregeling een opmerkelijke ontstaansgeschiedenis. Deze bijdrage vertrekt van die geschiedenis en tracht de lezer voldoende achtergrondinformatie te verschaffen. Vervolgens gaat deze bijdrage dieper in op de draagwijdte van de vergoedingsregeling. Het temporeel en territoriaal toepassingsgebied komen eerst aan bod. Ten slotte gaat deze bijdrage dieper in op de toepassingsvoorwaarden van de vergoedingsregeling in kwestie. Er wordt een antwoord gegeven op een aantal vragen, waaronder: wat houdt de vergoedingsregeling in? Wie komt in aanmerking voor vergoeding? Welke schade wordt vergoed? Wie dient de vergoeding te betalen? Bij het beantwoorden van voormelde vragen zal er ook steeds kort verwezen worden naar de recente ontwikkelingen.

2. Situering

Het ontstaan van de WAM in België en Nederland valt te herleiden tot het verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen gesloten op 7 januari 1955 te Brussel tussen Nederland, België en Luxemburg en de aanvullende overeenkomst hierop van 3 juli 1956.¹⁾ Op grond daarvan hebben de Benelux-landen een eigen WAM in de interne rechtsorde ingevoerd.²⁾ Het oorspronkelijk uitgangspunt van een gelijkvormige WAM bleek in de realiteit niet geheel haalbaar.³⁾ Zelfs onder Europese invloed blijven er enkele belangrijke verschillen tussen de verschillende WAM-wetten van de Benelux-landen (en bij uitbreiding de overige lidstaten van de Europese Unie).⁴⁾ Deze bijdrage plaatst één opmerkelijk verschil in de schijnwerpers. De Belgische WAM (vanaf nu verwijst deze bijdrage enkel en alleen naar de Belgische WAM, tenzij anders vermeld) bevat een opmerkelijke bepaling die niet voorkomt in de wetgeving van andere lidstaten van de Europese Unie, met name de uitzonderlijke bepaling van artikel 29^{ter} WAM. Zoals reeds aangehaald bevat die bepaling een vergoedingsregeling voor de situatie waar twee of meer voertuigen betrokken zijn bij een verkeersongeval in België, en het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt.

Waarom dankt deze opmerkelijke vergoedingsregeling zijn ontstaan? De unieke bepaling van

artikel 29^{ter} WAM is het resultaat van een lange reisweg gekenmerkt door juridische discussies in de Belgische rechtsleer en rechtspraak. Aan het begin van de reisweg bevindt zich een arrest van het Arbitragehof van 20 september 2000.⁵⁾ Het Arbitragehof besliste dat artikel 80, §1, lid 1 Controlewet⁶⁾ de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt in zoverre het de tegemoetkoming van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds (hierna: “het Fonds”) weigert aan 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, wie een fout heeft begaan met betrekking tot het ongeval. Het Arbitragehof overweegt dat de inzittende van een voertuig die geen fout kan bewijzen in hoofde van een andere bestuurder, zich, met het oog op vergoeding van de schade, in eenzelfde situatie bevindt als het slachtoffer van een ongeval veroorzaakt door een onbekend gebleven bestuurder. *In casu* waren er drie voertuigen betrokken bij het verkeersongeval. Er was sprake van een frontale aanrijding tussen twee personenwagens. De bestuurder van het aanrijdende voertuig is strafrechtelijk vrijgesproken. Die bestuurder stelde dat hij naar links

1. Hoewel zowel de Belgische als de Nederlandse WAM op deze overeenkomsten zijn afgestemd, is geen van beide verdragen echter bekrachtigd, daar ze zijn vervangen door een nieuw verdrag, ondertekend te Luxemburg op 24 mei 1966. Dit verdrag is bekrachtigd door Nederland (goedkeuringswet van 22 december 1966, Stb. 558, ratificatie op 6 februari 1967), door België (9 juli 1968) en door Luxemburg (3 mei 1976).
2. In België werd de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen gepubliceerd op 15 juli 1956. In Nederland duurde het tot 30 mei 1963 alvorens de wet betreffende de verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen werd ondertekend.
3. Nochtans ondernamen de Benelux-landen nog een poging. Op 26 september 1968 is te Brussel een Aanvullend Protocol bij de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen tot stand gekomen.
4. In de loop der jaren werden er verschillende richtlijnen uitgevaardigd inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972; Richtlijn 84/5/EEG van de Raad van 30 december 1983; Derde richtlijn 90/232/EEG van de Raad van 14 mei 1999; Richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 mei 2000; Richtlijn 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005).
5. Arbitragehof 20 september 2000, AA 2000, 1233; BS 7 december 2000, 41113; T. Verz. 2001, 68, noot H. De Rode; *Juristenkrant* 2000, afl. 15, 3 (weergave E. Brewaeys); *RGAR* 2001, 13332; *RW* 2002-03, afl. 36, 1435; *TAVW* 2001, afl. 4, 289, noot J. Muylldermans; *TBH* 2001, 168, noot J. Fagnart; *TBP* 2001, 491 (verkort) en *Verkeersrecht* 2001, 11.
6. Artikel 80 Controlewet werd opgeheven door de wet van 22 augustus 2002 houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, BS 17 september 2002.

7. De opdrachten van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, in 1957 opgericht met het oog op de wettelijke verplichtingen inzake de vergoeding van schade veroorzaakt door motorrijtuigen, werden gewijzigd en uitgebreid in functie van de Europese richtlijnen, en van wettelijke of conventionele bepalingen. De opdrachten van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds worden thans geregeld door de artikelen 19bis-2 en volgende van de WAM.
8. Wet van 22 augustus 2002 houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, BS 17 september 2002.
9. Wetsontwerp houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl. St. Kamer* 2001-02, nr. 1716, 17-18.
10. Een grondige analyse van de knelpunten van artikel 19bis-11, § 2 WAM valt echter buiten het bestek van deze bijdrage. Voor meer informatie omtrent de toepassing van voormeld artikel, raadpleeg A. Vanhooelen, "Le régime transitoire entre les articles 19bis-11, paragraphe 2, et 29ter de la loi du 21 novembre 1989: combat d'arrière-garde ou véritable enjeu ?", *JLMB* 2019, afl. 8, 356-364; S. Vereecken en L. Schoonbaert, "Grondwettelijk Hof 3 februari 2011 over artikel 19bis-11, § 2 WAM: de doos van Pandora geopend", *RABG* 2018, afl. 8, 777-779; S. Vereecken en L. Schoonbaert, "Artikel 29ter WAM 'versus' artikel 19bis-11, § 2 WAM: benadeeld(e) of niet?", *T. Pol.* 2018, afl. 3, 108-116; P. Bols, "Verzekering B.A. motorrijtuigen: verscheidene voertuigen en geen vaststelling veroorzaker. Artikel 19bis-11, § 2 WAM nog niet begraven" *RABG* 2018, afl. 11, 1030-1034; B. Dewit en C. Van Gheluwe, "Article 19bis: la guerre des juges aura-t-elle lieu ?", *For.ass.* 2018, afl. 184, 93-94; K. Verboove, "Verzekering B.A. motorrijtuigen: verscheidene voertuigen en geen vaststelling veroorzaker. Artikel 19bis-11, § 2 WAM: een overwinning van de rechtszekerheid op de retroactiviteit", *RABG* 2018, afl. 11, 1021-1025; K. Geukens, "Benadeelde persoon. Artikel 19bis-11 § 2 WAM-Wet: botsing tussen wetgever en hoogste rechtscolleges", *NjW* 2018, afl. 374, 2-6; B. Dewit en C. Van Gheluwe, "L'article 19bis-11, § 2, est mort, vive l'article 29ter!", *For.ass.* 2017, afl. 177, 187-193; J. Amankwah, "De automatische vergoedingsregeling van art. 19bis-11, § 2 WAM-Wet", *RW* 2016-17, 83-91; S. Heirbrant en S. Vereecken, "Artikel 19bis-11, § 2 WAM en de beperkingen bij schadevergoeding in de aansprakelijkheidsverzekering", *RABG* 2016, afl. 5, 403-407; I. Pechard, "L'article 19bis-11, paragraphe 2, de la loi du 21 novembre 1989. La Cour de cassation et la Cour constitutionnelle ont tranché. Premières réflexions", *JLMB* 2015, afl. 13, 588-593; G. Jocqué, "Schadevergoeding bij onmogelijkheid om vast te stellen welk voertuig het ongeval veroorzaakt heft", *NjW* 2015, afl. 316, 102-103; B. Cuelemans en A. Vanhooelen, "La fin d'une controverse autour de l'article 19bis-11, § 2, de la loi du 21 novembre 1989, ou le début d'une augmentation des primes d'assurance R.C. auto?", *For.ass.* 2015, afl. 152, 61-65; A. Rondao Alface, "L'article 19bis-11, § 2, ou la réparation des dommages consécutifs à un accident impliquant plusieurs véhicules dont la responsabilité ne peut être établie", in *L'assurance R.C. auto. Les 25 ans de la loi du 21 novembre 1989*, Limal, Anthemis, 2014, 25-44; S. Vereecken, "Ruim tien jaar artikel 19bis-11, § 2 WAM: een onontwaaarbaar kluwen van juridische knelpunten?" in *Verkeersrecht*, Brussel, Larcier, 2014, 77-107; S. Vereecken en S. Guiliams, "Recente topics uit cassatierechtspraak i.v.m. aansprake-

diende uit te wijken omwille van een remmanoeuvre van een voor hem rijdende wagen (het derde voertuig), wat betwist werd door de bestuurder van die wagen. De aansprakelijkheid van de bestuurder van het aangereden voertuig kwam niet in het gedrang. De slachtoffers van het aangereden voertuig, de bestuurder en inzittende, stelden een vordering tot schadevergoeding in tegen de bestuurder van het derde voertuig en in ondergeschikte orde tegen het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds (hierna: het 'Fonds').⁷⁾ De eerste rechter oordeelde dat er geen fout werd bewezen, noch dat er aan de voorwaarden voor tussenkomst van het Fonds voldaan werd.

Als gevolg van voormelde uitspraak kwam de wetgever tussen en voerde hij bij wet van 22 augustus 2002⁸⁾ artikel 19bis-11, § 2 WAM in. Dit artikel voerde een vergoedingsregeling in die van toepassing was wanneer verschillende voertuigen bij het ongeval zijn betrokken en het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt. In dat geval 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 degene wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt. Deze vergoedingsregeling kreeg de bijnaam de "kettingbotsingclausule". De vergoedingsregeling zou namelijk een handig instrument zijn in het geval van kettingbotsingen waar het niet mogelijk is te bepalen welk voertuig juist verantwoordelijk is voor het ontstaan van de kettingbotsing. In zulke situatie konden de slachtoffers zich wenden tot de verzekeraars van de betrokken voertuigen die potentieel verantwoordelijk waren voor het ontstaan van het ongeval. Met andere woorden, de bewijsproblematiek van het gemeenrechtelijk aansprakelijkheidsrecht (fout - schade - oorzakelijk verband) speelt niet bij toepassing van deze vergoedingsregeling. Zeslotte had de wetgever in de memorie van toelichting van het wetsontwerp verder uitdrukkelijk gespecificeerd dat het toepassingsgebied van deze bepaling beperkt blijft tot ongevallen die zich op het Belgisch grondgebied voordoen.⁹⁾ Dit beperkt territoriaal toepassingsgebied werd echter niet letterlijk overgenomen in de bepaling van artikel 19bis-11, § 2 WAM.

De invoering van artikel 19bis-11, § 2 WAM had echter niet het gewenste resultaat. De bepaling gaf in de praktijk aanleiding tot veel toepassingsproblemen.¹⁰⁾ Zowel het Grondwettelijk Hof als het Hof van Cassatie hebben meermaals arresten gewezen die de nodige verduidelijkingen aanbrachten, maar helaas in éénzelfde adem ook aanleiding gaven tot bijkomende discussie in de rechtsleer en rechtspraak. Het gevolg was een toenemende onzekerheid over de concrete toepassingsvoorwaarden van de vergoedingsregeling. Ook de rechtspraak van de lagere rechtbanken zorgde voor verdeeldheid onder de rechtspractici. Een optreden van de wetgever om

de regeling van de bestaande vergoedingsregeling nauwkeurig af te stemmen op de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever en de voorwaarden ervan te verduidelijken was absoluut noodzakelijk.¹¹⁾

Bij wet van 31 mei 2017 tot wijziging van de WAM¹²⁾ heeft de wetgever het omstreden artikel 19bis-11, § 2 WAM opgeheven en artikel 29ter WAM ingevoerd. Het nieuwe artikel 29ter WAM is van toepassing op alle verkeersongevallen die zich voordoen na 22 juni 2017. Verkeersongevallen die zich hebben voorgedaan vóór 22 juni 2017 vallen bijgevolg nog onder de "oude" regeling van artikel 19bis-11, § 2 WAM.¹³⁾ Dit volgt tevens uit artikel 33bis WAM dat stelt dat alle wijzigingen aan de WAM van toepassing zijn op verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden vanaf de inwerkingtreding van deze wijzigingen.

Hierna wordt de draagwijdte van de vergoedingsregeling van artikel 29ter WAM besproken.

3. De automatische vergoedingsregeling van artikel 29ter WAM

Artikel 29ter WAM bepaalt:

§ 1. Wanneer twee of meer voertuigen betrokken zijn bij een verkeersongeval in België, en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, wordt alle schade geleden door de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden, zijnde de personen op wie met zekerheid geen aansprakelijkheid rust, ten laste genomen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel. Voor de toepassing van dit artikel dient onder voertuig te worden verstaan, alle motorrijtuigen, zoals gedefinieerd in artikel 1, alsmede de gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn. Schade waarvoor een vergoeding kan uitgekeerd worden in uitvoering van artikel 29bis is uitgesloten van de toepassing van dit artikel. De schade geleden door de voertuigen die klaarblijkelijk het ongeval niet hebben veroorzaakt, komt in aanmerking voor vergoeding in toepassing van dit artikel. De schade aan de andere betrokken voertuigen is uitgesloten van de toepassing van dit artikel. Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, is dit artikel van toepassing wanneer het ongeval zich voordoet op plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1. § 2. Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, rust de vergoedingsplicht op de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid ervan dekken. Het Fonds

vergoedt de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden in de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 1°, 2°, 4°, 7° en 8°).

Voor motorrijtuigen die in uitvoering van artikel 10 vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht, rust de vergoedingsverplichting op degene aan wie ze toebehoren of op wiens naam ze ingeschreven zijn.

Voor motorrijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn, rust de verplichting tot vergoeding op de eigenaar van deze motorrijtuigen.

Diegenen die waarborg geven aan de voertuigen die het ongeval met zekerheid niet hebben veroorzaakt, zijn niet tot vergoeding gehouden.

§ 3. De personen vermeld in paragraaf 2 en op wie de verplichting tot vergoeding rust, zijn hoofdelijk gehouden ten aanzien van de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden. Het aandeel in de schadelast wordt onder deze vergoedingsplichtigen in gelijke delen verdeeld.

Zoals reeds aangehaald voorziet artikel 29ter WAM in een specifieke vergoedingsregeling wanneer twee of meer voertuigen betrokken zijn bij een verkeersongeval in België, en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt. In dat geval wordt alle schade geleden door de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden, zijnde de personen op wie met zekerheid geen aansprakelijkheid rust, ten laste genomen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel. De vergoedingsregeling van artikel 29ter WAM geldt, zoals dit eveneens werd bepaald in artikel 19bis-11, § 2 WAM, enkel wanneer het slachtoffer en zijn rechthebbende geen vergoeding kunnen bekomen op basis van het gemeen aansprakelijkheidsrecht.

De vergoedingsregeling opgenomen in artikel 29ter WAM wordt juridisch gekwalificeerd als een 'automatische vergoedingsregeling' gebaseerd op een wettelijke verplichting van de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven dekken.¹⁴⁾ Dit heeft tot gevolg dat alle bepalingen die kaderen in een stelsel dat is gebaseerd op aansprakelijkheid en aansprakelijkheidsverzekeringen niet van toepassing zijn.¹⁵⁾

Hierna wordt stilgestaan bij de voornaamste toepassingsvoorwaarden van de vergoedingsregeling. Terloops worden ook de historische knelpunten kort toegelicht.

4. Territoriaal toepassingsgebied

Artikel 19bis-11, § 2 WAM voorzagt niet uitdrukkelijk in een territoriaal toepassingsgebied. Het

territoriaal toepassingsgebied is nochtans een belangrijk aspect van verkeersongevallen met een internationale dimensie. Denk bijvoorbeeld aan een verkeersongeval met twee betrokken voertuigen in Nederland waar één of beide betrokken voertuigen ingeschreven zijn in België. Of denk aan een soortgelijk ongeval in België, maar dan met één of twee betrokken voertuigen die zijn ingeschreven in Nederland. Men kan zich immers de vraag stellen of in dergelijke situaties het Verdrag van 4 mei 1971 inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg (hierna: 'Verdrag van Den Haag') van toepassing is. Het Verdrag van Den Haag bepaalt immers de wet die van toepassing is op de burgerrechtelijke, niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer en wel ongeacht voor welke rechter vorderingen ter zake dienen te worden gebracht. Echter, bevat de bepaling van artikel 29ter WAM een automatische vergoedingsregeling en geen aansprakelijkheidsregeling (cf. *supra*). Men zou dus kunnen stellen dat het Verdrag van Den Haag geen toepassing vindt voor het bepalen van de toepasselijkheid van de vergoedingsregeling. Artikel 29ter WAM omschrijft nu letterlijk de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever. Dit kadert volgens de wetgever ook in de regeling van de vergoeding van ongevallen in het buitenland die worden vergoed volgens de regels van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen van de Staat van het ongeval, zeker in het geval van niet-verzekering.¹⁶⁾ Het is niet de bedoeling van de wetgever om op de verzekeraars burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen deze bijzondere verplichting tot vergoeding voor gevallen waarin de aansprakelijkheid niet kan vastgesteld worden, op te leggen wanneer de Staat waar het ongeval plaatsvond dergelijke regeling niet voorziet.

5. Verschillende betrokken voertuigen

De toepassing van de vergoedingsregeling opgenomen in artikel 29ter WAM vereist verkeersongevallen tussen twee of meer voertuigen. Het begrip "voertuigen" behelst alle motorrijtuigen, zoals gedefinieerd in artikel 1 WAM¹⁷⁾, alsmede de gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn.¹⁸⁾ Artikel 29ter WAM brengt dus nodige verduidelijking ten opzichte van de vroegere regeling opgenomen in artikel 19bis-11, § 2 WAM. Laatstgenoemd artikel sprak namelijk enkel over de betrokkenheid van "verscheidene" voertuigen.¹⁹⁾

6. Het onschuldig slachtoffer

Enkel het onschuldige slachtoffer en zijn rechthebbenden komen in aanmerking voor vergoeding op basis van de vergoedingsregeling opgenomen in artikel 29ter WAM. Met onschuldig

lijkeids- en verzekeringsrecht" in *Recht in (R)evolutie*, Brussel, Larcier, 2012, 69-83; S. Vereecken, *Verscheidene voertuigen en ongekende aansprakelijkheid. Over de (ruime) toepassing van art. 19bis-11, § 2 WAM*, Gent, Knops Publishing, 2011, 70 p.; S. Vereecken, "Verschillende interpretaties omtrent het noodzakelijk aantal voertuigen betrokken bij een verkeersongeval bedoeld onder art. 19bis-11, § 2 WAM", VAV 2011, 172-178; S. Vereecken, "Kettingbotsing tussen het GWF 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; C. Van Schoubroeck, "Vergoeding van schade ongeacht aansprakelijkheid", in *Cyclus Willy Delva. Aansprakelijkheid, aansprakelijkheidsverzekeringen en andere schadevergoedingssystemen*, Mechelen, Kluwer, 2007; G. Jocqué, "Het mysterie van artikel 19bis-11, § 2 W.A.M. 1989", TPR 2004, afl. 1, 353-368.

11. COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN, Advies over het voorstel van wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (opheffing en vervanging van het artikel 19bis-11, § 2 door een nieuw artikel 29ter), 18 juli 2016, Nr. C/2016/6, 2.
12. BS 12 juni 2017.
13. Rb. Antwerpen (6de k.) 6 november 2017, 16/4508/A, onuitg.; Pol. Leuven 10 oktober 2017, 17A1, onuitg.
14. Overweging B.11.2 GwH 3 februari 2011, A. *GwH* 2011, afl. 1, 415; *JLMB* 2011, afl. 42, 2044; *Rec.jur.ass.* 2011, 327, noot A. Randao Alfaced; *RGAR* 2011, afl. 5, 14751; *RW* 2010-11, afl. 30, 1278; *RW* 2012-13, afl. 22, 850; *T. Verz.* 2011, afl. 2, 158, noot J. Legrand en VAV 2011, afl. 3, 165, noot S. Vereecken.
15. Voor een meer uitgebreide bespreking inzake het belang van de kwalificatie zie S. Vereecken, "Kettingbotsing tussen het GWF 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; S. Vereecken, *Verscheidene voertuigen en ongekende aansprakelijkheid. Over de (ruime) toepassing van art. 19bis-11, § 2 WAM*, Gent, Knops Publishing, 2011, 70 p.
16. MvT bij wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St.* Kamer, 2016-2017, nr. 54-2414/001, 18.
17. Artikel 1 WAM definieert het begrip motorrijtuig als volgt: "rij- of voertuigen, 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."
18. Voor een analogie met de vergoedingsregeling van de zwakke weggebruiker opgenomen in artikel 29bis WAM, raadpleeg J. Amankwah, "Toepassing van artikel 29bis WAM-wet op verkeersongevallen met spoorvoertuigen: een lange reisweg" (noot onder GwH 28 mei 2015), *TBH* 2015, afl. 10, 980-983.
19. In de rechtsleer en rechtspraak werd dit geïnterpreteerd als twee of meer voertuigen.

20. MvT bij wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St. Kamer*, 2016-2017, nr. 54-2414/001, 16; COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN, Advies over het voorstel van wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (opheffing en vervanging van het artikel 19bis-11, §2 door een nieuw artikel 29ter), 18 juli 2016, Nr. C/2016/6, 3.
21. Het Hof van Cassatie bevestigde recent over artikel 19bis-11, §2 WAM uitdrukkelijk: "Il ne s'agit pas de cette disposition que le conducteur d'un des véhicules impliqués dans l'accident ne puisse être indemnisé comme personne lésée qu'à la condition de prouver qu'il n'est pas responsable de l'accident". Zie Cass. 24 november 2016, T. Pol. 2017, 70; VAV 2017, afl. 1, 17; www.cass.be.
22. Pol. Halle 12 oktober 2017, 16/A/66, onuitg.: "Hieruit kan niet worden afgeleid dat de aansprakelijkheid van de respectieve bestuurders ongetwijfeld niet in het gedrang komt". Bijgevolg kan art. 19bis-11 §2 WAM-Wet geen toepassing vinden."
23. GwH 24 september 2015 (overweging B.15), nr. 123/2015, *JLMB* 2016, 436, noot I. Pechar; *RABG* 2016, 369, noot I. Tuytens; *RW* 2015-16, 280; *RW* 2016-17, 99, noot J. Amankwah; *VAV* 2015, afl. 5-6, 17, noot F. Feron; www.const-court.be.
24. Het Grondwettelijk Hof gaf voor het eerst duidelijkheid in 2014. Sindsdien is zowel schade voortvloeiend uit lichamelijke letsel als materiële schade vergoedbare schade voor de benadeelden van verkeersongevallen met ongekende aansprakelijkheid. Zie GwH 4 december 2014, nr. 175/2014, *For.ass.* 2015, afl. 152, 59, noot B. Ceulemans en A. Vanhaelen; *JT* 2015, afl. 6605, 425; *JLMB* 2015, 584, noot I. Pechar; *NJW* 2015, 100, noot G. Jocuqué; *RABG* 2016, 385; *RGAR* 2015, nr. 15158; *T. Pol.* 2015, 18; *T. Verz.* 2015, 48; *VAV* 2015, 11, noot O. Dierckx De Casterlé; www.const-court.be; zie ook Cass. 6 november 2014, *Arr. Cass.* 2014, 2532; *JT* 2015, 429, *Pas.* 2014, 2419; *RABG* 2016, 392; *T. Verz.* 2015, 51; *VAV* 2017, 18; www.cass.be; GwH 25 juni 2015, nr. 96/2015, *RABG* 2016, 395, noot S. Heirbrant; *RGAR* 2015, afl. 1, nr. 15214; *T. Verz.* 2015, 312; *VAV* 2015, afl. 5-6, 6, noot F. Feron; www.const-court.be.
25. Nochtans preciseerde de Raad van State in zijn advies nr. 59 919/1 van 21 oktober 2016 het volgende "Het verdient duidelijkheidshalve aanbeveling om in de tekst zelf van het ontworpen artikel 29ter te expliciteren welke schade met toepassing van die bepaling kan worden vergoed". Volgens de wetgever kan de invoering van een definitie van het begrip "schade" in een lex specialis echter aanleiding geven tot interpretaties terwijl het gemeen recht moet worden toegepast.
26. MvT bij wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St. Kamer*, 2016-2017, nr. 54-2414/001, 17.
27. De oorspronkelijke vergoedingsregeling voor de zwakke weggebruiker werd in het Belgisch recht ingevoerd bij de wet van 30 maart 1994. Ieder slachtoffer dat als zwakke weggebruiker schade lijdt in een verkeersongeval evenals zijn rechthebbenden zijn vergoedingsgerechtigd. De bestuurder wordt uitgesloten van de vergoedingsregeling. Men wordt als bestuurder aangemerkt in het kader van de WAM, zolang men de macht over het voertuig uitoefent om het te doen bewegen en het een bepaalde richting uit te sturen.

slachtoffer en zijn rechthebbenden bedoelt de wetgever personen op wie met zekerheid geen aansprakelijkheid rust.²⁰⁾ Het slachtoffer van een verkeersongeval waarbij de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld, zal dus moeten kunnen aantonen dat hij zeker niet aansprakelijk is om vergoeding te kunnen bekomen op grond van het nieuw artikel 29ter WAM. Het slachtoffer moet daarentegen niet kunnen bewijzen wie wel aansprakelijk is.

De voorwaarde van het *onschuldig* slachtoffer is nieuw. Artikel 19bis-11, §2 WAM stelde die vereiste niet.²¹⁾ Met andere woorden, de oude regeling liet toe dat de potentieel aansprakelijke bestuurder eveneens in aanmerking komt voor vergoeding. Nochtans bleef de lagere rechtspraak aanhouden dat de benadeelde persoon moet aantonen dat hij/zij alleszins niet aansprakelijk is voor het ongeval.²²⁾ De feitenrechtters bekommerden zich immers over het risico dat de betrokken (potentieel aansprakelijke) bestuurders opzettelijk onvoldoende, onvolledige, onduidelijke of onjuiste verklaringen afleggen om daarna de toepassing van artikel 19bis-11, §2 WAM af te dwingen. Dit risico op collusie vormde voor het Grondwettelijk Hof op zich alvast geen beletsel voor het principiële recht van (potentieel aansprakelijke) benadeelde personen op vergoeding.²³⁾ In geval van fraude of collusie is het aan de verzekeraar om hiervan bewijs te leveren en zo de toepassing van de automatische vergoedingsregeling te verhinderen.

7. Vergoedbare schade

Het onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden hebben op basis van artikel 29ter WAM recht op vergoeding van alle schade, zowel de schade voortvloeiend uit lichamelijke letsel en overlijden, als de stoffelijke schade (met stoffelijke schade wordt bedoeld zaakschade, zoals bijvoorbeeld schade aan het voertuig, kledij en andere voorwerpen). Dit beantwoordt aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof betreffende artikel 19bis-11, §2 WAM.²⁴⁾ De wetgever heeft er evenwel voor geopteerd om het begrip "schade" niet te definiëren in artikel 29ter WAM.²⁵⁾ In de memorie van toelichting verduidelijkt de wetgever evenwel dat het onschuldig slachtoffer recht heeft op vergoeding van alle schade in de zin van het gemeen recht.²⁶⁾

Het onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden die op basis van de vergoedingsregeling voor de zwakke weggebruiker (artikel 29bis WAM²⁷⁾) daadwerkelijk een vergoeding kunnen bekomen van de schade, kunnen geen beroep kunnen doen op de toepassing van artikel 29ter WAM voor vergoeding van dezelfde schade. Denk bijvoorbeeld aan de passagier die slachtoffer wordt van een verkeersongeval met meerdere betrokken voertuigen. De passagier is een onschuldig slachtoffer, maar komt op basis van de vergoedingsregeling voor de zwakke weggebruiker reeds in aan-

merking voor de vergoeding van zijn schade.²⁸⁾ De vergoedingsregeling van artikel 29ter WAM blijft daarentegen wel van toepassing op de schade die niet onder het toepassingsgebied van artikel 29bis WAM valt, zoals de stoffelijke schade voor de zwakke weggebruiker of de schade geleden door de bestuurder van een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM die zelf gewond is.

Daarnaast komt ook de schade aan het voertuig in aanmerking voor vergoeding door de betrokken WAM-verzekeraars, althans voor zover het voertuig klaarblijkelijk het ongeval niet heeft veroorzaakt. Met andere woorden, de schade aan een betrokken voertuig wordt vergoed, op voorwaarde dat is aangetoond dat dit voertuig het ongeval klaarblijkelijk niet heeft veroorzaakt. De wetgever heeft die bepaling specifiek ingevoegd voor de situatie waarin de eigenaar niet zelf zijn voertuig bestuurt.²⁹⁾ Wanneer de eigenaar van het voertuig niet de bestuurder is van het voertuig op het ogenblik van het ongeval, zou deze immers als onschuldig slachtoffer beroep kunnen doen op de vergoedingsregeling van artikel 29ter WAM om de schade aan zijn voertuig vergoed te zien. De bepaling van artikel 29ter, §1, vierde lid WAM verhindert dat indien niet kan worden aangetoond dat dit voertuig het ongeval zeker niet heeft veroorzaakt. Dit was wel mogelijk in toepassing van de vergoedingsregeling van artikel 19bis-11, §2 WAM.³⁰⁾

8. Vergoedingsorganen

Zoals dat reeds het geval was bij artikel 19bis-11, §2 WAM, bepaalt artikel 29ter, §2, eerste lid WAM dat de vergoedingsplicht voor motorrijtuigen rust op de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid ervan dekken. Diegenen die waarborg geven aan de voertuigen die het ongeval met zekerheid niet hebben veroorzaakt, zijn alleszins niet tot vergoeding gehouden.

Verder wordt verduidelijkt dat voor de motorrijtuigen in de zin van artikel 1 WAM die vrijgesteld kunnen worden van de verzekeringsplicht en waarvoor van die vrijstelling gebruik werd gemaakt in de zin van artikel 10 WAM, de eigenaar van dit betrokken motorrijtuig of de persoon op wiens naam het motorrijtuig ingeschreven is, vergoedingsplichtig is. Voor voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden, is de eigenaar van deze voertuigen vergoedingsplichtig.

Daarnaast verduidelijkt artikel 29ter, §2, eerste lid WAM wie vergoedingsplichtig is wanneer de verzekeraar burgerrechtelijke aansprakelijkheid van een betrokken motorrijtuig niet tot vergoeding gehouden is³¹⁾, of wanneer dit motorrijtuig niet verzekerd is. In dergelijk geval is het Fonds gehouden tot vergoeding van de schade van onschuldige slachtoffers (meer bepaald, in de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11 §1, 1°, 2°, 4°, 7° en 8° WAM).

9. Verdeling van de schadelast

Het aandeel in de schadelast wordt, net zoals dat voorzien is in artikel 19bis-11, §2 WAM, onder deze vergoedingsplichtigen in gelijke delen verdeeld. Artikel 29ter WAM bepaalt thans duidelijk dat de vergoedingsplichtigen hoofdelijk zijn gehouden ten aanzien van de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden. Echter, bij toepassing van artikel 19bis-11 WAM bestond langere tijd onduidelijkheid of de verdeling van de schadelast in gelijke delen onder de betrokken WAM-verzekeraars³²⁾ tegenstelbaar is aan de benadeelde(n). Het Hof van Cassatie lijkt hierin recent klaarheid te hebben gebracht en oordeelt dat de verdeling in gelijke delen uitsluitend geldt tussen de verzekeraars onderling.³³⁾ Er mag dus worden aangenomen dat het slachtoffer elk van de verzekeraars kan aanspreken in algehele vergoeding (*obligatio*).³⁴⁾ De verdeling in gelijke delen geldt dan enkel tussen de verzekeraars (*contributio*).

10. Besluit

De vergoedingsregeling vervat in artikel 29ter WAM is ontstaan uit de behoeften gevoeld in de maatschappij, rechtspraak en rechtsleer in België. De vergoedingsregeling kent een moeilijke ontstaansgeschiedenis. De aanhoudende rechtsonzekerheid had tot gevolg dat de vergoedingsregeling verder werd ontwikkeld en verfijnd. Inmiddels kunnen we spreken van een volwaardige vergoedingsregeling die er mede voor kan zorgen dat minder schadelijders in de spreekwoordelijke kou blijven staan.



**Volwaardige
vergoedingsregeling
ter bescherming van
schadelijders.**



28. Het Nederlands equivalent van deze vergoedingsregeling is opgenomen in artikel 185 van de Wegenverkeerswet van 1994.
29. MvT bij wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Parl.St. Kamer*, 2016-2017, nr. 54-2414/001, 17-18.
30. Cass 12 september 2016, *T. Verz.* 2017, 290; *VAV* 2016, afl. 6, 4, www.cass.be.
31. Merk op dat het Belgische Bureau voor Autoverzekeraars via artikel 2 WAM wordt "gelijkgeschakeld" aan de verzekeraar burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de betrokken motorrijtuigen bedoeld in artikel 1 WAM.
32. Met uitzondering van diegenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het gedrang komt.
33. Cass. 14 december 2017, C.17.0338.N, www.cass.be; Cass 6 november 2017, C.15.0464.N en C.16.0046.N, www.cass.be.
34. J. Amankwah, "De automatische vergoedingsregeling van art. 19bis-11, §2 WAM-Wet", *RW* 2016-17, 88; H. Cousy, "Recente ontwikkelingen: socialisatie van het risico in private verzekeringen", in X., *Recht in beweging*, 15de VRG-Alumnidag 2008, 563; C. Van Schoubroeck, "Vergoeding van de schade door verkeersongevallen ongeacht aansprakelijkheid", in *PUC*, 586; G. Jocqué, "Het mysterie van artikel 19bis-11, § 2 W.A.M. 1989", *TPR* 2004, 353-368.