

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

10 FEBRUARI 1995

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 29bis van de wet van
21 november 1989 betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering
inzake motorrijtuigen**

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**

WETSVOORSTEL

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE JUSTITIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER LANDUYT

(1) Samenstelling van de Commissie : zie blz. 2.

Zie :

- 1422 - 93 / 94 :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.
- N° 2-4 : Amendementen.

- 286 - 91 / 92 (B.Z.) :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

- 380 - 91 / 92 (B.Z.) :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer De Mol.
- N° 2 : Amendementen.

Zie ook :

- 1422 - 93 / 94 :

- N° 6 : Tekst aangenomen de Commissie.

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

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

10 FÉVRIER 1995

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 29bis de la loi du
21 novembre 1989 relative à l'assurance
obligatoire de la responsabilité en matière de
véhicules automoteurs**

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**

PROPOSITION DE LOI

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

RAPPORT

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

PAR M. LANDUYT

(1) Composition de la Commission : voir p. 2.

Voir :

- 1422 - 93 / 94 :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Ansoms.
- N° 2-4 : Amendements.

- 286 - 91 / 92 (S.E.) :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Ansoms.

- 380 - 91 / 92 (S.E.) :

- N° 1 : Proposition de loi de M. De Mol.
- N° 2 : Amendements.

Voir aussi :

- 1422 - 93 / 94 :

- N° 6 : Texte adopté par la Commission.

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

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens de vergaderingen van 23 november en 16 december 1994 en van 18 januari en 1 februari 1995.

I. — INLEIDING DOOR DE INDIENER VAN HET WETSVORSTEL

1. Algemeen

De programmawet van maart 1994 heeft reeds een vorm van objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen in de wetgeving ingevoerd. Het principe werd wetstechnisch gerealiseerd door de invoeging van een artikel 29bis in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte objectieve aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Oorspronkelijk was het de bedoeling van de regering om de objectieve risico-aansprakelijkheid op te nemen in het Burgerlijk Wetboek onder het hoofdstuk betreffende de onrechtmatige daad (artikelen 1382 en volgende).

De senatoren hadden echter bezwaren tegen een wijziging van de fundamentele van het burgerlijk recht en kozen voor een systeem van automatische schadeloosstelling dat alleen in de verzekeringswet zou worden ingeschreven.

Het voorliggende wetsvoorstel beoogt enkele verbeteringen aan te brengen aan deze tekst, die in het voorjaar van 1994 werd aangenomen.

Voorgesteld wordt om artikel 29bis volledig te vervangen, al blijven grote delen van de tekst die sedert 1 januari 1995 in voege is, ongewijzigd.

2. Toelichting bij de tekst

2.1. Gemeenschappelijk motorwaarborgfonds

Artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen stelt dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds optreedt in vijf gevallen :

(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, Moureaux, Ylief.
V.L.D. HH. Berben, Coveliers, Dewael, Verwilghen.
S.P. HH. De Mol, Landuyt, Swennen.
P.R.L. H. Duquesne, Mevr. Stengers.
P.S.C. H. Beaufays, Mevr. de T'Serclaes.
Agalev/H. Decroly, Mevr. Dua.
Ecolo VI. Mevr. Dillen.
Blok

B. — Plaatsvervangers :

H. Breyne, Mevr. Leysen, H. Vandendriessche, N., N., N.
Mevr. Burgeon (C.), HH. Canon, Eerdeken, Poty, Walry.
HH. Chevalier, De Groot, Kempinaire, Platteau, Versnick.
HH. Logist, Peeters (J.), Van der Sande, N.
HH. De Decker, Reynders, Simonet.
Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hollogne, Poncelet.
HH. Dejonckheere, Luyten, Sausus.
HH. Annemans, Van Overmeire.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 23 novembre et 16 décembre 1994 et du 18 janvier et 1^{er} février 1995.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

1. Généralités

La loi-programme de mars 1994 a déjà instauré une forme de responsabilité objective pour les véhicules automoteurs. Sur le plan légistique, le principe a été mis en œuvre par l'insertion d'un article 29bis dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Au départ, l'intention du gouvernement était d'insérer le principe de la responsabilité objective dans le Code civil sous le chapitre relatif aux quasi-délits (articles 1382 et suivants).

Les sénateurs se refusèrent toutefois à modifier les fondements du droit civil et optèrent pour un système d'indemnisation automatique qui serait instauré dans le cadre de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité.

La proposition de loi à l'examen vise à apporter certaines modifications à ce texte, qui a été adopté au printemps de 1994.

C'est ainsi qu'il est proposé de remplacer intégralement l'article 29bis, même si d'importantes parties du texte, qui est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1995, ne subissent aucune modification.

2. Commentaire du dispositif

2.1. Le Fonds commun de garantie automobile

L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances prévoit que le Fonds commun de garantie automobile intervient dans cinq cas :

(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, Moureaux, Ylief.
V.L.D. MM. Berben, Coveliers, Dewael, Verwilghen.
S.P. MM. De Mol, Landuyt, Swennen.
P.R.L. M. Duquesne, Mme Stengers.
P.S.C. M. Beaufays, Mme de T'Serclaes.
Agalev/H. Decroly, Mme Dua.
Ecolo VI. Mme Dillen.
Blok

B. — Suppléants :

M. Breyne, Mme Leysen, M. Vandendriessche, N., N., N.
Mme Burgeon (C.), MM. Canon, Eerdeken, Poty, Walry.
MM. Chevalier, De Groot, Kempinaire, Platteau, Versnick.
MM. Logist, Peeters (J.), Van der Sande, N.
MM. De Decker, Reynders, Simonet.
Mme Corbisier-Hagon, MM. Hollogne, Poncelet.
MM. Dejonckheere, Luyten, Sausus.
MM. Annemans, Van Overmeire.

a) wanneer de identiteit van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is vastgesteld; in dat geval wordt het Fonds in de plaats gesteld van de aansprakelijke persoon;

b) wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot die vergoeding verplicht is hetzij om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte, vrij uitgaat, hetzij omdat de verzekeringplicht niet nageleefd werd;

c) wanneer in geval van diefstal, geweldpleging of heling, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet verzekerd is, overeenkomstig de wettelijk geoorloofde uitsluiting;

d) wanneer de vergoedingen verschuldigd zijn door een toegelaten of van toelating vrijgestelde verzekeringsonderneming die na afstand of intrekking van de toelating in België of na het, in toepassing van artikel 28bis, derde lid, opgelegde verbod van activiteit in België, haar verplichtingen niet nakomt;

e) wanneer de verzekeringsonderneming failliet verklaard is.

De huidige tekst van artikel 29bis bepaalt op beperkende wijze dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds voor de automatische vergoeding alleen maar tussenkomst *in geval van niet-verzekering*.

Zulks impliceert dat de automatische vergoeding voor zwakke weggebruikers niet van toepassing zou zijn in de vijf voormelde gevallen.

Om het systeem coherent te maken moet het Gemeenschappelijk motorwaarborgfonds niet alleen optreden bij gebreke van verzekering, maar moet het ook wettelijk verplicht worden om in de plaats te treden van de verzekeringsonderneming in alle gevallen die beschreven zijn in artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

Dit is de draagwijdte van het tweede lid van paragraaf 1.

2.2. Functionele prothesen

Het is juridisch niet duidelijk of het verlies van een kunstbeen, een gebit, een plastic heup, een bril, een hoorapparaat enz. als lichamelijke dan wel als materiële schade beschouwd moet worden. De indiener pleit ervoor om het verlies van een functionele prothese, die per definitie onontbeerlijk is om behoorlijk te functioneren, als lichamelijke schade te beschouwen. Zulks wordt uitdrukkelijk bepaald in het derde lid van paragraaf 1.

2.3. De onverschoonbare fout

Bij de vorige wetwijziging werd het begrip « onverschoonbare fout » niet gedefinieerd.

a) lorsque le véhicule qui a causé l'accident n'est pas identifié; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable;

b) lorsqu'aucune entreprise d'assurances agréée n'est obligée à ladite réparation en raison soit d'un cas fortuit exonérant le conducteur du véhicule qui a causé l'accident, soit du fait que l'obligation d'assurance n'a pas été respectée;

c) lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée, conformément à l'exclusion légalement permise;

d) lorsque les indemnités sont dues par une entreprise d'assurances agréée ou dispensée de l'agrément qui, après avoir renoncé à l'agrément, fait l'objet d'une mesure de révocation d'agrément en Belgique ou après s'être vu interdire, en vertu de l'article 28bis, alinéa 3, l'exercice de ses activités en Belgique, est en défaut d'exécuter ses obligations;

e) lorsque l'entreprise d'assurances est déclarée en faillite.

L'actuel article 29bis dispose, de manière limitative, que le Fonds commun de garantie automobile n'intervient automatiquement pour indemniser les victimes qu'en cas de non-assurance.

Il s'ensuit que l'indemnisation des usagers de la route vulnérables ne serait pas automatique dans les cinq cas susvisés.

Afin d'assurer la cohérence du système, le Fonds commun de garantie automobile doit non seulement intervenir en cas de défaut d'assurance mais doit également être tenu légalement de se substituer à la compagnie d'assurances dans tous les cas visés à l'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

Telle est la portée de l'alinéa 2 du § 1^{er} de la proposition à l'examen.

2.2. Les prothèses fonctionnelles

D'un point de vue juridique, il n'apparaît pas clairement si la perte d'une jambe artificielle, d'une hanche en matière plastique, de lunettes, d'un appareil auditif, etc. doit être considérée comme un dommage corporel ou matériel. L'auteur recommande que la perte d'une prothèse fonctionnelle, qui est par définition indispensable au bon fonctionnement de l'organisme, soit considérée comme un dommage corporel. Une disposition explicite en ce sens figure au § 1^{er}, alinéa 3.

2.3. La faute inexcusable

La notion de « faute inexcusable » n'a pas été définie lors de la précédente modification de la loi.

De wetgever beperkte zich tot een verwijzing naar de rechtspraak van het Hof van Cassatie van Frankrijk.

De heer Ansoms betreurt dat de discussie toen niet ten gronde kon worden gevoerd.

Het begrip mag niet te ruim gedefinieerd worden, anders verliest de wet zijn effect.

De spreker verwijst hierbij naar een recent arrest van het hof van beroep te Bergen, dat een 84-jarige voetganger aansprakelijk stelt voor een ongeval. In het arrest is er sprake van een onvergeeflijke fout van de voetganger die 's nachts, met een donkere kledij op 80 cm van de rand van de rijbaan door een auto werd aangereden.

Om te vermijden dat de wet door dergelijke uitspraken volledig zou worden uitgehold, wordt in het zesde lid van paragraaf 1 van het onderhavige wetsvoorstel een poging ondernomen tot definitie gesteund op het begrip « opzettelijke zware fout ».

2.4. De onverschoonbare fout als enige oorzaak van het ongeval

Het vijfde lid van paragraaf 1 bepaalt dat de onverschoonbare fout alleen kan ingeroepen worden als ze de enige oorzaak van het ongeval is.

2.5. Uitzonderingen voor slachtoffers die jonger zijn dan 14 jaar of ouder dan 70 jaar en voor gehandicapten

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid noteerde voor voetgangers en fietsers volgende cijfers :

	Doden op 100 000 — Morts sur 100 000	Zwaargewonden op 100 000 — Blessés graves sur 100 000	
Kinderen 0 – 14 jaar	4	39	Enfants 0 – 14 ans.
Bejaarden + 70 jaar	11	40	Personnes âgées + 70 ans.

De cijfers over de lichtgewonden zijn niet beschikbaar per leeftijdsgroep.

Bij de kinderen ligt een gebrek aan risicobesef aan de basis van een verhoogde kwetsbaarheid in het verkeer, bij de oudere mensen is de basis van de verhoogde kwetsbaarheid een vermindering van de fysische mogelijkheden. Uit voormelde gegevens blijkt dat de uitzondering die de wet reeds maakt voor kinderen moet uitgebreid worden tot personen boven de 70 jaar. De heer Ansoms verwijst naar de Franse wet-Badinter die dezelfde leeftijdsgrens hanteert.

Het bewijs van onverschoonbare fout zou evenmin toegelaten worden ten aanzien van slachtoffers met een bestendige ongeschiktheid van tenminste 80 %

Le législateur s'est borné à renvoyer à la jurisprudence de la Cour de cassation française.

M. Ansoms regrette qu'une discussion quant au fond n'ait pu avoir lieu à ce moment.

Cette notion ne doit pas être définie de façon trop large, sous peine de rendre la loi inopérante.

L'intervenant renvoie à ce propos à un arrêt récent de la cour d'appel de Mons, qui a déclaré un piéton âgé de 84 ans responsable d'un accident. La cour a fait état, dans son arrêt, d'une faute impardonnable du piéton, qui, portant des vêtements sombres, a été renversé la nuit par une voiture à 80 cm du bord de la chaussée.

Afin d'éviter que de tels arrêts ou jugements ne vident la loi de sa substance, le § 1^{er}, alinéa 6 propose une définition de la faute inexcusable, définition basée sur celle de la notion de « faute grave intentionnelle ».

2.4. La faute inexcusable comme seule cause de l'accident

Le § 1^{er}, alinéa 5, dispose que la faute inexcusable ne peut être invoquée que si elle est la seule cause de l'accident.

2.5. Exceptions en faveur des victimes âgées de moins de 14 ans ou de plus de 70 ans et en faveur des handicapés

L'Institut belge pour la sécurité routière a établi les statistiques suivantes en ce qui concerne les piétons et les cyclistes :

Les chiffres relatifs aux blessés légers ne sont pas disponibles par catégorie d'âge.

La plus grande vulnérabilité des enfants dans la circulation est due à un manque de conscience du danger, alors qu'elle résulte, chez les personnes âgées, d'une diminution de leurs capacités physiques. Il ressort de ces données que l'exception que la loi prévoit déjà en faveur des enfants doit être étendue aux personnes de plus de 70 ans. M. Ansoms renvoie à la loi Badinter en France, qui prévoit les mêmes limites d'âge.

La preuve de la faute inexcusable ne devrait pas non plus être admissible à l'égard d'une victime atteinte d'une incapacité permanente de 80 % au moins

volgens de officiële Belgische schaal voor ongeschiktheid. Dit percentage werd eveneens overgenomen uit de Franse wet.

2.6. Automatische vergoeding voor passagiers

In de huidige wet wordt nog een kleine groep van passagiers van de vergoeding uitgesloten.

Paragraaf 2 maakt een einde aan deze discriminatoire regeling.

2.7. Opzettelijke schade

Wanneer een bestuurder van een motorrijtuig opzettelijk schade veroorzaakt aan een voetganger of fietser, gaat het juridisch gezien niet om een verkeersongeval maar wel om een misdrijf. Voor de betrokken voetgangers en fietsers blijft het echter een verkeersongeval. Gezien de stijgende agressiviteit in het verkeer gaan zulke fenomenen zich in de komende tijd meer en meer manifesteren. Het belang ervan mag niet overschat, maar evenmin onderschat worden.

Volgens de huidige rechtspraak is de verzekering verplicht om het slachtoffer te vergoeden, maar heeft de verzekeraar een recht van verhaal op zijn verzekerde.

Paragraaf 4 bepaalt dat ook in deze gevallen een automatische vergoeding wordt betaald. Het slachtoffer hoeft dan niet meer te wachten tot de gerechtelijke procedure beëindigd is.

2.8. Ongevallen op privé-eigendom

Juridisch gezien is een verkeersongeval op privaat terrein geen verkeersongeval. Het begrip « verkeersongeval » geldt in rechte alleen voor de ongevallen die plaats hebben op de openbare weg, waar er een verzekeringsplicht is.

Nochtans geeft de verzekeraar (gewoonlijk) ook een verzekeringswaarborg voor de « ongevallen » die plaats hebben op privaat terrein. Vraag is of deze houding van de verzekeringsondernemingen doorgetrokken zal worden voor de « automatische » vergoeding voor ongevallen die gebeuren op privé-terrein. De « automatische » vergoeding houdt immers reeds een groter risico in.

Vandaar dat paragraaf 5 deze verplichting uitdrukkelijk oplegt.

2.9. Vrijgestelden van verzekeringsplicht

De heer Ansoms kondigt aan dat hij een amendement zal indienen tot weglating van paragraaf 6, die ertoe strekte om de voertuigen die vrijgesteld werden van verzekeringsplicht (bijvoorbeeld de wagens van de Post of van andere openbare diensten) eveneens onder de toepassing van dit artikel te doen vallen.

conformément au barème officiel belge des incapacités. Ce taux est, lui aussi, inspiré de la loi française.

2.6. Indemnisation automatique des passagers

La loi actuelle exclut encore un groupe restreint de passagers du bénéfice de l'indemnisation.

Le § 2 de la loi proposée met un terme à cette discrimination.

2.7. Dommages volontaires

Lorsque le conducteur d'un véhicule automoteur cause volontairement des dommages à un piéton ou un cycliste, il ne s'agit pas, juridiquement parlant, d'un accident de roulage, mais bien d'une infraction. Pour les piétons et les cyclistes concernés, cela n'en demeure pas moins un accident de roulage. Eu égard à l'agressivité croissante observée dans la circulation, ce genre de phénomène se manifestera de plus en plus fréquemment à l'avenir. Il convient dès lors de ne pas en surestimer ni sous-estimer l'importance.

Conformément à la jurisprudence actuelle, l'entreprise d'assurance est obligée d'indemniser la victime, mais l'assureur dispose d'un droit de recours à l'égard de son assuré.

Le § 4 prévoit également l'octroi automatique d'une indemnité dans ces cas précis. La victime ne doit donc plus attendre la clôture de la procédure judiciaire pour être indemnisée.

2.8. Accidents sur une propriété privée

D'un point de vue juridique, un accident de la circulation survenu sur un terrain privé n'est pas un accident de la circulation. En droit, la notion d'« accident de la circulation » ne couvre que les accidents qui se produisent sur la voie publique, là où l'assurance est obligatoire.

Néanmoins, les assureurs couvrent habituellement aussi les « accidents » qui surviennent sur un terrain privé. On peut se demander s'ils octroieront aussi l'indemnisation « automatique » pour les accidents survenus sur un terrain privé. L'indemnisation « automatique » implique en effet déjà un risque accru.

C'est la raison pour laquelle le § 5 impose expressément cette obligation.

2.9. Véhicules exemptés de l'obligation d'assurance

M. Ansoms annonce qu'il présentera un amendement visant à supprimer le § 6, qui tend à rendre cet article applicable aux véhicules qui sont exemptés de l'obligation d'assurance (par exemple les véhicules de la Poste ou d'autres services publics).

Inderdaad, ingevolge artikel 10 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen moet diegene die gebruik maakt van de vrijstelling van verzekeringsverplichting *alle verplichtingen die de verzekeraar normaal heeft* op zich nemen. Het systeem is dus sluitend.

2.10. Opzegbaarheid

In zijn antwoord op een mondelinge vraag van de heer Ansoms, gesteld op 27 oktober 1994, heeft de minister gezegd dat de niet-opzegbaarheid van het verzekeringscontract op basis van aangifte van een ongeval dat aanleiding geeft tot een automatische vergoeding aan een zwakke weggebruiker, *een wetswijziging* veronderstelt.

Inhoudelijk is zulke wetswijziging perfect verdeigbaar aangezien de consument geen nadeel hoeft te ondervinden van iets waarvoor hij geen verantwoordelijkheid draagt.

Dit is de draagwijdte van paragraaf 8.

2.11. Samenloop van verschillende aansprakelijkheidsverzekeringen en bonus-malusregeling

In antwoord op de hoger vermelde vraag van 27 oktober 1994 wordt door de minister voorgesteld om de samenloop van verschillende aansprakelijkheidsverzekeringen bij koninklijk besluit te regelen.

Paragraaf 9 van het wetsvoorstel gaat hier op in en belast de Koning met deze opdracht.

De minister stelde ook voor om de bonus-malusregeling eveneens bij koninklijk besluit te regelen.

In dat geval moet paragraaf 10 worden weggelaten.

II. — ALGEMENE BESPREKING

1. Tussenkomen van de leden

De heer Duquesne stelt vast dat het voorliggende wetsvoorstel eens te meer bewijst dat programmawetten tot slecht wetgevend werk leiden.

Het is dus met reden dat teruggekomen wordt op een aantal begrippen en rechtsvragen die reeds bij de bespreking van de programmawet aan de orde waren, zoals de inhoudelijke omschrijving van het begrip onverschoonbare fout, de aanwijzing van de rechthebbenden of de aard van de schade die voor vergoeding in aanmerking komt.

Toch heeft de heer Duquesne bedenkingen bij dit wetsvoorstel.

Destijds verklaarde de minister in de commissie voor de Justitie dat de ervaring van een objectieve aansprakelijkheid gunstige budgettaire implicaties zou hebben.

En effet, en vertu de l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, celui qui recourt à l'exemption de l'obligation d'assurance est tenue d'assumer *toutes les obligations incombant normalement à l'assureur*. Le système est donc cohérent.

2.10. Résiliabilité

Dans sa réponse à une question orale du 27 octobre 1994 de M. Ansoms, le ministre a déclaré qu'il était nécessaire de *modifier la loi* pour qu'un contrat d'assurance ne puisse pas être résilié après la déclaration d'un sinistre donnant lieu à l'indemnisation automatique d'un usager de la route vulnérable.

Le principe d'une telle modification de la loi est parfaitement défendable, étant donné qu'il serait aberrant de pénaliser un consommateur pour un sinistre dont il n'est pas responsable.

Telle est la portée du § 8.

2.11. Concours de plusieurs assurances de la responsabilité et système du bonus-malus

Dans sa réponse à la question précitée du 27 octobre 1994, le ministre a proposé de régler par arrêté royal le problème du concours de plusieurs assurances de la responsabilité.

Le § 9 de la proposition de loi tient compte de cette réponse et charge le Roi de cette mission.

Le ministre a en outre proposé de régler également le système du bonus-malus par arrêté royal.

Dans ce cas, il conviendrait de supprimer le § 10.

II. — DISCUSSION GENERALE

1. Interventions des membres

M. Duquesne constate que la proposition de loi à l'examen démontre une fois de plus que les lois-programmes empêchent tout travail législatif correct.

C'est dès lors à juste titre que l'on revient sur un certain nombre de notions et de questions de droit qui avaient déjà été abordées lors de la discussion de la loi-programme, telles que la définition de la notion de « faute inexcusable », la désignation des ayants droit ou la nature des dommages qui entrent en ligne de compte pour l'indemnisation.

M. Duquesne formule néanmoins certaines réserves.

Le ministre avait déclaré à l'époque, devant la commission de la Justice, que l'instauration de la responsabilité objective aurait une incidence favorable sur le budget.

Deze maatregel zou in de sociale zekerheid tot een besparing van 1 à 1,5 miljard frank kunnen leiden.

De verzekeringsmaatschappijen die de last van deze besparing zullen moeten dragen, zouden als compensatie kunnen rekenen op een verhoging van de verzekeringspremie met 6 %.

Nu wordt in het wetsvoorstel van de heer Ansoms c.s. echter bepaald dat de verzekeringspremie niet kan worden verhoogd !

De heer Duquesne is er bovendien niet voor te vinden om de bespreking van dit wetsvoorstel, dat terugwerkt tot 1 januari 1995, opnieuw onder tijdsdruk te moeten aangaan.

De heer Coveliers wil weten of dit wetsvoorstel wel voldoende rekening houdt met de BENELUX-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (wet van 19 februari 1968) en met de rechtspraak die het BENELUX-gerechtshof terzake reeds heeft ontwikkeld.

Dit wetsvoorstel is zeer ingrijpend en zal, als het gewijzigd wordt aangenomen, de aansprakelijkheidsregeling drastisch wijzigen.

De voorgestelde tekst zal ook niet alle conflicten kunnen oplossen. Een begrip zoals « onvergeeflijke voorzichtigheid » (§ 1, zesde lid) zal steeds tot discussie aanleiding geven.

2. Tussenkoms van de vice-eerste minister en minister van Justitie

De minister herinnert eraan dat hij reeds bij de bespreking van de programmawet toegegeven had dat de voorgestelde regeling op sommige punten moest worden verbeterd.

Hij is dus zeker niet gekant tegen de voorliggende tekst, zij het dat hij niet alle door de heer Ansoms voorgestelde oplossingen kan onderschrijven.

Puntsgewijze kan het volgende worden opgemerkt :

2.1. Gemeenschappelijk motorwaarborgfonds

De tekst van de heer Ansoms kan met een minime aanpassing aanvaard worden.

2.2. Functionele prothesen

Schade aan functionele prothesen moet inderdaad als lichamelijke schade worden beschouwd en ook als dusdanig worden vergoed. Aangezien een « prothese » steeds met het lichaam verbonden is, kan een bril niet, maar bijvoorbeeld een kunstheup wel als prothese worden beschouwd.

Cette mesure devrait en effet permettre d'économiser 1 à 1,5 milliard de francs sur les dépenses de sécurité sociale.

Les entreprises d'assurances, qui devront supporter la charge de cette économie, devaient être autorisées à pratiquer une augmentation de 6 % de la prime d'assurance en guise de compensation.

Or, la proposition de loi de M. Ansoms et consorts dispose que la prime d'assurance ne peut être augmentée !

En outre, M. Duquesne ne tient pas à être à nouveau pressé par le temps pour examiner cette proposition de loi, qui devrait produire ses effets au 1^{er} janvier 1995.

M. Coveliers demande si la proposition de loi à l'examen tient suffisamment compte de la convention BENELUX relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules à moteurs (loi du 19 février 1968) et de la jurisprudence que la cour de justice du BENELUX a déjà développée en la matière.

La proposition à l'examen va très loin et, si elle est adoptée dans sa forme actuelle, elle modifiera de manière fondamentale le régime de la responsabilité.

Le texte proposé ne pourra pas non plus résoudre tous les conflits. Une notion telle que celle de « négligence impardonnable » (§ 1^{er}, alinéa 6) demeurera toujours sujette à discussion.

2. Intervention du vice-premier ministre et ministre de la Justice

Le ministre rappelle qu'il avait déjà admis, lors de la discussion de la loi-programme, que certains aspects de la réglementation proposée devaient être corrigés.

Il n'est donc certainement pas opposé à la proposition à l'examen, encore qu'il ne puisse souscrire à toutes les solutions proposées par M. Ansoms.

Reprenant la proposition point par point, il formule les observations suivantes :

2.1. Fonds commun de garantie automobile

Le texte de M. Ansoms peut être accepté moyennant une adaptation mineure.

2.2. Prothèses fonctionnelles

Il va de soi que les dommages causés aux prothèses fonctionnelles doivent être considérés comme des dommages corporels et indemnisés comme tels. Dès lors qu'une « prothèse » est toujours reliée au corps, on peut considérer par exemple qu'une hanche artificielle est une prothèse à l'inverse d'une paire de lunettes.

2.3. *De onverschoonbare fout*

De minister is het niet eens met het voorstel van definitie van de heer Ansoms.

Hij suggereert een definitie van de onverschoonbare fout die nauwer aanleunt bij de inhoud die daar door het Franse Hof van Cassatie wordt aan gegeven.

2.4. *De onverschoonbare fout als enige oorzaak van het ongeval*

De minister meent dat het wetsvoorstel te ruim is.

Er zijn voorbeelden in de rechtspraak waarbij zelfs de lichtste fout in aanmerking wordt genomen om de (verzekerde) automobilist aansprakelijk te stellen. Volgens de minister kan zulks tot gevolg hebben dat de onverschoonbare fout in het merendeel van de gevallen geneutraliseerd wordt door een minieme fout van de autobestuurder.

2.5. *Uitzonderingen voor slachtoffers die jonger zijn dan 14 jaar of ouder dan 70 jaar*

Ook op dit punt is de minister enigszins terughoudend. Het vaststellen van een leeftijdsgrens of van een invaliditeitspercentage wekt de indruk dat de personen die onder de uitzondering vallen met « onbekwamen » worden gelijkgesteld. Bovendien is de mate van afhankelijkheid van deze personen sterk individueel bepaald.

Sommige mensen van boven de 70 ondervinden immers helemaal geen moeilijkheden in het verkeer.

Het zou dus beter zijn om rekening te houden met de individuele toestand van de betrokkene en zijn eventuele handicaps, die op zich een aanwijzing zullen zijn voor het al dan niet overschoonbaar karakter van de fout.

2.6. *Automatische vergoeding van de passagiers*

Het principe van de automatische vergoeding van de passagiers stond destijds ook in het voorontwerp van de wet. De tekst werd gewijzigd ingevolge de kritiek van de Raad van State die opmerkte dat de passagier die in een motorrijtuig plaatsneemt zich bewust zou moeten zijn van de gevaren van het autoverkeer.

De minister heeft geen bezwaar tegen een eventuele wijziging van deze regeling.

2.7. *Opzettelijke schade*

Het toevallige karakter moet niet beoordeeld worden in hoofde van de dader, maar uit het oogpunt van het slachtoffer.

Als deze verduidelijking in acht wordt genomen moet de wet niet gewijzigd worden.

2.3. *La faute inexcusable*

Le ministre rejette la proposition de définition de M. Ansoms.

Il suggère une définition de la faute inexcusable plus proche de celle qu'en a donné la Cour de cassation française.

2.4. *La faute inexcusable en tant que cause unique de l'accident*

Le ministre estime que la proposition de loi a une portée trop large.

La jurisprudence contient des exemples de cas où même la moindre faute de l'automobiliste (assuré) est prise en compte pour établir sa responsabilité. Le ministre estime dès lors que la faute inexcusable commise par une victime pourrait être neutralisée dans la plupart des cas par une faute minime commise par le conducteur de l'automobile.

2.5. *Exceptions pour les victimes âgées de moins de 14 ans et de plus de 70 ans*

Le ministre émet également quelques réserves à cet égard. La fixation d'une limite d'âge ou d'un pourcentage d'invalidité donne l'impression que les personnes auxquelles s'applique cette « exception », sont assimilées à des « incapables ». Le degré de dépendance de ces personnes dépend en outre fortement de facteurs individuels.

Certaines personnes âgées de plus de 70 ans n'éprouvent d'ailleurs absolument aucune difficulté dans le trafic.

Il serait dès lors préférable de tenir compte de la situation individuelle de l'intéressé et de son handicap éventuel, qui pourraient en soi être un critère permettant de déterminer le caractère inexcusable ou non de la faute.

2.6. *Indemnisation automatique des passagers*

Le principe de l'indemnisation automatique des passagers figurait à l'époque également dans l'avant-projet de loi. Le texte a été modifié par suite des critiques formulées par le Conseil d'Etat, qui estimait que le passager qui prend place dans un véhicule automoteur devrait être conscient des dangers de la circulation automobile.

Le ministre ne voit aucune objection à une modification éventuelle de cette règle.

2.7. *Dommages causés volontairement*

Le caractère accidentel ne doit pas être appréciée dans le chef de l'auteur, mais en fonction de la victime.

Si cette précision est prise en compte, la loi ne doit pas être modifiée.

2.8. Ongevallen op privé-eigendom

De minister is gekant tegen een dergelijke uitbreiding. Een bepaling in de voorgestelde zin in de wet doen opnemen zou tot heel wat fictieve « ongevallen » kunnen leiden.

2.9. Vrijgestelden van verzekeringspremie

De minister heeft geen commentaar bij dit punt.

2.10. Opzegbaarheid

Dit punt zou beter niet in het kader van de voorgestelde wetswijziging worden geregeld. Eerst moeten de voor- en nadelen voor zowel verzekeringnemer als verzekeraar grondig onderzocht worden.

2.11. Samenloop

De minister verwijst naar zijn antwoord op de mondelinge vraag van 27 oktober 1994 (zie hierboven).

2.12. Premieverhoging

Volgens de minister is het economisch onaanvaardbaar om de doorschuifoperatie van de sociale zekerheid naar de particuliere automobielverzekering te laten verlopen zonder premieverhoging, dus uitsluitend op kosten van de verzekeraar. De meeste verzekeringsmaatschappijen maken reeds verlies in de sector van de autoverzekering.

De overheveling die in de programmawet werd voorgesteld, bedraagt 1 tot 1,5 miljard frank. Het is de bedoeling dat de automobilisten collectief voor dit bedrag instaan.

De heer Ansoms verduidelijkt dat het zijn bedoeling was om te verhinderen dat de objectieve risicoaansprakelijkheid een invloed zou hebben op de bonus-malusregeling.

Volgens de minister spreekt dat vanzelf. De objectieve, dus foutloze, aansprakelijkheid kan per definitie niet aan de individuele automobilist worden aangerekend, maar zal op algemene wijze mee de prijs van een verzekeringspolis bepalen.

2.13. Inwerkingtreding

Indien het wetsvoorstel wordt aangenomen, moeten de verzekeraars over de nodige tijd kunnen beschikken om de polissen aan te passen.

De minister pleit er bijgevolg voor om de inwerkingtreding niet onmiddellijk te laten ingaan.

2.8. Accidents survenus sur une propriété privée

Le ministre n'est pas favorable à une telle extension. L'insertion, dans la loi, d'une disposition dans le sens proposé pourrait donner lieu à de nombreux accidents « fictifs ».

2.9. Exemption de l'obligation d'assurance

Le ministre ne formule aucune observation sur ce point.

2.10. Résiliabilité

Il serait préférable de ne pas régler ce point dans le cadre de la modification proposée de la loi. Il convient d'abord d'analyser attentivement les avantages et les inconvénients qui en résulteront tant pour les preneurs d'assurances que pour les assureurs.

2.11. Concours d'assurances

Le ministre renvoie à la réponse qu'il a fournie à la question orale posée le 27 octobre 1994 (voir *supra*).

2.12. Majoration de la prime

Le ministre estime qu'il serait inacceptable, du point de vue économique, que le glissement de la sécurité sociale vers l'assurance automobile privée n'aille pas de pair avec une majoration de la prime et s'opère donc exclusivement aux frais de l'assureur. La plupart des compagnies d'assurances sont d'ailleurs d'ores et déjà déficitaires dans le secteur de l'assurance automobile.

Le transfert prévu dans le cadre de la loi-programme est de l'ordre de 1 à 1,5 milliard de francs. L'objectif est que les automobilistes financent collectivement cette opération.

M. Ansoms précise qu'il voulait éviter que la responsabilité objective en matière de risques ait une incidence sur le système du bonus-malus.

Le ministre estime que cela va sans dire. La responsabilité objective, c'est-à-dire sans faute, ne peut par définition être imputée à un automobiliste en particulier mais contribuera, de manière générale, à déterminer le prix d'une police d'assurance.

2.13. Entrée en vigueur

Si la proposition de loi à l'examen est adoptée, les assureurs devront pouvoir disposer du temps nécessaire à l'adaptation des polices.

Le ministre préconise dès lors que l'entrée en vigueur de la loi proposée ne soit pas immédiate.

3. Replieken

De heer Duquesne noteert met voldoening dat de regering erkent dat een van de belangrijkste doelstellingen van de programmawet de overheveling was van de lasten van de sociale zekerheid naar de particuliere autoverzekering. Hij betreurt daarentegen dat geen andere oplossingen werden overwogen, zoals de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor elke verkeersdeelnemer.

Voorts valt hij het voorstel van de minister bij om de onverschoonbare fout in te vullen volgens de inhoud die daaraan door het Hof van Cassatie van Frankrijk wordt gegeven.

Ook de technische verbeteringen die door de minister worden voorgesteld, dragen de goedkeuring van de heer Duquesne weg.

Hij denkt daarbij ondermeer aan de uitgestelde inwerkingtreding die de verzekeraars de mogelijkheid biedt om hun polissen aan te passen.

De heer Duquesne besluit zijn interventie met de vaststelling dat het systeem dat in de programmawet en in dit wetsvoorstel wordt uitgewerkt *niet* als objectieve risico-aansprakelijkheid mag worden voorgesteld maar dat het eenvoudig om een systematische schadeloosstelling gaat.

De minister beaamt deze vaststelling, maar voegt eraan toe dat met beide systemen in de praktijk hetzelfde resultaat wordt bereikt.

Hierop inhakend herinnert *uw rapporteur* eraan dat de oorspronkelijke regeringstekst wel in een objectieve aansprakelijkheid voorzag. Het onderscheid met de uiteindelijk, door het parlement gekozen, techniek van de systematische schadeloosstelling ligt in het subrogatierecht van de verzekeringsmaatschappijen.

Reeds bij de bespreking van de programmawet stond het vast dat de door de Senaat, en later ook door de Kamer, aangenomen tekst nog enkele verbeteringen moest ondergaan, ondermeer wat de invulling van het begrip onverschoonbare fout betreft.

Een al te vage definitie zou immers tot heel wat tijd- en geldroerende rechtsgeschillen aanleiding geven.

Tot slot merkt de rapporteur nog op dat de suggestie, uit liberale hoek, om elke verkeersdeelnemer te verplichten om zich te verzekeren in feite een privatisering van de ziekteverzekering inhoudt. Hij is het daar uiteraard niet mee eens.

3. Répliques

S'il note avec satisfaction que le gouvernement reconnaît enfin qu'un des objectifs essentiels de la loi-programme était le transfert des charges de la sécurité sociale à l'assurance automobile privée, *M. Duquesne* déplore par contre que l'on n'envisage de recourir à aucune autre solution, telle que par exemple l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité pour chaque usager de la route.

L'intervenant souscrit également à la proposition du ministre visant à définir le contenu de la notion de faute inexcusable en fonction de la définition de la Cour de cassation française.

Les corrections techniques proposées par le ministre ont également l'assentiment de *M. Duquesne*.

Ce dernier approuve notamment l'ajournement de l'entrée en vigueur de la loi, qui permet aux assureurs d'adapter leurs polices.

M. Duquesne termine son intervention en faisant observer que le système mis au point dans la loi-programme et dans la présente proposition de loi *ne* peut être présenté comme un régime de responsabilité objective dans le chef des automobilistes, mais plutôt comme un système d'indemnisation systématique.

Le ministre approuve cette observation tout en ajoutant que les deux systèmes permettent dans la pratique d'obtenir le même résultat.

Votre rapporteur rappelle à cet égard que le texte initial du gouvernement prévoyait aussi une responsabilité objective. La différence avec la technique de l'indemnisation automatique, qui a finalement été choisie par le Parlement, réside dans le droit de subrogation des compagnies d'assurances.

Dès la discussion de la loi-programme, il était établi que le texte adopté par le Sénat, et plus tard également par la Chambre, devrait encore subir quelques modifications, notamment en ce qui concerne la définition de la notion de « faute inexcusable ».

Une définition trop vague susciterait en effet de nombreux conflits juridiques, dévoreurs de temps et d'argent.

Votre rapporteur fait enfin encore observer que la suggestion, formulée par les libéraux, visant à obliger tous les usagers de la route à s'assurer revient en fait à privatiser l'assurance-maladie. Il ne partage évidemment pas ce point de vue.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Paragraaf 1

Toepassingsgebied

De heer Ansoms dient een amendement n° 1 in (Stuk n° 1422/2) dat een eenvoudige vervollediging van de tekst beoogt (toevoeging van de woorden « de bestuurder », tussen de woorden « de houder » en « de eigenaar »).

Amendement n° 2 (Stuk n° 1422/2) van dezelfde auteur betreft de weglating van de zinsnede « of bij gebreke van verzekering, door het gemeenschappelijk waarborgfonds bedoeld in artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. Het amendement wordt verantwoord door de indiening van amendement n° 3 (Stuk n° 1422/2) dat artikel 50 van voormelde wet van 9 juli 1975 van toepassing maakt op deze vergoeding. De weggelaten zinsnede betrof inderdaad slechts één element van de inhoud van artikel 50, § 1.

De vertegenwoordiger van de minister is het met de voorgestelde amendering eens.

Toch stelt hij voor om één uitzondering te voorzien op de tussenkomst van het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds, met name voor het ongeval dat aan toeval te wijten is.

Ook bij « toeval » moet de verzekeraar, en niet het gemeenschappelijk waarborgfonds tussenkomen.

In een verzekeringssysteem dat op fout gebaseerd is, is het normaal dat de verzekeraar niet tussenkomt als het ongeval door toeval gebeurt.

In het systeem van de automatische schadeloosstelling wordt niet meer geredeneerd in termen van fout en het is dus ook niet meer logisch om voor dit geval een uitzondering te maken, temeer daar de verzekerde en de verzekeraar bekend zijn.

Het amendement n° 10 van de regering (Stuk n° 1422/3) beoogt deze toevoeging en kan dus als alternatief gelden voor amendement n° 3 van de heer Ansoms.

De heer Ansoms deelt mee dat hij het regeringsamendement steunt en dat hij bijgevolg zijn amendement n° 3 intrekt.

De regering dient tijdens een volgende vergadering amendement n° 19 in (Stuk n° 1422/4) dat amendement n° 10 verbetert. De minister legt uit dat de wet van 9 juli 1975 gewijzigd werd door het koninklijk besluit van 12 augustus 1994 « tot wijziging van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen ».

Ingevolge artikel 30 van dit besluit is artikel 50 van de wet artikel 80 geworden.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}Paragraphe 1^{er}*Champ d'application*

M. Ansoms présente l'amendement n° 1 (Doc. n° 1422/2), qui vise simplement à compléter le texte (en insérant les mots « du conducteur » entre les mots « du propriétaire » et les mots « ou du détenteur »).

L'amendement n° 2 (Doc. n° 1422/2) du même auteur vise à supprimer le membre de phrase « ou, à défaut d'assurance, par le Fonds commun de garantie automobile, visé à l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances ». Cet amendement est justifié par la présentation de l'amendement n° 3 (Doc. n° 1422/2), qui vise à rendre l'article 50 de la loi susvisée applicable à cette indemnisation. Le membre de phrase supprimé ne reprenait en effet qu'un des éléments dont traite l'article 50, § 1^{er}.

Le représentant du ministre marque son accord sur l'amendement proposé.

Il suggère néanmoins de prévoir une exception à l'intervention du Fonds commun de garantie automobile, à savoir le cas où l'accident résulte d'un cas fortuit.

En cas d'accident dû à un cas fortuit, c'est également l'assureur, et non le Fonds commun de garantie, qui doit intervenir.

Dans un régime d'assurance basé sur la faute, il est normal que l'assureur n'intervienne pas lorsque l'accident résulte d'un cas fortuit.

Dans le système d'indemnisation automatique, on ne raisonne plus en termes de faute, de sorte qu'il n'est plus logique de prévoir une exception pour ce cas, d'autant que l'assuré et l'assureur sont connus.

L'amendement n° 10 du gouvernement (Doc. n° 1422/3) tend à compléter la loi proposée en ce sens et pourrait dès lors constituer une alternative à l'amendement n° 3 de M. Ansoms.

M. Ansoms précise qu'il soutient l'amendement du gouvernement et que, par conséquent, il retire son amendement n° 3.

Au cours d'une réunion ultérieure, le gouvernement présente un amendement (n° 19, Doc. n° 1422/4), qui remplace l'amendement n° 10. Le ministre précise que la loi du 9 juillet 1975 a été modifiée par l'arrêté royal du 12 août 1994 « modifiant la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances ».

En vertu de l'article 30 de cet arrêté, l'article 50 de la loi est devenu l'article 80.

Het amendement n° 10 moet in deze zin worden aangepast.

De heer Coveliers treedt de regeringsamendementen n° 10 en 19 bij. Toch meent dit lid dat de tekst leesbaarder zou zijn als de gevallen waarin het motorwaarborgfonds tussenkomt zouden opgesomd worden zijnde :

1. de bestuurder heeft zich door diefstal, heling of geweld van het voertuig meester gemaakt en de aansprakelijke is niet geïdentificeerd;
2. er werd geen verzekering gesloten;
3. de verzekeraar is failliet. De mogelijkheid van « toeval » kan dan gewoon weggelaten worden.

Op een opmerking van *de heer Verwilghen* dat het regeringsamendement het risico voor de verzekeringsmaatschappijen vergroot en bijgevolg een premiestijging zal uitlokken, antwoordt *de minister* dat het amendement slechts een reeds bestaande praktijk bevestigt en de verzekeringspremie dus onmogelijk kan beïnvloeden.

De heer Verwilghen vestigt er toch de aandacht op dat deze bepaling nadelig uitvalt voor de maatschappijen die zich vooral op autoverzekeringen toeleggen.

De regering dient vervolgens amendement n° 14 in (Stuk n° 1422/3) dat inhoudelijk overeenstemt met paragraaf 6 van het wetsvoorstel. Voorgesteld wordt om deze paragraaf, die handelt over de vrijgestelden van de verzekeringsplicht, op te nemen onder paragraaf 1, waarin het toepassingsveld van de wet wordt afgebakend.

De overheid is op grond van artikel 10 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen zijn eigen verzekeraar en moet dus alle verplichtingen van de verzekeraar — waaronder de automatische vergoeding — op zich nemen.

De voorgestelde tekst bevestigt dit principe en werd in het wetsvoorstel opgenomen om elk geschil omtrent dit punt te voorkomen.

De regering dient amendement n° 11 in (Stuk n° 1422/3). Het amendement beoogt de weglating van het vierde lid dat een herhaling is van artikel 76quater, § 2, vierde lid van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering.

Dergelijke herhaling kan leiden tot een foutieve *a contrario* interpretatie.

De heer Ansoms stemt met het voorgestelde amendement in.

Begrip « onverschoonbare fout »

De regering dient vervolgens amendement n° 12 in (Stuk n° 1422/3) dat een explicitering beoogt van het reeds door de programmawet ingevoerde begrip « onverschoonbare fout ».

De tekst die wordt voorgesteld verwijst naar de interpretatie die door het Franse Hof van Cassatie aan het begrip wordt gegeven.

Il convient d'adapter l'amendement n° 10 en ce sens.

M. Coveliers souscrit aux amendements n°s 10 et 19 du gouvernement. Il estime que le texte de ces amendements serait plus clair si les cas dans lesquels le Fonds commun de garantie automobile intervient étaient énumérés à savoir :

1. le conducteur s'est emparé du véhicule par vol, violence ou recel et le responsable n'est pas identifié;
2. aucune assurance n'a été souscrite;
3. l'assureur est en faillite. La notion de « cas fortuit » pourrait dès lors être supprimée purement et simplement.

M. Verwilghen ayant fait observer que l'amendement du gouvernement accroît le risque pour les compagnies d'assurances et entraînera par conséquent une majoration de la prime, *le ministre* répond que l'amendement se borne à confirmer une pratique existante et ne peut dès lors avoir d'incidence sur la prime d'assurance.

M. Verwilghen attire cependant l'attention sur le fait que cette disposition lésa les compagnies spécialisées en assurances automobile.

Le gouvernement présente ensuite un amendement (n° 14, Doc. n° 1422/3) dont le contenu est identique à celui du § 6 de la proposition. Il est proposé d'insérer cette disposition, qui traite des véhicules exemptés de l'obligation d'assurance, dans le § 1^{er}, qui définit le champ d'application de la loi.

Etant donné qu'en vertu de l'article 10 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, les pouvoirs publics sont leur propre assureur, ils doivent donc assumer toutes les obligations incombant à l'assureur, y compris l'indemnisation automatique.

Le texte proposé, qui consacre ce principe, a été inséré dans la proposition de loi afin de prévenir toute contestation sur ce point.

Le gouvernement présente un amendement (n° 11, Doc. n° 1422/3) visant à supprimer l'alinéa 4, qui est une redite de l'article 76quater, § 2, alinéa 4, de la loi du 9 août 1963 instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire contre la maladie et l'invalidité.

Une telle répétition pourrait donner lieu à des interprétations *a contrario* erronées.

M. Ansoms souscrit à l'amendement présenté.

La notion de « faute inexcusable »

Le gouvernement présente ensuite un amendement (n° 12, Doc. n° 1422/3) visant à expliciter la notion de « faute inexcusable », déjà utilisée par la loi-programme.

Le texte proposé reprend l'interprétation que la Cour de cassation française donne de cette notion.

Tijdens de bespreking van de programmawet had de minister reeds zijn voorkeur uitgedrukt voor de verwijzing naar het Franse recht dat terzake reeds rechtspraak en rechtsleer ontwikkeld heeft.

De heer Ansoms onderstreept dat het vooral zijn bedoeling was om een zo sluitend mogelijke definitie te geven. In die zin kan hij het regeringsamendement eveneens onderschrijven.

Uitzonderingen voor de toepassing van het begrip onverschoonbare fout

Het regeringsamendement n° 13 (Stuk n° 1422/3) beoogt een tekstwijziging in de zin dat nog alleen de slachtoffers die jonger zijn dan 14 jaar en niet meer de ouderen van boven de 70 jaar in een bijzondere categorie worden ondergebracht voor wie het bewijs van onverschoonbare fout niet kan geleverd worden.

De heer Ansoms legt uit dat de door hem voorgestelde regeling uitgaat van de ongevalstatistiek (zie algemene bespreking). Bij de kinderen ligt het gebrek aan risico-besef aan de basis van een verhoogde kwetsbaarheid in het verkeer, bij de oudere mensen heeft de verhoogde kwetsbaarheid te maken met een vermindering van de fysische mogelijkheden.

De heer Ansoms verwijst bovendien naar de Franse wet « Badinter », die dezelfde leeftijdsgrens hanteert.

De heer Van den Eynde merkt op dat dit standpunt consequenties kan hebben in een andere richting.

Als de vermindering van de fysische mogelijkheden voor 70-plussers tot een verhoogd risico leidt, zullen de verzekeraars hun conclusies trekken en de verzekeringspremies verhogen.

De verzekeraar verzekert geen statistiek, maar wel een risico, dat met deze wet ongetwijfeld verhoogd wordt.

Het lid wijst er op dat ook kinderen die jonger zijn dan 14 jaar volgens de bestaande rechtspraak aansprakelijk kunnen worden gesteld voor fouten die zij in het verkeer hebben begaan.

Tot slot merkt het lid nog op dat het doortrekken van de logica van de heer Ansoms zou betekenen dat kinderen en « ouderen » niet meer op de openbare weg zouden mogen komen.

De heer Verwilghen treedt het regeringsamendement bij doch maakt de bedenking dat de wetgever in het recente verleden verkoos om geen leeftijd in de wet in te schrijven en aan de rechter de bevoegdheid te geven om de wet op een soepele wijze maar toch conform de doelstellingen toe te passen. Het lid verwijst meer bepaald naar artikel 931 van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het hoorrecht van kinderen in een echtscheidingsprocedure. In die tekst wordt geen gewag gemaakt van een leeftijd maar wordt alleen het criterium van het « onderscheidingsvermogen » als leidraad voor de rechter aangegevoerd.

Au cours de l'examen de la loi-programme, le ministre avait déjà exprimé sa préférence pour le renvoi au droit français, celui-ci ayant déjà donné lieu à l'établissement d'une jurisprudence et à l'élaboration d'une doctrine en ce domaine.

M. Ansoms souligne qu'étant donné que son objectif essentiel était de donner une définition aussi précise que possible, il peut également marquer son accord sur l'amendement du gouvernement.

Exceptions à l'application de la notion de faute inexcusable

L'amendement n° 13 du gouvernement (Doc. n° 1422/3) vise à modifier le texte de manière à ce que seules les victimes âgées de moins de quatorze ans soient rangées dans la catégorie des personnes à l'égard desquelles la preuve d'une faute inexcusable n'est pas admissible. Cet amendement exclut donc les personnes âgées de plus de 70 ans.

M. Ansoms précise que la disposition qu'il a proposée est basée sur les statistiques d'accidents (voir la discussion générale). Les enfants sont plus vulnérables aux accidents en raison de leur insouciance, alors que les personnes âgées y sont davantage exposées en raison d'une diminution de leurs capacités physiques.

M. Ansoms renvoie en outre à la loi française dite loi « Badinter », qui fixe la même limite d'âge.

M. Van den Eynde fait observer que ce point de vue peut avoir d'autres conséquences.

Si la diminution des capacités physiques des personnes de plus de 70 ans accroît le risque, les assureurs ne manqueront pas d'en tirer les conclusions et augmenteront les primes d'assurance.

L'assureur n'assure pas de statistiques; il assure un risque, et celui-ci sera incontestablement accru par l'application de la loi proposée.

Le membre souligne que, conformément à la jurisprudence, les enfants de moins de 14 ans peuvent être rendus responsables des fautes qu'ils ont commises dans la circulation.

Enfin, le membre fait observer que, poussée plus loin, la logique de *M. Ansoms* impliquerait que les enfants et les personnes âgées ne pourraient plus circuler sur la voie publique.

S'il souscrit à l'amendement du gouvernement, *M. Verwilghen* fait néanmoins observer que, dans un passé récent, le législateur a préféré ne pas prévoir de limite d'âge afin de permettre au juge d'appliquer la loi avec souplesse, tout en respectant ses objectifs. Le membre renvoie plus particulièrement à l'article 931 du Code judiciaire relatif à l'audition des enfants dans le cadre d'une procédure de divorce. Cet article ne fixe aucune condition d'âge mais fait référence à la capacité de discernement de l'enfant, capacité qui doit être appréciée par le juge.

Mevrouw de T'Serclaes beaamt dat het niet steeds opportuun is om een leeftijd te vermelden. In dit geval is ze er echter wel volledig voor om alle kinderen die jonger zijn dan 14 jaar onder de uitzondering te doen vallen, zelfs al is die grens enigszins arbitrair. De spreekster is echter heel wat minder te vinden voor de andere grensleeftijd, namelijk die van 70 jaar. Dat werkt stigmatiserend en zou er bovendien kunnen toe leiden dat deze personen op langere termijn niet meer als volwaardig verkeersdeelnemer worden beschouwd en andere beperkingen zullen opgelegd krijgen.

De heer Duquesne sluit zich aan bij het regeringsamendement.

De bijzondere behandeling van jonge kinderen wordt terecht gesteund op het begrip « gebrek aan onderscheidingsvermogen ».

De bijzondere behandeling van oudere en invalide personen wordt gemotiveerd door hun verhoogde kwetsbaarheid.

Toch mag men niet vergeten dat deze personen zich zeer goed bewust zijn van hun kwetsbaarheid en stelt men vast dat ze zich ook voorzichtiger gedragen in het verkeer.

Het is dan ook verwonderlijk dat het ganse mechanisme van aansprakelijkheid voor deze personen opzij wordt gezet en dat zij zelfs niet aansprakelijk kunnen worden gesteld voor een « onverschoonbare » dus ernstige of zware fout.

De heer Ansoms is van oordeel dat de konsekventies van zijn wetsvoorstel niet mogen worden overdreven. Dat het bewijs van onverschoonbare fout niet toegelaten wordt voor ouderen betekent daarom niet noodzakelijk dat ze in een volgende fase geen rijbewijs meer zullen krijgen.

De jongeren tussen 14 en 18 kunnen nu ook geen rijbewijs krijgen en toch kan het bewijs van onverschoonbare fout tegen deze groep wel geleverd worden.

Aan de heer Van den Eynde antwoordt de heer Ansoms dat het begrip onverschoonbare fout reeds onder de huidige wetgeving niet op kinderen van minder dan 14 jaar kan worden toegepast.

Zijn wetsvoorstel beoogt dus geen nieuwheid op dat stuk.

Het lid herinnert er tevens aan dat de minister geen bezwaar had om de passagiers in de regeling van de objectieve aansprakelijkheid op te nemen omdat die uitbreiding in feite slechts een beperkte groep van personen betrof.

De heer Ansoms voert aan dat de bijzondere regeling voor oudere weggebruikers in de realiteit ook maar een beperkte groep van personen betreft. Het gaat immers alleen om het geval waarbij een oudere persoon een opzettelijke grove, dus onverschoonbare, fout maakt. Gesteld dat 25 % van de 416 dode of zwaargewonde slachtoffers van boven de 70 jaar (statistiek van 1992) een onverschoonbare fout gemaakt heeft, dan vertegenwoordigen zij nog maar een fractie van alle verkeersslachtoffers. Het lijkt

Mme de T'Serclaes reconnaît qu'il n'est pas toujours opportun de fixer un âge. Dans ce cas-ci toutefois, elle est parfaitement d'accord avec l'exception prévue pour tous les enfants de moins de 14 ans, même si cette limite est quelque peu arbitraire. Elle est par contre beaucoup moins favorable à l'autre limite d'âge, à savoir celle de 70 ans. En plus d'être déshonorante, cette mesure risque d'avoir pour effet que ces personnes ne soient plus considérées, à terme, comme des usagers de la route à part entière et se voient imposer d'autres restrictions.

M. Duquesne souscrit à l'amendement du gouvernement.

Le traitement particulier réservé aux jeunes enfants s'appuie à juste titre sur la notion de « manque de discernement ».

Le traitement particulier proposé pour les personnes âgées et les invalides est, en revanche, motivé par leur vulnérabilité accrue.

Il ne faut toutefois pas perdre de vue que ces personnes âgées ou invalides sont parfaitement conscientes de leur vulnérabilité. On constate d'ailleurs qu'elles font preuve d'une plus grande prudence dans la circulation.

Il est dès lors surprenant que l'on soustraie ces personnes à l'ensemble du mécanisme de responsabilité et que l'on aille jusqu'à exclure qu'elles puissent être rendues responsables d'une faute « inexcusable », donc grave.

M. Ansoms estime qu'il ne faut pas exagérer les conséquences de sa proposition de loi. Le fait que la preuve d'une faute inexcusable ne soit pas admise à l'égard de personnes âgées ne signifie pas pour autant qu'à un stade ultérieur, elles ne seront plus autorisées à conduire.

Bien que les jeunes âgés de 14 à 18 ans ne puissent pas non plus être titulaires d'un permis de conduire, la preuve d'une faute inexcusable peut être fournie à leur égard.

M. Ansoms répond à *M. Van den Eynde* que dans d'autres textes de loi non plus, la notion de faute inexcusable ne peut être appliquée aux enfants âgés de moins de 14 ans.

Sa proposition n'est donc pas novatrice en la matière.

Le membre rappelle également que le ministre ne s'est pas opposé à ce que les passagers soient également soumis au régime de la responsabilité objective, étant donné que cette extension ne concerne en fait qu'un nombre restreint de personnes.

M. Ansoms fait observer que le régime particulier prévu en faveur des personnes âgées ne concerne en réalité qu'un groupe limité de personnes. Cette disposition ne vise en effet que le cas où une personne âgée commet une faute volontaire grave, donc inexcusable. A supposer que 25 % des 416 tués ou blessés graves de plus de 70 ans (statistiques de 1992) aient commis une faute inexcusable, ils ne représentent toujours qu'une petite fraction de toutes les victimes de la route. Il paraît peu probable que cette augmen-

onwaarschijnlijk dat deze minieme vergroting van het risico de premies zal doen stijgen.

In de Franse regeling vallen de drie categorieën (kinderen, gehandicapten en ouderen) onder de uitzondering. Nochtans volgde op de wet Badinter in 1985 slechts een premieverhoging van 5 %.

De invoering van de objectieve risico-aansprakelijkheid bij ons, op 1 januari 1995, was zeker niet de enige oorzaak van de premiestijging met 5 %.

De verzekeringen hadden reeds behoefte aan een verhoging van de inkomsten om de reeds bestaande tekorten in de sector te kunnen aanzuiveren.

De spreker geeft toe dat voor sommige gehandicapten geen bijzonder regime moet worden voorzien. De uitzondering geldt echter pas zodra de betrokkene een invaliditeitspercentage van 80 % heeft, wat toch vrij grote beperkingen qua mobiliteit doet veronderstellen.

In antwoord op de opmerkingen met betrekking tot het stigmatiserende effect voor oudere personen antwoordt de heer Ansoms dat de gepensioneerd-bonden zelf vragende partij zijn.

Tot slot van zijn betoog verwijst de heer Ansoms nog naar de discussie die in het begin van deze eeuw in het Parlement plaatsvond met betrekking tot de wet op de arbeidsongevallenverzekering.

De praktijk heeft aangetoond dat het argument dat deze wet een invloed zou hebben op de verantwoordelijkheidszin van de arbeiders en bijgevolg een stijging van de ongevallen zou veroorzaken, op niets berustte. In het licht van de normale drang tot lijfsbehoud moet dit soort van argumenten sterk gerelativeerd worden.

De minister blijft zich verzetten tegen de uitbreiding van de categorieën aan wie geen onverschoonbare fout kan aangerekend worden.

Hij bestrijdt de argumentatie van de heer Ansoms op drie punten :

1. De cijfers

De ongevallenstatistieken wijzen inderdaad op een verhoogd risico voor bejaarde personen. Zulks betekent dat deze personen ten eerste gebaat zullen zijn met de invoering van de objectieve risico-aansprakelijkheid. Die cijfers leggen echter op geen enkele wijze het verband met het al dan niet begaan van een onverschoonbare fout.

2. Vals gevoel van veiligheid

De mogelijkheid bestaat dat het uitsluiten van de onverschoonbare fout aan sommigen een vals gevoel van veiligheid geeft. Nochtans zou de wetenschap dat men tot een risicogroep behoort de betrokkenen er moeten toe aanzetten om extra voorzichtig te zijn. Het opnemen van de 70-plussers in de categorie van

tation minime du risque entraîne une augmentation des primes.

Bien qu'en France les trois catégories (enfants, handicapés et personnes âgées) bénéficient de l'exception, les primes n'ont augmenté que de 5 % après l'entrée en vigueur de la loi Badinter de 1985.

L'instauration, en Belgique, au 1^{er} janvier 1995, de la responsabilité objective, fondée sur le risque, n'a certainement pas été la seule cause de l'augmentation des primes de 5 %.

Une augmentation des recettes était déjà nécessaire pour permettre aux assureurs d'apurer les déficits qui existaient dans le secteur.

L'intervenant reconnaît que certains handicapés ne doivent pas être soumis à un régime particulier. L'exception ne s'applique qu'aux personnes atteintes d'un invalidité de 80 % au moins, ce qui suppose une perte relativement importante de mobilité.

En réponse aux observations relatives à l'effet stigmatisant de la loi proposée pour les personnes âgées, M. Ansoms répond que les associations de pensionnés sont elles-mêmes demandeuses.

En conclusion de son intervention, M. Ansoms renvoie également au débat, qui a eu lieu au Parlement au début du siècle, concernant la loi relative à l'assurance contre les accidents du travail.

La pratique a démontré que l'argument selon lequel cette loi aurait une influence sur le sens de la responsabilité des ouvriers et engendrerait par conséquent une augmentation du nombre d'accidents ne reposait sur aucun fondement. Il convient de relativiser nettement ce genre d'argument à la lumière de l'instinct de conservation de l'intégrité corporelle.

Le ministre demeure opposé à cette extension des catégories de personnes auxquelles aucune faute inexcusable ne peut être imputée.

Il conteste les arguments de M. Ansoms sur trois points :

1. Les chiffres

A la lecture des statistiques, on constate en effet que les personnes âgées risquent davantage d'être victimes d'accidents. Il s'ensuit que l'instauration de la responsabilité objective fondée sur le risque sera une mesure dont profitera particulièrement cette catégorie d'usagers. Ces chiffres ne permettent toutefois en aucune façon d'établir un lien entre le risque d'être victime d'un accident et le fait de commettre ou non une faute inexcusable.

2. La fausse impression de sécurité

Il est possible que le fait d'exclure la notion de faute inexcusable crée, chez certains, une fausse impression de sécurité. Pourtant, le fait de savoir que l'on fait partie d'un groupe à risque devrait inciter les personnes concernées à se montrer particulièrement prudentes. Le fait d'inclure les personnes de plus de

personen voor wie het begrip onverschoonbare fout niet geldt, kan dus een verkeerde boodschap geven.

3. Verschoonbaar karakter van de fout

Het feit dat oudere personen minder goed afstand en snelheid kunnen inschatten zal ertoe leiden dat de eventuele fout die in hoofde van het slachtoffer gemaakt werd, door de rechtbank als verschoonbaar wordt beschouwd.

Hetzelfde geldt voor een slechtiende of voor een persoon die voor meer dan 80 % gehandicapt is. De « fout » van die personen moet volgens de definitie van het Hof van Cassatie als verschoonbaar worden beschouwd.

De minister geeft toe dat de verhoging van de verzekeringspremies niet alleen aan de invoering van de objectieve risico-aansprakelijkheid te wijten is. Zulks neemt echter niet weg dat de inwerkingtreding van de programmawet en de meerkost die er voor de verzekeringsondernemingen mee gepaard gaat, meegespeeld hebben in de onderhandelingen over de prijsverhogingen.

De verruiming van het toepassingsveld zou dus ongetwijfeld kunnen aangegrepen worden om tijdens de onderhandeling een premieverhoging te verkrijgen.

De minister besluit dat ieder persoon die over voldoende onderscheidingsvermogen beschikt, verantwoordelijk moet worden gesteld voor zijn onverschoonbare, dus per definitie *zware*, fout.

Hij stemt ermee in dat een — weliswaar inconsequente — uitzondering wordt gemaakt voor jongeren van minder dan 14 jaar.

Die houding is inconsequent omdat de uitzondering (terecht) gesteund wordt op het gebrek aan risicobesef van kinderen. Die overweging is echter niet meer van tel indien het erom gaat aan kinderen de toelating te geven om zich alleen op de openbare weg te begeven !

De programmawet, die op 1 januari 1995 in werking is getreden, maakte reeds een uitzondering voor kinderen die jonger zijn dan 14 jaar. Het zou beleidsmatig niet verantwoord zijn om nu reeds op die bepaling terug te komen.

Toch onderstreept de minister dat de volwassenen door hun inconsequente houding een grote verantwoordelijkheid dragen.

De minister concludeert derhalve dat een bejaarde verantwoordelijk moet blijven voor zijn onverschoonbare fout. De redenering die wordt gevolgd ten opzichte van bejaarde personen in het verkeer is eveneens contradictorisch, zelfs hypocriet. Als een bejaarde voetganger of fietser niet verantwoordelijk mag gesteld worden voor zijn zware fout dan is het

70 ans dans la catégorie des usagers de la route auxquels la notion de faute inexcusable ne s'applique pas pourrait dès lors avoir l'effet contraire.

3. Excusabilité de la faute

Compte tenu de l'aptitude moindre des personnes âgées à évaluer les distances et la vitesse des véhicules, les tribunaux considéreront comme excusable la faute que la victime aurait commise.

Le même raisonnement vaut pour les fautes commises par des malvoyants ou par des personnes atteintes d'un handicap de plus de 80 %. Conformément à la définition de la Cour de cassation, la « faute » commise par ces personnes doit être considérée comme excusable.

Le ministre admet que l'augmentation des primes d'assurance n'est pas due uniquement à l'instauration du régime de la responsabilité objective fondée sur le risque. Il n'empêche que l'entrée en vigueur de la loi programme et le surcoût qui en découle pour les compagnies d'assurances ont pesé sur les négociations relatives à l'augmentation des primes.

L'extension du champ d'application pourrait dès lors certainement être invoquée pour obtenir une augmentation de prime dans la négociation.

Le ministre souligne, en guise de conclusion, que toute personne capable de discernement doit être rendue responsable de sa faute inexcusable, donc par définition *grave*.

Il accepte l'exception prévue en faveur des enfants de moins de 14 ans, bien qu'elle soit illogique.

Cette attitude est illogique parce que l'exception est justifiée (à juste titre) par le manque de conscience du danger des enfants. Cette considération n'est cependant plus de mise quand il s'agit d'autoriser les enfants à circuler seuls sur la voie publique !

La loi-programme, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1995, prévoyait déjà une exception en faveur des enfants de moins de 14 ans. Il serait inopportun, d'un point de vue pratique, de revenir déjà sur cette disposition.

Le ministre tient cependant à souligner que les adultes portent une lourde responsabilité en la matière, du fait de leur attitude inconsequente.

Le ministre conclut dès lors qu'une personne âgée doit rester responsable de sa faute inexcusable. Le raisonnement adopté vis-à-vis des personnes âgées dans la circulation est également contradictoire, voire hypocrite. Si un piéton ou un cycliste âgés ne peuvent être tenus pour responsables des fautes graves qu'ils commettent, il est inadmissible qu'ils puis-

onverantwoord dat deze personen zich zonder enige beperking als autobestuurder op de openbare weg mogen begeven.

*
* *

De heer Ansoms dient *amendement n° 21* in (Stuk n° 1422/4) dat het verzekeringstechnisch aspect van artikel 29bis verduidelijkt.

Het lid legt uit dat er bij de specialisten inzake aansprakelijkheidsrecht onenigheid heerst betreffende het statuut van artikel 29bis. Sommigen menen dat het om een « persoonsverzekering » (andere dan een levensverzekering) gaat (bijvoorbeeld professor Fredericq), anderen menen dat het een eigensoortige schadeverzekering met indemnitaïr karakter betreft (professor Simoens). Nog anderen spreken over een zelfstandige juridische verbintenis die direct aan de aansprakelijkheidsverzekeraar wordt opgelegd maar evenwel niet als een vorm van verzekering gezien moet worden (KUL-assistent G. Schoorens).

Vanzelfsprekend heeft het eigenlijke statuut van artikel 29bis belangrijke consequenties omtrent de daarop van toepassing zijnde rechtsregels en de daaruit voor alle betrokkenen voortvloeiende juridische gevolgen, onder meer betreffende :

- eigen recht of directe vordering van de schadelijders en hun rechthebbenden tegen de verzekeraar;
- tegenstelbaarheid van allerlei verweermiddelen door de verzekeraar aan de schadelijders of hun rechthebbenden;
- regresvordering van de aansprakelijkheidsverzekeraar op de eigen verzekerde;
- subrogatie of indeplaatsstelling van de verzekeraar in de rechten van de schadelijder;
- verjaring;
- rol en werking van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

Het amendement bepaalt zeer uitdrukkelijk dat alle regels die van toepassing zijn op de aansprakelijkheidsverzekering eveneens voor de toepassing van artikel 29bis gelden, tenzij het artikel zelf een andere regeling inhoudt.

Paragraaf 2

Deze bepaling breidt de automatische schadeloosstelling uit tot de passagiers.

De minister stemt met deze uitbreiding in.

Paragraaf 3

De heer Ansoms dient *amendement n° 4* in (Stuk n° 1422/2). Deze paragraaf beoogde een uitzondering te maken voor de gemotoriseerde rolwagentjes van gehandicapte personen. Die rijtuigen worden in de tekst omschreven als « het voertuig dat in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden ». Om te vermijden

sent circuler sans restriction sur la voie publique en tant que conducteurs d'automobile.

*
* *

M. Ansoms présente un *amendement (n° 21, Doc. n° 1422/4)* tendant à préciser la portée de l'article 29bis au regard de la technique de l'assurance.

Le membre précise que les grands spécialistes du droit de la responsabilité sont extrêmement divisés sur la question du statut de l'article 29bis. Si certains estiment qu'il s'agit en l'occurrence d'une « assurance personnelle » (autre qu'une assurance vie) (par exemple le professeur Fredericq), d'autres considèrent qu'il s'agit d'une assurance de dommage spécifique à caractère indemnitaire (professeur Simoens). D'autres encore parlent d'une obligation juridique indépendante qui est directement imposée à l'assureur de la responsabilité mais qui ne peut cependant pas être assimilée à une forme d'assurance (G. Schoorens, assistant à la KUL).

Il va de soi que le statut propre de l'article 29bis a des conséquences importantes sur le plan des règles juridiques qui s'y appliquent et des conséquences juridiques qui s'ensuivent pour tous les intéressés et notamment en ce qui concerne :

- le droit propre ou l'action directe des victimes et de leurs ayants droit contre l'assureur;
- l'opposabilité de défenses de toute nature par l'assureur aux victimes des dommages ou à leurs ayants droit;
- l'action en recours de l'assureur de la responsabilité contre son propre assuré;
- la subrogation ou la substitution de l'assureur dans les droits de la victime;
- la prescription;
- le rôle et le fonctionnement du Fonds commun de garantie automobile.

L'amendement précise de manière tout à fait explicite que l'ensemble des règles s'appliquant à l'assurance de la responsabilité s'appliquent également à l'article 29bis sauf si celui-ci contient d'autres dispositions.

Paragraphe 2

Cette disposition étend le système d'indemnisation automatique aux passagers d'un véhicule.

Le ministre soutient cette extension.

Paragraphe 3

M. Ansoms présente un *amendement n° 4* (Doc. n° 1422/2). Ce paragraphe visait à prévoir une exception pour les voiturettes motorisées pour handicapés. Ce type de véhicules est décrit dans le texte comme un « véhicule mis en circulation et qui ne permet pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas ». Afin d'éviter que d'autres véhicules automo-

dat ook traag rijdende motorrijtuigen zoals bijvoorbeeld een wegwals onder deze uitzondering zouden vallen, wordt in het amendement voorgesteld om de woorden « door invalide personen » toe te voegen.

De minister herinnert eraan dat het oorspronkelijk ontwerp van programmawet een gelijkaardige tekst bevatte. Dit artikel werd echter gewijzigd omdat de Raad van State in zijn advies het volgende opmerkte :

« Volgens de ontworpen tekst wordt onder motorrijtuigen niet het voertuig verstaan « dat door een gehandicapte in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden ». Daar die uitzondering immers wordt gerechtvaardigd door de redenering dat het risico als gevolg van een met een motor aangedreven rolstoel aanzienlijk lager ligt dan dat van de overige motorrijtuigen, zoals de gemachtigden van de regering hebben gesteld, is het niet duidelijk waarom moet worden gepreciseerd dat die voertuigen door een mindervalide in het verkeer moeten worden gebracht. » (Stuk Senaat n° 980-1, blz. 157)

Achteraf bekeken was dat niet zo een goed advies van de Raad van State. Het komt immers hoogst zelden voor dat een niet-gehandicapt persoon zich met zo een wagentje verplaatst en bovendien had de nieuwe tekst tot gevolg dat alle traag rijdende voertuigen (bijvoorbeeld ook carnavalwagens) uit het toepassingsgebied van de wet werden gesloten.

De rapporteur heeft enige reserves met betrekking tot het bijzonder regime voor gehandicaptenwagentjes. Juist omdat ze zo traag rijden, betekenen ze soms een reëel gevaar in het verkeer.

De minister antwoordt dat deze wagentjes niet verzekerd zijn en dat het dus hoe dan ook onmogelijk zou zijn om in dat geval de objectieve risico-aansprakelijkheid toe te passen. De vergoeding van de lichamelijke en morele schade zou dan immers volledig ten laste van de bestuurder komen, wat onbetaalbaar kan zijn.

De rapporteur vindt dit argument niet afdoende. Het al dan niet verzekerd zijn is relevant in een vergoedingsstelsel maar niet in een aansprakelijkheidssysteem.

Het is van belang dat de wet op dit punt zeer eenduidig is opgesteld, zoniet zullen de verzekeringsondernemingen zich op de onlogica van het systeem steunen om een verhaalrecht uit te oefenen.

De minister antwoordt dat een aanrijding met een gehandicaptenwagentje kan gelijkgesteld worden met een ongeval tussen twee fietsers of tussen een fietser en een voetganger. Ook in deze gevallen is de objectieve aansprakelijkheid niet van toepassing.

De minister steunt het amendement van de heer Ansoms maar stelt volgende licht gewijzigde versie voor : « ... met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht ... » (amendement n° 18 van de regering, Stuk n° 1422/3). Deze tekst is

teurs lents, tels les rouleaux compresseurs, soient concernés par cette exception, il est proposé dans l'amendement d'insérer, dans le texte, les mots « par une personne handicapée ».

Le ministre rappelle que le projet de loi-programme initial comportait un texte similaire. L'article en question a toutefois été modifié après que le Conseil d'Etat eut formulé l'observation suivante dans son avis :

« Le texte en projet exclut de la définition du véhicule automoteur, les « véhicules mis en circulation par des personnes handicapées et dont la vitesse ne peut être supérieure à l'allure d'une personne marchant au pas ». Dès lors que cette exception est justifiée par l'idée selon laquelle le risque créé par les fauteuils roulants automoteurs est nettement plus faible que celui présenté par les autres véhicules automoteurs, comme en ont convenu les délégués du gouvernement, on n'aperçoit pas pour quel motif il y a lieu de préciser que ces véhicules doivent être mis en circulation par une personne handicapée. » (Doc. Sénat n° 980-1, p. 157)

Tout bien considéré, cet avis du Conseil d'Etat n'était pas très pertinent. Il est en effet fort rare qu'une personne non handicapée se déplace à l'aide d'un tel fauteuil et le nouveau libellé avait en outre pour conséquence que tous les véhicules lents (par exemple aussi les chars de carnaval) étaient exclus du champ d'application de la loi en projet.

Le rapporteur émet certaines réserves en ce qui concerne le régime particulier applicable aux fauteuils pour handicapés. C'est précisément parce qu'ils sont fort lents que ces fauteuils présentent parfois un danger réel dans la circulation.

Le ministre répond que ces fauteuils ne sont pas assurés et qu'il serait dès lors de toute façon impossible de leur appliquer le régime de la responsabilité objective fondée sur le risque. En effet, l'indemnisation des dommages corporels et moraux serait, dans ce cas, intégralement à charge du conducteur et risquerait de dépasser largement ses moyens financiers.

Le rapporteur estime que cet argument n'est pas concluant. Le fait d'être ou non assuré est pertinent dans un système d'indemnisation, mais pas dans un système de responsabilité.

Il importe que la loi soit bien claire sur ce point, faute de quoi les entreprises d'assurances ne manqueront pas d'invoquer l'illogisme du système pour exercer un droit de recours.

Le ministre souligne qu'un accrochage avec une voiturette de handicapé peut être assimilé à un accident entre deux cyclistes ou entre un cycliste et un piéton. La responsabilité objective ne s'applique pas non plus dans ces cas.

Le ministre souscrit à l'amendement de M. Ansoms, mais propose d'en modifier légèrement le libellé comme suit : « à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée » (amendement n° 18 du gouvernement, Doc. n° 1422/3). Ce

logischer omdat hij uitsluitend verwijst naar het voertuig en niet naar de persoon die dat voertuig in het verkeer brengt.

De heer Ansoms trekt amendement n° 4 in ten voordele van het regeringsamendement.

Paragraaf 4

Paragraaf 4 strekt ertoe de wet uitdrukkelijk van toepassing te verklaren in het geval van opzettelijk toegebrachte schade.

De rapporteur heeft twijfels bij deze bepaling. Volgens hem kan een verzekering geen opzet of zware fout verzekeren.

De minister bevestigt formeel dat de verzekeraar ook in die gevallen verplicht is om de slachtoffers te vergoeden, maar dat hij een recht van verhaal heeft op zijn verzekerde.

De ontworpen bepaling voegt echter niets toe aan de tekst. Daarom dient *de regering* amendement n° 15 in (Stuk n° 1422/3) tot weglating van deze paragraaf.

Paragraaf 5

De heer Ansoms dient amendement n° 5 (Stuk n° 1422/2) in strekkende tot weglating van deze paragraaf.

Het probleem van de ongevallen op privé-terrein kan geregeld worden via het type-contract (zie hoger, algemene bespreking).

Paragraaf 6

De heer Ansoms dient amendement n° 6 (Stuk n° 1422/2) in strekkende tot weglating van deze paragraaf die ingevolge het regeringsamendement n° 14 in paragraaf 1 wordt ingevoegd.

Paragraaf 7

De minister legt uit dat subrogatie noodzakelijk gesteund moet zijn op een wet of een overeenkomst. In beide gevallen moet de mogelijkheid van subrogatie evenwel *uitdrukkelijk* voorzien worden.

De door de heer Ansoms voorgestelde tekst stelt vast dat er geen subrogatie kan zijn in het geval van de automatische schadeloosstelling. Dat is een overbodige vaststelling en bovendien niet volledig correct.

De minister geeft het volgende voorbeeld :

Een fietser (C) begaat een fout waardoor automobilist (A) moet uitwijken. Dit maneuver heeft tot gevolg dat hij zowel de fietser (C) als een voetganger (B) aanrijdt. De verzekering van A zal de morele en lichamelijke schade van B (100 frank) en van C (500 frank) betalen.

libellé est plus logique, dans la mesure où il fait uniquement référence au véhicule, et non à la personne qui met celui-ci en circulation.

M. Ansoms retire son amendement n° 4 au profit de l'amendement présenté par le gouvernement.

Paragraphe 4

Le § 4 vise à prévoir expressément l'application de la loi aux dommages causés volontairement.

Le rapporteur est sceptique à l'égard de cette disposition. Il estime en effet qu'une assurance ne peut couvrir aucun fait intentionnel ni aucune faute grave.

Le ministre confirme formellement que l'assureur est également tenu d'indemniser les victimes dans les cas en question, mais qu'il dispose d'un droit de recours contre l'assuré.

La disposition proposée n'apporte toutefois rien au texte. C'est pourquoi *le gouvernement* présente un amendement (n° 15, Doc. n° 1422/3) visant à supprimer ce paragraphe.

Paragraphe 5

M. Ansoms présente un amendement (n° 5, Doc. n° 1422/2) visant à supprimer ce paragraphe.

Le problème des accidents survenant sur une propriété privée peut être réglé par le biais du contrat type (voir plus haut, discussion générale).

Paragraphe 6

M. Ansoms présente un amendement (n° 6, Doc. n° 1422/2) visant à supprimer ce paragraphe, que l'amendement n° 14 du gouvernement insère dans le § 1^{er}.

Paragraphe 7

Le ministre précise que la subrogation doit nécessairement être fondée sur une loi ou sur un contrat. Dans les deux cas, la possibilité d'une subrogation doit cependant être *expressément* prévue.

Le texte proposé par *M. Ansoms* précise qu'il ne peut y avoir de subrogation en cas d'indemnisation automatique. Cette précision est superflue et ne correspond en outre pas tout à fait à la réalité.

Le ministre donne à cet égard l'exemple suivant :

Un cycliste (C) commet une faute, qui oblige un automobiliste (A) à faire un écart. Cette manœuvre a pour conséquence que A heurte à la fois C et un piéton (B). L'assurance de A indemniser les dommages moraux et corporels causés à B (100 francs) et à C (500 francs).

Het is uitgesloten dat de verzekering het aan C uitbetaalde bedrag later terugvordert. Zulks staat met zoveel woorden in de tekst van de heer Ansoms, maar is in feite overbodig.

De verzekering van de automobilist heeft echter wel een verhaal tegen C voor de aan B betaalde schade (100 frank). De regering stelt bijgevolg voor om het eerste lid te vervangen door de volgende tekst :

« De verzekeraar of het gemeenschappelijk waarborgfonds treden in de rechten van het slachtoffer tegen de in gemeenrecht aansprakelijke personen » (amendement n° 16, Stuk n° 1422/3).

Paragrafen 8 tot 10

De amendementen n°s 7, 8 en 9 (Stuk n° 1422/3) van de heer Ansoms beogen respectievelijk de weglating van de paragrafen 8, 9 en 10.

De amendementen werden ingediend ingevolge de antwoorden die door de minister tijdens de algemene bespreking werden verstrekt.

Paragraaf 11

Deze paragraaf geeft volgens de rapporteur duidelijk aan dat onderhavig voorstel geen vergoedingsstelsel organiseert maar dat het rechtsregels inzake aansprakelijkheid instelt.

*
* *

De amendementen n°s 1 en 2 (van de heer Ansoms), 19, 10, 14, 11 en 12 (van de regering) worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Amendement n° 13 van de regering wordt aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

De amendementen n°s 21 (van de heer Ansoms), 18 en 15 (van de regering), 5 en 6 (van de heer Ansoms), 16 (van de regering), 7, 8 en 9 (van de heer Ansoms) worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Artikel 1 wordt aangenomen met 12 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 1bis (nieuw)

De regering dient amendement n° 20 (Stuk n° 1422/4) in strekkende tot de opheffing van artikel 29ter van de wet van 21 november 1989. Dat artikel betreft de inwerkingtreding van artikel 29bis dat door de programmawet werd ingevoegd. Aangezien artikel 29bis door onderhavig voorstel volledig vervangen wordt door een nieuwe tekst waarvoor eveneens een bijzondere inwerkingtreding geldt, moet het artikel betreffende de « vorige » inwerkingtreding uit de wet worden gehaald.

Het amendement wordt eenparig aangenomen en wordt artikel 2 van de aangenomen tekst.

Il est exclu que l'assurance récupère ultérieurement le montant versé à C. Tout cela est précisé dans le texte de M. Ansoms, mais est en fait superflu.

L'assurance de l'automobiliste peut cependant exercer un recours contre C pour le dédommagement versé à B (100 francs). Le gouvernement propose dès lors de remplacer le premier alinéa par le texte suivant :

« L'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun. » (amendement n° 16, Doc. n° 1422/3).

Paragraphes 8 à 10

Les amendements n°s 7, 8 et 9 de M. Ansoms (Doc. n° 1422/2) tendent à supprimer respectivement les §§ 8, 9 et 10.

Ces amendements ont été présentés à la suite des réponses fournies par le ministre dans le cadre de la discussion générale.

Paragraphe 11

Le rapporteur estime qu'il ressort clairement de ce paragraphe que la proposition à l'examen n'organise pas un régime d'indemnisation, mais établit des règles de droit en matière de responsabilité.

*
* *

Les amendements n°s 1 et 2 (de M. Ansoms), 19, 10, 14, 11 et 12 (du gouvernement) sont adoptés successivement à l'unanimité.

L'amendement n° 13 du gouvernement est adopté par 12 voix et une abstention.

Les amendements n°s 21 (de M. Ansoms), 18 et 15 (du gouvernement), 5 et 6 (de M. Ansoms), 16 (du gouvernement), 7, 8 et 9 (de M. Ansoms) sont adoptés successivement à l'unanimité.

L'article 1^{er} est adopté par 12 voix et une abstention.

Article 1^{er}bis (nouveau)

Le gouvernement présente un amendement (n° 20 — Doc. n° 1422/4) tendant à abroger l'article 29ter de la loi du 21 novembre 1989, qui a trait à l'entrée en vigueur de l'article 29bis, inséré par la loi-programme. Comme la proposition à l'examen prévoit de remplacer entièrement l'article 29bis par un nouveau texte, qui est aussi assorti d'une entrée en vigueur spéciale, il y a lieu de supprimer l'article relatif à l'entrée en vigueur « précédente ».

L'amendement est adopté à l'unanimité et devient l'article 2 du texte adopté.

Art. 2

De regering dient amendement n° 17 (Stuk n° 1422/3) in dat aan de verzekeringsondernemingen een periode van zes maanden toekent om de verzekeringsovereenkomsten en de andere documenten aan te passen aan de bepalingen van deze wet.

De wet zelf treedt evenwel onmiddellijk in werking.

De heer Vandeurzen vraagt welke rechtsgevolgen aan de bepalingen van dit amendement kunnen verbonden worden.

De minister antwoordt dat het amendement alleen een formeel aspect regelt. De verzekerden kunnen, ongeacht de bepalingen van hun contract, rechten putten uit deze wet. Het amendement beoogt alleen te vermijden dat de ondernemingen door de controle-dienst voor de verzekeringen zouden bestraft worden voor « onwettelijke » contracten, zonder dat ze de tijd gekregen hebben om zich aan te passen.

Amendement n° 17 wordt eenparig aangenomen en wordt artikel 3 van de aangenomen tekst.

*
* *

Het gehele ontwerp zoals gewijzigd wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Bijgevolg vervallen de toegevoegde wetsvoorstellen.

De rapporteur,

R. LANDUYT

De voorzitter,

Y. YLIEFF

Art. 2

Le gouvernement présente un amendement (n° 17 — Doc. n° 1422/3) octroyant un délai de six mois aux entreprises d'assurance pour adapter les contrats d'assurance et les autres documents aux dispositions de la future loi.

La loi elle-même entrera toutefois en vigueur immédiatement.

M. Vandeurzen demande quelle est la portée juridique de cet amendement.

Le ministre répond que l'amendement ne règle qu'un aspect formel. Quelles que soient les dispositions de leur contrat, les assurés pourront puiser des droits dans la loi à l'examen. L'amendement vise uniquement à éviter que les entreprises soient sanctionnées par l'Office de contrôle des assurances pour contrats « illégaux », faute d'avoir eu le temps de s'adapter.

L'amendement n° 17 est adopté à l'unanimité et devient l'article 3 du texte adopté.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été modifié, est adopté par 13 voix et une abstention.

Les propositions de loi jointes sont dès lors sans objet.

Le rapporteur,

R. LANDUYT

Le président,

Y. YLIEFF