

De verhouding tussen Richtlijn 2009/103/EG en een nationale regeling die immateriële schadevergoeding van naasten beperkt

HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*NO en LM/HUK-Coburg*)

*Mr. A. F. Collignon**

1. Inleiding

Op 15 december 2022 heeft het Europese Hof van Justitie (HvJ EU) een arrest gewezen in een zaak waarin aan het Hof de vraag is voorgelegd of de regeling naar Duits recht, waarbij nabestaanden slechts in aanmerking komen voor een vergoeding van immateriële schade wanneer sprake is van lichamelijk letsel of een pathologische stoornis, in strijd is met de EU-richtlijn motorrijtuigenverzekering 2009/103 (hierna: de Richtlijn).

De casus is als volgt. Op 14 juli 2014 overkomt een sinds 2013 in Duitsland woonachtig en werkzaam Bulgaars echtpaar een eenzijdig verkeersongeval in de buurt van Emstetten in Duitsland. Beiden komen hierbij om het leven. De echtgenoot heeft het ongeval veroorzaakt. Hij bestuurde zijn auto in dronken toestand. Zijn echtgenote zat op de passagiersstoel en had haar veiligheidsgordel niet vastgemaakt. Het echtpaar laat twee dochters achter, die in Bulgarije wonen.

De auto is verzekerd bij de Duitse WAM-verzekeraar HUK-Coburg, een in Duitsland gevestigde verzekeringsonderneming. HUK-Coburg betaalt na het ongeval aan de dochters een bedrag van € 5000 voor de door hen geleden schade. HUK-Coburg stelt zich daarbij op het standpunt dat op grond van het op dat moment toepasselijke Duitse recht de dochters niet in aanmerking kunnen komen voor een vergoeding van de immateriële schade omdat geen sprake is van gezondheidsschade. Hierop starten de dochters een procedure bij de Bulgaarse rechter.

De Bulgaarse rechter vraagt zich af of het Duitse recht in strijd is met de Richtlijn, omdat dit de kring van gerechtigden die in aanmerking komen voor een vergoeding van immateriële schade

als gevolg van het overlijden van een naaste door een verkeersongeval, verkleint. De zaak wordt vervolgens door de Bulgaarse rechter voorgelegd aan het HvJ EU.

In dit artikel wordt nader ingegaan op de verhouding tussen de Richtlijn en nationale regelingen die immateriële schadevergoeding van naasten beperken. Daarbij zal eerst een toelichting worden gegeven op het Duitse recht dat van toepassing is bij overlijdensschade (par. 2). Hierna volgt een samenvatting van de procedure bij de Bulgaarse nationale rechter alsmede de vraag die deze rechter aan het HvJ EU heeft gesteld (par. 3). In paragraaf 4 wordt de Richtlijn nader toegelicht, waarna wordt ingegaan op de overwegingen van het HvJ EU in de onderhavige zaak (par. 5). Omdat de regeling in Duitsland ten tijde van het ongeval vergelijkbaar is met die in Nederland vóór de inwerkingtreding van de Wet Affectieschade met ingang van 1 januari 2019 zal ook ingegaan worden op de Nederlandse regeling en wordt deze getoetst aan de Richtlijn en rechtspraak van het HvJ EU (par. 6).

2. Vergoeding van immateriële schade voor nabestaanden naar Duits recht

In Duitsland bestaat alleen recht op vergoeding van immateriële schade wanneer hiervoor een wettelijke grondslag is (§ 253 lid 1 Bürgerliches Gesetzbuch; BGB). Uit § 253 lid 2 BGB volgt dat recht bestaat op vergoeding van immateriële schade in geval van lichamelijk letsel of aantasting van de gezondheid, de vrijheid of seksuele zelfbeschikking. Aangezien het rechtsgoed 'leven' hierin niet is opgenomen, bestaat er geen mogelijkheid om hiervoor immateriële schadevergoeding te verdienen.

Verder kan alleen degene die direct in een rechtsgoed is aangetast aanspraak maken op schadevergoeding. Dit volgt uit § 823 lid 1 BGB. Een uitzondering hierop is vermogensschade geleden door derden in geval van overlijden. Dit volgt uit arti-

* Mr. A.F. Collignon is advocaat en partner bij Legaltree te Amsterdam.

kel § 844 lid 2 BGB, waarin is bepaald dat derden jegens wie de overledene onderhoudsplichtig was, recht hebben op vergoeding van hun vermogensschade.

Voor indirecte slachtoffers, onder wie naasten van een overleden slachtoffer, bestond ten tijde van het verkeersongeval in 2014 naar Duits recht op grond van § 253 lid 2 BGB slechts recht op schadevergoeding voor immateriële schade wanneer werd voldaan aan drie voorwaarden:

1. Het indirecte slachtoffer moet schade aan zijn eigen gezondheid hebben opgelopen.
2. Het indirecte slachtoffer moet een naast familielid van het directe slachtoffer zijn.
3. Er moet sprake zijn van een oorzakelijk verband tussen de fout van degene die verantwoordelijk is voor het ongeval en de schade.

Verder werden psychische aantastingen slechts als gezondheidsschade beschouwd als zij moesten worden opgevat als een aandoening die ingrijpender is dan de aantasting van de gezondheid waaraan de betrokken persoon doorgaans is blootgesteld in geval van overlijden of ernstig letsel van een naast familielid.¹ Het moet gaan om een aantasting van de gezondheid die ‘*medizinisch fassbar*’ is. De regeling is daarmee vergelijkbaar met de Nederlandse regeling van de ‘shockschade’.²

In juli 2017 is het Duitse recht gewijzigd, mede naar aanleiding van de vliegcrash met Germanwings 9525 op 24 maart 2015, waarbij alle 150 inzittenden om het leven kwamen, en de aanslag op de kerstmarkt op 16 december 2016, waarbij 12 mensen om het leven kwamen. Het is thans op grond van § 844 lid 3 BGB mogelijk om als nabestaande vergoeding van de immateriële schade te vorderen, zonder dat sprake is van shockschade.

§ 844 lid 3 BGB bepaalt:

‘Der Ersatzpflichtige hat dem Hinterbliebenen, der zur Zeit der Verletzung zu dem Getöteten in einem besonderen persönlichen Näheverhältnis stand, für das dem Hinterbliebenen zugefügte seelische Leid eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Ein besonderes persönliches Näheverhältnis wird vermutet, wenn der Hinterbliebene der Ehegatte, der Lebenspartner, ein Elternteil oder ein Kind des Getöteten war.’³

Aan de immateriële schadevergoeding zijn door de wetgever geen vooraf vastgestelde bedragen gekoppeld. Het is aan de rechter om, aan de hand van de omstandigheden van het geval,

de hoogte van de schadevergoeding vast te stellen. Hiernaast blijft de mogelijkheid bestaan om ook immateriële schade te vorderen voor shockschade op grond van § 253 lid 2 BGB.

3. Procedure bij de Bulgaarse rechter

Zoals hiervoor aangegeven, betaalt HUK-Coburg na het ongeval van 14 juli 2014 een bedrag van € 5000 aan de in Bulgarije woonachtige dochters voor de door hen geleden schade. De dochters zijn het niet eens met de hoogte van de aan hen betaalde schadevergoeding en starten een procedure bij de Bulgaarse rechter. Zij vorderen in deze procedure elk een bedrag van 300.000 Bulgaarse lev (BGN) (wat neerkomt op ongeveer € 153.000) ter vergoeding van de immateriële schade als gevolg van het overlijden van hun moeder. Zij stellen dat deze schade het gevolg is van aantasting van hun geestelijke gezondheid. Er is namelijk bij hen sprake van slapeloosheid, nachtmerries, stemmingswisselingen, prikkelbaarheid, angstgevoelens, introversie en paniekaanvallen.

HUK-Coburg verweert zich tegen de vordering. Zij stelt dat Duits recht van toepassing is en dat, op grond van het Duitse recht dat ten tijde van het ongeval van toepassing was, alleen aanspraak bestaat op vergoeding van immateriële schade indien sprake is van een pathologische stoornis. Hiervan was niet gebleken, zodat geen recht bestaat op vergoeding van deze schadepost.

HUK-Coburg voert ook aan dat het slachtoffer heeft bijgedragen aan het ongeval door mee te rijden in een voertuig waarvan de bestuurder dronken was en door haar veiligheidsgordel niet te dragen. Tot slot stelt HUK-Coburg dat het gevorderde bedrag van ruim € 153.000 per persoon buitensporig hoog is.

De Bulgaarse rechter stelt vast dat Duits recht van toepassing is op grond van artikel 7 lid 2 tweede alinea Rome I⁴ en artikel 4 lid 1 Rome II.⁵ De Bulgaarse rechter verwijst verder naar § 253 lid 2 en § 823 lid 1 BGB, gelezen in samenhang met § 115 lid 1 eerste alinea punt 1 van de Duitse wet op de verzekeringsovereenkomst, en de rechtspraak over deze artikelen.⁶

Ook stelt de Bulgaarse rechter dat volgens vaste rechtspraak van het Bundesgerichtshof⁷ een indirect slachtoffer slechts in aanmerking komt voor schadevergoeding voor pijn en leed ten gevolge van overlijden van een ouder wanneer de pijn en het leed tot gezondheidsschade hebben geleid.⁸

1 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 46.

2 A.J. Verhey, ‘Wir schaffen das. Hoe Duitsland in korte tijd een wettelijke regeling tot vergoeding van affectieschade tot stand bracht’, *VR* 2017, afl. 7-8, p. 1817 (bron: *NJB* 2017, afl. 26, p. 1816-1821).

3 Naast § 844 lid 3 BGB is dezelfde tekst ook opgenomen in een aantal andere wetten waarin risicoaansprakelijkheid is geregeld. Zie hiervoor ook Deutscher Bundestag 18. Wahlperiode, Drucksache 18/11397, 7 maart 2017, p. 4 en 6.

4 Verordening (EG) 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I).

5 Verordening (EG) 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (Rome II).

6 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 21. § 115 lid 1 van de Duitse wet op de verzekeringsovereenkomst bepaalt dat er een rechtstreeks vorderingsrecht is op de verzekeraar.

7 Hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken in Duitsland.

8 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 21.

De Bulgaarse rechter concludeert dat op basis van deze uitleg van het Duitse recht de vordering van de dochters afgewezen moet worden. De pijn en het leed als gevolg van het ongeval hebben namelijk niet tot een aandoening geleid.⁹ De Bulgaarse rechter is echter van oordeel dat de rechtspraak van het Bundesgerichtshof de reikwijdte van het begrip ‘lichamelijk letsel’ in de zin van de Richtlijn beperkt, waardoor de kring van personen die in aanmerking komen voor een vergoeding van immateriële schade als gevolg van een verkeersongeval in de praktijk wordt verkleind. De rechter vraagt zich af of dit niet onvereenigbaar is met het Unierecht omdat dit de nuttige werking van de Richtlijn beperkt, en stelt hierover een vraag aan het HvJ EU.¹⁰

De Bulgaarse rechter schorst hierop de behandeling van de zaak en vraagt het HvJ EU het volgende:

‘Is een uitlegging van het begrip “lichamelijk letsel” volgens welke de psychische pijn en het psychisch lijden van een kind door het overlijden van een van zijn ouders als gevolg van een verkeersongeval slechts onder dit begrip valt indien het kind door deze pijn en dit lijden een gezondheidsaandoening heeft opgelopen, in strijd met artikel 1, lid 1, van de [Tweede Richtlijn]?’¹¹

4. EU Richtlijn 2009/103/EG en de verhouding tot nationale regelingen

4.1 Algemeen

Voor een goed begrip van het arrest van het HvJ EU en de verhouding tussen de Richtlijn en de nationale regelingen zal hieronder eerst de Richtlijn uiteen worden gezet. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan rechtspraak van het HvJ EU waarin de Richtlijn nader wordt uitgelegd.

Vanaf 1972 is een vijftal richtlijnen door de EU uitgebracht, die tot doel hebben om de wetgevingen van lidstaten op het terrein van de verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer aanleiding kan geven, en op de controle van verzekeringen tegen aansprakelijkheid op elkaar aan te passen. Deze richtlijnen zijn samengevoegd in de Richtlijn van 16 september 2009. De Richtlijn is op 28 oktober 2009 in werking getreden.

De Bulgaarse rechter verwijst in zijn vraag aan het HvJ EU naar artikel 1 lid 1 van de Tweede Richtlijn. Omdat ten tijde van het arrest Richtlijn 2009/103/EG van toepassing is, neemt het HvJ EU als uitgangspunt dat een uitlegging gevraagd wordt van artikel 3 vierde alinea van de Richtlijn. Dit artikel komt overeen met artikel 1 lid 1 van de Tweede Richtlijn.

Hierna zal dan ook alleen worden gesproken over Richtlijn 2009/103/EG (de Richtlijn).

4.2 Doel

Uit de overwegingen van de Richtlijn volgt dat beoogd is om enerzijds het vrije verkeer te waarborgen en anderzijds dat slachtoffers van door motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan.¹²

4.3 Verplichte verzekering van voertuigen met minimumbedragen

Op grond van de Richtlijn moeten de lidstaten zorgen voor een verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering met betrekking tot deelname aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald op hun grondgebied (art. 3). Onder ‘voertuigen’ worden zoals volgt uit artikel 1 lid 1 verstaan: ‘alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers’. De aansprakelijkheidsverzekering moet zich ook uitstrekken tot schade die is veroorzaakt op het grondgebied van andere lidstaten.¹³

Artikel 5 lid 1 van de Richtlijn stelt dat een lidstaat in bepaalde gevallen kan afwijken van de verzekeringsplicht ten aanzien van bepaalde natuurlijke personen of rechtspersonen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij rijden zonder rijbewijs. De uitsluitingen zijn vastgelegd in artikel 13.

In de Richtlijn is in artikel 9 vastgelegd dat de verzekering in ieder geval een dekking heeft tot een vastgesteld minimumbedrag. Op dit moment is het minimumbedrag € 1.300.000 per persoon en € 6.450.000 per geval.¹⁴ Deze verplichte verzekeringsdekking moet worden onderscheiden van de omvang van de schade volgens het toepasselijke recht.

In overweging 12 van de Richtlijn is dit als volgt verwoord:

‘De verplichting van de lidstaten om de verzekeringsdekking voor ten minste een bepaald minimumbedrag te waarborgen, vormt een belangrijk element ter bescherming van de slachtoffers. De minimumbedragen voor lichamelijke letsel dienen zodanig te worden berekend dat alle slachtoffers met zeer ernstige verwondingen een volledige, eerlijke vergoeding ontvangen, rekening houdend met de lage frequentie van ongevallen met meerdere slachtoffers en het kleine aantal ongevallen waarbij meerdere slachtoffers bij één en hetzelfde ongeval zeer ernstige verwondingen oplo-

9 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 22.

10 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 23 en 24.

11 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 26.

12 Overweging 2 en 20 Richtlijn; L. de Baere & F. Blees, *Insurance aspects of cross-border road traffic accidents*, Den Haag: Eleven International Publishing 2019, par. 6.2.2; zie ook HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:475 (*Van Ameyde España*), punt 34.

13 Art. 3 Richtlijn.

14 Art. 9 Richtlijn. Zie *Stcrt.* 2023, 10652 (officieelbekendmakingen.nl).

pen. Er moet een minimumbedrag per slachtoffer of per ongeval worden bepaald.¹⁵

4.4 Minimumharmonisatie

De Richtlijn voorziet in een minimumharmonisatie, waarbij de lidstaten kunnen afwijken van de Richtlijn binnen de daarin gestelde grenzen. De Richtlijn heeft uitdrukkelijk niet tot doel om wettelijke aansprakelijkheidsregelingen van lidstaten te harmoniseren.¹⁵

Op grond van de Richtlijn bestaat er dus een verplichting tot dekking van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen ten opzichte van derden. Dit moet echter worden onderscheiden van de omvang van de schadeloosstelling op grond van wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde. De omvang van en wie recht heeft op vergoeding wordt hoofdzakelijk bepaald door het nationale recht.¹⁶ Er zijn binnen de EU grote verschillen in het wettelijk aansprakelijkheidsregime ten aanzien van schadevergoedingen die gevorderd kunnen worden en de kring van gerechtigden.¹⁷

4.5 Verzekering dekt zowel materiële schade als lichamelijk letsel

Artikel 3 eerste alinea van de Richtlijn bepaalt dat de verzekering zowel materiële schade als lichamelijk letsel dekt.¹⁸ Over het begrip lichamelijk letsel heeft het HvJ EU zich eerder uitgelaten in de arresten van 24 oktober 2013, *Drozdovs en Haasová*.¹⁹ In beide gevallen ging het om een schadevergoedingsvordering voor immateriële schade als gevolg van het overlijden van een naast familielid ten gevolge van een verkeersongeval in een andere lidstaat.

Het HvJ EU overweegt:

‘(...) dat het begrip “lichamelijk letsel” alle soorten schade omvat waarvan het op het geding toepasselijke nationale recht in de vergoeding voorziet uit hoofde van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde die het gevolg is van een aantasting van de persoonlijke integriteit, wat zowel lichamelijk als psychisch lijden omvat.’

In zijn arrest van 23 januari 2014 overweegt het HvJ EU:

‘Het begrip lichamelijk letsel omvat alle soorten schade waarvoor het op het geding toepasselijke recht in vergoe-

ding voorziet uit hoofde van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde die het gevolg is van een aantasting van de persoonlijke integriteit, wat zowel lichamelijk als psychisch lijden omvat.’²⁰

Lidstaten moeten er dus voor zorgen dat materiële en immateriële schade worden gedekt door de verplichte verzekering ten belope van de in de Richtlijn vastgestelde minimumbedragen.

4.6 Kring van gerechtigden

Welke personen voor vergoeding van immateriële schade in aanmerking komen, volgt eveneens uit artikel 3 van de Richtlijn, te weten: eenieder die, overeenkomstig het nationale recht op grond van wettelijke aansprakelijkheid, recht heeft op vergoeding van door motorrijtuigen veroorzaakte schade. Dit is niet beperkt tot de personen die rechtstreeks bij een schadegeval zijn betrokken, maar geldt ook voor naaste familieleden van slachtoffers van verkeersongevallen.²¹

Het HvJ EU overweegt hierover in *Petillo*:

‘Niets in de Eerste, de Tweede en de Derde Richtlijn wijst erop dat de wetgever van de Unie de door die richtlijnen geboden bescherming had willen beperken tot personen die rechtstreeks bij een schadegeval waren betrokken.

Bijgevolg moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de vergoeding die volgens hun nationale recht inzake wettelijke aansprakelijkheid verschuldigd is voor de immateriële schade die de naaste familieleden van slachtoffers van verkeersongevallen hebben geleden, wordt gedekt door de verplichte verzekering ten belope van de in artikel 1, lid 2, van de Tweede Richtlijn vastgestelde minimumbedragen.’²²

4.7 Omvang en begroting van de schadeloosstelling

De verplichting van lidstaten om ervoor te zorgen dat materiële en immateriële schade worden gedekt door de verplichte verzekering ten belope van de in de Richtlijn vastgestelde minimumbedragen, moet worden onderscheiden van de omvang van de schadeloosstelling.

Het HvJ EU overweegt hierover in *Petillo*:²³

‘De Eerste richtlijn, zoals verduidelijkt en aangevuld bij onder meer de Tweede richtlijn, verplicht de lidstaten dus ervoor te zorgen dat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen die gewoonlijk op hun grondgebied zijn gestald, door een verzekering wordt gedekt en preciseert met name welke soorten schade door deze verzekering moeten worden gedekt (...).

¹⁵ De Baere & Blees 2019, par. 6.2.

¹⁶ HvJ EU 24 oktober 2013, C-277/12, ECLI:EU:C:2013:685 (*Drozdovs*), punt 30; HvJ EU 23 oktober 2012, ECLI:EU:C:2012:656 (*Marques Almeida*), punt 28; zie ook HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:475 (*Van Ameyde España*).

¹⁷ M. Bona e.a., *Personal injury compensation in Europe* (Serie Fatal Accidents & Secondary Victims), Deventer: Kluwer 2006; A.F. Collignon-Smit Sibinga, ‘Marco Bona e.a., Personal Injury Compensation in Europe’, *VR* 2006, afl. 9, p. 272-276.

¹⁸ Art. 3 en 12 Richtlijn, zie ook HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:475 (*Van Ameyde España*), punt 25.

¹⁹ HvJ EU 24 oktober 2013, C-277/12, ECLI:EU:C:2013:685 (*Drozdovs*), punt 38; HvJ EU 24 oktober 2013, ECLI:EU:C:2013:692 (*Haasová*), punt 45.

²⁰ HvJ EU 23 januari 2014, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26 (*Petillo*), punt 34.

²¹ HvJ EU 24 oktober 2013, ECLI:EU:C:2013:692 (*Haasová*), punt 59.

²² HvJ EU 23 januari 2014, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26 (*Petillo*), punt 45 en 46.

²³ HvJ EU 23 januari 2014, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26 (*Petillo*), punt 27 en 28.

Er zij evenwel aan herinnerd dat de verplichting om bij wege van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering de door motorrijtuigen aan derden veroorzaakte schade te dekken, moet worden onderscheiden van de omvang van die schadeloosstelling uit hoofde van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde. Terwijl de verplichte dekking is vastgesteld en gewaarborgd door de regeling van de Unie, wordt de omvang van de schadeloosstelling immers hoofdzakelijk door het nationale recht bepaald (...).²⁴

Ook overweegt het HvJ EU dat de Richtlijn zich niet verzet tegen een nationale regeling die bindende criteria vaststelt voor de begroting van de immateriële schade:²⁴

‘Deze richtlijnen verzetten zich in beginsel dus niet tegen een nationale wettelijke regeling die de nationale rechters bindende criteria voorschrijft voor de begroting van de te vergoeden immateriële schade, noch tegen bijzondere stelsels die zijn aangepast aan de kenmerken van verkeersongevallen, zelfs niet als deze stelsels voor bepaalde soorten immateriële schade meebrengen dat de omvang van het recht op vergoeding wordt vastgesteld op een wijze die minder gunstig uitvalt voor het slachtoffer dan het geval zou zijn geweest volgens het stelsel dat van toepassing is op het recht op vergoeding van slachtoffers van andere ongevallen dan ongevallen met motorrijtuigen.

Inzonderheid de omstandigheid dat sommige onderdelen voor de berekening van de vergoeding voor slachtoffers van andere ongevallen dan ongevallen met motorrijtuigen bij de begroting van de vergoeding van de immateriële schade die voortvloeit uit lichte verwondingen worden weggelaten of beperkt, is niet van invloed op de verenigbaarheid van een dergelijke nationale wettelijke regeling met de bovengenoemde richtlijnen, daar deze regeling niet tot gevolg heeft dat het recht van het slachtoffer op schadevergoeding automatisch wordt uitgesloten of onevenredig wordt beperkt (...).’

Alhoewel het toegestaan is om criteria te stellen voor de vaststelling van de schadevergoeding, is het niet toegestaan dat een nationale wettelijke regeling maximumvergoedingsbedragen vaststelt die lager liggen dan de in de Richtlijn vastgestelde minimumbedragen.²⁵ Het is echter wél mogelijk om voor specifieke categorieën schade maximale vergoedingsbedragen vast te stellen die lager liggen dan de minimumdekking op grond van de Richtlijn, mits voor de gehele schade wel de minimumdekking is bereikt.²⁶

Uit de rechtspraak van het HvJ EU volgt verder dat een nationale regeling waarin het recht van een slachtoffer op vergoe-

ding van schade bij voorbaat wordt uitgesloten of op onevenredige wijze wordt beperkt in strijd is met de Richtlijn.²⁷ Dit betekent dat lidstaten vrij zijn om binnen de grenzen van de Richtlijn in hun wettelijke regeling, ten aanzien van de schadevergoeding van lichamelijk en psychisch lijden als gevolg van een verkeersongeval, beperkingen op te nemen. Zij kunnen dus zelf bepalen welke soorten, door voertuigen veroorzaakte schade moeten worden vergoed, wat de omvang is van de vergoeding en wie recht heeft op die vergoeding.²⁸

5. Oordeel van het HvJ EU

Terug naar het arrest van het HvJ EU van 15 december 2022. Het HvJ EU herhaalt in dit arrest dat lidstaten op grond van de Richtlijn maatregelen moeten treffen zodat wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot deelneming in het verkeer door verzekering is gedekt.²⁹ Hierbij moet er een verzekering zijn voor zowel materiële schade als lichamelijk letsel.³⁰ Verder moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de verplichting tot verzekeren van wettelijke aansprakelijkheid voor schade aan derden veroorzaakt door motorrijtuigen en de omvang van de schadevergoeding.³¹ Het doel van de Richtlijn is immers niet om wettelijke aansprakelijkheidsregelingen van de lidstaten te harmoniseren. Lidstaten hebben tenslotte de vrijheid om te bepalen welke regeling inzake wettelijke aansprakelijkheid geldt voor ongevallen in het verkeer.³²

Over het begrip lichamelijk letsel overweegt het HvJ EU in lijn met de eerdere arresten:

‘Het begrip “lichamelijk letsel” omvat alle soorten schade waarvoor het op het geding toepasselijke nationale recht voorziet in vergoeding uit hoofde van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde en die het gevolg is van een aantasting van de persoonlijke integriteit, wat zowel lichamelijk als psychisch lijden omvat (...).’³³

Ten aanzien van de personen die voor schadevergoeding in aanmerking komen, herhaalt het HvJ EU dat ook naaste familieleden voor vergoeding van immateriële schade in aanmerking komen.³⁴ Het is aan de lidstaten om ervoor te zorgen dat

²⁴ HvJ EU 23 januari 2014, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26 (*Petillo*), punt 43 en 44.

²⁵ HvJ EU 24 oktober 2013, C-277/12, ECLI:EU:C:2013:685 (*Drozdovs*), punt 51.

²⁶ HvJ EU 24 oktober 2013, C-277/12, ECLI:EU:C:2013:685 (*Drozdovs*), punt 52.

²⁷ HvJ EU 23 oktober 2012, ECLI:EU:C:2012:656 (*Marques Almeida*), punt 33; HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:475 (*Van Ameyde España*), punt 44; HvJ EU 23 januari 2014, C-371/12, ECLI:EU:C:2014:26 (*Petillo*), punt 41; zie ook HvJ EU 4 september 2017, ECLI:EU:C:2017:681 (*Delgado Mendes*), punt 38 en 49.

²⁸ HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:475 (*Van Ameyde España*), punt 38 en daar aangehaalde rechtspraak.

²⁹ HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 31 en 33.

³⁰ HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 31.

³¹ HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 35.

³² HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 36 en 37.

³³ HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 39.

³⁴ HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 41 en 42.

de vergoeding voor die immateriële schade wordt gedekt door de verplichte verzekering ten belope van de in de Richtlijn vastgestelde minimumbedragen.³⁵ Daarbij mogen de nationale bepalingen die de vergoeding regelen niet de nuttige werking van de Richtlijn ontnemen. Daarvan is sprake wanneer vergoeding bij voorbaat wordt uitgesloten of op onevenredige wijze wordt beperkt.³⁶

Vervolgens beoordeelt het HvJ EU of het Duitse recht voldoet aan de Richtlijn en rechtspraak.³⁷ Dit is het geval. Er is immers een regeling die voorziet in vergoeding van immateriële schade. De Richtlijn legt verder niet aan lidstaten op welke specifieke wettelijke aansprakelijkheidsregeling zij moeten kiezen teneinde de omvang te bepalen van het recht op schadevergoeding.³⁸

Het HvJ EU overweegt:

‘In die omstandigheden blijkt in het onderhavige geval niet dat de door de Duitse wetgever vastgestelde voorwaarden – zoals uitgelegd door het Bundesgerichtshof – voor het ontstaan van een recht op schadevergoeding voor immateriële schade die naaste familieleden van slachtoffers van verkeersongevallen hebben geleden, afbreuk zouden kunnen doen aan de verwezenlijking van het doel van richtlijn 2009/103 om slachtoffers van verkeersongevallen te beschermen.’³⁹

Van een uitsluiting of een onevenredige beperking in het Duitse recht is, zo oordeelt het HvJ EU, niet gebleken.⁴⁰

Het HvJ EU verklaart dan ook voor recht dat artikel 3 vierde alinea van de Richtlijn zich niet verzet tegen een nationale regeling die de vergoeding van de immateriële schade die naaste familieleden van slachtoffers van verkeersongevallen hebben geleden, afhankelijk stelt van de voorwaarde dat deze schade bij die naaste familieleden tot een gezondheidsaandoening heeft geleid.

Deze uitspraak is geheel in lijn met de ratio van de Richtlijn en de hiervoor besproken eerdere uitspraken van het HvJ EU.

6. Affectieschade in Nederland

In Nederland is de Richtlijn geïmplementeerd in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (‘de WAM’). Artikel 2 WAM bepaalt dat iedere bezitter van een motorrijtuig verplicht is om zijn motorrijtuig te verzekeren tegen civiele

aansprakelijkheid, waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven. Artikel 3 WAM bepaalt dat de verzekering de schade moet omvatten die aan personen en aan zaken wordt toegebracht. Er is evenals in artikel 3 van de Richtlijn sprake van formulering in algemene bewoording. Voor vaststelling van de omvang wordt gekeken naar afdeling 6.1.10 BW.

Net als in Duitsland was er in 2014 naar Nederlands recht een beperkte mogelijkheid om immateriële schade te vorderen als gevolg van het overlijden van een naaste. Alleen in geval van shockschade kon immateriële schade worden gevorderd.⁴¹

Ook voor Nederland geldt de verplichting om ervoor te zorgen dat de vergoeding voor die immateriële schade wordt gedekt door de verplichte verzekering met daarbij behorende in de Richtlijn vastgestelde minimumbedragen.⁴² De nationale bepaling mag, zoals volgt uit de uitspraak van het HvJ EU, niet de nuttige werking van de Richtlijn ontnemen. Daarvan is zoals hiervoor besproken sprake wanneer vergoeding bij voorbaat wordt uitgesloten of op onevenredige wijze wordt beperkt.⁴³ Verder staat het lidstaten vrij om zelf de specifieke wettelijke aansprakelijkheidsregeling te kiezen ter vaststelling van de omvang van het recht op schadevergoeding, zolang dit geen afbreuk doet aan het doel van de Richtlijn om slachtoffers van verkeersongevallen te beschermen.⁴⁴

Alhoewel de vergoeding voor naasten van het slachtoffer naar Nederlands recht beperkt was, was deze dus ook vóór 1 januari 2019 niet geheel uitgesloten. Dit betekent dat de wettelijke regeling in Nederland zoals deze bestond vóór 1 januari 2019, net als de Duitse regeling, naar mijn mening niet in strijd was met de Richtlijn. Er bestond immers wel een mogelijkheid om immateriële schade te vorderen wanneer sprake was van shockschade. Van een onevenredige benadeling of het bij voorbaat uitsluiten van vergoeding was geen sprake.

Vanaf 1 januari 2019 is het voor een beperkte kring van gerechtigden mogelijk om ‘affectieschade’ te vorderen op grond van artikel 6:108 lid 3 BW.⁴⁵ De bedragen zijn bij Besluit vergoeding affectieschade vastgesteld.⁴⁶ Broers en zussen komen niet voor schadevergoeding in aanmerking. Hiernaast bestaat voor een bredere kring van gerechtigden de mogelijkheid om shockschade te vorderen.

35 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 42.

36 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 44. Zie ook HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:475 (*Van Ameyde España*), punt 44.

37 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 45-50.

38 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 48.

39 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 49.

40 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 49 en 50.

41 HR 22 februari 2002, ECLI:NL:HR:2002:AD5356 (*Taxibus*); HR 28 juni 2022, ECLI:NL:HR:2022:958, *RAV* 2022/72.

42 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 41-43.

43 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 44. Zie ook HvJ EU 10 juni 2021, ECLI:EU:C:2021:475 (*Van Ameyde España*), punt 44.

44 HvJ EU 15 december 2022, ECLI:EU:C:2022:992 (*LM en NO/HUK-Coburg*), punt 49.

45 En voor immateriële schade voor een naaste bij letsel op grond van art. 6:107 lid 1 sub b BW.

46 Besluit van 20 april 2018 tot vaststelling van bedragen voor nadeel van naasten dat niet in vermogensschade bestaat (Besluit vergoeding affectieschade).

Ook hiervoor geldt dat het lidstaten vrijstaat om te bepalen welke soorten van door voertuigen veroorzaakte schade moeten worden vergoed, wat de omvang is van de vergoeding en wie recht heeft op die vergoeding. Ondanks het feit dat er een beperkte kring van gerechtigden is, waardoor onder andere voor broers en zussen geen affectieschadevergoeding mogelijk is, kan naar mijn mening niet gesteld worden dat dit in strijd is met de Richtlijn. Ook hier is geen sprake van een onevenredige benadeling of het bij voorbaat uitsluiten van vergoeding.

7. Conclusie

De Richtlijn heeft als doel enerzijds het vrije verkeer te waarborgen en anderzijds ervoor te zorgen dat slachtoffers van door motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan.

Alhoewel de Richtlijn voorziet in een minimumharmonisatie, waarvan de lidstaten binnen de in de Richtlijn gestelde grenzen kunnen afwijken, is er geen sprake van harmonisatie van wettelijke aansprakelijkheidsregelingen van lidstaten.

Op grond van de Richtlijn bestaat er een verplichting tot dekking van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen ten opzichte van derden. De verzekering dekt zowel materiële schade als lichamelijk letsel, waarbij lichamelijk letsel zowel lichamelijk als psychisch lijden omvat. Naast directe slachtoffers vallen ook indirecte slachtoffers onder de dekking.

De verzekeringsdekking moet worden onderscheiden van de omvang van de schadeloosstelling op grond van wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde. De omvang van en wie recht heeft op vergoeding worden hoofdzakelijk bepaald door het nationale recht. Daarbij mogen de nationale bepalingen die de vergoeding regelen niet de nuttige werking van de Richtlijn ontnemen. Daarvan is sprake wanneer vergoeding bij voorbaat wordt uitgesloten of op onevenredige wijze wordt beperkt.

In het hiervoor besproken arrest *LM en NO/HUK-Coburg* beantwoordt het HvJ EU de vraag of de regeling naar Duits recht voor vergoeding van immateriële schade van derden in strijd is met de Richtlijn. Naar het ten tijde van het verkeersongeval van toepassing zijnde Duitse recht kon namelijk alleen aanspraak op schadevergoeding worden gemaakt op basis van een aantal criteria, vergelijkbaar met shockschade naar Nederlands recht. Omdat hiervan geen sprake was, kwamen de dochters van een Bulgaarse inzittende in een auto die omkwam bij een verkeersongeval in Duitsland niet voor vergoeding van immateriële schade in aanmerking.

Het HvJ EU oordeelt geheel in lijn met de eerdere arresten, waaronder *Drozdovs*, *Haasová* en *Petillo*, dat het feit dat vergoeding van immateriële schade voor nabestaanden beperkt is door de nationale wetgever niet met zich meebrengt dat de regeling in strijd is met de Richtlijn. Van het bij voorbaat uitslui-

ten of het op onevenredige wijze beperken van een vergoeding was in het Duitse recht geen sprake.

De wettelijke regeling in Nederland voorafgaande aan de inwerkingtreding van de Wet Affectieschade kende net als het Duitse recht zoals dat van toepassing was ten tijde van het ongeval in 2014 een beperkte mogelijkheid om immateriële schade te vorderen voor nabestaanden. Ook hiervoor geldt naar mijn mening dat deze regeling niet in strijd was met de Richtlijn, nu geen sprake is van een onevenredige wijze van beperken of het bij voorbaat uitsluiten van een vergoeding.