



Grondwettelijk Hof

**Arrest nr. 17/2022
van 3 februari 2022
Rolnummer : 7534**

In zake : de prejudiciële vraag over artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (vóór de opheffing ervan bij wet van 31 mei 2017), gesteld door de Politierechtbank Limburg, afdeling Hasselt.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters L. Lavrysen en P. Nihoul, en de rechters T. Giet, J. Moerman, M. Pâques, D. Pieters en S. de Bethune, bijgestaan door de griffier F. Meersschaut, onder voorzitterschap van voorzitter L. Lavrysen,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging

Bij vonnis van 11 maart 2021, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 16 maart 2021, heeft de Politierechtbank Limburg, afdeling Hasselt, de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Schendt artikel 19bis-11 § 2 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (opgeheven bij wet van 31 mei 2017) de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre deze een ongelijke behandeling inhoudt :

- enerzijds de bestuurder, slachtoffer van een verkeersongeval waarbij twee (of meerdere) voertuigen betrokken zijn, met een vordering tot schadeloosstelling gesteund op het gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregime opzichtsens de voor dit ongeval aansprakelijke derde en/of diens WAM-verzekeraar, terwijl hijzelf met zekerheid niet aansprakelijk is voor dit ongeval, en die hierbij de ingevolge foutieve risico-aanvaarding opgelopen schade (wegens het niet-naleven van de wettelijke verplichting tot het dragen van de veiligheidsgordel) zelf dient te dragen en voor dit aandeel dus geen recht op volledige vergoeding heeft, terwijl hijzelf ook uitgesloten is van de vergoedingsregeling voorzien in artikel 19bis-11 § 2 van de wet van 21 november 1989;

- anderzijds de bestuurder, slachtoffer van een verkeersongeval waarbij twee (of meerdere) voertuigen betrokken zijn, met een vordering gesteund op artikel 19bis-11 § 2 van de wet van 21 november 1989 opzichts de WAM-verzekeraar van de in dit ongeval betrokken voertuig, omdat het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt en dus de aansprakelijkheid voor het verkeersongeval in toepassing van artikel 1382 BW niet met zekerheid kan bepaald worden, en die hierbij de ingevolge foutieve risico-aanvaarding opgelopen schade (wegens het niet-naleven van de wettelijke verplichting tot het dragen van de veiligheidsgordel) NIET zelf dient te dragen en voor dit aandeel dus een recht op vergoeding heeft, ofschoon hij potentieel aansprakelijk is voor dit ongeval, terwijl hij geen recht op vergoeding hiervoor heeft indien hij voor dit ongeval met zekerheid niet aansprakelijk is overeenkomstig art. 1382 BW ? ».

De Ministerraad, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. A. Wirtgen en Mr. T. Moonen, advocaten bij de balie te Brussel, heeft een memorie ingediend.

Bij beschikking van 24 november 2021 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers S. de Bethune en T. Giet te hebben gehoord, beslist dat de zaak in staat van wijzen is, dat geen terechtzitting zal worden gehouden, tenzij de Ministerraad binnen zeven dagen na ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek heeft ingediend om te worden gehoord, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten zullen worden gesloten op 8 december 2021 en de zaak in beraad zal worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, is de zaak op 8 december 2021 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 bodemgeschil*

De feiten voor de Politierechtbank Limburg, afdeling Hasselt, zitting houdende in burgerlijke zaken, hebben betrekking op een verkeersongeval te Lummen op 22 februari 2016.

Bij dat verkeersongeval waren twee voertuigen betrokken. De bestuurder van één van de betrokken voertuigen werd door het openbaar ministerie strafrechtelijk vervolgd. Gelet op de onduidelijkheid inzake de precieze omstandigheden van het ongeval kon de strafrechtelijke verantwoordelijkheid finaal niet worden vastgesteld, hetgeen heeft geleid tot de vrijspraak bij vonnis van 28 maart 2019 van de correctionele rechtbank Limburg, afdeling Hasselt, zitting houdende in hoger beroep.

In navolging van die vrijspraak stellen die bestuurder en zijn passagier een vordering tot vergoeding van de schade op grond van artikel 19bis-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (hierna: de WAM) in tegen de verzekeraars van de in het ongeval betrokken voertuigen. Zij eisen, gelet op de autonome en automatische vergoedingsplicht op grond van voormelde bepaling, een integrale vergoeding van hun schade. Zij verwijzen naar een arrest van het Hof van Cassatie van 6 november 2017, dat stelt dat beperkingen op de vergoedingsplicht van de verzekeraar, die passen in het kader van het gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsrecht, niet van toepassing zijn in het kader van artikel 19bis-11, § 2, van de WAM.

De verzekeraars betwisten hun principiële gehoudenheid tot vergoeding van de schade niet, maar zij voeren aan dat de voormelde bestuurder zijn veiligheidsgordel niet droeg – hetgeen niet ter discussie staat – en dat die niet-gordeldracht mede de opgelopen letsels en schade heeft beïnvloed. Volgens de verzekeraars komt bijgevolg

vast te staan dat de bestuurder een fout in de zin van artikel 1382 oud Burgerlijk Wetboek heeft begaan, die in oorzakelijk verband staat met de schade zodat er sprake is van foutieve risicoaanvaarding, zodat de betrokkenen zelf de financiële gevolgen dienen te dragen van de schade die voortvloeit uit het niet-dragen van de gordel. Overeenkomstig dat stelsel op basis van aansprakelijkheid dienen de eisende partijen zelf een deel van de schade te dragen wegens foutieve risicoaanvaarding terwijl zij krachtens het autonome vergoedingsstelsel, dat is gebaseerd op artikel 19bis-11, § 2, van de WAM, recht zouden hebben op een integrale schadevergoeding zonder dat zij een deel van de schade zelf zouden moeten dragen.

Een integrale schadevergoeding zou volgens de verzekeraars dus een ongerechtvaardigd verschil in behandeling instellen tussen de situatie waarin de bestuurder niet aansprakelijk is voor het ongeval en de schade, en de situatie waarin de bestuurder potentieel aansprakelijk is.

Dit brengt de verwijzende rechter ertoe de voormelde prejudiciële vraag aan het Hof voor te leggen.

III. *In rechte*

- A -

A.1. De Ministerraad stelt dat het verwijzende rechtscollege in wezen wenst te vernemen of artikel 19bis-11, § 2, van de WAM het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel schendt in de interpretatie dat een bestuurder, slachtoffer van een verkeersongeval waarbij verscheidene voertuigen betrokken zijn, die beschikt over een vordering tot schadeloosstelling steunende op de in geding staande bepaling tegen de WAM-verzekeraars van de betrokken voertuigen, het deel van de schade die hij heeft geleden als gevolg van de eigen fout (foutieve risicoaanvaarding ingevolge het niet-naleven van de wettelijke verplichting tot het dragen van de veiligheidsgordel) niet zelf zou dienen te dragen, ofschoon hij potentieel aansprakelijk is voor het ongeval, terwijl een bestuurder, slachtoffer van een verkeersongeval waarbij verscheidene voertuigen betrokken zijn, die beschikt over een vordering tot schadeloosstelling steunende op de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregeling tegen de voor dat ongeval aansprakelijke of zijn WAM-verzekeraar, daarentegen het deel van de schade die hij heeft geleden als gevolg van de eigen risicoaanvaarding zelf dient te dragen, ofschoon hij met zekerheid niet aansprakelijk is voor het ongeval.

Hij merkt daarbij op dat de in geding zijnde bepaling de WAM-verzekeraars van voertuigen wanneer de eerste hypothese zich voordoet in een minder gunstige positie (vermits zij tot een volledige schadevergoeding gehouden zijn tegenover de benadeelde) plaatst dan de WAM-verzekeraars van voertuigen wanneer de tweede hypothese zich voordoet (vermits ze dan niet tot een volledige schadevergoeding gehouden zijn tegenover de benadeelde).

A.2. De Ministerraad is in hoofdorde van oordeel dat de prejudiciële vraag ontkennend dient te worden beantwoord.

Volgens hem steunt het verschil in behandeling op een objectief criterium van onderscheid. Het onderscheid tussen beide categorieën van personen (en hun verzekeraars) is objectief en steunt op het al dan niet kunnen vaststellen van een aansprakelijkheid voor het ongeval. In het ene geval is er sprake van een situatie waarin met toepassing van de gemeenrechtelijke regels kan worden bepaald welke bestuurder of bestuurders aansprakelijk is of zijn voor het ongeval. In het andere geval kan daarentegen niet worden vastgesteld wie van de bestuurders van de betrokken voertuigen een fout heeft begaan die aan de basis van het verkeersongeval ligt.

Artikel 19bis-11, § 2, van de WAM dient ook een wettig doel aangezien die regel ertoe strekt een benadeelde bij de beoogde verkeersongevallen te beschermen wanneer die niet volgens de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregels zou kunnen worden vergoed.

Het verschil in behandeling is ook redelijk verantwoord daar artikel 19bis-11, § 2, van de WAM fundamenteel anders is opgevat dan de regeling die van toepassing is in het gemeen aansprakelijkheidsrecht en de daarop gebaseerde verzekeringen. Hij wijst er in dat opzicht op dat artikel 19bis-11, § 2, van de WAM een automatische vergoedingsregeling instelt die, enerzijds, is gebaseerd op een wettelijke verplichting van de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven dekken

en, anderzijds, losstaat van een stelsel dat is gebaseerd op aansprakelijkheid. Onder verwijzing naar de rechtspraak van het Hof betoogt hij dat het er met toepassing van de in geding zijnde bepaling dus niet om gaat vast te stellen wie een fout heeft gemaakt en wie daarvoor het risico draagt. Zodra de in het geding zijnde bepaling van toepassing is, is een vergoeding aan het slachtoffer verschuldigd. Hij wijst er nog op dat het Hof van Cassatie die bepaling zo begrijpt dat beperkingen op de vergoedingsplicht van verzekeraars passen in het kader van een stelsel dat steunt op aansprakelijkheid, niet van toepassing zijn in het stelsel dat voortvloeit uit artikel 19*bis*-11, § 2, van de WAM.

De Ministerraad besluit dat het, gelet op de onderscheiden aard van de juridische regelingen waarvan artikel 19*bis*-11, § 2, van de WAM en het gemeenrechtelijke aansprakelijkheids- en verzekeringsrecht respectievelijk deel uitmaken, redelijk verantwoord is om de vergoedingsplicht die rust op de WAM-verzekeraar die met toepassing van artikel 19*bis*-11, § 2, van de WAM tot vergoeding gehouden is, niet te beperken op grond van de eventuele risicoaanvaarding door de benadeelde. Er zijn volgens hem ook geen onevenredige gevolgen voor de verzekeraars.

A.3. In ondergeschikte orde is de Ministerraad van oordeel dat de in het geding zijnde bepaling grondwetsconform kan worden geïnterpreteerd. De formulering van de bepaling verzet er zich niet tegen dat die bepaling zo wordt begrepen dat de benadeelde slechts recht zou hebben op een vergoeding in de mate waarin de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregels daartoe aanleiding hadden kunnen geven, indien de aansprakelijkheid voor het ongeval ten aanzien van een andere bestuurder was vastgesteld. De tekst van de bepaling sluit met andere woorden niet uit dat wanneer de benadeelde ten gevolge van een eigen foutieve risicoaanvaarding met zekerheid heeft bijgedragen tot zijn schade (maar niet tot het ongeval en daarbij de schade van andere betrokkenen), hij daarvoor met toepassing van de in geding staande bepaling, in die mate, geen recht heeft op een schadeloosstelling door de betrokken WAM-verzekeraar(s). Dat de in geding zijnde bepaling een recht op vergoeding opent voor de benadeelde indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, sluit niet uit dat hij, in de mate waarin zijn foutieve risicoaanvaarding niet heeft bijgedragen tot het ongeval, maar wel tot zijn schade, daarvoor geen vergoeding zou ontvangen.

In die interpretatie bestaat volgens de Ministerraad het verschil in behandeling niet.

- B -

B.1.1. De prejudiciële vraag heeft betrekking op artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (hierna : de wet van 21 november 1989). Het voormelde artikel 19*bis*-11 bepaalde, vóór de opheffing ervan bij artikel 15 van de wet van 31 mei 2017 « tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (hierna : de wet van 31 mei 2017) :

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

[...]

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;

[...].

§ 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.1.2. Paragraaf 2 van die bepaling is opgeheven bij artikel 15 van de wet van 31 mei 2017. Krachtens artikel 33*bis* van de wet van 21 november 1989, ingevoegd bij artikel 25 van de wet van 31 mei 2017, zijn de in de wet van 21 november 1989 aangebrachte wijzigingen van toepassing op de verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden vanaf de inwerkingtreding van die wijzigingen. De opheffing van de in het geding zijnde bepaling heeft derhalve geen gevolgen voor het onderwerp van de prejudiciële vraag, die is gesteld in het kader van een geschil met betrekking tot een ongeval dat zich vóór die opheffing heeft voorgedaan.

B.2. Met de in het geding zijnde bepaling heeft de wetgever voorzien in een regeling van automatische vergoeding voor de personen die worden benadeeld door de gevolgen van een verkeersongeval waarbij meerdere voertuigen betrokken zijn wanneer het onmogelijk is te bepalen welke bestuurder of bestuurders aansprakelijk is of zijn voor het ongeval en wanneer de benadeelde personen bijgevolg niet kunnen worden vergoed volgens de gemeenrechtelijke regels inzake aansprakelijkheid.

B.3. De in het geding zijnde bepaling regelt de schadeloosstelling van benadeelden van een ongeval waarbij twee of meerdere voertuigen betrokken zijn en waarvan de aansprakelijkheid niet kan worden vastgesteld. Daartegenover staat dat de verzekeraar van de burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen van de bestuurder wiens aansprakelijkheid zeker niet in het geding is, niet gehouden is tot die schadeloosstelling.

B.4. Het Hof wordt verzocht de bestaanbaarheid van artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet na te gaan.

B.5. Het verwijzende rechtscollege vergelijkt in dat verband de situatie van een bestuurder, slachtoffer van een verkeersongeval waarbij de aansprakelijke niet met zekerheid kan worden aangewezen, die tegen de verzekeraars van de burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen van de betrokken voertuigen beschikt over een vordering tot schadeloosstelling die steunt op de in geding zijnde bepaling, met de situatie van een bestuurder, slachtoffer van

een verkeersongeval waarvoor de aansprakelijke kan worden aangewezen, die beschikt over een vordering tot schadeloosstelling die steunt op het gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsstelsel tegen de voor dat ongeval aansprakelijke of zijn verzekeraar. Terwijl de eerste bestuurder de schade die voortvloeit uit de foutieve risicoaanvaarding niet zelf moet dragen, hoewel het niet vaststaat dat hij niet aansprakelijk is voor het ongeval, moet de tweede de schade die voortvloeit uit de foutieve risicoaanvaarding dragen, hoewel het vaststaat dat hij niet aansprakelijk is voor het ongeval.

B.6.1. De in artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 vervatte regel betreft een regeling van automatische vergoeding die de wet oplegt aan de verzekeraars van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van alle bestuurders van motorrijtuigen, met uitzondering van de verzekeraars van de bestuurders wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt. Artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 laat toe dat potentieel aansprakelijke bestuurders in aanmerking komen voor vergoeding. Uit die bepaling volgt niet dat de bestuurder van één van de bij het ongeval betrokken voertuigen slechts als benadeelde persoon kan worden vergoed mits hij bewijst dat hij zeker niet aansprakelijk is (Cass., 24 november 2016, C.15.0517.F).

Artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 bevat geen beperking op het vlak van de aard van de schade, noch wat de omvang van de vergoeding betreft. In een regeling van automatische vergoeding van de schade die voortvloeit uit een ongeval, die veronderstelt dat geen enkele fout wat het veroorzaken van het ongeval betreft, kan worden aangetoond, speelt de eigen fout van de benadeelde die mogelijkwijs heeft bijgedragen tot de omvang van de schade geen rol. Het wettelijke, autonome vergoedingsstelsel ten voordele van een benadeelde persoon, ongeacht zijn hoedanigheid of de aard van de door hem geleden schade, staat los van aansprakelijkheid, hetgeen tot gevolg heeft dat beperkingen op de vergoedingsplicht van voormelde verzekeraars, die passen in het kader van een stelsel dat steunt op aansprakelijkheid, niet van toepassing zijn in het kader van hun vergoedingsplicht op grond van de in het geding zijnde bepaling (Cass., 6 november 2017, C.17.0007.N).

B.6.2. In het stelsel van gemeenrechtelijke aansprakelijkheid wordt aanvaard dat wanneer een benadeelde zich op een aansprakelijkheidsregel beroept, de aldus aangesprokene kan proberen een fout van de benadeelde zelf aan te voeren. Het aantonen van de eigen fout van de

benadeelde kan vervolgens leiden tot gedeelde aansprakelijkheid waarbij de benadeelde een deel van de eigen schade dient te dragen.

B.7. Wanneer de verzekeraar van de burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen met een vordering op grond van het gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsrecht wordt geconfronteerd, dan kan hij zich op een fout van de benadeelde beroepen, hetgeen kan leiden tot gedeelde aansprakelijkheid. In die situatie dient de benadeelde het deel van de schade die hij heeft geleden als gevolg van zijn eigen fout zelf te dragen en is die verzekeraar niet gehouden tot een volledige schadevergoeding. Wanneer die verzekeraar geconfronteerd wordt met een vordering op grond van de in het geding zijnde bepaling dient de benadeelde daarentegen het deel van de schade die hij heeft geleden als gevolg van zijn eigen fout (het niet-naleven van de wettelijke verplichting tot het dragen van de veiligheidsgordel) niet zelf te dragen en is die verzekeraar verplicht om de integrale schade te vergoeden.

Uit het voorgaande vloeit aldus voort dat de in B.5 voorgelegde vergelijking van situaties in wezen betrekking heeft op een verschil in behandeling van de verzekeraars van de burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, wat de omvang van hun vergoedingsplicht betreft.

B.8. Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat de wetgever met de in het geding zijnde bepaling een legitieme doelstelling heeft nagestreefd, die erin bestaat de schadevergoeding van verkeersslachtoffers te waarborgen, meer bepaald wanneer het onmogelijk is te bepalen welke bestuurder of bestuurders aansprakelijk is of zijn voor het ongeval en wanneer de benadeelde personen bijgevolg niet kunnen worden vergoed volgens de gemeenrechtelijke regels inzake aansprakelijkheid.

___ Het behoort tot de beoordelingsvrijheid van de wetgever om voor die bijzondere categorie van ongevallen te opteren voor 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).

___ Wanneer de wetgever voor een automatische vergoedingsregeling opteert, is het logisch en coherent dat de potentiële aansprakelijkheid van de verkeersslachtoffers geen element is dat de

automatische vergoeding in de weg staat. Het daaruit voortvloeiende verschil in behandeling is objectief en redelijk verantwoord.

B.9. De prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel 19*bis*-11, § 2, van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (vóór de opheffing ervan bij wet van 31 mei 2017) schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

Aldus gewezen in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 3 februari 2022.

De griffier,

De voorzitter,

F. Meersschaut

L. Lavrysen