

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

6 MARS 1992

PROPOSITION DE LOI

**instaurant la responsabilité objective,
fondée sur le risque, des usagers
de la route motorisés à l'égard
des piétons et cyclistes, ainsi
que des victimes qui,
au moment de l'accident,
sont transportées, notamment
en exécution d'un contrat**

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les conducteurs de véhicules à moteur ont une responsabilité particulière à l'égard des usagers de la route vulnérables et des passagers transportés au moyen d'un tel véhicule. Du fait de l'énergie cinétique développée par le véhicule à moteur, ils créent en effet un risque qui est de loin supérieur à celui engendré par l'usager lent. Par ailleurs, les passagers des véhicules à moteur sont exposés à ce risque qu'ils ne contribuent aucunement à créer.

La circulation constitue en effet un risque objectif, la force de destruction étant directement proportionnelle à la masse du véhicule et au carré de la vitesse à laquelle il se déplace.

(*) Première session de la législature n° 48.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

6 MAART 1992

WETSVOORSTEL

**houdende invoering van de objectieve
risico-aansprakelijkheid voor
gemotoriseerde verkeersdeelnemers
ten overstaan van de voetgangers en
fietzers, alsmede ten overstaan van de
slachtoffers die op het tijdstip van het
ongeval worden vervoerd, ook ter
uitvoering van een overeenkomst**

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ten overstaan van de zwakke weggebruikers en van de passagiers die met een motorvoertuig vervoerd worden hebben de bestuurders van motorvoertuigen een bijzondere verantwoordelijkheid. Zij scheppen immers, omwille van de kinetische energie die ontwikkeld wordt met het motorvoertuig een risico dat veel groter is dan het risico van het langzaam verkeer. En de passagiers van de motorvoertuigen ondergaan volkomen het risico, waarin zij geen enkele bijdrage hebben.

Het verkeer is inderdaad een objectief risico : de vernielingskracht is immers recht evenredig met de massa van het voertuig en het kwadraat van de snelheid waarmee het zich verplaatst.

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

L'usager de la route vulnérable, lent et dépourvu de protection est exposé au risque inhérent à la circulation, créé par les véhicules à moteur se déplaçant à vive allure :

1° 90 % des accidents entraînant des lésions corporelles dans le chef de ces usagers de la route résultent de collisions avec ou provoquées par un véhicule à moteur se déplaçant rapidement.

2° En cas d'accident provoqué par un véhicule à moteur, les piétons et les cyclistes sont les victimes subissant les dommages corporels les plus graves. Le nombre de morts pour 1 000 victimes est de 52 en moyenne pour piétons, de 23,6 pour les cyclistes et de 22 pour les conducteurs d'automobiles.

3° Alors que l'automobiliste qui heurte un usager de la route vulnérable fait supporter les conséquences financières de sa responsabilité par son assureur (du fait de l'assurance de responsabilités obligatoire pour les conducteurs de véhicules à moteur), il n'en va généralement pas ainsi pour l'usager vulnérable, à défaut d'une telle assurance.

4° Surtout dans le cas d'accidents ayant de graves conséquences, l'assureur en responsabilité du conducteur d'un véhicule à moteur soumettra le comportement de l'usager vulnérable, victime de l'accident, à un examen approfondi et détaillé afin de déceler une faute éventuelle, même légère, et de contester la responsabilité de son assuré. S'il a commis la moindre faute, l'usager vulnérable (et sa famille) devra supporter personnellement les lourdes conséquences financières de l'accident. En outre, conformément aux principes généraux en matière de preuve, la charge de la preuve relative aux circonstances de l'accident incombe le plus souvent à l'usager vulnérable victime de celui-ci. La victime supporte donc le risque en matière de preuve, ce qui implique qu'elle doit supporter elle-même les dommages qu'elle a subis dans le cas d'accidents dont les causes ne peuvent être identifiées.

Outre l'assurance de responsabilité obligatoire des conducteurs de véhicules à moteur, la plupart des pays de l'Europe occidentale ont instauré, par une loi ou par la jurisprudence, la règle selon laquelle la responsabilité d'un accident entre un usager de la route motorisé et un usager non motorisé incombe au premier, à moins qu'il ne s'exonère de cette responsabilité en apportant une preuve prévue par la loi ou la jurisprudence. Cette règle de la responsabilité objective a été instaurée au Danemark (1903), en Autriche (1908), en Allemagne (1909), en Italie (1912), en Norvège (1912), en Suède (1916), en Finlande (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 et réglementé une responsabilité objective fondée sur le risque en faveur des usagers de la route vulnérables (cyclistes, piétons, passagers).

Dans le courant des années 60, environ la moitié des Etats-Unis et un certain nombre de provinces canadiennes ont adopté des lois prévoyant la respon-

De zwakke, trage en onbeschermdde 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 gedragwijze 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 te 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 waarvan de oorzaken niet aangewezen kunnen 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 aansprakelijkheid werd ingevoerd in Denemarken (1903), Oostenrijk (1908), Duitsland (1909), Italië (1912), Noorwegen (1912), Zweden (1916), Finland (1925), Nederland (1927), Luxemburg (1931), Zwitserland (1932) en Spanje (1962). In Frankrijk werd door de wet van 5 juli 1985 (de wet-Badinter) een objectieve risico-aansprakelijkheid 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 »-verkeersongeval-

sabilité non fondée sur la faute pour les accidents de la circulation. En vertu de ces lois, les automobilistes concluent des assurances contre les accidents et des assurances-vie personnelles en faveur des victimes d'accidents de la circulation au lieu d'une assurance de responsabilité. Ces assurances n'offrent qu'une couverture de base à un niveau minimal — qui, dans notre pays, est garantie par la sécurité sociale — et ne garantissent pas une indemnisation complète. La loi suédoise de 1976 relative aux accidents de la route a également remplacé l'assurance de responsabilité par des assurances de type « accidents et vie » en faveur de toutes les victimes d'accidents de la circulation, mais étant donné que le système de sécurité sociale est très développé dans ce pays, les compléments nécessaires pour obtenir une indemnisation complète ne sont guère importants.

En outre, la possibilité de recours des organismes de sécurité sociale à l'égard des responsables de dommages et de leurs assureurs a été supprimée.

En Belgique, l'idée d'une responsabilité objective de l'automobiliste n'est pas non plus nouvelle :

1° en 1906, il a été proposé de rendre l'automobiliste automatiquement responsable de tous les dommages résultant d'un accident de la circulation et de lui faire verser des dommages-intérêts à concurrence du double du montant du dommage causé (proposition de loi Magnette, Doc. Sénat, session 1906-1907, n° 6);

2° en 1909, il a été proposé de limiter cette lourde responsabilité à un certain montant et de prévoir la possibilité de cas fortuits ou de force majeure (Annales Sénat, session 1908-1909, n° 187);

3° en 1932, il a été proposé d'insérer dans le Code civil un article 1385*bis* instaurant, dans le chef des automobilistes, une présomption de faute pour les dommages causés par leur véhicule, à moins qu'ils ne prouvent le cas fortuit, la force majeure ou la faute de tiers (Doc. Chambre, Session 1936-1937, n° 43). Les auteurs de la proposition estimaient qu'il était logique d'instaurer, pour les moyens de transport du vingtième siècle, une règle en matière de responsabilité qui soit analogue à celle prévoyant la responsabilité objective, qui avait été inscrite à l'article 1385 du Code civil, lors de la rédaction de celui-ci en 1804, en ce qui concerne les moyens de transport du dix-neuvième siècle, à savoir les animaux;

4° en 1968, un arrêté royal du 18 mars institua une Commission pour l'examen des problèmes posés par les accidents de la circulation, dont les conclusions n'ont jamais été publiées, mais qui opta pour le maintien pur et simple de la responsabilité fondée sur la faute dans les cas où la faute pouvait être prouvée et, pour les autres cas, pour l'instauration d'une présomption de faute dans le chef du conducteur du véhicule à moteur, assortie toutefois d'une limitation de la réparation exigible.

Il va de soi qu'en égard à l'assise idéologique sur laquelle repose notre société, la notion de faute est une notion qu'on ne peut remettre en question incon-

lenwetten ingevoerd. Ingevolge deze wetten worden door de automobilist, in plaats van de aansprakelijkheidsverzekering, persoonlijke ongevallenverzekeringen 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 Verkeersongevalwet van 1976 heeft ook de aansprakelijkheidsverzekering vervangen door verzekeringen van het type « ongevallen- en levensverzekeringen » ten behoeve van alle verkeersslachtoffers, maar de sterk ontwikkelde sociale zekerheid heeft tot gevolg dat er slechts weinig belangrijke supplementen nodig zijn om de schade integraal te vergoeden.

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 voortvloeit en hem daarbij een schadevergoeding te doen betalen die gelijk is aan het dubbele van de veroorzaakte schade (wetsvoorstel-Magnette, Parl. Besch. Senaat, Zitting 1906-1907/6);

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

3° in 1932 werd voorgesteld om in het Burgerlijk Wetboek een artikel 1385*bis* 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 de 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 die koos voor het behoud van de zuivere 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 het motorvoertuig maar met beperking in de eisbare vergoedingen.

Het is duidelijk dat het foutbegrip, gezien de ideologische opbouw van de samenleving, een begrip is waaraan niet zomaar getornd kan worden. En bij de

sidérément. En outre, parmi les usagers de la route, il faut distinguer les personnes normalement prudentes, qui peuvent certes commettre une imprudence ou une infraction, et les « casse-cou » qui ont, régulièrement ou non, un comportement particulièrement dangereux. Mais une distinction plus importante encore est celle qu'il faut opérer entre les usagers de la route qui créent le risque inhérent à la circulation et ceux qui y sont exposés. Il n'est dès lors pas étonnant que la doctrine, tant chez nous qu'à l'étranger, recommande de fonder les principes généraux de droit applicable en matière d'accidents de la circulation sur une combinaison de trois éléments :

- 1° une responsabilité objective;
- 2° l'assurance obligatoire;
- 3° une politique suivie et coordonnée en matière de prévention.

Ces différentes considérations nous amènent à déposer la présente proposition de loi, qui tend à inscrire dans le Code civil une nouvelle règle en matière de responsabilité prévoyant que si un usager de la route motorisé heurte un usager non motorisé ou si les passagers d'un véhicule à moteur sont impliqués dans un accident, la responsabilité incombe en principe au conducteur du véhicule à moteur (responsabilité objective).

Lorsque l'usager motorisé prouve le cas fortuit ou de force majeure, la responsabilité objective qui lui incombe est assurée, en ce qui concerne ses conséquences, par le Fonds commun de garantie.

L'usager motorisé ne peut s'exonérer de sa responsabilité que lorsqu'il est manifeste que l'accident et ses conséquences résultent d'un acte intentionnel de la victime. Cette règle ne vaut que pour les victimes âgées de plus de 14 ans.

Cette nouvelle règle en matière de responsabilité ne concerne que les dommages corporels (y compris les dommages qu'un décès cause aux proches parents) subis par l'usager vulnérable ou le passager, 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 fréquemment que l'instauration d'une responsabilité objective aura pour effet d'inciter les usagers à prendre davantage de risques et qu'elle est dès lors néfaste en termes de prévention. L'application de réglementations analogues dans d'autres domaines et, en particulier, dans le domaine de la législation relative aux accidents de travail, montre que l'instinct de conservation et le souci qu'a chacun de préserver son intégrité physique incitent davantage le conducteur à adopter un mode de conduite prudent que la perspective peu probable d'une sanction financière. Au demeurant, la responsabilité pénale demeure pleine et entière dans le système de la responsabilité objective. Il s'est avéré que les nombreuses objections concernant la prévention qui avaient été formulées en 1903, lors de la discussion de

verkeersdeelnemers bestaat ook het onderscheid tussen de normaal voorzichtige personen die weliswaar een onachtzaamheid en een overtreding kunnen begaan en de waaghalzen die, regelmatig of niet, bijzonder verkeersgevaarlijke daden stellen anderzijds. Maar nog belangrijker is de ongelijkheid tussen de weggebruikers die het verkeersrisico scheppen en zij die het ondergaan. Het is dan ook niet te verwonderen dat zowel nationaal als internationaal door de rechtsleer wordt gepleit om het ongevalrecht principieel en in het algemeen te laten steunen op een combinatie van drie pijlers :

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

Deze gedachtengang leidt naar dit wetsvoorstel om in het Burgerlijk Wetboek een nieuwe aansprakelijkheidsregel in te voeren waardoor, bij een aanrijding van een niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemer door een gemotoriseerde verkeersdeelnemer of bij betrokkenheid van passagiers van een motorvoertuig, de verantwoordelijkheid in beginsel bij de bestuurder van het gemotoriseerd voertuig 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 verkeersdeelnemer kan zich enkel exoneren wanneer duidelijk is dat het slachtoffer het ongeval en de gevolgen ervan zelf heeft gewild. En dat geldt dan bovendien enkel voor de slachtoffers boven de 14 jaar.

Deze nieuwe aansprakelijkheidsregel heeft alleen betrekking op de lichamelijke schade (de uit overlijden voortvloeiende schade voor de naastbestaanden inbegrepen) van de zwakke weggebruiker of de passagier, met uitsluiting van de morele schade. De vergoeding voor de stoffelijke 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 een preventief oogpunt zijn totaal ongegrond gebleken. Niemand zou het nu

la loi sur les accidents de travail, étaient sans aucun fondement. Personne n'oserait aujourd'hui remettre en cause le principe de la responsabilité objective dans le domaine de l'assurance contre les accidents du travail. De même, l'instauration, par l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, du principe de la non-responsabilité du travailleur pour des fautes légères et accidentelles n'a pas fait augmenter le nombre des accidents et n'a pas incité les travailleurs à prendre davantage de risques lorsqu'ils utilisent des véhicules à moteur dans le cadre des prestations effectuées en exécution de leur contrat de travail.

L'instauration de la règle de la responsabilité objective à l'égard des usagers de la route vulnérables n'empêche pas, de continuer à mettre en œuvre une politique de prévention systématique, coordonnée et basée sur des critères scientifiques dans le domaine de la circulation routière, du cadre de vie, des moyens et modes de transport, ainsi qu'en ce qui concerne l'homme en tant qu'usager et le respect de la loi.

Compte tenu de l'application faite précédemment, en France, de l'article 1384, premier alinéa, du Code civil (celui qui a la garde d'une chose, en l'occurrence le véhicule, est responsable du dommage qui lui est causé) dans le cas d'accidents de roulage — compte tenu en outre de l'augmentation de prime de 3 % accordée aux assureurs français par suite de l'application de la loi Badinter — et compte tenu enfin du fait que la réglementation que nous proposons n'est certainement pas beaucoup plus lourde que la réglementation française, on peut s'attendre à ce que l'augmentation de prime qu'entraînera l'instauration du régime de la responsabilité objective ne soit pas beaucoup plus importante en Belgique qu'en France.

Il est évident que le système que nous proposons ne diminue en rien la responsabilité pénale.

Il faut enfin prévoir qu'aucun malus ne sera imposé à la personne assurée pour un véhicule à moteur lorsque son assureur indemniserait un tiers sur la base du régime de responsabilité objective que la présente proposition entend instaurer.

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 zakke weggebruikers is ten andere geen rem op het verder voeren van een systematisch gecoördineerde en wetenschappelijke preventiepolitiek met betrekking tot het verkeers- en verblijfsmilieu, de vervoermiddelen, de vervoerswijzen, de mens-gebruiker 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 aan zijn zaak, dat wil zeggen het voertuig) bij verkeersongevallen — bovendien rekening houdend met de premieverhoging van 3 % die in Frankrijk ingevolge de toepassing van de wet-Badinter aan de verzekeraars werd toegekend en — tenslotte voor ogen houdend dat de door ons voorgestelde regeling zeker niet veel zwaarder is dan de Franse, mag verwacht worden dat de premieverhoging ingevolge deze objectieve aansprakelijkheidsregeling bij ons niet veel hoger zal zijn dan in Frankrijk.

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

Tenslotte moet bepaald 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

PROPOSITION DE LOI

Article unique

Un article 1385bis, libellé comme suit, est inséré dans le Livre III, Titre IV, Chapitre II du Code civil :

« Art. 1385bis. — § 1^{er} Celui qui met un véhicule automoteur en circulation est responsable du dommage résultant des lésions corporelles causées à chaque victime d'un accident dans lequel ledit véhicule automoteur est impliqué.

Si l'accident et ses conséquences ont été provoqués intentionnellement par une victime âgée de plus de quatorze ans, celle-ci ne peut se prévaloir de la disposition du précédent alinéa.

§ 2 Le présent article s'applique également aux victimes qui, au moment de l'accident, étaient transportées notamment en exécution d'un contrat.

Le conducteur d'un véhicule automoteur ne peut se prévaloir des dispositions du présent article. Il en va de même pour les personnes qui prétendent éprouver un préjudice par suite des lésions corporelles subies par le conducteur ou du décès de ce dernier.

§ 3 Par véhicule automoteur, il y a lieu d'entendre tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, à l'exception des véhicules mis en circulation par des personnes handicapées et dont la vitesse ne peut être supérieure à l'allure d'une personne marchant au pas.

§ 4 Les règles en vigueur en matière de responsabilité civile demeurent applicables à tout ce qui n'est pas réglé expressément par le présent article. »

30 janvier 1992.

WETSVOORSTEL

Enig artikel

Een artikel 1385bis, luidend als volgt, wordt in het Boek III, Titel IV, Hoofdstuk II van het Burgerlijk Wetboek ingevoegd :

« Art. 1385bis. — § 1 Hij die een motorrijtuig in het verkeer brengt, is aansprakelijk voor de schade die het gevolg is van de lichamelijke letsels die zijn toegebracht aan ieder slachtoffer van een ongeval waarbij het motorrijtuig is betrokken.

Wanneer een slachtoffer dat ouder is dan veertien jaar het ongeval en de gevolgen ervan heeft gewild, kan het zich niet beroepen op het bepaalde in het vorige lid.

§ 2 Dit artikel is eveneens van toepassing op de slachtoffers die op het tijdstip van het ongeval werden vervoerd, ook ter uitvoering van een overeenkomst.

De bestuurder van een motorrijtuig kan zich niet beroepen op het bepaalde in dit artikel. Het zelfde geldt voor personen die aanvoeren schade te lijden ten gevolge van de lichamelijke letsels opgelopen door de bestuurder of ten gevolge van diens overlijden.

§ 3 Onder motorrijtuig moet worden begrepen ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, met uitzondering van het voertuig dat door een gehandicapte in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden.

§ 4 De regels betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld. »

30 januari 1992.

J. ANSOMS
A. BOURGEOIS
T. MÈRCKX-VAN GOEY
F. CAUWENBERGHS