

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

14 JUIN 1991

PROPOSITION DE LOI

**instaurant une responsabilité
objective liée aux véhicules
à moteur**

(Déposée par Mme De Meyer)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à apporter une correction à la réglementation actuelle en matière de réparation des dommages liés à la circulation routière. On ne peut nier que le problème de la sécurité routière et en particulier celui du nombre élevé de victimes sont liés à la participation d'usagers motorisés à la circulation.

La circulation sur nos routes se caractérise par la présence, en même temps, de plusieurs catégories d'usagers, de force très inégale. Les usagers non motorisés, qui sont aussi les plus faibles, sont dès lors particulièrement exposés. C'est ainsi qu'en 1989, il y a eu 6087 victimes parmi les piétons, dont 283 morts et blessés mortels. Parmi les cyclistes, on a enregistré 8619 victimes, dont 202 morts et blessés mortels.

Au cours des dernières décennies, on a le plus souvent choisi, de manière unilatérale, de promouvoir la circulation automobile. Cette option était conforme à l'idéal de progrès qui prévalait à l'époque et reposait sur le mythe de la liberté individuelle symbolisé par la voiture. Aujourd'hui, les limites, voire l'échec, d'une telle politique apparaissent clairement : le problème de la mobilité n'a nullement été résolu.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

14 JUNI 1991

WETSVOORSTEL

**betreffende de invoering van een
objectieve aansprakelijkheid voor
motorvoertuigen**

(Ingediend door Mevr. De Meyer)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel beoogt een correctie aan te brengen in de huidige regelgeving inzake de afwikkeling van verkeersschade. Het hoeft geen betoog dat het probleem van de verkeersveiligheid, in bijzonder van het groot aantal persoonlijke slachtoffers, verband houdt met de deelname van gemotoriseerde weggebruikers aan het verkeer.

Kenmerkend voor ons verkeer is dat verschillende categorieën verkeersdeelnemers, met een beduidend verschil in sterkte, tegelijk van de weg gebruik maken. De niet-gemotoriseerden, de zogenaamde zwakke weggebruikers, betalen hierdoor een zware tol. Zo noteerde men voor 1989, 6087 slachtoffers bij de voetgangers, waaronder 283 doden en dodelijke gewonden. Bij de fietsers noteerde men 8619 slachtoffers, waarvan 202 doden en dodelijke gewonden.

Gedurende de afgelopen decennia werd veelal op eenzijdige wijze gekozen voor de aanmoediging van het autoverkeer. Deze visie sloot aan bij het vooruitgangsideaal en werd ondersteund door de mythe van de individuele vrijheid die de auto zou verschaffen. De beperktheid, zo niet de falen, van dergelijke politiek tekent zich evenwel duidelijk af : het probleem van de mobiliteit is geenszins opgelost.

On assiste en outre à une prise de conscience de plus en plus nette au sujet du coût de l'automobile, qui ne s'exprime pas seulement en termes financiers, mais aussi en termes d'impact sur la sécurité, l'espace et l'environnement.

Une approche totalement différente de la problématique de la circulation s'avère dès lors indispensable. Plus d'attention pour les transports collectifs et publics et plus d'espace pour les usagers les plus faibles, tels sont les éléments dont il faudra tenir compte pour l'élaboration d'une politique réaliste en matière de circulation routière.

La présente proposition de loi concerne un aspect limité, mais néanmoins important, de la problématique routière. Elle vise à faire prendre en compte le coût réel de la circulation routière motorisée qui est supporté par la collectivité et à la mettre à charge des usagers de la route motorisés. Elle prend en cela le contre-pied des règles juridiques désuètes et injustes qui régissent toujours l'imputation des dommages dus à la circulation. Peut-on encore accepter que ces dommages soient toujours mis à charge des usagers de la route les plus vulnérables dès l'instant où ceux-ci ont commis la moindre faute ?

Dans bien des cas, les tribunaux se montrent particulièrement sévères à l'égard des piétons et des cyclistes qui sont victimes d'un accident de la route. S'il en est ainsi, c'est parce que le règlement des dommages dus à la circulation routière est encore toujours régi par les règles de droit commun en matière de responsabilité civile. Ces usagers se voient opposer l'infraction la plus légère au Code de la route ou aux règles générales de prudence et perdent ainsi tout ou partie de leur droit à l'indemnisation des dommages qu'ils ont subis. En outre, force est de constater que l'appréciation des juges en la matière est très variable.

Alors que le principe de la responsabilité fondée sur la faute est généralement considéré comme équitable, il n'en va plus de même lorsqu'il régit les rapports entre les usagers motorisés et les usagers les plus vulnérables.

Les fautes légères, dont personne n'est à l'abri, sont sanctionnées sévèrement lorsqu'elles sont commises par les usagers les plus vulnérables, alors que le risque de dommage est créé par le trafic motorisé. L'injustice est encore plus flagrante quand les victimes sont des enfants, des personnes âgées ou des handicapés, c'est-à-dire des personnes dont on ne peut attendre qu'elles respectent rigoureusement toutes règles de prudence en toutes circonstances. Les groupes les plus vulnérables ne sont-ils pas aussi, généralement, les plus vulnérables dans la circulation ?

La responsabilité fondée sur la faute se justifie essentiellement par son effet préventif : elle incite le citoyen à observer les dispositions légales ou les règles générales de prudence. Ce raisonnement perd cependant beaucoup de sa pertinence quand il s'agit de la responsabilité des usagers de la route. En effet,

Bovendien groeit de bewustwording omtrent de kostprijs : deze drukt zich niet enkel financieel uit, maar ook op gebied van veiligheid, ruimte, milieu.

Een fundamenteel andere benadering van de verkeerssituatie dringt zich hoe dan ook op. Meer aandacht voor collectief en openbaar vervoer, meer ruimte voor de zwakke weggebruiker : een realistisch beleid inzake verkeer zal met deze opties rekening dienen te houden.

Dit wetsvoorstel behandelt een beperkt, zij het belangrijk aspect van de verkeersproblematiek. Beoogd wordt de werkelijke kostprijs van het gemotoriseerd wegverkeer die door de gemeenschap wordt gedragen in rekening te brengen en ten laste van dit gemotoriseerd verkeer te leggen. Dit wetsvoorstel reageert tegen de verouderde en onrechtvaardige rechtsregels die de ten laste legging van de verkeerschade heden ten dage blijven beheersen. Kan nog aanvaard worden dat deze schade de zwakke weggebruiker blijft toevallen vanaf het ogenblik dat hij ook maar de geringste fout heeft begaan ?

In vele gevallen blijken de rechtbanken bijzonder streng te zijn ten aanzien van voetgangers en fietsers die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval. Dit is te wijten aan de omstandigheid dat de verkeerschade nog steeds door de gemeenschappelijke regels inzake aansprakelijkheid wordt beheerst. Ook de lichtste overtreding van de wegcode of van de algemene zorgvuldigheidsnorm zal hem worden tegengeworpen en aanleiding geven tot verlies of vermindering van zijn recht op schadeloosstelling. Bovendien blijken de rechters dergelijke feiten dikwijls verschillend te beoordelen.

Waar het beginsel van de foutaansprakelijkheid doorgaans als rechtvaardig wordt ervaren, geldt dit zeker niet meer voor de verhouding tussen de gemotoriseerde en de zwakke weggebruikers.

Lichte fouten — waarvan mag worden aangenomen dat zij door eenieder wel eens worden gemaakt — worden ten aanzien van deze laatsten op zware wijze gesanctioneerd, terwijl het risico op de schade door het gemotoriseerd verkeer wordt gecreëerd. Dit is des te onrechtvaardiger in die gevallen waarbij de schade geleden wordt door die bevolkingsgroepen (kinderen, bejaarden, mindervaliden) waarvan nu eenmaal niet kan worden verwacht dat zij in alle omstandigheden van het verkeer de hoogste normen van vooruitziendheid blijven in acht nemen. Is het niet zo dat de zwakkere sociale groepen ook in het verkeer doorgaans de zwakkere partij zijn ?

De foutaansprakelijkheid wordt in belangrijke mate verantwoord doordat zij een preventieve functie heeft : zij zet de burger ertoe aan zich aan de voorgeschreven wetsbepalingen of aan de algemene zorgvuldigheidsnormen te houden. In de verkeersaansprakelijkheid kan deze redenering niet meer

ce ne sont pas des considérations d'ordre financier, mais le désir de préserver leur intégrité physique qui incitent les usagers de la route les plus vulnérables à faire preuve de prudence, ce qui ne signifie pas qu'aucune prévention ne soit possible ou souhaitable en ce qui concerne le comportement de ces usagers dans la circulation. Ce rôle préventif incombe au droit pénal, qui doit garantir le respect du Code de la route.

On attribue à la responsabilité fondée sur la faute une fonction normative importante du fait qu'elle permet à la jurisprudence d'établir, pour toutes les situations, les règles de conduite qui doivent être respectées par les sujets de droit. Cependant, le problème qui se pose en matière de circulation est que la majorité des règles de conduite sont imposées du fait que l'utilisation de véhicules à moteur engendre un risque particulièrement grand.

C'est la raison pour laquelle les règles relatives à la responsabilité en cas de dommages de la circulation ont été modifiées dans d'autres pays européens. Les réformes vont dans le sens d'une responsabilité objective (par exemple, en Allemagne et aux Pays-Bas). Un des exemples les plus récents est celui de la France où, en 1985, la législation a été modifiée de telle sorte que c'est l'usager de la route motorisé qui est en principe tenu responsable des dommages corporels résultant d'un accident de la circulation (Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation). La Suède a instauré en 1976 une réglementation qui prévoit que les conducteurs, les passagers et les usagers de la route vulnérables qui ont été renversés sont indemnisés par l'assureur du véhicule à moteur pour les dommages corporels qu'ils ont subis.

On peut donc dire qu'en appliquant intégralement les règles du Code civil de 1804, la Belgique est à la traîne dans ce domaine. Pourtant, une commission des accidents de la circulation a été créée dès 1968 en vue d'une réforme éventuelle. Les résultats de ces travaux n'ont toutefois jamais été rendus publics.

La présente proposition de loi vise à instaurer une responsabilité objective globale liée aux véhicules à moteur.

Toutes les victimes qui ne sont ni propriétaire, ni détenteur ou conducteur d'un véhicule à moteur seront indemnisées des dommages causés par un véhicule à moteur mis en circulation. Pourront se prévaloir de cette règle, les usagers de la route dits « faibles », mais aussi les passagers et les victimes qui ne participaient pas à la circulation au moment de l'accident. La responsabilité fondée sur la faute continuera de s'appliquer intégralement entre les usagers de la route motorisés.

Le but est d'établir une situation claire en ce qui concerne la responsabilité des conducteurs de véhicules à moteur. Celui qui met un véhicule à moteur en circulation, créant de ce fait un risque pour ses

onverkort worden aangehouden. Zwakke weggebruikers worden tot voorzichtigheid aangezet vanuit de wil tot behoud van hun lichamelijke integriteit, niet op grond van overwegingen van financiële aard. Dit betekent niet dat ten aanzien van het verkeersgedrag van zwakke weggebruikers geen preventie mogelijk of wenselijk zou zijn : deze taak is weggelegd voor het strafrecht, dat een correcte naleving van de wegcode dient te waarborgen.

Aan de foutaansprakelijkheid wordt een belangrijke normerende functie toegeschreven, doordat zij de rechtspraak toelaat voor alle situaties de gedragsregels te concretiseren waaraan de rechtssubjecten zich dienen te houden. Wat de verkeerssituatie betreft, stelt zich evenwel het probleem dat het overgrote deel van de gedragsnormen wordt opgelegd door de omstandigheid dat de deelname van gemotoriseerde voertuigen aan het verkeer een bijzonder groot risico creëert.

In andere Europese landen werden om die reden de aansprakelijkheidsregels inzake verkeersschade gewijzigd. Hervormingen gaan in de richting van een objectieve aansprakelijkheid (voorbeeld : Duitsland, Nederland). Eén der recentste voorbeelden is Frankrijk, waar in 1985 de wetgeving werd gewijzigd in die zin dat de persoonsschade bij verkeersongevallen in beginsel bij de gemotoriseerde weggebruiker wordt gelegd (Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation). In Zweden werd in 1976 een regeling ingevoerd waarbij de persoonsschade die geleden wordt door bestuurders, passagiers evenals door aangereden zwakke weggebruikers vergoed wordt door de verzekeraar van het motorrijtuig.

Men kan wel stellen dat België, door de onverkorte toepassing van de regels van het Burgerlijk Wetboek van 1804, op dit domein achter blijft. Niettemin werd reeds in 1968 — met het oog op een eventuele hervorming — een « Verkeersongevallencommissie » opgericht. De resultaten hiervan werden evenwel nooit voor het publiek toegankelijk gemaakt.

Met dit wetsvoorstel wordt de invoering van een globale objectieve aansprakelijkheid voor motorvoertuigen voorgesteld.

Alle benadeelden die geen eigenaar, houder of bestuurder zijn van een motorrijtuig zullen worden vergoed voor de schade die door het motorrijtuig, ingevolge zijn deelname aan het verkeer, wordt veroorzaakt. Niet enkel zwakke weggebruikers zullen zich hierop kunnen beroepen, maar ook passagiers en schadelijders die op het ogenblik van het ongeval niet aan het verkeer deelnamen. Tussen gemotoriseerde weggebruikers zal de foutaansprakelijkheid onverkort blijven gelden.

Beoogd wordt duidelijkheid te scheppen inzake de verantwoordelijkheid van de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen. Hij die een gemotoriseerd voertuig in het verkeer brengt en hierdoor een risico

concitoyens, doit en supporter les conséquences financières.

La présente proposition de loi est toutefois principalement inspirée par le souci de garantir aux victimes d'accidents de la circulation une indemnisation intégrale selon une procédure simple. C'est la raison pour laquelle on a choisi d'éviter autant que faire se peut les situations pouvant donner lieu à des litiges lors de l'examen de la demande d'indemnisation.

Il est du reste très important d'exclure toute possibilité de litige afin de réduire le coût de la procédure de règlement du dommage. En ce qui concerne le champ d'application, il sera identique à celui de l'assurance responsabilité civile obligatoire pour les véhicules à moteur.

La présente proposition ne prévoit pas un règlement différent en fonction de la nature du dommage; ce n'est du reste pas très courant en droit belge. Il n'y a aucune raison de rendre le droit commun applicable à certaines formes de dommages. Cela ne pourrait que rendre plus difficile la réparation du dommage subi par la victime.

Tant les dommages matériels que les dommages moraux seront pris en considération pour l'indemnisation. Il n'a pas non plus été jugé souhaitable de faire une exception pour les dommages causés aux choses : leur incidence financière ne peut pas du reste être exagérée.

Dans certains cas, la personne dont la responsabilité est mise en cause en vertu de la loi proposée doit pouvoir s'en dégager pour des motifs légitimes et clairement définis. Il faut à tout prix éviter des situations comparables à celles que l'on a connues en France, où la référence à la faute inexcusable dans la loi de 1985 a donné lieu à une jurisprudence inconséquente et restrictive. C'est la raison pour laquelle on ne peut par exemple pas retenir la notion de faute grave. Dès lors que l'on tenterait de déterminer s'il y a faute grave dans le chef de l'usager de la route vulnérable, on serait amené à porter un jugement sur le degré de prudence dont il a fait preuve, ce qui risquerait de mettre à néant le principe de la responsabilité objective. En outre, l'imprécision de la notion de faute grave telle qu'elle s'entend en matière de roulage serait source de nombreuses contestations et d'insécurité juridique.

La présente proposition de loi prévoit qu'une personne peut être exonérée de sa responsabilité si elle apporte la preuve que le sinistre a été causé intentionnellement par la victime. Elle se réfère ainsi à des notions déjà connues en droit belge (qui sont notamment appliquées dans le cadre de la législation sur les accidents du travail).

La responsabilité fondée sur le risque n'entraîne aucune modification de la législation relative à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. La victime pourra demander réparation à l'assureur du véhicule responsable du

crée ten nadele van andere burgers dient de gevolgen hiervan financieel te dragen.

De voornaamste bekommernis van dit wetsvoorstel bestaat er evenwel in de slachtoffers van verkeersongevallen op eenvoudige wijze een integrale schadeloosstelling te waarborgen. Daarom wordt ervoor geopteerd zoveel mogelijk situaties te vermijden die aanleiding kunnen geven tot betwistingen bij de behandeling van de schadeëis.

Het uitsluiten van betwistingen heeft overigens een groot belang ten opzichte van de kosten van de schade-regeling te drukken. Wat het toepassingsgebied betreft, wordt de band gelegd met de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen.

Er wordt niet voorzien in een verschillende regeling naargelang de aard van de schade; dit is overigens weinig gebruikelijk in het Belgisch recht. Er is geen reden om sommige vormen van schade onder toepassing van het gemene recht te laten. Dit zou slechts leiden tot het bemoeilijken van de recuperatie van de schade door het slachtoffer.

Zowel de materiële schade als de morele schade zullen voor vergoeding in aanmerking komen. Ook voor de zaakschade wordt een uitzondering niet wenselijk geacht : de financiële impact hiervan mag overigens niet worden overdreven.

In bepaalde gevallen moet het voor degene wiens aansprakelijkheid op grond van dit wetsvoorstel wordt ingeroepen, mogelijk zijn om zich hiervan te bevrijden. De grondslag van deze exoneration moet redelijk en duidelijk zijn. Alleszins dienen situaties te worden vermeden zoals in Frankrijk, waar de verwijzing naar de onverschoonbare fout (« faute inexcusable ») door de wet van 1985 aanleiding heeft gegeven tot tegenstrijdige en beperkende rechtspraak. Om die reden kan bijvoorbeeld niet gekozen worden voor het begrip van de zware fout. Het onderzoek naar een eventuele zware fout in hoofde van de zwakke weggebruiker zou aanleiding geven tot een beoordeling van diens voorzichtigheid in het verkeer. Te vrezen valt dat hierdoor het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid zou worden uitgehoud. Bovendien zou de onduidelijkheid nopens de betekenis van de zware fout zoals toegepast in het verkeer leiden tot een groot aantal betwistingen en tot rechtsonzekerheid.

Dit wetsvoorstel voorziet dat exoneration mogelijk is door het bewijs te leveren dat het schadegeval door de benadeelde opzettelijk is veroorzaakt. Hiermede wordt verwezen naar begrippen die reeds gekend zijn in het Belgisch recht (onder meer in de wetgeving inzake arbeidsongevallen).

De risicoaansprakelijkheid brengt geen wijziging met zich van de wetgeving inzake de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. De benadeelde zal de verzekeraar van het schadeveroorzakend motorrijtuig kunnen aanspreken. Van belang is dat

dommage. Il importe que l'intervention de l'assureur ne soit pas limitée.

En effet, toute limitation en ce domaine réduirait la protection des victimes d'accidents de la circulation, ce qui ne saurait en aucun cas être notre objectif. Il convient par ailleurs de s'interroger sur la manière de compenser le glissement de la charge financière vers les usagers motorisés.

Il serait souhaitable, à cet égard, de maintenir une certaine individualisation dans l'imputation des coûts, de telle sorte que celui qui a causé un sinistre en supporte en partie les conséquences financières.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article définit le champ d'application de la loi en établissant délibérément un lien avec la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Puisque celle-ci vise à indemniser les victimes d'un accident de la circulation, il importe qu'il y ait la plus grande concordance possible. Cela ne signifie toutefois pas que le champ d'application de la présente proposition de loi coïncide parfaitement avec celui de la loi du 21 novembre 1989. Partout où la chose s'avérera nécessaire, la responsabilité objective sera étendue afin de garantir l'uniformité et l'équité du système.

Le texte de la proposition utilise la notion de « sinistre », qui doit être prise au sens le plus large, à savoir tout fait qui cause un dommage.

La proposition de loi s'applique aux sinistres impliquant des véhicules automoteurs. Sont considérés comme véhicules automoteurs les véhicules visés à l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989, à savoir les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique. La loi s'appliquera dès lors aux motos, aux cyclomoteurs, aux véhicules agricoles, etc. Les remorques relèveront également du champ d'application de la loi.

Alors que la loi précitée du 21 novembre 1989 ne soumet pas les véhicules liés à une voie ferrée à l'assurance obligatoire de la responsabilité, cette exception n'est pas retenue par la présente loi. Bien que leur mobilité soit limitée, ils créent également, au même titre que les autres véhicules automoteurs, un risque particulier, de sorte que nous ne voyons aucune raison de les soustraire à la responsabilité objective.

Le sinistre doit se produire alors que le véhicule automoteur concerné circule sur la voie publique, les terrains ouverts au public ou les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes

de tussenkost van de verzekeraar niet wordt beperkt.

Dit zou leiden tot een vermindering van de bescherming van de verkeersslachtoffers, wat geenszins onze bedoeling kan zijn. De vraag dringt zich op hoe de verschuiving van de kosten ten nadele van het gemotoriseerde wegverkeer moet worden opgevangen.

Het verdient aanbeveling dat een zekere individualisering van de kosten zou worden gehandhaafd, waardoor diegene die aan de oorsprong ligt van een schadegeval de gevolgen hiervan voor een stuk financieel draagt.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELN

Artikel 1

Dit artikel beoogt het toepassingsgebied van de voorgestelde wet te definiëren. Hierbij wordt bewust de band gelegd met de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Vermits laatstgenoemde wet ertoe strekt aan slachtoffers van verkeersschade een vergoeding te waarborgen is het van belang dat een zo groot mogelijke overeenstemming wordt nagestreefd. Dit houdt nochtans niet in dat het toepassingsgebied van onderhavig wetsvoorstel volledig samenvalt met dat van de wet van 21 november 1989. Waar nodig zal de objectieve aansprakelijkheid tot een ruimere toepassing aanleiding geven, ten einde de gelijkvormigheid en rechtvaardigheid van het systeem te waarborgen.

De tekst van het voorstel spreekt van « schadegevallen », die in de ruimste zin moeten worden geïnterpreteerd : ieder feit dat schade veroorzaakt.

Het wetsvoorstel is van toepassing op schadegevallen waarbij motorrijtuigen zijn betrokken. Als motorrijtuigen worden beschouwd de aldus genoemde voertuigen in artikel 1 van de wet van 21 november 1989 : de rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven. De wet zal dus ook van toepassing zijn op moto's, bromfietsen, landbouwvoertuigen, en dergelijke. Ook aanhangwagens zullen onder het toepassingsgebied vallen.

Waar de voormelde wet van 21 november 1989 de spoorvoertuigen van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering uitsluit wordt deze uitzondering in de voorgestelde tekst niet weerhouden. Hoewel hun mobiliteit beperkt is creëren ook zij, zoals de andere motorrijtuigen, een bijzonder risico, waardoor wij geen reden zien om hen buiten het toepassingsgebied van de objectieve aansprakelijkheid te laten.

Het schadegeval dient zich voor te doen terwijl het betrokken motorrijtuig deelneemt aan het verkeer op de openbare weg of op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal

ayant le droit de les fréquenter. La terminologie utilisée dans le présent article est identique à celle de l'article 2, § 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989, qui dispose qu'aucun véhicule automoteur ne peut être admis à la circulation dans les endroits énumérés sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu ne soit couverte par un contrat d'assurance. Les sinistres qui se produisent, par exemple, sur des parkings ou sur les terrains appartenant à des entreprises relèvent également du champ d'application de la loi.

Le sinistre doit en outre être lié au fait que le véhicule est en circulation au moment où il se produit. Si le sinistre est dû exclusivement à des faits étrangers à la circulation du véhicule, il ne relève pas du champ d'application de la présente proposition.

Art. 2

Cet article établit le principe de la responsabilité objective pour tout dommage causé par le véhicule automoteur. Il s'agit d'une responsabilité qui oblige les personnes désignées par la loi à indemniser les personnes lésées, indépendamment de leur comportement et quel que soit l'état du véhicule.

L'indemnisation découlant de la responsabilité objective incombe tant au propriétaire qu'au détenteur ou au conducteur du véhicule.

S'il s'agit de personnes distinctes, la victime pourra s'adresser à la personne de son choix.

Le propriétaire du véhicule pourra également voir sa responsabilité engagée lorsque le véhicule est conduit par une personne non autorisée (en cas de vol, par exemple).

La responsabilité objective règle les dommages subis par les personnes qui ne sont elles-mêmes ni propriétaire, ni détenteur ou conducteur d'un véhicule impliqué dans le sinistre.

Bien que notre souci premier soit de protéger les usagers « faibles », en particulier les piétons et les cyclistes, il n'y a aucune raison pour que ces derniers soient les seuls à bénéficier de ce régime de responsabilité civile. Les passagers du véhicule à moteur pourront également y prétendre et ce, qu'ils soient ou non transportés en exécution d'un contrat. Il n'est pas non plus requis que les personnes lésées participent à la circulation routière au moment où le sinistre se produit.

La responsabilité civile objective ne s'applique que si le véhicule à moteur participe à la circulation.

La personne lésée ne peut exiger la réparation des dommages que si elle apporte la preuve qu'il existe un lien de cause à effet avec l'utilisation du véhicule à moteur dans la circulation.

En ce qui concerne le type de dommages, la personne lésée peut, tout comme dans le cas de la responsa-

personnes die het recht hebben om er te komen. Hiermede wordt dezelfde terminologie gebruikt als in artikel 2, § 1 van de wet van 21 november 1989, waarin wordt bepaald dat geen motorrijtuigen op de daarin genoemde plaatsen tot het verkeer mogen worden toegelaten zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven gedekt is door een verzekeringsovereenkomst. Ook schadegevallen die zich bijvoorbeeld voordoen op parkings of op de terreinen van bedrijven vallen onder het toepassingsgebied van de wet.

Bovendien moet het schadegeval verband houden met de omstandigheid dat het motorrijtuig aan het verkeer deelneemt. Wanneer het schadegeval uitsluitend te wijten is aan feiten die buiten de deelname van het motorrijtuig aan het verkeer moeten worden gesitueerd, valt het buiten het toepassingsgebied van dit wetsvoorstel.

Art. 2

Dit artikel vestigt het principe van de objectieve aansprakelijkheid voor schade die door het motorrijtuig wordt veroorzaakt. Het betreft een aansprakelijkheid die de bij wet aangeduide personen tot schadevergoeding verplicht, ongeacht hun gedragingen en ongeacht de staat van het motorrijtuig.

De schadevergoeding ingevolge de objectieve aansprakelijkheid valt ten laste van zowel de eigenaar, de houder als de bestuurder van het motorrijtuig.

Voor zover het onderscheiden personen betreft zal de gelaedeerde de keuze hebben tot wie hij zich richt.

De eigenaar zal ook kunnen worden aangesproken in het geval dat het voertuig bestuurd wordt door een onbevoegde (bijvoorbeeld ingevolge diefstal).

De objectieve aansprakelijkheid regelt de schade ten nadele van personen die zelf geen eigenaar, houder of bestuurder zijn van een bij het schadegeval betrokken motorrijtuig.

Hoewel onze eerste bekommernis erin bestaat de zwakke weggebruikers, in het bijzonder de voetgangers en fietsers, te beschermen, is er geen reden om dit aansprakelijkheidsregime enkel in het voordeel van deze categorieën te laten spelen. Ook de passagiers van het motorrijtuig zullen zich hierop kunnen beroepen. Hierbij is het van geen belang of zij al dan niet worden vervoerd ingevolge de uitvoering van een overeenkomst. Evenmin is vereist dat de benadeelden aan het wegverkeer deelnemen op het ogenblik dat het schadegeval zich voordoet.

De objectieve aansprakelijkheid is slechts van toepassing voor zover het motorvoertuig aan het verkeer deelneemt.

De benadeelde kan enkel schadevergoeding eisen voor de schade waarvan hij het bewijs levert dat er een oorzakelijk verband bestaat met het gebruik van het motorvoertuig in het verkeer.

Wat de vorm van de schade betreft kan de benadeelde, zoals in het geval van de foutaansprakelijk-

bilité fondée sur la faute, fournir la preuve tant du dommage matériel que du dommage moral qu'elle a subi.

La personne dont la responsabilité est engagée, soit en tant que propriétaire, soit en tant que conducteur, ne peut s'exonérer que si elle prouve que le sinistre a été provoqué délibérément par la personne lésée. Ce motif d'exonération doit être interprété par analogie avec l'accident provoqué délibérément visé par la loi sur les accidents du travail. Il faudra démontrer que la personne lésée a occasionné le sinistre, même si elle n'en a pas voulu les conséquences.

L'existence d'un élément intentionnel doit être prouvée. Il ne suffit pas d'apporter la preuve d'une faute, même grave, dans le chef de la personne lésée lorsque l'élément intentionnel fait défaut.

Conformément au § 2 de l'article 2, lorsque plusieurs personnes sont responsables en vertu de la présente proposition de loi, les personnes lésées peuvent poursuivre chacune d'entre elles en réparation de l'ensemble des dommages. La solidarité ne vaut cependant que pour autant que la responsabilité de chacune d'entre elles soit invoquée sur la base de la présente proposition de loi et pour les mêmes dommages.

Art. 3

Cet article règle la responsabilité des usagers de la route les plus faibles. Pour l'application de la loi que nous proposons, il faut entendre par usagers de la route les plus faibles ceux qui se trouvent dans la circulation sans faire usage d'un véhicule à moteur tel que visé à l'article 1^{er}. On vise ainsi non seulement les piétons et les cyclistes, mais aussi tous ceux qui se déplacent avec un moyen de transport ne pouvant être considéré comme véhicule à moteur. Cette définition exclut par conséquent les passagers d'un véhicule à moteur.

L'objectif est d'étendre le principe qui sous-tend la présente proposition aux sinistres dans lesquels la responsabilité d'un usager de la route faible est en cause. Alors que l'article 2 règle la question de la responsabilité pour ce qui concerne les dommages encourus par l'usager de la route faible, l'article 3 détermine les cas où ce dernier peut être rendu responsable du dommage causé à autrui.

Le régime de la responsabilité de l'usager faible est adouci : celui-ci ne pourra, dans certains cas, être rendu responsable que s'il a provoqué intentionnellement le sinistre. Ceci ne s'applique toutefois pas à tous les accidents de la circulation, mais seulement à ceux qui résultent de la participation d'un véhicule à moteur à la circulation : il doit donc exister un rapport causal — qui ne doit pas être exclusif — entre le dommage encouru et la participation d'un véhicule à moteur à la circulation. Le but de cette réglementation est d'éviter que l'usager de la route faible n'ait à

heid, het bewijs leveren van zowel de materiële als de morele schade die hij heeft geleden.

De persoon die, hetzij als eigenaar, hetzij als bestuurder wordt aangesproken kan zich slechts bevrijden wanneer hij bewijst dat het schadegeval door de benadeelde opzettelijk is veroorzaakt. Deze exonerationgrond dient te worden geïnterpreteerd naar analogie met het opzettelijk veroorzaakte ongeval uit de Arbeidsongevallenwet. Er zal moeten worden aangetoond dat de benadeelde het schadegeval wilens heeft teweeggebracht, ook al heeft hij de gevolgen ervan niet gewild.

Er wordt vereist dat een intentioneel element wordt bewezen. Het volstaat niet een fout, zelfs niet een zware fout, in hoofde van de benadeelde te bewijzen, wanneer het element opzet ontbreekt.

Ingevolge § 2 van artikel 2 kunnen de benadeelden, wanneer meerdere personen aansprakelijk zijn op grond van dit wetsvoorstel, eenieder van hen aanspreken voor de volledige schadevergoeding. De hoofdelijkheid geldt nochtans enkel voor zover de aansprakelijkheid van elk van hen op grond van dit wetsvoorstel en voor dezelfde schade wordt ingeroepen.

Art. 3

Dit artikel regelt de aansprakelijkheid van de zwakke weggebruiker. Als zwakke weggebruikers worden voor toepassing van dit wetsvoorstel beschouwd zij die in het verkeer zijn zonder gebruik te maken van een motorrijtuig zoals bedoeld in artikel 1. Hiermede worden niet enkel voetgangers en fietsers bedoeld, maar al diegenen die zich verplaatsen met een vervoermiddel dat niet kan worden gedefinieerd als een motorrijtuig. Passagiers van een motorrijtuig worden op grond van deze omschrijving uitgesloten.

De bedoeling bestaat erin het onderliggende principe van dit wetsvoorstel door te trekken tot de schadegevallen waarbij de aansprakelijkheid van de zwakke weggebruiker in het geding is. Waar artikel 2 de aansprakelijkheid regelt met betrekking tot de door de zwakke weggebruiker geleden schade bepaalt artikel 3 de gevallen waarbij de zwakke weggebruiker kan worden aangesproken voor de schade die door andere benadeelden wordt geleden.

Het aansprakelijkheidsregime van de zwakke weggebruiker wordt verzacht : in bepaalde gevallen kan hij slechts worden aangesproken wanneer hij het schadegeval opzettelijk heeft veroorzaakt. Dit geldt evenwel niet voor alle verkeersschade, doch slechts voor de schade ingevolge de deelname van een motorrijtuig aan het verkeer : er dient dus een oorzakelijk verband te bestaan — die niet exclusief moet zijn — tussen de geleden schade en de deelname van een motorrijtuig aan het verkeer. De bedoeling hiervan is dat de zwakke weggebruiker niet de

supporter la charge d'un sinistre qui est en fait dû à la circulation motorisée.

Ce même principe s'applique également aux dégâts causés aux véhicules à moteur, tel le dégât causé à un véhicule à la suite d'un contact entre celui-ci et un usager de la route faible. Dans ce cas également, le dommage doit avoir été encouru à la suite de la participation du véhicule à moteur à la circulation. Cette précision est importante, notamment pour ce qui concerne les dégâts occasionnés à un véhicule en stationnement.

Art. 4

Il nous paraît souhaitable, en vue de tenir compte de la réalité sociale, de nuancer l'applicabilité du principe de l'intention utilisé dans la présente proposition de loi en fonction de certains groupes de participants à la circulation.

C'est ainsi que si la preuve de l'intention peut difficilement être acceptée à l'égard de certaines catégories de personnes, elle ne peut être admise pour des mineurs de moins de 14 ans. Cette disposition s'applique à la preuve de l'intention, pour l'application de l'article 2 comme pour celle de l'article 3.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi s'applique aux sinistres dans lesquels sont impliqués des véhicules automoteurs au sens de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, qui sont admis à la circulation sur la voie publique et les terrains ouverts au public ou à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter.

Les véhicules sur rail sont assimilés aux véhicules automoteurs pour l'application de la présente loi.

Art. 2

§ 1^{er}. Le propriétaire, le détenteur et le conducteur d'un véhicule automoteur sont responsables du dommage causé par ce véhicule automoteur à la personne lésée qui n'est pas propriétaire, détentrice ou conductrice d'un véhicule automoteur impliqué dans le sinistre.

Ils ne peuvent s'exonérer de cette responsabilité qu'en apportant la preuve que le sinistre a été provoqué intentionnellement par la personne lésée.

last zou dragen van verkeersschade die in feite aan het gemotoriseerd verkeer is te wijten.

Hetzelfde geldt voor de schade aan de gemotoriseerde voertuigen, bijvoorbeeld de schade aan het voertuig zelf ingevolge diens aanrijding van een zwakke weggebruiker. Ook in dit geval geldt dat de schade moet geleden zijn ingevolge de deelname van het motorrijtuig aan het verkeer. Dit is onder meer van belang met betrekking tot de schade aan een gestationeerd voertuig.

Art. 4

Ten einde rekening te houden met de maatschappelijke realiteit lijkt het wenselijk om de toepasbaarheid van het in dit wetsvoorstel gehanteerde opzet ten aanzien van sommige deelnemers aan het verkeer te toetsen.

Zo het bewijs van opzet tegen sommige categorieën personen moeilijk kan worden aanvaard, wordt dit niet toegelaten tegen minderjarigen jonger dan 14 jaar. Deze bepaling heeft betrekking op het bewijs van de opzet, zowel voor toepassing van artikel 2 als van artikel 3 van dit wetsvoorstel.

M. DE MEYER

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet is van toepassing op schadegevallen waarbij motorrijtuigen zijn betrokken zoals bedoeld in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, die in het verkeer zijn op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen.

Spoorvoertuigen worden voor toepassing van deze wet met motorrijtuigen gelijkgesteld.

Art. 2

§ 1. De eigenaar, de houder en de bestuurder van een motorrijtuig zijn tegenover de benadeelde die geen eigenaar, houder of bestuurder is van een bij het schadegeval betrokken motorrijtuig aansprakelijk voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade.

Zij kunnen zich van deze aansprakelijkheid slechts bevrijden door te bewijzen dat het schadegeval door de benadeelde opzettelijk is veroorzaakt.

§ 2. Si par suite de l'application du § 1^{er}, plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage, elles sont solidairement tenues de réparer le dommage causé.

Art. 3

L'usager de la route qui ne fait pas usage d'un véhicule automoteur n'est responsable du dommage causé par un véhicule automoteur admis à la circulation routière, y compris du dommage causé au véhicule automoteur lui-même, que s'il a provoqué le sinistre intentionnellement.

Art. 4

Pour l'application de la présente loi, la preuve que le sinistre a été provoqué intentionnellement n'est pas admise à l'égard de personnes physiques âgées de moins de 14 ans.

21 mai 1991.

§ 2. Indien ingevolge de toepassing van § 1 meerdere personen kunnen worden aangesproken voor dezelfde schade, dan zijn zij hoofdelijk gehouden tot vergoeding van deze schade.

Art. 3

De weggebruiker die geen gebruik maakt van een motorrijtuig, is slechts aansprakelijk voor de schade ingevolge de deelname van een motorrijtuig aan het verkeer, met inbegrip van de schade aan het motorrijtuig zelf, wanneer hij het schadegeval opzettelijk heeft veroorzaakt.

Art. 4

Voor toepassing van deze wet wordt het bewijs dat het schadegeval opzettelijk werd veroorzaakt niet toegelaten tegen natuurlijke personen die jonger zijn dan 14 jaar.

21 mei 1991.

M. DE MEYER