

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1993-1994 (*)

18 MARS 1994

PROJET DE LOI

**portant des dispositions sociales
(article 45)**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE (1)

PAR M. LANDUYT

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné ce projet de loi au
cours de sa réunion du 9 mars 1994.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Ylief.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. De Clerck, Desmet,
Mme Merckx-Van Goey,
MM. Vandeuren, Van
Parys.
P.S. MM. Mayeur, Minet, Mou-
reaux, Ylief.
V.L.D. MM. Berben, Coveliers, De-
wael, Verwilghen.
S.P. MM. Landuyt, Swennen,
Vande Lanotte.
P.R.L. M. Duquesne, Mme Sten-
gers.
P.S.C. M. Beaufays, Mme de T'Ser-
claes.
Ecolo/ Agalev VI. M. Simons, Mme Vogels.
Mme Dillen.
Blok

B. — Suppléants :

M. Breyne, Mme Leysen, M. Van-
dendriessche, N., N., N.
Mme Burgeon (C.), MM. Canon,
Eerdeken, Poty, Walry.
MM. Chevalier, De Groot, Kemp-
naire, Platteau, Verhofstadt.
MM. De Mol, Logist, Peeters (J.),
Van der Sande.
MM. De Decker, Reynders, Simonet.
Mme Corbisier-Hagon, MM. Hol-
logne, Poncelet.
Mme Aelvoet, MM. Brisart, Dallons.
MM. Annemans, Van Overmeire.

Voir :

- 1343 - 93 / 94 :

- N° 1 : Projet transmis par le Sénat.
- N° 2 et 3 : Amendements.
- N° 4 et 5 : Rapports.

(*) Troisième session de la 48^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1993-1994 (*)

18 MAART 1994

WETSONTWERP

**houdende sociale bepalingen
(artikel 45)**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER LANDUYT

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft dit wetsontwerp besproken
tijdens haar vergadering van 9 maart 1994.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Ylief.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. De Clerck, Desmet,
Mevr. Merckx-Van Goey,
HH. Vandeuren, Van
Parys.
P.S. HH. Mayeur, Minet, Mou-
reaux, Ylief.
V.L.D. HH. Berben, Coveliers, De-
wael, Verwilghen.
S.P. HH. Landuyt, Swennen,
Vande Lanotte.
P.R.L. H. Duquesne, Mevr. Sten-
gers.
P.S.C. H. Beaufays, Mevr. de T'Ser-
claes.
Ecolo/ Agalev VI. H. Simons, Mevr. Vogels.
Mevr. Dillen.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

H. Breyne, Mevr. Leysen, H. Van-
dendriessche, N., N., N.
Mevr. Burgeon (C.), HH. Canon,
Eerdeken, Poty, Walry.
HH. Chevalier, De Groot, Kemp-
naire, Platteau, Verhofstadt.
HH. De Mol, Logist, Peeters (J.),
Van der Sande.
HH. De Decker, Reynders, Simonet.
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hol-
logne, Poncelet.
Mevr. Aelvoet, HH. Brisart, Dallons.
HH. Annemans, Van Overmeire.

Zie :

- 1343 - 93 / 94 :

- N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
- N° 2 en 3 : Amendementen.
- N° 4 en 5 : Verslagen.

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

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE

« Le projet de loi portant des dispositions sociales déposé par le gouvernement sur les bancs du Sénat reprenait initialement, en son article 47, le contenu d'un texte préparé, lors de la précédente législature, par un groupe de travail réuni à l'initiative du Ministre des Communications de l'époque, Jean-Luc Dehaene.

Le gouvernement n'ayant pu adopter ce texte, il fut déposé par notre collègue Ansoms, sous forme d'une 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 ».

En bref, il s'agissait d'introduire dans le Code civil un nouvel article 1385bis.

Avec cette disposition, le but du gouvernement est double : accélérer l'indemnisation de certaines victimes d'accident et réaliser pour l'INAMI une *économie substantielle*.

A l'instar du Conseil d'Etat, qui considérait abusif de bouleverser les règles relatives à la responsabilité au moyen d'une loi-programme, plusieurs membres de la Commission de la Justice du Sénat ont estimé qu'une modification du fondement de notre droit civil, le chapitre relatif à la responsabilité délictuelle, nécessitait sérénité et réflexion, ce qui était difficilement compatible avec l'urgence qu'impose l'adoption d'une loi-programme.

Deux Sénateurs, MM. Vandenberghe et Erdman, ont alors suggéré de modifier l'angle d'approche et de chercher à atteindre un résultat similaire sans recourir à la technique de la responsabilité objective, mais en privilégiant un système d'indemnisation automatique, par une simple modification de la loi de 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

C'est de cette suggestion qu'est issu le texte qui vous a été transmis par le Sénat. Le principe est contenu dans le premier alinéa du paragraphe premier de l'article 29bis.

L'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule automoteur impliqué dans un accident de la circulation ou, à défaut d'assurance, le Fonds de garantie, est tenu d'« indemniser automatiquement les victimes de l'accident pour le dommage subi par elles ».

Immédiatement, nous restreignons l'étendue de ce principe par deux limitations.

I. — INLEIDING DOOR DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE

« Artikel 47 van het door de regering in de Senaat ingediende wetsontwerp houdende sociale bepalingen omvatte oorspronkelijk een bepaling die tijdens de vorige regeerperiode was uitgewerkt door een werkgroep die op initiatief van de toenmalige minister van Verkeerswezen, Jean-Luc Dehaene, bijeenkwam.

Doordat de regering de tekst niet heeft kunnen goedkeuren, werd hij door collega Ansoms ingediend in de vorm van een wetsvoorstel met als opschrift « wetsvoorstel houdende invoering van de objectieve risico-aansprakelijkheid voor gemotoriseerde verkeersdeelnemers ten overstaan van de voetgangers en fietsers, alsmede ten overstaan van de slachtoffers die op het tijdstip van het ongeval worden vervoerd, ook ter uitvoering van een overeenkomst ».

Samengevat was het de bedoeling in het Burgerlijk Wetboek een nieuw artikel 1385bis in te voegen.

Met deze nieuwe bepaling streeft de regering een dubbel doel na, met name de bespoediging van de schadeloosstelling van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen en een *aanzienlijke kostenbesparing* voor het RIZIV.

Gelet op het feit dat de Raad van State het verkeer achtte de rechtsregels inzake aansprakelijkheid met een programmawet overhoop te gooien, waren verscheidene leden van de Senaatscommissie voor de Justitie van mening dat een wijziging in een van de fundamenteën van ons burgerlijk recht, met name het hoofdstuk met betrekking tot de aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad, een serene en weloverwogen aanpak behoeft. Zulks was nauwelijks te verzoenen met de urgentie die met de aanneming van programmawetten gepaard gaat.

De senatoren Vandenberghe en Erdman hebben dan voorgesteld een andere benaderingswijze te hanteren en te pogen een soortgelijk resultaat te bereiken. Een en ander zou moeten geschieden niet door gebruik te maken van de techniek van de objectieve aansprakelijkheid, maar door te kiezen voor een systeem van automatische schadeloosstelling. Daartoe volstond het de wet van 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te wijzigen.

Dat voorstel heeft uiteindelijk de tekst opgeleverd die u door de Senaat is overgezonden. Artikel 29bis, § 1, eerste lid, bevat het principe zelf.

De verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of de houder van een bij een verkeersongeval betrokken motorrijtuig moet de slachtoffers van het ongeval onmiddellijk vergoeden voor de door hen geleden schade. In geval geen verzekering werd afgesloten, moet het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds voor die kosten opdraaien.

We beperken de reikwijdte van dat beginsel met een op twee punten.

La première limitation, qui était déjà reprise dans le texte initial déposé au Sénat, concerne le dommage : Seuls les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès, à l'exception des dégâts matériels, doivent être pris en charge.

La deuxième limitation concerne la victime : Seuls les victimes faibles, à savoir le piéton et le cycliste, bénéficient de ce système. En effet, le paragraphe 2 de l'article 29bis énonce que « le conducteur et les passagers d'un véhicule automoteur et leurs ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article ».

Il s'agit d'un premier écart par rapport au texte du gouvernement qui mettait sur un pied d'égalité, piéton, cycliste et passager. Cet écart est destiné notamment à rencontrer la critique d'inconstitutionnalité formulée par le Conseil d'Etat.

Désormais, il ne peut plus être question de discrimination puisque seules les victimes faibles sont favorisées tandis que ceux qui créent le risque en mettant en circulation le véhicule, les conducteurs, de même que ceux qui acceptent de partager ce risque en montant dans le véhicule, les passagers, sont exclus du système.

De plus, la victime faible, dès lors qu'elle est âgée de quatorze ans, ne pourra se prévaloir de l'indemnisation automatique si elle a commis une faute inexcusable.

Enfin, le passager qui commet une faute lourde ne sera pas non plus favorisé par rapport au conducteur qui commet le même type de faute.

Voici deux modifications par rapport au texte initial sur lesquelles il me faut m'expliquer.

L'exclusion des passagers risquant de compromettre l'objection budgétaire du gouvernement, je me suis engagé à envisager une extension de la couverture de l'assurance RC auto à l'indemnisation des dommages encourus par les passagers.

Actuellement, la RC auto n'exclut la couverture du dommage subi par le passager que dans deux cas : soit le passager a causé lui-même l'accident, soit l'accident a été causé par un piéton ou un cycliste.

Désormais, il serait obligatoire, dans le cadre de la police RC auto, de couvrir les dommages subis par les passagers, que l'accident soit causé par un piéton ou un cycliste ou par le passager lui-même.

Enfin, l'exclusion du bénéfice du système des victimes âgées de plus de 14 ans ayant commis une faute inexcusable se justifie par le fait que nous n'avons pas souhaité mettre en place un système trop déresponsabilisant.

Le texte initial prévoyait que seule la victime ayant voulu l'accident et ses conséquences ne bénéficiait pas de l'article 1385bis. Cela revenait à n'exclure du système que le suicidaire, à condition qu'il soit

De eerste beperking inzake de schade stond al in de oorspronkelijke tekst die in de Senaat werd ingediend : Alleen de schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met uitzondering van de stoffelijke schade, wordt vergoed.

De tweede beperking heeft betrekking op het slachtoffer : die regeling geldt alleen voor de zwakke weggebruikers die slachtoffer van een ongeval zijn geworden, met name voetgangers en fietsers. Artikel 29bis, § 2, bepaalt immers « De bestuurder en de passagiers van een motorrijtuig kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel ».

Dat is een eerste verschil met de tekst van de regering die voetgangers, fietsers en passagiers op voet van gelijkheid behandelde. Dat verschil is met name bedoeld om tegemoet te komen aan de door de Raad van State geformuleerde kritiek, luidens welke deze tekst ongrondwettelijk is.

Voortaan krijgt iedereen een identieke behandeling : alleen de zwakke slachtoffers worden bevoordeeld; die regeling geldt niet voor de personen die een risico teweegbrengen doordat ze een voertuig in het verkeer brengen (de bestuurders), noch voor hen die ermee instemmen dit gevaar te delen door in het voertuig te stappen (de passagiers).

Voorts kan het zwakke slachtoffer dat ouder is dan 14 jaar, zich niet beroepen op automatische schadeloosstelling indien het een onverschoonbare fout heeft begaan.

De passagier die een zware fout begaat, zal niet worden bevoordeeld ten opzichte van de bestuurder die hetzelfde type fout begaat.

Dat zijn twee wijzigingen in vergelijking met de oorspronkelijke tekst, waarbij enige toelichting past.

Aangezien de uitsluiting van de passagiers op budgettaire bezwaren van de regering zou kunnen stuiten, heeft de regering zich ertoe verbonden te overwegen of de dekking door de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor de auto niet kan worden uitgebreid tot de vergoeding van de schade die de passagiers oplopen.

Tegenwoordig wordt de schade die door de passagier wordt geleden slechts in twee gevallen niet door de autoverzekering gedekt : wanneer de passagier het ongeval zelf heeft veroorzaakt of wanneer het ongeval werd veroorzaakt door een voetganger of een fietser.

Voortaan zou de schade die de passagiers lijden, in het raam van de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering verplicht moeten worden gedekt, ongeacht of het ongeval door de passagier zelf dan wel door een voetganger of een fietser werd veroorzaakt.

Dat slachtoffers ouder dan 14 jaar die een onverschoonbare fout hebben begaan, niet in aanmerking komen voor de regeling, wordt gerechtvaardigd doordat we geen al te derresponsabiliserende regeling wilden invoeren.

De oorspronkelijke tekst bepaalde dat alleen een slachtoffer dat het ongeval en zijn gevolgen heeft gewild, niet onder de gelding valt van artikel 1385bis. Op die manier werden alleen mensen

prouvé que la victime voulait l'accident et ses conséquences.

La faute inexcusable doit être entendue de manière restrictive, comme la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. L'exemple type dégagé par la Cour de cassation française est celui de l'ivresse.

Après négociations avec les compagnies d'assurance, il a été établi qu'une augmentation des primes d'assurance automobile de 5 % couvrirait la garantie supplémentaire inscrite dans le projet de loi.

Pour limiter au maximum l'évolution des primes d'assurance, nous avons précisé que la compagnie d'assureur ou le fonds commun de garantie disposent d'une action récursoire leur permettant de récupérer, auprès de l'usager faible qui aurait, par sa faute, causé l'accident, les indemnités qu'ils auraient dû avancer.

Afin toutefois de favoriser cet usager faible, responsable de l'accident, le texte issu du Sénat refuse à l'assureur le droit d'exercer ce droit de subrogation pour les indemnités corporelles payées à cet usager en vertu du présent article.

Un exemple éclairera cette disposition. Nous sommes en présence de trois personnes, un piéton, A, un cycliste, B, et un automobiliste, C.

La faute d'un cycliste, B, provoque un accident de la circulation. Le conducteur, C, dont le comportement est exempt de toute faute, est contraint à un écart qui l'amène à accrocher un piéton, A, et notre cycliste.

L'assureur de C est tenu d'indemniser immédiatement A et B. Il peut se retourner contre B mais ne pourra récupérer que le montant de l'indemnité payée à A. B, cycliste fautif, ne pourra se voir réclamer les sommes qu'il a reçues pour son propre dommage corporel.

Par ailleurs, il est prévu que les indemnités ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue de paiement d'autres indemnités dues à raison de l'accident.

Pour reprendre notre exemple, l'assureur ne pourra saisir ou compenser l'indemnité qu'il paye au cycliste fautif pour être certain de récupérer les indemnités versées à A, le piéton.

Cela aboutit à faire supporter à l'assureur, et non plus à l'INAMI, l'éventuelle insolvabilité de l'usager faible responsable d'un accident.

Le système organise un transfert de charges vers les compagnies d'assurance.

Je conclurai en précisant que, pour ce qui n'est pas visé par le présent article, les règles de la responsabilité civile restent d'application pour les domma-

die zelfmoordpogingen ondernamen uitgesloten van het stelsel, op voorwaarde dat *bewezen* werd dat het slachtoffer op het ongeval en de gevolgen daarvan aanstuurde.

De tekst pleit voor een beperkte uitbreiding van de onverschoonbare fout tot een vrijwillige en bijzonder zware fout waardoor de dader zonder geldige reden aan een gevaar wordt blootgesteld waarvan hij zich bewust moest zijn geweest. Het Franse Hof van Cassatie geeft dronkenschap hier als typevoorbeeld.

Na onderhandelingen met de verzekeringsmaatschappijen is men tot de vaststelling gekomen dat een verhoging van de premies voor autoverzekeringen met 5 % zou volstaan om de bijkomende risico's die in het wetsontwerp zijn opgenomen, te dekken.

Om sterke stijgingen van de premies zoveel mogelijk te voorkomen, werd duidelijk vermeld dat de verzekeringsmaatschappij of het gemeenschappelijk waarborgfonds een vordering tot beroep kan instellen. Daardoor kunnen ze de vergoedingen die ze hebben moeten voorschieten terugvorderen van de zwakke weggebruiker die door zijn eigen schuld het ongeval zou hebben veroorzaakt.

Ten einde de zwakke weggebruiker die verantwoordelijk is voor het ongeval te bevoordelen, bepaalt de tekst van de Senaat dat de verzekeraar het subrogatierecht niet kan uitoefenen voor de vergoedingen voor lichamelijke letsels die krachtens dit artikel aan de gebruiker zijn betaald.

Een voorbeeld kan deze bepaling verduidelijken. Drie personen zijn bij een ongeval betrokken : voetganger A, fietser B en autobestuurder C.

Door de schuld van een fietser, B, vindt een verkeersongeval plaats. De autobestuurder, C, die geen enkele schuld treft, moet een uitwijkmanoeuver uitvoeren waardoor hij een voetganger, A, en de fietser aanrijdt.

De verzekeraar van C moet A en B onmiddellijk vergoeden. Hij kan zich tegen B keren, maar daarbij uitsluitend het bedrag van de vergoeding aan A recupereren. Van B, de schuldige fietser, kunnen alleen de bedragen worden teruggevorderd die hij ter vergoeding van zijn lichamelijke letsels heeft gekregen.

Voorts is bepaald dat de vergoedingen niet vatbaar zijn voor schuldvergelijking of beslag met het oog op de betaling van andere vergoedingen die wegens het ongeval verschuldigd zijn.

In het voorbeeld kan de verzekeraar de vergoeding die hij aan de schuldige fietser betaalt, derhalve niet in beslag nemen of compenseren om er zeker van te zijn dat hij de vergoedingen betaald aan A, de voetganger, kan recupereren.

Dat leidt ertoe dat niet langer het RIZIV, maar de verzekeraar opdraait voor de eventuele onvermogensdheid van de zwakke weggebruiker die een ongeval veroorzaakt.

Door de regeling worden de lasten overgedragen aan de verzekeringsinstellingen.

Tot slot wordt gepreciseerd dat voor de aangelegenheden die niet door dit artikel worden geregeld, de regels van de burgerlijke aansprakelijkheid blij-

ges subis par le conducteur et le passager et pour l'indemnisation des dégâts matériels subis par les cyclistes et les piétons.

Ces dispositions devraient entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1995. »

II. — DISCUSSION ET VOTES

1. Généralités

Plusieurs membres estiment qu'il est déraisonnable de traiter une matière qui touche à un principe fondamental de notre droit, à savoir la responsabilité civile, par le biais d'une loi-programme.

Pour des raisons budgétaires, l'on élabore, sans prendre le temps de la réflexion, une législation dont les implications ont été insuffisamment examinées.

M. Duquesne souligne que cette méthode lui semble d'autant plus contestable qu'entre le moment où le gouvernement a introduit le projet au Sénat et le moment où il a été mis à l'examen à la Chambre, la philosophie en a été totalement modifiée. Au départ, le but du gouvernement était d'insérer dans le Code civil, un article 1385*bis* instaurant un dispositif de responsabilité à base de risque.

L'article 45 du projet de loi, tel qu'amendé par le Sénat, tend, par contre, à insérer un nouveau chapitre dans la loi du 21 novembre 1989 concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Dans le projet actuel, l'on se trouve en présence d'une notion à la fois diffuse et vague quant à sa philosophie, et précise quant à son but qui est d'indemniser immédiatement les usagers faibles.

Le critère utilisé est simple : les détenteurs de véhicules sont obligatoirement assurés, leurs assureurs vont donc prendre en compte ce qui constitue en fait une couverture sociale, indemniser immédiatement les victimes, usagers faibles.

En clair, le projet de loi abandonne la philosophie basée sur le risque et la remplace par un système qui oblige les assureurs à indemniser immédiatement les piétons ou cyclistes victimes d'un accident sur la voie publique, même s'ils sont en faute et qu'ils ne sont pas assurés.

Au départ d'un mobile partiellement légitime, l'on risque de provoquer une perturbation importante dans la cohérence des régimes de responsabilités, puisque le principe est ici d'indemniser même la victime qui a commis une faute.

M. Coveliers estime également que, pour éviter la discussion sur la responsabilité avec ou sans faute, l'on préfère rattacher la problématique de la responsabilité objective aux obligations des assurés, détenteurs de véhicules automobiles par le biais de l'as-

ven gelden voor de schade geleden door de bestuurder en de passagier en voor de vergoeding van de stoffelijke schade geleden door fietsers en voetgangers.

Deze bepalingen treden in werking op 1 januari 1995. »

II. — BESPREKING EN STEMMINGEN

1. Algemene opmerkingen

Verscheidene leden zijn van oordeel dat het niet verstandig is in een programmawet een materie te behandelen die betrekking heeft op een wezenlijk beginsel van ons recht, namelijk de burgerlijke aansprakelijkheid.

Om budgettaire redenen wordt nu zonder enige bedenktijd een wetgeving uitgewerkt waarvan de implicaties onvoldoende onderzocht zijn.

De heer Duquesne onderstreept dat de gevolgde werkwijze volgens hem helemaal onaanvaardbaar is omdat de strekking van het ontwerp volledig is gewijzigd tussen het tijdstip van indiening in de Senaat en het tijdstip van behandeling in de Kamer. Oorspronkelijk was het de bedoeling van de regering in het Burgerlijk Wetboek een artikel 1385*bis* in te voegen waarbij een aansprakelijkheidsregeling op grond van het risico werd ingesteld.

Artikel 45 van het wetsontwerp, zoals het door de Senaat werd geamendeerd, strekt er daarentegen toe een nieuw hoofdstuk in te voegen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De strekking van het voorliggende ontwerp is onduidelijk en vaag, maar tegelijk is zeer duidelijk wat ermee wordt nagestreefd : het onmiddellijk vergoeden van de zwakke weggebruikers.

Het gebruikte criterium is eenvoudig : aangezien de eigenaars van motorrijtuigen toch een verplichte verzekering hebben, moeten hun verzekeraars opdraaien voor een in wezen sociale verzekering, namelijk de onmiddellijke vergoeding van de slachtoffers, de zwakke weggebruikers.

Het ontwerp stapt dus af van het risico als uitgangspunt en vervangt het door een regeling die de verzekeraars ertoe verplicht de voetgangers of de fietsers die het slachtoffer zijn van een ongeval op de openbare weg, dadelijk te vergoeden ook al ligt de fout bij hen en zijn ze niet verzekerd.

Het ontwerp vertrekt van een gedeeltelijk gewettigd uitgangspunt, maar dreigt de aansprakelijkheidsregelingen ernstig te verstoren, aangezien het in beginsel bepaalt dat zelfs het slachtoffer dat een fout heeft begaan, wordt vergoed.

De heer Coveliers is eveneens van oordeel dat ten einde een discussie over aansprakelijkheid met of zonder fout te voorkomen, het probleem betreffende de objectieve aansprakelijkheid bij voorkeur moet worden gekoppeld aan de verplichtingen van de ver-

surance obligatoire en matière de véhicules automobiles.

La circulation routière génère en soi un grand nombre de responsabilités et le risque inhérent à la circulation est un des risques les plus acceptés par notre société.

Mais, apparemment, celle-ci considère ce risque plus acceptable pour l'usager automobile que pour l'usager faible, parce qu'elle tient plus compte de la notion de dommage subi par un piéton ou un cycliste que de celle de la faute du conducteur automobile.

Or, l'intervenant estime qu'il serait plus logique d'obliger l'usager faible qui participe également à la circulation et aux risques y rattachés, à se couvrir par une assurance en responsabilité familiale.

La prime afférente à cette assurance pourrait de cette façon diminuer de manière considérable puisque le risque serait étendu sur un plus grand nombre de personnes.

Mme Vogels regrette également que l'on modifie de manière détournée, la notion de responsabilité dans le cadre d'une loi-programme plutôt que de prendre des options sociales clairement définies. Les conséquences sont troublantes pour le citoyen et le pouvoir judiciaire qui ignorent quel contexte philosophique sous tend la loi. Elle plaide, à l'instar de certains sénateurs, pour que l'article 45 soit disjoint de la loi-programme.

M. Vandeurzen s'associe aux membres de la Commission qui estiment que traiter la problématique de la responsabilité en général et des principes de la faute dans le cadre d'une loi-programme en liaison avec des objectifs budgétaires, n'est pas la méthode appropriée au regard de notre système juridique.

Il demande un examen approfondi de la proposition de loi de M. Ansoms instaurant la responsabilité objective, fondée sur le risque des usagers de la route motorisés (Doc. n° 286/1-91/92).

L'intervenant fait cependant observer que le projet ne soulève pas l'hostilité du monde judiciaire. Le texte initial constituait un bouleversement fondamental. L'article 45 amendé est plus conforme à une évolution qui se dessine déjà dans la doctrine et la jurisprudence, mais également dans la législation.

M. Beaufays demande si le gouvernement renonce à modifier les articles 1382 et suivants du Code civil ou si cette modification n'est que reportée.

Votre rapporteur constate que la disposition initiale permettait d'atteindre deux résultats : indemniser mieux et plus rapidement l'usager faible, victime de la circulation et permettre à l'INAMI de réaliser une économie substantielle de 1,2 milliard de francs. Au Sénat, l'on a estimé que l'introduction du principe de la responsabilité objective, conformément à l'accord du gouvernement, nécessite une étude approfondie.

zekerden die eigenaar zijn van een motorrijtuig en wel door middel van de verplichte verzekering inzake motorrijtuigen.

Het wegverkeer brengt op zich heel wat verantwoordelijkheden mee. Onze samenleving beschouwt het risico op de weg eigenlijk niet als een van de meest dreigende gevaren.

Blijkbaar accepteert die samenleving dat risico echter gemakkelijker voor de autobestuurder dan voor de zwakke weggebruiker omdat ze meer oog heeft voor het begrip « door de voetganger of fietser geleden schade » dan voor de « fout van de automobilist ».

Spreker vindt het evenwel logischer om de zwakke weggebruiker, die toch ook aan het verkeer deelneemt en de daaraan verbonden risico's aanvaardt, ertoe te verplichten een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering aan te gaan.

Men zou de premie voor die verzekering heel wat kunnen verlagen omdat het risico over een groter aantal mensen wordt gespreid.

Mevrouw Vogels betreurt eveneens dat het begrip « aansprakelijkheid » zijdelings, namelijk in het raam van een programmawet wordt gewijzigd, in plaats van duidelijk omschreven sociale keuzes te bepalen. Voor de burger en de rechterlijke macht heeft zulks nare gevolgen omdat de achterliggende idee van het ontwerp voor hen immers onduidelijk blijft. Net als bepaalde senatoren pleit ze ervoor om artikel 45 los te koppelen van de programmawet.

De heer Vandeurzen deelt de mening van de commissieleden die vinden dat ons rechtsbestel niet gediend is met de aanpak van het knelpunt van de aansprakelijkheid in het algemeen en van de principes rond de schuldvraag in het raam van een programmawet, samen met budgettaire doelstellingen.

Hij vraagt een grondige behandeling van het wetsvoorstel houdende invoering van de objectieve risico-aansprakelijkheid voor gemotoriseerde verkeersdeelnemers, dat werd ingediend door de heer Ansoms (Stuk n° 286/1-91/92).

Spreker stipt evenwel aan dat de gerechtelijke wereld zich niet tegen het ontwerp kant; de oorspronkelijke tekst hield wel een wezenlijke verandering in. Het geamendeerde artikel 45 sluit nauwer aan bij een ontwikkeling die zich al aftekent in de rechtsleer en de jurisprudentie, maar ook in de wetgeving.

De heer Beaufays vraagt of de regering afziet van de wijziging van de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek. Of wordt die wijziging alleen maar uitgesteld ?

Uw rapporteur stelt vast dat met de oorspronkelijke bepaling een dubbel resultaat kon worden bereikt : de zwakke weggebruiker die het slachtoffer was van een verkeersongeval kon beter en sneller worden vergoed, en het RIZIV kon het aanzienlijke bedrag van 1,2 miljard frank besparen. De Senaat heeft geoordeeld dat de invoering van de objectieve aansprakelijkheid overeenkomstig het regeerakkoord grondig moet worden onderzocht.

On peut à présent se demander si l'article 45 amendé permettra encore d'obtenir à coup sûr les résultats susvisés.

Votre rapporteur demande à ce que le débat sur le principe de la responsabilité objective soit menée à l'occasion de l'examen à court terme des propositions de loi de M. Ansoms (Doc. n° 286/1) et de M. De Mol (Doc. n° 380/1) relatives à l'instauration d'une responsabilité objective.

*
* *

Le ministre déclare que le texte initial a été mûrement réfléchi au niveau du gouvernement puisqu'il date déjà d'un gouvernement précédent.

Le Sénat a souligné, à juste titre, qu'il était peu correct de modifier le Code civil à l'occasion d'une loi-programme.

Mais le gouvernement ne se considère pas pour autant délié de son engagement pris dans la déclaration gouvernementale.

Toutefois, dans le texte adopté par le Sénat, il est déjà clairement question d'une responsabilité pour risque même si ce risque est assuré, car mettre un véhicule en route est la création en soi d'un risque même sans faute.

2. La notion de faute inexcusable

Plusieurs membres estiment que la notion de faute inexcusable est insuffisamment définie.

M. Duquesne pense qu'il est préférable d'avoir recours à des notions que nous pratiquons dans notre droit : la faute inexcusable est-elle différente de la faute lourde ou du dol ?

Mme Vogels craint que les compagnies d'assurance prendront pour prétexte le caractère vague de la notion de faute inexcusable pour saisir systématiquement les tribunaux qui seront appelés à l'interpréter.

Une jurisprudence existe en France où ce principe est appliqué. Il serait intéressant de la connaître.

L'oratrice donne l'exemple suivant.

Un groupe de scouts se déplace sous la responsabilité de leur chef âgé de 16 ans, à la tombée de la nuit, sur une route non éclairée en marchant du côté droit de la route. Une voiture heurte et blesse plusieurs enfants. Le chef scout a-t-il commis une faute inexcusable ?

Est-ce la volonté du législateur de condamner un certain nombre d'activités sociales à cause du risque inacceptable créé par la circulation automobile ?

L'intervenante dépose un amendement (n° 30 — Doc. n° 1343/3) tendant à réintroduire le texte initialement déposé au Sénat par le gouvernement, essen-

Het is nu zeer de vraag of de bovengenoemde resultaten nog gewaarborgd worden door het gemaakte artikel 45.

Uw rapporteur stelt voor dat het debat over het principe van de objectieve aansprakelijkheid zou worden gevoerd ter gelegenheid van de bespreking van de wetsvoorstellen van de heer Ansoms (Stuk n° 286/1) en van de heer Mol (Stuk n° 380/1) houdende invoering van de objectieve risico-aansprakelijkheid, die binnenkort zal worden gehouden.

*
* *

De minister wijst erop dat de regering de oorspronkelijke tekst van het wetsontwerp grondig heeft kunnen voorbereiden, aangezien hij al van een vorige regering stamt.

De Senaat heeft er terecht op gewezen dat het eigenlijk niet betaamt het Burgerlijk Wetboek te wijzigen in het kader van een programmawet.

De regering acht zich evenwel niet ontslagen van de verbintenissen die ze terzake in de regeringsverklaring is aangegaan.

Niettemin is in de door de Senaat aangenomen tekst al duidelijk sprake van risico-aansprakelijkheid, ook al gaat het om een verzekerd risico. Het feit alleen al dat een voertuig in het verkeer wordt gebracht, vormt immers een risico op zich, ook al gaat het dan om een risico dat niet met enige fout gepaard gaat.

2. Het begrip « onverschoonbare fout »

Verscheidene leden zijn van oordeel dat het begrip « onverschoonbare fout » onvoldoende omschreven is.

De heer Duquesne acht het wenselijker dat naar reeds bestaande rechtsbegrippen wordt teruggegrepen. Verschilt het begrip « onverschoonbare fout » van de begrippen « zware fout » of « opzet » ?

Mevrouw Vogels benadrukt dat de verzekeringsmaatschappijen de vaagheid van het begrip « onverschoonbare fout » als voorwendsel zullen gebruiken om zich systematisch tot de rechter te wenden, die dit begrip dan zal moeten interpreteren.

In Frankrijk wordt dit beginsel toegepast en bestaat er jurisprudentie terzake. Het zou interessant zijn die eens door te nemen.

Spreekster geeft het onderstaande voorbeeld.

Een groep scouts loopt onder leiding van hun 16-jarige leider bij valavond aan de rechterkant van een onverlichte weg. Verschillende leden van de groep worden door een auto aangereden en lopen daarbij verwondingen op. Heeft de scoutsleider een onverschoonbare fout begaan ?

Ligt het in de bedoeling van de wetgever bepaalde sociale activiteiten te veroordelen wegens het onaanvaardbare gevaar dat het autoverkeer oplevert ?

Spreekster dient een amendement n° 30 (Stuk n° 1343/3) in dat ertoe strekt de aanvankelijk door de regering in de Senaat ingediende tekst opnieuw op te

tiellement parce qu'il ne reprend par la notion de faute inexcusable mais bien celle de « la victime âgée de plus de quatorze ans, qui a voulu l'accident, et ses conséquences ».

M. Vandeurzen demande s'il est exact que, si la faute inexcusable est la seule faute, la victime ne pourra faire valoir un recours à l'encontre de l'assureur ? Cela semble être l'interprétation donnée par la jurisprudence de la Cour de Cassation française et il se déclare partisan de cette interprétation.

Votre rapporteur fait observer que, si l'on veut atteindre les deux objectifs de la loi, à savoir dédommager rapidement la victime et réaliser une économie pour l'INAMI, il convient de donner une définition précise de la notion de faute inexcusable.

Le rapport du Sénat contient certaines tendances, mais également des incertitudes à propos de cette notion. Il s'agirait d'une notion plus sévère que la faute grave ou que la faute intentionnelle, mais la définition en reste incertaine.

Or, en France où la notion de faute inexcusable est appliquée depuis 1985, la Cour de Cassation rend encore à ce jour des arrêts relatifs à l'interprétation à donner à cette notion. Nos tribunaux ne sont par ailleurs pas tenus par une interprétation donnée par la jurisprudence française à une notion nouvelle à notre droit, qui, en plus, n'est que partiellement inspirée de la notion de faute inexcusable française.

A défaut d'une définition précise, les compagnies d'assurance risquent d'entreprendre des manœuvres dilatoires qui anéantiront le double objectif que s'est fixé le législateur.

*
* *

Le ministre répond qu'il est inévitable que les juges ont une large marge d'interprétation en ce qui concerne la matière de la responsabilité. La faute inexcusable est une faute plus grave que la faute lourde et ce n'est pas le dol. La définition de la Cour de Cassation française est éclairante : seule est inexcusable ... la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison son auteur à un danger dont il aurait pu avoir conscience (Doc. Sénat n° 980/3, p. 33).

Et la notion de faute exclusive, qui est utilisée également par le droit français n'a pas été retenue.

La faute inexcusable empêche le système d'indemnisation automatique de fonctionner. Si outre la faute inexcusable, intervient un autre élément, même non lié à une faute, qui aurait pu être une cause partielle d'un accident, l'article 45 ne s'applique pas.

Votre rapporteur estime cependant que la marge laissée pour l'interprétation de la faute inexcusable

nemen. Daarin wordt niet het begrip « onverschoonbare fout » gehanteerd, maar is er sprake van « het slachtoffer dat ouder is dan veertien jaar (en) het ongeval en de gevolgen ervan heeft gewild ».

De heer Vandeurzen vraagt of het klopt dat wanneer de onverschoonbare fout de enige fout is, het slachtoffer alleen verhaal op zijn verzekeraar heeft ? Dat is kennelijk de interpretatie die het Franse Hof van Cassatie daaraan geeft. Spreker valt deze interpretatie bij.

Uw rapporteur merkt op dat als men de twee oogmerken van de wet, met name een snelle schadeloosstelling van het slachtoffer en besparingen bij het RIZIV wil bereiken, het begrip « onverschoonbare fout » duidelijk moet worden omschreven.

In verband met dat begrip bevat het Senaatsverslag een aantal denkpistes, maar men kan niet zeggen dat het er echt uitsluitsel over geeft. Bedoelde fout zou ernstiger zijn dan een zware fout of opzet, maar echte duidelijkheid ontbreekt.

In Frankrijk, waar het begrip « onverschoonbare fout » sinds 1985 gehanteerd wordt, wijst het Hof van Cassatie nog altijd arresten in verband met de interpretatie die aan dat begrip moet worden gegeven. Die Franse interpretatie is overigens niet bindend voor onze eigen rechtbanken, die te maken krijgen met een nieuwe notie die daarenboven slechts gedeeltelijk ingegeven is door wat in Frankrijk een onverschoonbare fout wordt genoemd.

Doordat een duidelijke definitie ontbreekt, zouden de verzekeringsmaatschappijen zich wel eens kunnen laten verleiden tot verdragingsmanoeuvres die dat dubbele oogmerk van de wetgever teniet zouden doen.

*
* *

Volgens *de minister* is het onvermijdelijk dat aan de rechters een ruime beoordelingsmarge gelaten wordt als het erop aankomt de aansprakelijkheid te interpreteren. De « onverschoonbare fout » is ernstiger dan de zware fout, maar heeft toch ook niets vandoen met bedrog. De definitie van het Franse Hof van Cassatie laat in dat verband aan duidelijkheid niets te wensen over : « Seule est inexcusable ... la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience ». (Stuk Senaat n° 980/3, blz. 33).

Anderzijds heeft het begrip « exclusieve fout », dat eveneens in het Franse recht bekend is, bij ons geen ingang gevonden.

De onverschoonbare fout staat het systeem van de automatische schadeloosstelling in de weg. Als naast die fout nog een ander gegeven voorhanden is dat daar zelfs los van staat en gedeeltelijk de oorzaak van het ongeval had kunnen zijn, is artikel 45 niet van toepassing.

Uw rapporteur acht de voor de interpretatie van de onverschoonbare fout gelaten marge niettemin nog

reste encore beaucoup trop large. Si l'on veut éviter de perdre de nombreuses années avant que la Cour de Cassation émette un arrêt, il faut, avant le 1^{er} janvier 1995, une disposition légale claire.

Le ministre rappelle que les sénateurs n'ont pas, à dessein, voulu inscrire dans la loi une notion restrictive mais qu'ils ont estimé qu'il fallait laisser se développer la jurisprudence.

Il ne s'oppose cependant pas au dépôt d'une proposition de loi afin de permettre une définition concrète de la faute inexcusable.

3. Valeur éducative de la disposition

M. Beaufays s'interroge sur la valeur éducative d'une disposition qui prévoit que la victime faible, responsable d'un accident sans avoir commis une faute inexcusable, peut se prévaloir de l'indemnisation automatique des lésions corporelles subies.

L'on pourrait éventuellement soutenir que l'effet éducatif se retrouve dans l'action récursoire de l'assureur. Mais il n'empêche qu'il subsiste un certain malaise quant à l'aspect éducatif de cette loi en vertu de la notion de responsabilité.

M. Duquesne se rallie à ce point de vue. Beaucoup d'efforts sont consentis, tant au niveau du système éducatif qu'à l'égard du public, pour faire comprendre que le comportement de l'individu n'est pas neutre, même au niveau individuel et qu'il peut engendrer des conséquences importantes pour la société tout entière surtout en termes de coût social.

Les ministres responsables en matière de circulation routière rappellent sans cesse combien l'éducation, l'effort et la volonté de chacun sont importants pour tenter de réduire l'importance des accidents de circulation.

Il aurait donc été préférable de saisir l'occasion d'opter pour un régime d'assurance général obligatoire ce qui aurait permis de gravir un pas supplémentaire dans la responsabilisation au niveau des comportements de chacun.

4. Le véhicule impliqué

M. Duquesne fait observer que la commission de la Justice du Sénat affirme que le terme « impliqué » ne signifie pas « mis en cause » ce qui impliquerait l'infraction.

Faut-il qu'il y ait une relation matérielle à l'accident ou le simple fait d'être témoin suffit-il pour être impliqué ?

Cette précision n'est nullement négligeable puisque si plusieurs véhicules sont impliqués, plusieurs compagnies d'assurance devront intervenir dans l'indemnisation.

Cette notion trop vague suscitera énormément de difficultés d'application si le législateur néglige de donner des directives claires.

altijd veel te ruim. Wil men voorkomen dat er nog vele jaren overheen gaan voordat het Hof van Cassatie zich daarover uitspreekt, dan moet men voor 1 januari 1995 met een duidelijke wetsbepaling komen.

De minister herinnert eraan dat de senatoren met opzet beslist hebben geen restrictief begrip in de wet op te nemen, maar meenden dat men de ontwikkeling van de rechtspraak haar gang moet laten gaan.

Hij is echter niet gekant tegen de indiening van een wetsvoorstel dat een concrete definitie van de onverschoonbare fout mogelijk maakt.

3. Opvoedende waarde van de maatregel

De heer Beaufays heeft vragen bij de opvoedende waarde van een maatregel waardoor een zwakke weggebruiker die het slachtoffer is van een ongeval dat hij zelf heeft veroorzaakt, zonder evenwel een onverschoonbare fout te hebben begaan, automatisch aanspraak kan maken op een vergoeding voor de lichamelijke schade die hij heeft geleden.

Men zou eventueel kunnen aanvoeren dat de opvoedende waarde gelegen is in het feit dat de verzekeringsmaatschappij de kosten kan verhalen. Er blijft evenwel twijfel bestaan omtrent de opvoedende waarde van deze wet op het stuk van de aansprakelijkheid.

De heer Duquesne is het hiermee eens. Zowel in het onderwijs als bij de bevolking worden inspanningen geleverd om iedereen bij te brengen dat het gedrag van het individu niet neutraal is, zelfs niet voor het individu zelf. Zijn gedrag kan ernstige gevolgen hebben voor de samenleving, en kan vooral de sociale zekerheid veel geld kosten.

De ministers van Verkeer wijzen er voortdurend op hoezeer de opvoeding, de inspanning en de bereidheid van een ieder van belang zijn als men het aantal verkeersongevallen wil doen dalen.

Men had deze gelegenheid dus beter te baat genomen om te kiezen voor een veralgemeende en verplichte verzekering. Dat zou al een stap zijn geweest in de richting van verantwoordelijkheid voor het eigen gedrag.

4. Het betrokken voertuig

De heer Duquesne merkt op dat de term « betrokken » volgens de Senaatscommissie voor de Justitie niet hetzelfde is als « in het geding betrokken », wat impliceert dat een overtreding werd begaan.

Moet er een materiële band met het ongeval zijn of volstaat louter het feit dat men getuige is om bij het ongeval betrokken te zijn ?

Hierover moet absoluut duidelijkheid komen, want wanneer verscheidene voertuigen bij een ongeval zijn betrokken, moeten verscheidene verzekeringsmaatschappijen de vergoeding betalen.

Wanneer de wetgever nalaat duidelijke richtlijnen te geven, zal dat vage begrip voor heel wat moeilijkheden bij de tenuitvoerlegging zorgen.

M. Coveliers demande si un véhicule réglementairement stationné peut être considéré comme impliqué.

M. Vandeurzen estime également qu'il convient de connaître l'orientation en matière d'implication du véhicule.

L'implication peut-elle être complètement passive ou suppose-t-elle un comportement particulier ?

Ce point mériterait d'être éclairci.

*
* *

Le ministre confirme qu'il n'est pas nécessaire que le véhicule soit en mouvement pour qu'il soit impliqué.

Il renvoie pour le reste à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

5. Principe de non-discrimination

M. Duquesne fait observer que, si un accident est provoqué par un usager faible et que le conducteur d'un véhicule et son passager sont blessés, ceux-ci ne seront pas automatiquement indemnisés mais ils gardent la possibilité d'introduire une action en responsabilité conformément au droit commun.

Il y aura donc possibilité de recours devant la Cour d'Arbitrage.

Or, ce n'est pas parce que le conducteur est assuré qu'il n'est pas dans une situation de fragilité du point de vue de son propre dommage. Les observations formulées par les Sénateurs quant à la rupture du principe d'égalité sont pertinentes puisque le conducteur et les passagers non fautifs peuvent se trouver dans une situation de faiblesse tout comme le piéton ou le cycliste et même, éventuellement, par la faute de ceux-ci.

L'intervenant demande au Ministre de confirmer que l'article 45 tel qu'il a été amendé au Sénat ne permet pas l'indemnisation automatique du passager blessé (application de l'article 29bis (nouveau) de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs).

M. Coveliers remarque que la Commission de la Justice de la Chambre examine actuellement un projet de loi émanant du Sénat, modifiant la loi du 30 juillet 1981 tendant à réprimer certains actes inspirés par le racisme ou la xénophobie qui en son article premier définit la discrimination de la manière suivante : « ... toute distinction, exclusion, restriction ou préférence ayant ou pourrait avoir pour but ou pour effet de détruire de compromettre ou de limiter la reconnaissance, la jouissance ou l'exercice, dans des conditions d'égalité, des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans les domaines politique, économique, social ou culturel ou dans tout autre domaine de la vie sociale ».

De heer Coveliers vraagt of een reglementair geparkeerd voertuig bij een ongeval betrokken kan zijn.

De heer Vandeurzen is eveneens van oordeel dat het handig zou zijn te weten hoe de betrokkenheid van het voertuig wordt beoordeeld.

Kan de betrokkenheid volledig passief zijn of is er een bijzonder gedrag nodig ?

Dat punt moet nader worden toegelicht.

*
* *

De minister bevestigt dat het voertuig niet moet bewegen om betrokken te kunnen zijn.

Voor het overige verwijst hij naar de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

5. Ongelijke behandeling

De heer Duquesne wijst erop dat wanneer een zwakke weggebruiker een ongeval veroorzaakt waarbij de bestuurder van het voertuig alsmede zijn passagier verwondingen oplopen, deze laatsten niet automatisch vergoed zullen worden. Zij beschikken wel over de mogelijkheid een op aansprakelijkheid berustende vordering in te stellen.

Bijgevolg zal bij het Arbitragehof beroep kunnen worden ingesteld.

Het feit dat de bestuurder verzekerd is, betekent echter niet dat hij zich voor eigen schade niet in een zwakke positie bevindt. De senatoren hebben terecht gewezen op de aantasting van het gelijkheidsbeginsel; de bestuurder en de passagiers die geen fout hebben begaan, kunnen zich, net als de voetganger en de fietser, immers in een zwakke positie bevinden, eventueel zelfs door de schuld van die voetganger of fietser.

Spreeker verzoekt de minister te bevestigen dat artikel 45, zoals het door de Senaat werd geamendeerd, de automatische vergoeding van de gewonde passagier uitsluit (toepassing van artikel 29bis (nieuw) van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen).

De heer Coveliers stipt aan dat de Kamercommissie voor de Justitie thans bezig is met de behandeling van het door de Senaat overgezonden wetsontwerp houdende wijziging van de wet van 30 juli 1981 tot bestraffing van bepaalde door racisme of xenofobie ingegeven daden. Artikel 1 van dat ontwerp omschrijft discriminatie als volgt : « elke vorm van onderscheid, uitsluiting, beperking of voorkeur, die tot doel heeft of ten gevolge heeft of kan hebben dat de erkenning, het genot of de uitoefening op voet van gelijkheid van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden op politiek, economisch, sociaal of cultureel terrein of op andere terreinen van het maatschappelijk leven, wordt teniet gedaan, aangetaast of beperkt ».

Le texte du projet pratique ici une discrimination flagrante entre catégories de personnes : d'une part, le conducteur et le passager et d'autre part le piéton et le cycliste.

Un amendement de M. Berben et consorts (n° 29 — Doc. n° 1343/3) tend à supprimer le paragraphe 2 de l'article 29bis nouveau de la loi du 21 novembre 1989.

*
* *

Le ministre rappelle que le texte du projet tient compte des observations du Conseil d'Etat, tout en partant du point de vue que le conducteur prend une responsabilité liée au risque créé par la mise en circulation d'un véhicule et que le passager est lui aussi responsable puisqu'il accepte de partager ce risque.

Il se déclare prêt à tenter de régler le problème des passagers par le moyen des polices d'assurance. Il faudrait alors négocier également, avec les assureurs, la couverture des dommages corporels du conducteur du fait d'un accident provoqué par le passager ou un usager faible. Il estime que le coût des polices ne devrait pas être considérablement augmenté dans ces deux cas.

6. Age de la victime

Plusieurs membres interrogent le Ministre sur les raisons du choix de 14 ans comme âge minimum au delà duquel intervient la notion de faute inexcusable.

M. Vandeurzen demande pourquoi puisque l'on se base sur le droit français, on a retenu des limites d'âge différentes en ce qui concerne l'applicabilité de la notion de faute inexcusable.

M. Duquesne s'étonne que la notion de conscience soit invoquée comme critère dans le choix de cet âge. Ne faudrait-il pas faire plutôt référence au discernement ? Ceci devrait être explicité dans le texte pour éclairer les tribunaux.

Il serait également opportun de se pencher sur les problèmes créés par la diversité des critères d'âge dans différents textes légaux.

Par ailleurs, le fait qu'un tribunal ne décide pas que la faute est inexcusable ne signifie pas, en droit commun qu'il n'y a pas eu un défaut de surveillance ou d'éducation dans le chef des parents ou des éducateurs pouvant engager leur responsabilité.

Cela n'élide, d'aucune façon, la responsabilité de qui que ce soit.

*
* *

Le ministre confirme que la responsabilité des parents en vertu de l'article 1384 du Code civil n'est pas

De tekst van het voorliggende ontwerp hanteert een flagrante discriminatie tussen categorieën van personen : de bestuurder en de passagier enerzijds, de voetganger en de fietser anderzijds.

Amendement n° 29 van de heer Berben c.s. (Stuk n° 1343/3) strekt tot weglating van artikel 29bis (nieuw), § 2, van de wet van 21 november 1989.

*
* *

De minister herinnert eraan dat het wetsontwerp rekening houdt met de opmerkingen van de Raad van State, met dien verstande dat het ervan uitgaat dat op de bestuurder een aansprakelijkheid rust die verband houdt met het risico dat ontstaat door het in het verkeer brengen van een voertuig en dat ook de passagier aansprakelijk is, aangezien hij aanvaardt het risico te delen.

De minister verklaart zich bereid het probleem van de passagiers eventueel via de verzekeringspolissen te regelen. In dat geval moet ook met de verzekeraars overleg worden gepleegd over de dekking van lichamelijke letsels die een bestuurder oploopt bij een ongeval veroorzaakt door de passagier of een zwakke weggebruiker. Hij gaat ervan uit dat in geen van deze beide gevallen de prijs van de polis aanzienlijk zal moeten worden verhoogd.

6. Leeftijd van het slachtoffer

Verscheidene leden vragen de minister waarom het begrip « onverschoonbare fout » geldt vanaf de minimumleeftijd van 14 jaar.

De heer Vandeurzen constateert dat voor de toepasselijkheid van het begrip « onverschoonbare fout » een andere minimumleeftijd geldt dan in de Franse wetgeving, terwijl het begrip zelf aan die wetgeving is ontleend.

De heer Duquesne verbaast zich erover dat de minimumleeftijd is vastgesteld op grond van het criterium « bewustzijn ». Is het niet wenselijk dat naar dit criterium wordt verwezen en dat het in de tekst uitdrukkelijk wordt vermeld zodat de rechtbanken weten waar ze aan toe zijn ?

Ook ware het raadzaam zich over de problemen te buigen die ontstaan door de verscheidenheid van de leeftijdscriteria in de verschillende wetteksten.

Voorts impliceert de beslissing van een rechtbank dat het niet om een onverschoonbare fout gaat, geenszins dat de ouders of opvoeders die aansprakelijk kunnen zijn, uit een gemeenrechtelijk oogpunt niet een gebrek aan toezicht of opvoeding kan worden aangewreven.

Daardoor wordt geenszins de verantwoordelijkheid van wie dan ook omzeild.

*
* *

De minister bevestigt dat de ouders op grond van artikel 1384 van het Burgerlijk Wetboek niet van

dégagée du simple fait qu'il n'y a pas faute inexcusable.

7. Effets éventuels sur les primes d'assurance

M. Duquesne relève que le gouvernement assigne à ce projet un objectif essentiel à savoir soulager l'INAMI, non pas par l'augmentation des cotisations, mais en faisant payer les compagnies d'assurances. Ce, en faisant endosser aux propriétaires ou détenteurs d'un véhicule automobile une responsabilité qui se fonde sur le fait d'être assuré.

Compte tenu du coût social entraîné par les accidents de la circulation, le Gouvernement a introduit la fiscalité sur les primes d'assurances.

Si l'article 45 est adopté, elles seront majorées et l'assuré sera doublement pénalisé. Ne pourrait-on prévoir des corrections ?

M. Coveliers soulève le problème important de la réassurance. Pour celle-ci, la Belgique dépend du marché international sur lequel il est de règle de ne couvrir que des dommages limités. Pour éviter que la règle de la couverture illimitée n'entraîne une augmentation des primes, il convient de reconsidérer ce problème et négocier une diminution du coût de la réassurance.

*
* *

Le ministre répond que, à la suite de ses négociations avec les compagnies d'assurances, ce problème ne devrait pas avoir de répercussion sur le montant des primes.

8. Subrogation

Votre rapporteur mentionne le danger de voir l'application de l'article 29 et notamment du paragraphe 4 contournée par le biais de manœuvres dilatoires de la part des compagnies d'assurances. Le paragraphe 4 pourrait être vidé de son sens si le paiement des indemnités était volontairement différé.

*
* *

Le ministre attire l'attention sur le § 1^{er} de l'article 29 qui stipule que les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès « sont indemnisés » c'est-à-dire immédiatement. Les abus éventuels seront sanctionnés.

9. Nature des dommages

M. Duquesne demande si les dommages moraux sont inclus dans le système d'indemnisation automatique.

aansprakelijkheid vrijgesteld zijn alleen maar omdat er geen sprake is van onverschoonbare fout.

7. Eventuele gevolgen voor de verzekeringspremies

De heer Duquesne wijst erop dat de regering met dit ontwerp in hoofdzaak beoogt de lasten voor het RIZIV te verlichten, niet zozeer door de bijdragen te verhogen als wel door de verzekeringsmaatschappijen het gelag te doen betalen. De eigenaars of gebruikers van een motorrijtuig worden immers beladen met een aansprakelijkheid die is gebaseerd op het loutere feit dat zij verzekerd zijn.

Gelet op de sociale uitgaven die door de verkeersongevallen worden meegebracht, heeft de regering een belastingregeling op de verzekeringspremies ingesteld.

Als artikel 45 wordt aangenomen, zullen die premies worden opgetrokken. De verzekerde zal dubbel worden beboet. Zijn in dat verband geen bijstellingen mogelijk ?

De heer Coveliers brengt onder de aandacht dat de herverzekering een enorm probleem is. In dit verband hangt België af van de internationale markt, waar in de regel alleen beperkte schade wordt gedekt. Om te voorkomen dat de regel van de onbeperkte dekking tot een verhoging van de premies leidt, moet dit probleem opnieuw worden bestudeerd en moet over een vermindering van de kosten voor herverzekering worden onderhandeld.

*
* *

De minister antwoordt dat uit het overleg met de verzekeringsmaatschappijen is gebleken dat dit probleem geen gevolgen voor de premiebedragen zal hebben.

8. Subrogatie

Uw rapporteur wijst op het gevaar dat de toepassing van artikel 29, en meer bepaald van § 4, zou worden omzeild door verdragingsmanoeuvres van de verzekeringsmaatschappijen. Paragraaf 4 kan worden uitgehold indien de betaling van de vergoedingen met opzet wordt uitgesteld.

*
* *

De minister vestigt er de aandacht op dat artikel 29, § 1, bepaalt dat schade geleden door lichamelijke verwondingen of door overlijden onmiddellijk wordt vergoed. Eventuele misbruiken zullen worden bestraft.

9. Aard van de schade

De heer Duquesne vraagt of de morele schade begrepen is in de regeling voor automatische vergoeding.

Le ministre déclare qu'il est souhaitable que tous les dommages à l'exclusion des dégâts matériels soient indemnisés. Les augmentations des primes d'assurance tiendront compte du dommage moral éventuel.

10. Arriéré judiciaire

M. Duquesne craint que le projet de loi ne contribue à l'arriéré judiciaire par l'enchevêtrement extraordinaire de recours qu'il peut engendrer.

M. Vandeurzen estime par contre que le fait d'avoir réglé dans le texte les problèmes tels que la subrogation, la compensation ou la saisie peut réduire de façon importante le nombre d'actions en justice.

*
* *

Le ministre fait remarquer que le but du projet n'était pas de diminuer l'arriéré judiciaire. Il ne pense cependant pas que le nombre de procès va augmenter mais qu'ils opposeront les compagnies d'assurance à défaut de règlements à l'amiable et non plus l'INAMI et des piétons responsables.

Un système plus vaste de responsabilisation objective qui aurait pour objectif de retirer toute la problématique de la circulation automobile du système judiciaire pourrait avoir un effet salutaire sur la masse des dossiers à traiter en justice mais représenterait une augmentation considérable des primes d'assurances.

Votre rapporteur fait observer au ministre que son rapport pluriannuel pour la Justice mentionne l'instauration de la responsabilité objective comme un moyen d'améliorer le fonctionnement de la Justice.

*
* *

Votes

L'amendement n° 29 de M. Berben et consorts est rejeté par 10 voix contre deux et une abstention.

L'amendement n° 30 de Mme Vogels est rejeté par 9 voix contre une et quatre abstentions.

L'article 45 est adopté par 10 voix contre trois et une abstention.

Le Rapporteur,

R. LANDUYT

Le Président,

Y. YLIEFF

De minister verklaart dat het wenselijk is elke schade, met uitsluiting van stoffelijke schade, automatisch wordt vergoed. Bij de verhoging van de verzekeringspremies zal rekening worden gehouden met eventuele morele schade.

10. Achterstand bij het gerecht

De heer Duquesne vreest dat het wetsontwerp de achterstand bij het gerecht nog zal doen toenemen door de buitengewone complexiteit van de beroepsmogelijkheden die het in zich draagt.

De heer Vandeurzen is daarentegen van oordeel dat het aantal rechtsvorderingen aanzienlijk kan dalen doordat de tekst reeds een regeling treft voor problemen in verband met subrogatie, schuldvergelijking en beslag.

*
* *

De minister merkt op dat het ontwerp er niet toe strekt de achterstand bij het gerecht weg te werken. Hij denkt evenwel niet dat het aantal rechtszaken zal toenemen, maar dat de verzekeringsmaatschappijen vaker onderling zullen procederen omdat geen minnelijke schikkingen meer mogelijk zijn en dat niet langer het RIZIV een proces tegen aansprakelijke voetgangers zal instellen.

Het aantal dossiers dat voor de rechtbank wordt behandeld, zou merkkelijk kunnen worden teruggedrongen door de instelling van een ruimere regeling van objectieve aansprakelijkheid, waarbij alle aanlegenheden met betrekking tot het wegverkeer aan het gerecht zouden worden onttrokken. De verzekeringspremies zouden daardoor echter aanzienlijk stijgen.

Uw rapporteur wijst er de minister op dat de invoering van de objectieve aansprakelijkheid vermeld wordt in zijn meerjarenplan voor Justitie als middel om de werking van het gerecht te verbeteren.

*
* *

Stemmingen

Amendement n° 29 van de heer Berben c.s. wordt verworpen met 10 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 30 van mevrouw Vogels wordt verworpen met 9 tegen 1 stem en 4 onthoudingen.

Artikel 45 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

De Rapporteur,

R. LANDUYT

De Voorzitter,

Y. YLIEFF

ERRATUM

Art. 45

A l'article 29bis, § 1^{er}, *in fine* de l'alinéa 1^{er}, il y a lieu de remplacer les mots « le Fonds commun de garantie automobile » par les mots « le Fonds commun de garantie visé à l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance ».

ERRATUM

Art. 45

In artikel 29bis, § 1, *in fine* van het eerste lid vervange men de woorden « het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds » door de woorden « het Gemeenschappelijk Waarborgfonds bedoeld in artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen ».