

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

13 OKTOBER 1989

WETSVOORSTEL

**houdende invoering van de objectieve
risico-aansprakelijkheid voor
gemotoriseerde verkeersdeelnemers
bij aanrijdingen met voetgangers of
fietzers**

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In 1988 werden er bij verkeersongevallen :

a) 6 408 voetgangers gedood of gewond op een totaal van 86 818 verkeersslachtoffers; dit is 7,5 % van het totaal.

— 292 van deze voetgangers-slachtoffers werden gedood (14,9 % van het totaal aantal verkeersdoden);

— 1 782 van hen werden ernstig gewond (10,1 % van het totaal aantal zwaar gewonden);

— 4 254 van hen werden licht gewond (6,3 % van het totaal aantal lichtgewonden).

b) 8 153 fietsers gedood of gewond; dit is 9,1 % van het totaal aantal verkeersslachtoffers.

— 197 van deze fietsers-slachtoffers werden gedood (10 % van het totaal aantal verkeersdoden);

— 1 826 van hen werden ernstig gewond (10,4 % van het totaal aantal zwaargewonden);

— 6 130 van hen werden licht gewond (9,2 % van het totaal aantal lichtgewonden).

De zwaarst getroffen leeftijdsgroepen onder de voetgangers is deze van 5 tot 9 jaar : 350 doden en ernstig gewonden (16,8 %).

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

13 OCTOBRE 1989

PROPOSITION DE LOI

**instaurant une responsabilité
objective liée aux risques dans le
chef des usagers de la route motorisés
en cas d'accident avec des piétons ou
des cyclistes**

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 1988, les accidents de la circulation ont fait :

a) 6 408 tués et blessés parmi les piétons, sur un total de 86 818 victimes d'accidents de la circulation; les piétons représentent donc 7,5 % du total.

— 292 de ces piétons sont décédés (soit 14,9 % du nombre total de tués);

— 1 782 ont été grièvement blessés (soit 10,1 % du nombre total de blessés graves);

— 4 254 ont été légèrement blessés (soit 6,3 % du nombre total de blessés légers).

b) 8 153 tués et blessés parmi les cyclistes, ce qui représente 9,1 % du nombre total des victimes d'accidents de la route.

— 197 de ces cyclistes sont décédés (soit 10 % du nombre total des tués);

— 1 826 ont été grièvement blessés (soit 10,4 % du nombre total de blessés graves);

— 6 130 ont été légèrement blessés (soit 9,2 % du nombre total de blessés légers).

Les piétons les plus exposés sont ceux qui ont entre 5 et 9 ans : 350 tués et blessés graves (16,8 %).

Bij de fietsers is de zwaarst getroffen leeftijdsgroep deze van 10 tot 14 jaar : 301 doden en ernstig gewonden (16,4 %).

De voetgangers en de fietsers, waarvan de ontwikkelde kinetische energie klein is, scheppen geen verkeersrisico dat vergeleken kan worden met dat van de bestuurders van motorvoertuigen waarvan de kinetische energie of de vernielingskracht recht evenredig is met de massa van het voertuig en het kwadraat van de snelheid waarmee het zich verplaatst.

De zwakke, trage en onbeschermden weggebruiker ondergaat het verkeersrisico dat door de snelrijdende motorvoertuigen wordt geschapen :

1° 90 % van de ongevallen met lichamelijk letsel bij deze verkeersdeelnemers is het gevolg van aanrijdingen met of door een snelrijdend motorvoertuig;

2° De voetganger en de fietser zijn bij een aanrijding door een motorvoertuig de lichamelijk zwaarst getroffen slachtoffers. Het aantal doden per 1 000 slachtoffers onder de voetgangers bedraagt gemiddeld 52; voor de fietsers is dat 23,6 en voor de bestuurders van personenwagens 22;

3° Waar de automobilist bij een aanrijding van een zwakke weggebruiker de financiële gevolgen van zijn aansprakelijkheid afwentelt op zijn verzekeraar (ingevolge de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor bestuurders van motorvoertuigen) is dit voor de zwakke weggebruiker, bij gebrek aan verplichte aansprakelijkheidsverzekering, dikwijls niet het geval;

4° De aansprakelijkheidsverzekeraar van de bestuurder van een motorrijtuig zal, vooral bij ongevallen met zware gevolgen, de gedragswijze van de zwakke weggebruiker-slachtoffer aan een grondig, gedetailleerd onderzoek onderwerpen om een eventuele, zelfs lichte fout te kunnen ontdekken en de aansprakelijkheid van zijn verzekerde betwisten. Bij de minste fout zal de zwakke weggebruiker (en zijn familie) de voor hem zware financiële gevolgen voor het ongeval zelf moeten dragen. Bovendien rust, volgens de algemene beginselen van het bewijsrecht, de bewijslast omtrent de ongevalsomstandigheden meestal op de zwakke weggebruiker-slachtoffer. Het slachtoffer draagt dus het bewijsrisico, wat impliceert dat hij zijn schade zelf moet dragen bij ongevallen waarbij de oorzaken niet kunnen aangewezen worden.

Naast de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor de bestuurders van motorvoertuigen werd in het merendeel van de West-Europese landen bij wet of via de rechtspraak de regel ingevoerd dat bij een aanrijding tussen een gemotoriseerde en een andere verkeersdeelnemer de aansprakelijkheid bij de gemotoriseerde weggebruiker wordt gelegd, tenzij hij zich exonereert door het leveren van een bij wet of rechtspraak bepaald bewijs. Deze regel van objectieve verkeersaansprakelijkheid werd ingevoerd in Dene-
marken (1903), Oostenrijk (1908), Duitsland (1909), Italië (1912), Noorwegen (1912), Zweden (1916), Finland (1925), Nederland (1927), Luxemburg (1931),

Chez les cyclistes, le groupe le plus exposé est celui des 10-14 ans : 301 morts et blessés graves (16,4 %).

Les piétons et les cyclistes, qui déploient une faible énergie cinétique, représentent pour les autres usagers un risque infiniment moins important que les conducteurs de véhicules à moteur, qui développent une énergie cinétique, c'est-à-dire un pouvoir de destruction, qui est directement proportionnelle à la masse du véhicule et au carré de la vitesse à laquelle celui-ci se déplace.

Les usagers les plus lents et moins protégés sont aussi exposés aux risques créés par les véhicules à moteur qui se déplacent à grande vitesse :

1° 90 % des accidents avec lésions corporelles dont sont victimes les piétons et les cyclistes sont le fait de véhicules à moteur rapides.

2° En cas d'accident avec un véhicule à moteur, ce sont les piétons et les cyclistes qui sont le plus gravement touchés. Le taux de mortalité parmi les victimes s'élève en effet à 52 pour 1 000 pour les piétons, à 23,6 pour les cyclistes et à 22 pour les automobilistes.

3° L'automobiliste qui a heurté un piéton ou un cycliste ne supporte pas les conséquences financières de sa responsabilité, puisque c'est son assureur qui paie (l'assurance responsabilité civile étant obligatoire pour les conducteurs de véhicules à moteur). Il n'en va pas de même pour les usagers les plus exposés qui, eux, n'ont pas l'obligation de souscrire une assurance couvrant leur responsabilité civile.

4° L'assureur qui couvre la responsabilité civile d'un conducteur de véhicule à moteur ne manque jamais, surtout lorsqu'il s'agit d'un accident grave, de disséquer le comportement de la victime afin de déceler, le cas échéant, une faute, même légère, dans le chef de celle-ci et de contester ainsi la responsabilité de l'assuré. A la moindre faute, la victime (et sa famille) devra supporter elle-même les lourdes conséquences financières de l'accident. Qui plus est, selon les principes généraux qui régissent notre droit en matière d'accidents, la charge de la preuve incombe à la victime. C'est donc elle qui devra supporter la réparation du préjudice lorsque les causes de l'accident ne peuvent être établies.

Outre l'assurance de la responsabilité civile, obligatoire pour les conducteurs de véhicules à moteur, la plupart des pays d'Europe occidentale ont opté, soit dans leur législation, soit dans leur jurisprudence, pour la règle selon laquelle l'usager de la route motorisée qui heurte un piéton ou un cycliste est toujours responsable de l'accident, sauf s'il parvient à s'exonérer de sa responsabilité par un moyen de preuve prévu par la loi ou la jurisprudence. Cette règle de la responsabilité objective en matière d'accidents de la circulation a déjà été adoptée au Danemark (1903), en Autriche (1908), en Allemagne (1909), en Italie (1912), en Norvège (1912), en Suède (1916), en Finlande

Zwitserland (1932) en Spanje (1962). In Frankrijk werd door de wet van 5 juli 1985 (de wet-Badinter) een objectieve verkeersaansprakelijkheid ten gunste van de zwakke verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers, passagiers) ingevoerd en geregeld.

In de loop van de jaren zestig werden in ongeveer de helft van de staten van Amerika en in een aantal Canadese provincies « no-fault »-verkeersongevallenwetten ingevoerd. Ingevolge deze wetten worden door de automobilist, in plaats van de aansprakelijkheidsverzekering, persoonlijke ongevalverzekeringen en levensverzekeringen afgesloten voor rekening van de verkeersslachtoffers. Deze verzekeringen verlenen enkel een basisbescherming op een minimaal niveau — die bij ons door de sociale zekerheid wordt geleverd — en geen integrale schadeloosstelling. De Zweedse Verkeersongevallenwet van 1976 heeft ook de aansprakelijkheidsverzekering vervangen door verzekeringen van het type « ongevallen- en levensverzekeringen » ten behoeve van alle verkeersslachtoffers voorzien, maar de sterk ontwikkelde sociale zekerheid heeft tot gevolg dat er slechts weinig belangrijke supplementen nodig zijn om tot de integrale schadeloosstelling te komen. Bovendien is het regres van de sociale zekerheidsinstellingen ten opzichte van de schadebrengers en hun verzekeraars afgeschaft.

Ook in België is de idee van een objectieve aansprakelijkheid van de automobilist in het verkeer niet nieuw :

1° in 1906 werd voorgesteld de automobilist automatisch aansprakelijk te stellen voor alle schade die uit een auto-ongeval voortspruit en hem daarbij een schadevergoeding te doen betalen die gelijk is aan het dubbele van de veroorzaakte schade (wetsvoorstel-Magnette, Parl. Besch., Senaat, Zitting 1906-1907/n° 6).

2° In 1909 werd voorgesteld deze drastische aansprakelijkheid te beperken tot een bepaald bedrag en de mogelijkheid te voorzien van toeval of overmacht (Parl. Hand., Senaat, Zitting 1908-1909/n° 187).

3° In 1932 werd voorgesteld om in het Burgerlijk Wetboek een artikel 1385bis in te voeren waarin ten aanzien van de automobilisten een foutvermoeden werd ingesteld voor de schade veroorzaakt door hun voertuig, tenzij zij het bewijs leveren van toeval, overmacht of de fout van een derde (Parl. Besch., Kamer, Zitting 1936-1937/n° 43). Men beschouwde het als logisch voor de vervoermiddelen van de twintigste eeuw een aansprakelijkheidsregel in te voeren, analoog met de objectieve aansprakelijkheid die in 1804, bij de redactie van het Burgerlijk Wetboek, in artikel 1385 werd neergeschreven ten aanzien van de vervoermiddelen van de negentiende eeuw, namelijk de dieren.

4° In 1968 werd bij koninklijk besluit van 18 maart 1968 een Verkeersongevallencommissie opgericht waarvan de besluiten nooit werden gepubliceerd, maar waar werd geopteerd voor het behoud van de zuivere

(1925), aux Pays-Bas (1927), au Luxembourg (1931), en Suisse (1932) et en Espagne (1962). En France, la loi du 5 juillet 1985 (dite « loi Badinter ») a instauré une responsabilité objective en faveur des usagers de la route les plus exposés (cyclistes, piétons et passagers).

Dans le courant des années soixante, environ la moitié des Etats américains ainsi que certaines provinces canadiennes ont adopté des lois « no-fault » en matière d'accidents de la circulation. En vertu de ces lois, les automobilistes souscrivent non plus une assurance de la responsabilité civile, mais des assurances personnelles contre les accidents ainsi que des assurances sur la vie au bénéfice des victimes de la circulation. Ces assurances n'offrent qu'une protection minimale de base — assurée chez nous par la sécurité sociale — et non une réparation intégrale des dommages. En Suède, la loi de 1976 sur les accidents de la circulation a également remplacé l'assurance de la responsabilité par des assurances contre les accidents et sur la vie couvrant toutes les victimes de la circulation. Eu égard au niveau élevé de protection assuré par la sécurité sociale dans ce pays, il ne reste généralement qu'un montant peu élevé à suppléer pour couvrir entièrement la réparation du préjudice. De plus, le recours des institutions de sécurité sociale contre les auteurs des dommages et leurs assureurs a été supprimé.

En Belgique non plus, l'idée de la responsabilité objective des automobilistes n'est pas neuve :

1° en 1906, il fut proposé d'imputer automatiquement aux automobilistes la responsabilité des dommages résultant d'un accident d'automobile et de leur imposer le paiement d'une réparation représentant le double des dommages occasionnés (proposition de loi Magnette, Doc. Sénat n° 6, session 1906-1907).

2° En 1909, il fut proposé de plafonner cette responsabilité exorbitante à un montant déterminé et de prévoir la possibilité d'invoquer le cas fortuit ou la force majeure (*Annales parlementaires*, Sénat, session n° 187, 1908-1909).

3° En 1932, il fut proposé d'insérer dans le Code civil un article 1385bis instaurant, dans le chef de l'automobiliste, une présomption de faute pour les dommages causés par son véhicule, présomption qui ne pouvait être renversée qu'en établissant la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute d'un tiers (Doc. Chambre session n° 43, session 1936-1937). Il paraissait logique d'appliquer aux moyens de locomotion du vingtième siècle un principe de responsabilité analogue à celui de la responsabilité objective qui avait été inscrit à l'article 1385 du Code civil, au moment de la rédaction de celui-ci en 1804, pour les moyens de locomotion de l'époque, c'est-à-dire les animaux.

4° L'arrêté royal du 18 mars 1968 institua une Commission « accidents de la circulation », dont les conclusions ne furent jamais publiées. La commission se prononça toutefois en faveur du maintien de la res-

foutaansprakelijkheid in de gevallen waarin het foutbewijs kon geleverd worden en, voor de andere gevallen, het invoeren van een foutvermoeden in hoofde van de bestuurder van een motorvoertuig maar met beperking in de eisbare vergoedingen.

Het is duidelijk dat het foutbegrip, gezien de ideologische opbouw van onze samenleving, een onmisbaar begrip is waaraan niet zomaar getornd kan worden. Er bestaat ten andere bij de verkeersdeelnemers een onderscheid tussen de normaal voorzichtige personen, die weliswaar een onachtzaamheid en een overtreding kunnen begaan enerzijds en de waaghalzen die, regelmatig of niet, bijzonder verkeersgevaarlijke daden stelt anderzijds.

Buiten dit onderscheid bestaat ook, zoals gezegd, de ongelijkheid tussen de weggebruikers die het verkeersrisico scheppen en zij die het ondergaan.

Een rechtvaardig stelsel moet dan ook rekening houden met het onderscheid tussen de schuldige en onschuldige verkeersdeelnemers enerzijds (individueel gedrag) en met het scheppen en het ondergaan van dat risico anderzijds (collectief gedrag).

Zowel nationaal als internationaal wordt door de rechtsleer ten andere gepleit om het ongevalrecht principieel en in het algemeen te laten steunen op een combinatie van drie pijlers :

- 1° een objectieve aansprakelijkheid;
- 2° een verplichte verzekering;
- 3° een voortgezette en gecoördineerde preventiepolitiek.

Deze gedachtengang leidt naar het voorstel om in het Burgerlijk Wetboek een nieuwe aansprakelijkheidsregel in te voeren waarbij, bij een aanrijding van een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer door een gemotoriseerde verkeersdeelnemer, de verantwoordelijkheid in beginsel bij deze laatste ligt (objectieve verkeersaansprakelijkheid).

Indien de gemotoriseerde verkeersdeelnemer overmacht of toeval bewijst, wordt de objectieve aansprakelijkheid, die ten laste blijft van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer, wat zijn gevolgen betreft, overgenomen door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

De gemotoriseerde weggebruiker kan zich wel exonereren door het bewijs te leveren van een onverschoonbare fout van de voetganger of fietser. Het gaat hier dus om een persoonlijke daad of onthouding waarvan de betrokkene wist of moest weten dat deze een aan opzet grenzende fout uitmaakt, die in oorzakelijk verband staat met de opgelopen schade. Deze exoneration is niet toegelaten ten aanzien van de meest zwakke weggebruikers die het verkeersrisico volledig ondergaan : de voetgangers en de fietsers van minder dan 10 jaar, ouder dan 75 jaar of met een bestendige invaliditeit van ten minste 80 % volgens de officiële Belgische schaal voor schatting van invaliditeit.

Deze nieuwe aansprakelijkheidsregel heeft alleen betrekking op de lichamelijke schade (de uit overlijden voortvloeiende schade voor de naastbestaande in-

ponsabiliteit fondée uniquement sur la faute dans les cas où celle-ci peut être prouvée et, dans les autres cas, en faveur de l'instauration d'une présomption de faute dans le chef du conducteur de véhicule à moteur, la réparation exigible étant toutefois limitée.

Il est clair, eu égard à la structure idéologique de notre société, que la notion de faute est une notion indispensable qui peut difficilement être remise en cause. Il convient d'autre part d'établir une distinction entre les usagers de la route qui ont un comportement normal et se montrent prudents, même s'il peut leur arriver de commettre une imprudence ou une infraction, et les usagers imprudents qui, de façon régulière ou exceptionnelle, ont un comportement particulièrement dangereux.

Outre cette distinction, il existe également, ainsi que nous l'avons déjà souligné, une inégalité entre ceux qui créent le risque et ceux qui le subissent.

Pour être équitable, le régime de responsabilité doit donc prendre en compte cette double dualité entre, d'une part, les usagers coupables et les usagers innocents (comportement individuel) et, d'autre part, les usagers qui créent le risque et ceux qui le subissent (comportement collectif).

Par ailleurs, tant sur le plan national que sur le plan international, la doctrine considère que le droit applicable aux accidents devrait, en principe et en général, se fonder sur une combinaison de trois éléments :

- 1° la responsabilité objective;
- 2° l'assurance obligatoire;
- 3° la poursuite et la coordination d'une politique de prévention.

C'est la raison pour laquelle nous proposons d'inscrire dans le Code civil un nouveau principe selon lequel, en cas d'accident entre un usager de la route non motorisé et un usager motorisé, la responsabilité incombe, en principe, à ce dernier (responsabilité objective).

Au cas où l'usager motorisé apporterait la preuve qu'il y a eu force majeure ou cas fortuit, la responsabilité objective serait, tout en restant à sa charge, assumée, en ce qui concerne ses conséquences, par le Fonds commun de garantie.

L'usager motorisé peut toutefois s'exonérer de sa responsabilité en prouvant qu'il y a eu faute inexcusable dans le chef du piéton ou du cycliste, c'est-à-dire un acte ou une abstention personnels dont l'intéressé savait ou devait savoir qu'il constitue une faute quasi intentionnelle présentant un lien causal avec les dommages subis. Cette exonération est impossible vis-à-vis des usagers de la route les plus exposés qui subissent entièrement les risques inhérents à la circulation, c'est-à-dire les piétons et les cyclistes de moins de 10 ans ou de plus de 75 ans et ceux qui sont atteints d'une invalidité permanente d'au moins 80 % selon le barème officiel belge d'invalidité.

Ce nouveau principe de responsabilité ne s'applique qu'aux dommages corporels (en ce compris le préjudice causé aux proches en cas de décès) subis par les

begrepen) van de fietsers en voetgangers, met uitsluiting van de morele schade. De vergoeding voor de stofelijke en andere dan lichamelijke schade wordt geregeld volgens de principes van de schuldaansprakelijkheid.

Tegen de invoering van een objectieve aansprakelijkheid wordt vaak aangevoerd dat zij het nemen van risico's in de hand zal werken en dus vanuit preventief oogpunt nadelig is. De ervaring met soortgelijke regelingen in andere domeinen en in het bijzonder in het domein van de arbeidsongevallenwetgeving wijst uit dat de drang naar zelfbehoud en behoud van de fysieke integriteit belangrijker prikkels zijn tot een voorzichtig rijgedrag dan het vooruitzicht van een weinig waarschijnlijke financiële sanctie. Ten andere, een strafrechtelijke aansprakelijkheid blijft volledig gelden in het systeem van de objectieve aansprakelijkheid. De vele bezwaren die bij de bespreking van de wet op de arbeidsongevallen in 1903 werden geuit vanuit preventief oogpunt zijn totaal ongegrond gebleken. Niemand zou het nu aandurven de objectieve aansprakelijkheid in de arbeidsongevallenverzekering in vraag te stellen. Ook de door artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 op de arbeidsovereenkomst ingevoerde niet-aansprakelijkheid van de werknemer voor lichte, niet repetitieve fouten heeft niet geleid tot meer ongevallen of verhoogd risiconemend gedrag bij het gebruik van motorvoertuigen door de werknemer tijdens de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst.

De invoering van de regel van de objectieve aansprakelijkheid ten aanzien van de zwakke weggebruikers is ten andere geen rem op het verder voeren van een systematisch gecoördineerde en wetenschappelijk verantwoorde preventiepolitiek m.b.t. het verkeers- en verblijfsmilieu, de vervoermiddelen, de vervoerswijzen, de mensgebruiker en de wethandhaving.

Rekening houdend met de vroeger in Frankrijk gemaakte toepassing van artikel 1384, eerste lid van het Burgerlijk Wetboek (de bewaker is aansprakelijk voor de schade toegebracht door zijn zaak, d.w.z. het voertuig) bij verkeersongevallen, gezien de premieverhoging van 3 % die in Frankrijk ingevolge de toepassing van de wet-Badinter aan de verzekeraars werd toegekend en voor ogen houdend dat de door ons voorgestelde regeling beperkter is dan de Franse (waar ook de passagiers van motorvoertuigen in het systeem zijn opgenomen en de leeftijdsgrenzen van 15 en 70 jaar gehanteerd worden m.b.t. de mogelijkheid om zich te exonereren) mag worden verwacht dat de premieverhoging ingevolge deze objectieve aansprakelijkheidsregeling bij ons niet hoger zal zijn dan in Frankrijk.

Indien de sociale zekerheidsinstellingen, met uitsluiting van de arbeidsongevallenverzekeraar, verplicht worden afstand te doen van hun weinig efficiënt subrogatierecht t.o.v. de aansprakelijkheidsverzekeraar, kan de premieverhoging voor de bestuurders

cyclistes et les piétons, à l'exclusion des dommages moraux. L'indemnisation des dommages matériels et autres que corporels est régie par les principes de la responsabilité fondée sur la faute.

On objecte souvent contre l'instauration d'une responsabilité objective qu'elle pourrait inciter à l'imprudence et donc s'avérer néfaste sur le plan de la prévention. Or, l'adoption de régimes similaires dans d'autres domaines, notamment celui de la législation relative aux accidents du travail, a montré que l'instinct de conservation et le souci de préserver son intégrité physique l'emportent largement sur toute autre considération et incitent davantage à la prudence que la perspective, peu probable, d'une sanction financière. Au reste, le régime de la responsabilité objective n'efface pas la responsabilité pénale. Les nombreuses objections qui avaient été soulevées, du point de vue de la prévention, lors de la discussion de la loi sur les accidents du travail, en 1903, se sont finalement avérées sans fondement. Et aujourd'hui, plus personne ne songerait à remettre en question la responsabilité objective en matière d'assurance contre les accidents du travail. L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, qui exonère les travailleurs de toute responsabilité pour les fautes légères et accidentelles, n'a d'ailleurs pas entraîné d'augmentation du nombre d'accidents ni incité les travailleurs à se montrer moins prudents dans la conduite de véhicules à moteur pendant l'exécution de leur contrat de travail.

En outre, l'instauration du principe de la responsabilité objective en faveur des usagers de la route les plus exposés ne fait pas obstacle à la poursuite d'une politique de prévention, systématiquement coordonnée et fondée sur des critères scientifiques, en ce qui concerne l'environnement routier et l'habitat, les moyens et les modes de transport, les usagers et le respect de la loi.

Compte tenu de l'application qui était faite antérieurement, en France, de l'article 1384, alinéa premier, du Code civil pour les accidents de la circulation (on est responsable du dommage causé par le fait des choses dont on a la garde), compte tenu de l'accroissement de prime de 3 % qui a été accordé aux assureurs français à la suite de l'application de la loi Badinter et eu égard au fait que le régime que nous proposons d'instaurer est moins radical que celui qui a été adopté en France (où les passagers de véhicules à moteur sont également visés et où l'âge de la victime a été fixé à 15 et 70 ans en ce qui concerne la possibilité de s'exonérer), on peut s'attendre à ce que l'instauration de la responsabilité objective n'entraîne pas, chez nous, une augmentation des primes supérieure à celle intervenue en France.

L'augmentation de la prime acquittée par les conducteurs de véhicules à moteur pourrait même être limitée davantage si les institutions de sécurité sociale, à l'exclusion des organismes assurant les accidents du travail, étaient obligées de renoncer à leur

van motorvoertuigen nog in aanzienlijke mate worden gedrukt.

Het is duidelijk dat in het door ons voorgestelde systeem geen afbreuk wordt gedaan aan de strafrechtelijke aansprakelijkheid.

Tenslotte moet voorzien worden dat aan de verzekeringsnemer voor een motorvoertuig geen malus wordt toegekend wanneer zijn verzekeraar uitkeringen doet op basis van de hier voorgestelde objectieve aansprakelijkheidsregeling.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL

Enig artikel

Een artikel 1385*bis*, luidend als volgt, wordt in het Burgerlijk Wetboek ingevoegd :

« Art. 1385*bis* — De eigenaar van een motorvoertuig, of terwijl hij het in gebruik heeft degene die er zich van bedient, is aansprakelijk voor de lichamelijke schade die door het motorvoertuig is veroorzaakt aan een voetganger of fietser, tenzij hij bewijst dat de voetganger of de fietser een zware fout heeft begaan die in oorzakelijk verband staat met de door hem opgelopen schade. Dit bewijs is evenwel niet toegelaten ten aanzien van voetgangers of fietsers jonger dan 10 jaar, ouder dan 75 jaar of met een bestendige ongeschiktheid van ten minste 80 % volgens de officiële Belgische schaal voor schatting van invaliditeit. »

11 september 1989.

J. ANSOMS
A. BOURGEOIS
P. DUMEZ
T. MERCKX-VAN GOEY

droit de subrogation, du reste peu efficace, vis-à-vis de l'assureur qui couvre la responsabilité civile.

Il est clair que le régime que nous proposons d'instaurer n'affecte en rien la responsabilité pénale.

Enfin, il conviendra de veiller à ce que le preneur d'une assurance automobile ne puisse être pénalisé dans l'échelle bonus-malus lorsque son assureur est contraint de verser des indemnités en vertu du régime de la responsabilité objective.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

Un article 1385*bis*, libellé comme suit, est inséré dans le Code civil :

« Art. 1385*bis* — Le propriétaire d'un véhicule à moteur ou, pendant la période au cours de laquelle il en a l'usage, celui qui s'en sert est responsable des dommages corporels occasionnés par ledit véhicule à un piéton ou à un cycliste, sauf s'il apporte la preuve que le piéton ou le cycliste a commis une faute grave présentant un lien causal avec les dommages subis par sa personne. Cette preuve n'est toutefois pas admise à l'égard des piétons ou cyclistes âgés de moins de dix ans ou de plus de septante-cinq ans, ni à l'égard de ceux qui sont atteints d'une invalidité permanente d'au moins 80 % selon le barème officiel belge d'invalidité. »

11 septembre 1989.