

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1993-1994

24 FEVRIER 1994

**Projet de loi portant
des dispositions sociales
(Articles 47 et 48)**

**RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE
PAR M. ARTS**

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : MM. Lallemand, président, Barzin, Borin, Mme Cahay-André, M. Cooreman, Mme Delcourt-Pêtre, MM. Erdman, Goovaerts, Loones, Lozie, Mouton, Pataer, Vaes, Van Belle, Vandenberghe, R. Van Rompaey, Verberckmoes, Mme Verhoeven et M. Arts, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Hatry, Leroy, Marchal, L. Martens, Scharff et Seeuws.

R. A 16501

Voir :

Documents du Sénat :

980 (1993-1994) :

N° 1 : Projet de loi.

N° 2 : Rapport.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1993-1994

24 FEBRUARI 1994

**Ontwerp van wet houdende
sociale bepalingen
(Artikelen 47 en 48)**

**VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE JUSTITIE
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER ARTS**

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Lallemand, voorzitter, Barzin, Borin, mevr. Cahay-André, de heer Cooreman, mevr. Delcourt-Pêtre, de heren Erdman, Goovaerts, Loones, Lozie, Mouton, Pataer, Vaes, Van Belle, Vandenberghe, R. Van Rompaey, Verberckmoes, mevr. Verhoeven en de heer Arts, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Hatry, Leroy, Marchal, L. Martens, Scharff en Seeuws.

R. A 16501

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

980 (1993-1994) :

Nr. 1 : Ontwerp van wet.

Nr. 2 : Verslag.

SOMMAIRE

	Pages
I. Exposé introductif du vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques .	4
II. Procédure	6
III. De la responsabilité objective en cas d'accident de la circulation (l'art. 1385bis proposé du Code civil)	7
A. Questions et observations	7
1. Généralités	7
2. La valeur éducative de la nouvelle disposition	8
3. L'article 1385bis nouveau du Code civil et le principe de l'égalité	8
4. Le Fonds commun de garantie automobile	10
5. Le droit de subrogation	11
6. Le nouvel article 1385bis du Code civil et l'arriéré judiciaire	11
7. La garantie d'une indemnisation rapide et complète des usagers de la route les plus vulnérables	12
8. L'augmentation du nombre de conducteurs non assurés	13
9. Les conséquences du nouveau système en ce qui concerne la prime d'assurance automobile	14
10. Le passager en tant qu'utilisateur vulnérable	14
11. Le véhicule automoteur « impliqué » dans un accident de la circulation	14
12. L'exclusion de la victime du bénéfice de l'application de l'article 1385bis nouveau du Code civil	15
13. Entrée en vigueur	15
14. Critiques et répliques	16
B. Réponses du ministre et discussion	18
1. L'aspect éducatif de la loi	18
2. L'article 1385bis du Code civil proposé et le principe d'égalité	18
3. Le Fonds commun de garantie automobile	19
4. L'action récursoire	19
5. L'arriéré judiciaire	19
6. La garantie d'une indemnisation rapide et complète des usagers vulnérables	20
7. Le défaut d'assurance	20
8. L'augmentation de la prime d'assurance R.C. auto	21
9. Le passager: un usager vulnérable?	21
10. Entrée en vigueur	21
11. Principes	21

INHOUD

	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting van de Vice-Eerste Minister en Minister van Justitie en Economische Zaken	4
II. Procedure	6
III. Objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen (het voorgestelde art. 1385bis van het Burgerlijk Wetboek)	7
A. Vragen en opmerkingen	7
1. Algemeen	7
2. De educatieve waarde van de nieuwe bepaling	8
3. Het nieuwe artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek en het gelijkheidsbeginsel	8
4. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds	10
5. Het subrogatierecht	11
6. Het nieuwe artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek en de gerechtelijke achterstand	11
7. De waarborg van een snelle en volledige schadeloosstelling voor de zwakke weggebruikers	12
8. De toename van het aantal niet-verzekerde bestuurders	13
9. De gevolgen van de nieuwe regeling voor de autoverzekeringspremie	14
10. De passagier als zwakke weggebruiker	14
11. Het motorrijtuig dat bij een verkeersongeval « betrokken is »	14
12. De uitsluiting van het slachtoffer van de toepassing van het nieuwe artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek	15
13. Inwerkingtreding	15
14. Kritiek en repliek	16
B. Antwoorden van de Minister en bespreking	18
1. Het educatief aspect van de wet	18
2. Het voorgestelde artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek en het gelijkheidsbeginsel	18
3. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds	19
4. De regresvordering	19
5. De gerechtelijke achterstand	19
6. De waarborg van een snelle en volledige schadeloosstelling voor de zwakke weggebruikers	20
7. Het gebrek aan verzekering	20
8. De verhoging van de autoverzekeringspremie B.A.-auto.	21
9. De passagier: een zwakke weggebruiker?	21
10. Inwerkingtreding	21
11. Principes	21

	Pages
IV. L'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation	22
A. Introduction	22
B. Discussion	24
1. Généralités	24
2. L'avantage du nouveau régime en ce qui concerne le droit de subrogation	25
3. Accidents de la circulation	27
4. L'action directe exercée par la victime	27
5. La notion de dommage	28
6. Le véhicule automoteur «impliqué» dans un accident de la circulation	30
7. L'âge de la victime	32
8. La notion de faute inexcusable	33
9. Les passagers	37
10. Le droit de subrogation de l'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile	38
11. L'interdiction de saisie et compensation par l'assureur ou par le Fonds commun de garantie automobile	39
12. La majoration de la prime d'assurance R.C. auto	40
C. Amendement	40
1. Texte	40
2. Discussion	43
A. Article 47	43
Article 29bis	43
a) Paragraphe 1 ^{er} , troisième alinéa	43
b) Paragraphe 2	45
c) Paragraphe 3	45
d) Paragraphe 4	46
e) Paragraphe 5	48
B. Article 48	48
3. Seconde lecture	48
4. Votes	50
Texte adopté	51
Annexes	53

	Blz.
IV. De vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen	22
A. Inleiding	22
B. Bespreking	24
1. Algemeen	24
2. Het voordeel van de nieuwe regeling met betrekking tot het subrogatierecht	25
3. Verkeersongevallen	27
4. De rechtstreekse vordering van het slachtoffer	27
5. Het begrip schade	28
6. Het motorrijtuig dat bij een verkeersongeval «betrokken» is	30
7. De leeftijd van het slachtoffer	32
8. Het begrip onverschoonbare fout	33
9. De passagiers	37
10. Het subrogatierecht van de verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds	38
11. Het verbod van beslag en compensatie door de verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds	39
12. De verhoging van de verzekeringspremie B.A.-autovoertuigen	40
C. Amendement	40
1. Tekst	40
2. Bespreking	43
A. Artikel 47	43
Artikel 29bis	43
a) Paragraaf 1, lid 3	43
b) Paragraaf 2	45
c) Paragraaf 3	45
d) Paragraaf 4	46
e) Paragraaf 5	48
B. Artikel 48	48
3. Tweede lezing	48
4. Stemmingen	50
Aangenomen tekst	51
Bijlagen	53

La Commission de la Justice a examiné les articles 47 et 48 du projet de loi au cours de ses réunions des 15 et 16 février 1994.

I. EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Le but poursuivi par les dispositions soumises à la commission est double.

Il s'agit d'abord d'un objectif budgétaire. Cependant, le texte est antérieur au dernier conclave qui a conduit au plan global. Il s'agit en effet d'un texte mis au point par le Premier Ministre, lorsqu'il était encore ministre des Communications.

Ce texte introduit une responsabilité objective du fait de la mise en circulation d'un véhicule automoteur, au profit de ce qu'il est convenu d'appeler les usagers faibles, c'est-à-dire essentiellement les cyclistes et les piétons.

La question de la responsabilité objective s'est posée lors du conclave, à l'occasion de la discussion relative à l'I.N.A.M.I.

A l'heure actuelle, lorsqu'un piéton ou un cycliste est responsable d'un accident de la route, c'est l'I.N.A.M.I. qui doit prendre en charge toutes les dépenses, sans espoir de pouvoir récupérer les sommes avancées.

En effet, les piétons et les cyclistes qui circulent sur la voie publique peuvent être victimes d'accidents de la circulation, mais peuvent aussi en causer.

Or, dans l'un comme dans l'autre cas, ils ne sont généralement pas couverts par une assurance.

Il paraissait difficile, pour résoudre ce problème, de faire supporter la charge de l'indemnisation par les usagers faibles eux-mêmes. On aurait pu imaginer de rendre obligatoire la conclusion d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile familiale, ou encore d'instaurer ou d'étendre la R.C. auto aux usagers de deux roues (ce qui ne résoudrait d'ailleurs pas le problème en ce qui concerne les piétons).

Le Gouvernement a préféré opter pour l'instauration d'une responsabilité objective, en considérant que l'utilisateur qui met une voiture en circulation court et fait courir à autrui un risque tel que, chaque fois qu'un piéton ou un cycliste — responsable ou non — est impliqué dans un accident, c'est la responsabilité civile du conducteur du véhicule lui aussi impliqué, qui devrait couvrir les dommages.

De Commissie voor de Justitie heeft de artikelen 47 en 48 van het ontwerp van wet besproken tijdens haar vergaderingen van 15 et 16 februari 1994.

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN ECONOMISCHE ZAKEN

De bepalingen waarover de Commissie zich moet beraden, beogen een dubbel doel.

Op de eerste plaats is er een budgettaire doelstelling aan verbonden. De tekst dateert echter van vóór het laatste conclaaf dat tot het globaal plan heeft geleid. Het gaat immers om een tekst die door de Eerste Minister is opgesteld toen hij nog Minister van Verkeerswezen was.

Deze tekst voert een objectieve aansprakelijkheid in bij het in het verkeer brengen van motorrijtuigen en dit ten voordele van wat men gewoonlijk de zwakke weggebruikers noemt, dit wil zeggen voornamelijk de fietsers en de voetgangers.

De kwestie van de objectieve aansprakelijkheid is gerezen tijdens het conclaaf naar aanleiding van de discussie over het R.I.Z.I.V.

Op dit ogenblik neemt het R.I.Z.I.V. alle uitgaven ten laste wanneer een voetganger of een fietser aansprakelijk is voor een verkeersongeval, zonder enige hoop dat de voorgeschoten bedragen teruggevorderd kunnen worden.

Voetgangers en fietsers die zich op de openbare weg bevinden, kunnen immers het slachtoffer worden van verkeersongevallen, maar ze kunnen eveneens verkeersongevallen veroorzaken.

Zowel in het ene als in het andere geval zijn zij over het algemeen echter niet gedekt door een verzekering.

Om dit probleem op te lossen leek het moeilijk de last van de schadeloosstelling te laten dragen door de zwakke weggebruikers zelf. Men had een oplossing kunnen bedenken door deze weggebruikers te verplichten een verzekeringscontract voor wettelijke gezins aansprakelijkheid te sluiten, of nog door de wettelijke aansprakelijkheid voor voertuigen in te voeren of te verruimen voor de tweewielige rijtuigen (wat nog altijd geen oplossing zou hebben opgeleverd voor de voetgangers).

De Regering heeft verkozen een objectieve aansprakelijkheid in te voeren: de weggebruiker die een voertuig in het verkeer brengt, loopt een zodanig risico en stelt anderen aan een zodanig risico bloot dat telkens wanneer een — al dan niet aansprakelijke — voetganger of fietser betrokken is bij een ongeval, de bestuurder van het voertuig die bij datzelfde ongeval betrokken is, wettelijk aansprakelijk wordt gesteld en de schade moet vergoeden.

Sont seuls visés les dommages corporels, ce qui, dans l'optique de l'allègement des charges de l'I.N.A.M.I., est logique.

La technique choisie est celle de l'introduction dans le Code civil d'un article 1385*bis* nouveau.

Cependant, le projet concerne non seulement les piétons et les cyclistes, mais également les passagers. Ceci pourrait être contesté, parce que ces derniers sont, depuis 1989, obligatoirement couverts par l'assurance R.C. de la voiture dans laquelle ils se trouvent.

Par conséquent, ils sont en tout état de cause indemnisés.

Ce principe connaît toutefois une exception, lorsque l'accident est causé par la faute du passager lui-même.

Ce problème pourrait être résolu par l'élargissement du champ d'application de la R.C. auto.

Il y a une certaine incohérence à traiter les passagers comme les usagers faibles, étant donné qu'ils participent au risque consécutif à la mise en circulation du véhicule.

Cependant, le même argument s'applique, dans une certaine mesure, aux usagers faibles que sont les piétons et les cyclistes.

Le projet soulève une autre question. Quelle est la limite que l'on entend mettre lorsqu'il s'agit d'apprécier la gravité de la faute commise ?

Le texte proposé dispose que la victime ne peut se prévaloir de la responsabilité objective si elle a voulu l'accident et ses conséquences.

C'est l'hypothèse du suicide qui est visée ici, mais le texte mérite d'être débattu, car sa formulation rend très difficile la preuve de la volonté qui a animé la victime.

A cet égard, le texte de la loi française paraît meilleur, puisqu'il vise l'hypothèse où la victime « a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi ».

La question se pose cependant de savoir s'il faut aller aussi loin dans l'exonération des fautes lourdes ou intentionnelles, compte tenu notamment des répercussions de la solution choisie sur l'augmentation des primes d'assurance.

La troisième question soulevée par le projet est de savoir si les compagnies d'assurance disposent d'une action récursoire contre les responsables.

Alleen de lichamelijke schade wordt beoogd, hetgeen logisch is als men de lasten van het R.I.Z.I.V. wenst te verlichten.

Er is gekozen voor de invoering van een nieuw artikel 1385*bis* in het Burgerlijk Wetboek.

Het ontwerp betreft echter niet alleen de voetgangers en de fietsers, maar eveneens de passagiers. Dat is betwistbaar aangezien deze laatsten sinds 1989 verplicht gedekt worden door de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van het voertuig waarin zij zich bevinden.

Zij worden bijgevolg in elk geval schadeloos gesteld.

Op dit beginsel wordt evenwel één uitzondering gemaakt wanneer het ongeval veroorzaakt wordt door de fout van de passagier zelf.

Dat probleem zou men kunnen oplossen door het toepassingsgebied van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor voertuigen te verruimen.

Het is enigszins onlogisch de passagiers te behandelen als zwakke weggebruikers aangezien zij deel hebben aan het risico ten gevolge van het in het verkeer brengen van het voertuig.

Hetzelfde argument is evenwel in zekere mate van toepassing op de zwakke weggebruikers, namelijk de voetgangers en de fietsers.

Het ontwerp doet een andere vraag rijzen: welke grens zal men trekken bij de beoordeling van de ernst van de begane fout ?

De voorgestelde tekst bepaalt dat het slachtoffer zich niet kan beroepen op de objectieve aansprakelijkheid indien het het ongeval en zijn gevolgen gewild heeft.

Hier wordt de hypothese van de zelfmoord bedoeld. Over de tekst dient echter nog van gedachten te worden gewisseld aangezien de formulering het zeer moeilijk maakt het bewijs te leveren van wat het slachtoffer precies gewild heeft.

In dit opzicht lijkt de tekst van de Franse wet beter, aangezien daarin de hypothese beoogd wordt dat het slachtoffer « a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi » (het slachtoffer heeft de schade opzettelijk gezocht).

De vraag rijst evenwel of men zover moet gaan dat men vrijgesteld wordt van aansprakelijkheid voor zware of opzettelijke fouten, in het bijzonder als men er rekening mee houdt dat de gekozen oplossing aanleiding zal geven tot een verhoging van de verzekeringspremies.

De derde vraag is of de verzekeringsmaatschappijen een regresvordering krijgen tegen de aansprakelijke personen.

Le but du Gouvernement est qu'il en soit ainsi. Le calcul de l'augmentation des primes d'assurance consécutive à l'entrée en vigueur du système nouveau (augmentation évaluée à 5 p.c. environ) se fonde sur l'hypothèse de l'existence d'une telle action récursoire.

Le texte est sujet à discussion et à modification sur ce point, car, en son état actuel, il ne prévoit pas cette action de façon explicite.

Enfin, il faut souligner que, si le Gouvernement souhaite que la loi-programme entre en vigueur au 1^{er} avril 1994, les articles 47 et 48 du projet ne doivent entrer en vigueur que le 1^{er} janvier 1995, aucun effet budgétaire n'étant prévu pour 1994.

II. PROCEDURE

Plusieurs membres déplorent la procédure imposée par le Gouvernement et consistant à traiter le problème de la responsabilité objective en cas d'accidents de la circulation dans le cadre d'une loi-programme sociale.

A titre de comparaison, on peut rappeler que la législation française en la matière, à savoir la loi du 5 juillet 1985, dite loi Badinter, a fait l'objet pendant des mois d'un débat approfondi au sein des deux assemblées, en se basant sur l'évolution de la jurisprudence et de la doctrine depuis l'arrêt de principe rendu par la Cour de cassation française en 1930. La manière de légiférer choisie par le Gouvernement rend impossible un tel débat de société.

Etant donné que les dispositions légales proposées par le Gouvernement concernent l'un des fondements de notre droit, à savoir le dogme de la responsabilité civile, une certaine sérénité et une certaine réflexion sont nécessaires, mais celles-ci risquent d'être compromises dans les circonstances actuelles, où l'on est pressé par le temps. Une analyse approfondie est d'autant plus nécessaire que le ministre lui-même a dit que les textes étaient susceptibles d'amélioration. Quoi qu'il en soit, il faudra donc se pencher non seulement sur le contenu des dispositions proposées, mais aussi sur leur terminologie, en particulier celle du texte néerlandais.

Etant donné que la réforme proposée ne doit entrer en vigueur que le 1^{er} janvier 1995 et que, partant, il n'y a pas urgence, on suggère de retirer les articles 47 et 48 du projet de loi et de les soumettre, séparément, à un examen plus approfondi.

A cet effet, il est indispensable de donner suite à l'observation du Conseil d'Etat et de communiquer

De Regering beoogt zulke regeling. Om de stijging van de verzekeringspremies ten gevolge van de inwerkingtreding van het nieuwe stelsel te berekenen — deze stijging wordt geraamd op ongeveer 5 pct. —, is men uitgegaan van de hypothese dat een dergelijke regresvordering wordt voorzien.

De tekst moet op dit punt besproken worden en kan gewijzigd worden, want de huidige redactie voorziet in deze vordering niet uitdrukkelijk.

Ook al wenst de Regering ten slotte dat de programmawet in werking treedt op 1 april 1994, opgemerkt zij dat de artikelen 47 en 48 van het ontwerp pas op 1 januari 1995 in werking moeten treden aangezien het effect van deze maatregel niet in de begroting voor 1994 is verwerkt.

II. PROCEDURE

Verschillende leden betreuren de door de Regering opgedrongen werkwijze om de problematiek van de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen in een sociale programmawet te behandelen.

Ter vergelijking kan erop worden gewezen dat de Franse wetgeving op dit punt, de zogenaamde wet-Badinter van 5 juli 1985, het voorwerp heeft uitmaakt van een maandenlang diepgaand debat in de beide Assemblées, waarbij voortgebouwd werd op de ontwikkeling van de rechtspraak en de rechtsleer sinds het principe-arrest van het Franse Hof van Cassatie uit 1930. De door de Regering gekozen wijze van regelgeving maakt een dergelijk maatschappelijk debat onmogelijk.

Aangezien de door de Regering voorgestelde wetsbepalingen één van de fundamenteën van ons recht betreffen, te weten het leerstuk van de burgerlijke aansprakelijkheid, zijn een zekere sereniteit en reflexie vereist, welke ingevolge de opgelegde tijdsdruk in de huidige omstandigheden in het gedrang zouden kunnen worden gebracht. Een grondige bespreking is des te meer noodzakelijk omdat de Minister zelf heeft aangegeven dat de teksten voor verbetering vatbaar zijn. In ieder geval zal dus niet alleen inhoudelijk aan de voorgestelde bepalingen moeten worden gesleuteld, ook terminologisch zal inzonderheid de Nederlandse tekst moeten worden bijgeschaafd.

Gelet op het feit dat de voorgestelde hervorming pas op 1 januari 1995 in werking dient te treden en de dringende noodzakelijkheid bijgevolg ontbreekt, wordt de mogelijkheid geopperd de artikelen 47 en 48 uit het wetsontwerp te lichten om ze aldus afzonderlijk aan een nader onderzoek te onderwerpen.

Daartoe is het onontbeerlijk dat gevolg wordt gegeven aan de opmerking van de Raad van State om de

au Parlement les avis de l'Office de contrôle des assurances et de la Commission des assurances (*cf.* Doc. Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 155).

Ces avis sont reproduits en annexe au présent rapport.

Un membre suggère de reprendre les deux articles, par voie d'amendement, dans le projet de loi relatif aux tribunaux de police, lequel règle spécifiquement la compétence de ces tribunaux en ce qui concerne les actions en réparation des dommages résultant d'un accident de la circulation. Cette solution rendrait une certaine logique au travail législatif.

Un autre membre s'oppose à ce point de vue. Le problème de la responsabilité objective en cas d'accident de la circulation retient déjà l'attention du Parlement depuis des années. Il renvoie spécifiquement aux propositions de M. Ansoms (Doc. Chambre, 1989-1990, n° 926/1 et 1991-1992, n° 286/1) ainsi que de M. De Mol et consorts (Doc. Chambre, 1991-1992, n° 380/1). Des recherches sur la question sont également effectuées dans les milieux universitaires. Comme un large consensus existe sur le principe, l'intervenant insiste pour que les dispositions en question soient malgré tout examinées — et, si nécessaires, amendées — dans le cadre du projet de loi-programme sociale.

Un autre intervenant partage ce point de vue et ajoute que, si les articles 47 et 48 devaient être retirés du projet, leur discussion serait, selon toute vraisemblance, renvoyée aux calendes grecques. Un tel report est intolérable. Il paraît donc souhaitable que l'on fasse en sorte de transformer le désavantage que représente l'examen de cette matière dans un projet de loi-programme sociale en un avantage, et ce en mettant à profit l'effet positif de l'urgence pour mener à bien rapidement l'examen des articles en question.

III. DE LA RESPONSABILITE OBJECTIVE EN CAS D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION (ART. 1385BIS PROPOSE DU CODE CIVIL)

A. Questions et remarques

1. Généralités

Au sujet de l'insertion d'un nouvel article 1385bis relatif à la responsabilité objective en cas d'accident de la circulation dans le Code civil, il y a lieu de se demander quel est le rapport entre ses dispositions et d'autres dispositions légales.

L'on peut souligner tout d'abord, dans le cadre d'un examen comparatif, que le texte proposé a une autre portée que celle de dispositions analogues appli-

adviezen van de Controledienst voor de verzekeringen en de Commissie voor verzekeringen aan het Parlement te bezorgen [*cf.* Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, blz. 155].

Deze adviezen zijn als bijlage in dit verslag opgenomen.

Een lid suggereert de twee artikelen bij wege van amendement in het wetsontwerp betreffende de poli-tierechtbanken op te nemen, dat specifiek de bevoegdheid van deze rechtbanken regelt inzake de vorderingen tot vergoeding van schade ontstaan uit een verkeersongeval. Aldus zal er een zekere logica in het wetgevend werk te bespeuren zijn.

Een ander lid verzet zich tegen deze zienswijze. De problematiek van de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen staat al jaren in de parlementaire belangstelling. Hij verwijst specifiek naar de voorstellen van de heer Ansoms [*cf.* Gedr. St., Kamer, 1989-1990, nr. 926/1 en 1991-1992, nr. 286/1] en de heer De Mol c.s. [Gedr. St., Kamer, 1991-1992, nr. 380/1]. Ook in universitaire milieus wordt hierover onderzoek verricht. Aangezien er een brede consensus omtrent het principe bestaat, dringt het lid erop aan de betrokken bepalingen toch in het kader van het ontwerp van sociale-programmawet te behandelen en waar nodig te amenderen.

Een volgende spreker sluit zich hierbij aan en verklaart dat wanneer de artikelen 47 en 48 uit het ontwerp zouden worden gelicht, de bespreking ervan naar alle waarschijnlijkheid op de lange baan zal worden geschoven. Een dergelijk uitstel is onduidelijk. Het lijkt daarom wenselijk dat men het nadeel van de behandeling van deze materie in een ontwerp van sociale-programmawet zou weten om te buigen tot een voordeel door het positief effect van de tijdsdruk te gebruiken om het onderzoek van de bovenvermelde artikelen snel af te ronden.

III. OBJECTIEVE AANSPRAKELIJKHEID BIJ VERKEERSONGEVALLLEN (HET VOORGESTELDE ART. 1385BIS VAN HET BURGERLIJK WETBOEK)

A. Vragen en opmerkingen

1. Algemeen

De inlassing van een nieuw artikel 1385bis betreffende de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen in het Burgerlijk Wetboek doet de vraag rijzen naar de samenhang met andere wetsbepalingen.

Voorafgaandelijk kan erop worden gewezen dat de voorgestelde tekst vanuit rechtsvergelijkend oogpunt een andere draagwijdte heeft dan analoge bepalingen

quées à l'étranger. Le nouvel article 1385*bis* du Code civil tel qu'il est proposé est moins radical, parce qu'il ne concerne que la réparation des dommages résultant des lésions corporelles ou du décès d'un piéton, cycliste ou passager, qui sont causés par un accident de la circulation dans lequel un véhicule est impliqué. D'autre part, il va bien plus loin, en ce sens qu'il n'accorde pratiquement plus aucune importance à la faute de la victime, à moins que celle-ci n'ait recherché l'accident et ses conséquences et ne soit, dès lors, exclue du bénéfice de l'application de cet article. Cette exception nécessite des explications complémentaires.

2. La valeur éducative de la nouvelle disposition

Il n'est pas impossible qu'après l'insertion, dans notre droit, de la notion de responsabilité objective, la victime d'un accident de la circulation se voie condamnée pénalement, mais n'en continue pas moins à avoir droit à des dommages et intérêts à charge du conducteur dont la responsabilité pénale n'a pas été engagée.

Face à ce genre de réglementation, l'on peut se poser des questions sur la valeur éducative d'un texte de loi qui, d'une part, pénalise un comportement incorrect, mais n'exclut pas, d'autre part, que, malgré ce comportement, la victime ait quand même droit à des dommages et intérêts.

3. L'article 1385*bis* nouveau du Code civil et le principe d'égalité

En vertu de l'article 1385*bis*, §2, que l'on propose d'insérer dans le Code civil, le conducteur d'un véhicule automoteur ne peut se prévaloir de la règle de la responsabilité objective. Il en est de même pour des personnes qui invoquent le préjudice résultant des lésions corporelles ou du décès de ce conducteur (c'est-à-dire les ayants droit).

A propos de cet article, le Conseil d'Etat a posé la question de savoir « si l'exclusion de ces personnes du bénéfice de la loi en projet est suffisamment justifiée pour qu'il n'en résulte pas une discrimination à leur égard » (cf. Doc. Sénat 1993-1994, n° 980-1, p. 156).

Cette question n'est pas dénuée d'importance, parce que, contrairement à ce qui est prévu en France et aux Pays-Bas, la Cour d'arbitrage peut examiner si ladite disposition ne comporte pas une violation du principe d'égalité et du principe de la non-discrimination, inscrits respectivement à l'article 6 (nouvel article 10) et à l'article 6*bis* (nouvel article 11) de la Constitution.

Selon la jurisprudence de la Cour, les principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination

in het buitenland. Enerzijds is het nieuw artikel 1385*bis* B.W. minder verregaand omdat het enkel de vergoeding van de schade betreft voortvloeiend uit de lichamelijke letsels of het overlijden van een voetganger, fietser of passagier, die veroorzaakt zijn door een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is. Anderzijds gaat de voorgestelde bepaling veel verder in die zin dat aan de fout van het slachtoffer geen praktische betekenis wordt toegekend, tenzij hij het ongeval en de gevolgen ervan gewild heeft en bijgevolg van de toepassing van dit artikel wordt uitgesloten. Deze uitzondering behoeft nadere toelichting.

2. De educatieve waarde van de nieuwe bepaling

Met de opname van het begrip objectieve aansprakelijkheid in ons recht is het niet uitgesloten dat het slachtoffer van een verkeersongeval strafrechtelijk wordt veroordeeld, maar toch gerechtigd blijft op een schadevergoeding ten laste van de bestuurder die strafrechtelijk niet aansprakelijk is gesteld.

Een dergelijke regeling roept vragen op omtrent de educatieve waarde van een wettekst die in het ene geval onfatsoenlijk gedrag strafbaar stelt, maar in het andere geval niet uitsluit dat dit gedrag toch een recht op schadevergoeding doet ontstaan.

3. Het nieuwe artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek en het gelijkheidsbeginsel

Krachtens het voorgestelde artikel 1385*bis*, § 2, Burgerlijk Wetboek kan de bestuurder van een motorrijtuig zich niet op de regeling van de objectieve aansprakelijkheid beroepen. Hetzelfde geldt voor personen die aanvoeren schade te lijden ten gevolge van de lichamelijke letsels opgelopen door de bestuurder of van diens overlijden (d.w.z. de rechthebbenden).

Met betrekking tot dit artikel heeft de Raad van State de vraag opgeworpen « of de uitsluiting van die personen van de toepassing van de ontworpen wet genoegzaam gerechtvaardigd is zodat zij niet gediscrimineerd worden » (cf. Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, p. 156, in fine).

Deze opmerking is niet van belang ontbloot omdat in tegenstelling tot Frankrijk en Nederland, het Arbitragehof vermogen te gaan of de hierboven geciteerde bepaling geen schending inhoudt van het gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel, vervat in respectievelijk artikel 6 (nieuw artikel 10) en artikel 6*bis* (nieuw artikel 11) van de Grondwet.

Volgens de rechtspraak van het Hof sluiten de grondwettelijke regels van de gelijkheid en de non-

n'excluent pas que l'on puisse établir une différence de traitement entre certaines catégories de personnes, il existe une justification objective et raisonnable du critère de distinction sur lequel l'on se fonde. L'existence d'une telle justification doit être appréciée dans le respect de l'objectif et des effets des principes applicables en la matière. Le principe d'égalité est violé lorsqu'il n'existe aucun lien raisonnable de proportionnalité entre les moyens utilisés et l'objectif poursuivi.

A la lumière de cette jurisprudence, l'on peut conclure que, dans l'article 1385bis du Code civil tel qu'il est proposé, il peut être question d'une violation du principe d'égalité et de non-discrimination à trois niveaux.

1. Est-il justifié de faire une distinction, au sein de la catégorie des victimes de la circulation, entre, d'une part, les piétons, les cyclistes et les passagers et, d'autre part, les conducteurs d'un véhicule automobile?

L'un des objectifs de la disposition proposée est de protéger les usagers de la route dits les plus vulnérables contre les dangers de la circulation automobile. Reste à savoir si cette présentation des choses n'est que l'expression d'un souci empreint de romantisme ou si elle peut être confirmée par des données chiffrées.

Il n'y a pas de statistiques belges sur ce point, mais les statistiques françaises démontrent en tout cas que la personne qui se trouve dans un véhicule est la personne qui est exposée au plus grand risque dans la circulation. Pour ce qui est des piétons et des cyclistes, le pourcentage de victimes s'élève respectivement à 12 et à 3 p.c.

Peut-on déduire de ces données qu'il existe une justification objective et raisonnable de la distinction faite entre, d'une part, les piétons, les cyclistes et les passagers et, d'autre part, les conducteurs d'un véhicule automobile?

2. Est-il justifié d'assimiler une victime qui a commis une faute, exception faite de la personne qui a voulu l'accident et ses conséquences, à la victime qui n'a commis aucune faute?

Peut-on, en ne tenant pas compte du critère de la faute, respecter le principe de l'égalité de traitement dans des cas identiques?

3. Respecte-t-on le principe d'égalité en obligeant celui qui n'est absolument pas responsable à indemniser la victime du préjudice, alors que celui qui l'a causé n'est pas tenu de le réparer?

discrimination niet uit dat een verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën van personen zou worden ingesteld, voor zover voor het criterium van onderscheid een objectieve en redelijke verantwoording bestaat. Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld met inachtneming van het doel en de gevolgen van de ter zake geldende beginselen. Het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

In het licht van deze rechtspraak kan men in het voorgestelde artikel 1385bis, Burgerlijk Wetboek, drie niveau's onderscheiden waarop van een schending van het gelijkheids- en non-discriminatiebeginsel gewag kan worden gemaakt.

1. Is het gerechtvaardigd om in de categorie van de verkeersslachtoffers een onderscheid te maken tussen enerzijds de voetgangers, fietsers en passagiers, en anderzijds de bestuurders van een motorrijtuig?

Een van de doelstellingen van de voorgestelde bepaling is de bescherming van de zogenaamde zwakke weggebruikers tegen het autoverkeer. Vraag is of deze voorstelling van zaken de uiting is van een romantische bevrologenheid dan wel met cijfermateriaal kan worden bevestigd.

Franse statistieken, en dit bij gebrek aan Belgische, tonen in ieder geval aan dat degene die in het verkeer het grootste risico loopt, de persoon is die zich in een voertuig bevindt (84 pct.). Voor de voetgangers en de fietsers belooft het slachtofferpercentage respectievelijk 12 en 3 pct.

Kan men op grond van deze gegevens stellen dat er een objectieve en redelijke verantwoording bestaat voor het onderscheid tussen enerzijds voetgangers, fietsers en passagiers, en anderzijds bestuurders van een motorrijtuig?

2. Is het gerechtvaardigd een slachtoffer dat een fout heeft begaan, onder voorbehoud van de persoon die het ongeval en de gevolgen ervan gewild heeft, gelijk te stellen met het slachtoffer dat geen enkele fout heeft begaan?

Strookt het feit dat de foutvereiste niet speelt, wel met het principe van de gelijke behandeling van gelijke gevallen?

3. Wordt het gelijkheidsbeginsel wel in acht genomen wanneer degene die hoegenaamd niet aansprakelijk is, toch de schade dient te vergoeden, terwijl hij die de schade heeft veroorzaakt, niet tot vergoeding gehouden is?

L'on peut également se demander, en l'espèce, s'il existe une justification objective et raisonnable de la distinction.

La réponse à ces questions ne pourra être formulée que lorsque l'on aura établi quelle est la base des dispositions proposées. En effet, il y a contestation à cet égard. Selon les uns, il s'agit de la responsabilité en matière de risques, selon les autres de la responsabilité en matière d'assurance (assurance oblige).

Selon le projet, le propriétaire ou le détenteur qui met un véhicule automoteur en circulation est responsable, parce qu'il est assuré. Or, le propriétaire ou le détenteur ne prend pas nécessairement un risque: il peut faire appel aux services d'un chauffeur. La responsabilité en matière de risques est-elle en jeu dans ce cas, ou la responsabilité en matière d'assurance? Il conviendra d'examiner en fonction de la réponse à cette question, s'il est justifié d'exclure le conducteur d'un véhicule automoteur de la couverture de l'assurance. En effet, la responsabilité en matière de risques à l'égard du conducteur n'est pas nécessairement pertinente.

En ce qui concerne le propriétaire qui fait appel aux services d'un chauffeur, l'on demande si l'action intentée en application de l'article 1385bis du Code civil doit l'être contre le conducteur-employeur ou contre le conducteur-travailleur.

En vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, le conducteur-travailleur n'est pas responsable en cas de faute légère.

Aux termes de l'article 1385bis du Code civil tel qu'il est proposé, le conducteur-travailleur est responsable, bien que l'on ne puisse pas lui réclamer de dommages-intérêts en application de l'article 18 précité de la loi relative aux contrats de travail. Cela signifie que, dans ce cas, le passager-employeur serait responsable.

Un membre suppose que, si la Cour d'arbitrage était amenée à se prononcer en cette matière, sur une violation éventuelle du principe d'égalité, elle rejetterait la demande, comme elle le fait dans la plupart des cas.

En effet, le législateur crée délibérément une inégalité, partant de la constatation que les usagers de la route les plus vulnérables sont eux-mêmes soumis à une inégalité.

Un membre répond que, sur la base des critères définis dans sa jurisprudence, la Cour d'arbitrage peut accepter le système proposé.

4. *Le Fonds commun de garantie automobile*

Plusieurs membres aimeraient savoir quel rôle sera dévolu au Fonds commun de garantie automobile dans le cadre du nouveau système.

Ook hier rijst de vraag of voor het onderscheid een objectieve en redelijke verantwoording bestaat.

Het antwoord op deze vragen zal pas kunnen worden geformuleerd wanneer uitgemaakt is welke de grondslag is van de voorgestelde bepalingen. Hierover bestaat namelijk betwisting. Volgens de enen gaat het om de risico-aansprakelijkheid, volgens de anderen om de verzekeringsaansprakelijkheid (assurance oblige).

Volgens het ontwerp is de eigenaar of de houder die een motorrijtuig in het verkeer brengt, aansprakelijk omdat hij verzekerd is. De eigenaar of de houder neemt echter niet noodzakelijk een risico: hij kan een beroep doen op een chauffeur. Betreft het hier de risico-aansprakelijkheid dan wel de verzekeringsaansprakelijkheid? Afhankelijk van het antwoord op die vraag, moet worden nagegaan of het verantwoord is de bestuurder van een motorrijtuig van de dekking van de verzekering uit te sluiten. De risico-aansprakelijkheid ten aanzien van de bestuurder is immers niet zonder meer relevant.

Met betrekking tot het probleem van de eigenaar die een chauffeur in dienst heeft, wordt het probleem opgeworpen of de rechtsvordering krachtens artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek tegen de bestuurder-werkgever moet worden ingesteld, dan wel tegen de bestuurder-werknemer.

Krachtens artikel 18 van de arbeidsovereenkomstenwet van 3 juli 1978, is de bestuurder-werknemer niet aansprakelijk voor lichte schuld.

Overeenkomstig het voorgestelde artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek zou de bestuurder-werknemer wel aansprakelijk zijn hoewel hij krachtens het voormelde artikel 18 van de arbeidsovereenkomstenwet niet tot schadevergoeding kan worden aangesproken. Dit betekent dat de passagier-werkgever dan aansprakelijk zou zijn.

Een lid veronderstelt dat wanneer het Arbitragehof zich in deze materie over een eventuele schending van het gelijkheidsbeginsel dient uit te spreken, het zoals in de meeste gevallen de vordering zal afwijzen.

Het is immers zo dat de wetgever hier bewust een ongelijkheid inbouwt, vertrekkend van de vaststelling dat de zwakke weggebruikers zelf in een ongelijke situatie verkeren.

Een lid antwoordt dat het Arbitragehof op grond van de in zijn rechtspraak vastgestelde criteria de voorgestelde regeling kan aanvaarden.

4. *Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds*

Verschillende leden wensen te weten welke rol er in de nieuwe regeling voor het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds weggelegd is.

La question se pose, notamment, de savoir si le nouveau système est applicable lorsque l'un des véhicules impliqués dans un accident de la circulation est conduit par un détenteur illégitime, autrement dit un voleur. Le texte semble indiquer que oui.

5. *Le droit de subrogation*

Par rapport à la nécessité budgétaire de la nouvelle réglementation, on insiste pour obtenir des précisions au sujet des droits de la mutualité subrogée.

En vertu de la loi sur l'A.M.I., le piéton qui a été renversé a le droit d'être indemnisé partiellement par la mutualité. Cette dernière est alors subrogée dans les droits de la victime. En vertu des dispositions proposées, le piéton dispose d'une action directe contre l'assureur du conducteur. La question est de savoir si, par le biais de la subrogation, la mutualité dispose elle aussi de cette action directe ou si elle doit intenten une action en réparation contre le conducteur ou son assureur en vertu de l'article 1382 du Code civil.

S'il y a un droit de subrogation pour la mutualité, — ce qui ne ressort pas du texte —, les conditions doivent en être fixées explicitement. Si tel n'est pas le cas et qu'il faille invoquer l'article 1382 du Code civil, l'objectif budgétaire risque de ne pas être atteint et les mutualités vont se trouver confrontées à des problèmes financiers.

Selon un membre, l'assureur-maladie ne dispose pas d'un droit de subrogation puisque l'article 1385bis § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code civil, tel qu'il est proposé dispose que le propriétaire ou le détenteur qui met un véhicule automoteur en circulation est responsable des dommages. Une telle formulation exclut toute possibilité de subrogation. Le texte doit donc être amendé sur ce point.

En outre, l'intervenant se réjouit que le ministre ait dit clairement dans son exposé introductif que la nouvelle réglementation a, en grande partie, un objectif budgétaire, tandis que l'exposé des motifs présente plutôt l'économie comme une conséquence positive de la mesure (*cf.* Doc. Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 35, *in fine*).

6. *Le nouvel article 1385bis du Code civil et l'arriéré judiciaire*

Un membre aimerait savoir combien d'actions sont intentées annuellement par les usagers les plus faibles ou leurs ayants droit devant les cours et tribunaux en réparation de lésions corporelles ou de décès résultant d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule automobile est impliqué.

Zo rijst de vraag of de nieuwe regeling toepasselijk is wanneer bij het verkeersongeval een wagen betrokken is die door een onrechtmatige houder, zijnde een dief, wordt bestuurd. De tekst zelf lijkt dat te bevestigen.

5. *Het subrogatierecht*

Met betrekking tot de budgettaire noodzaak van de nieuwe regeling, wordt aangedrongen op nadere uitleg over de rechten van de gesubrogeerde mutualiteit.

Een voetganger die is aangereden, is krachtens de Z.I.V.-wet op een gedeeltelijke vergoeding vanwege de mutualiteit gerechtigd. Laatstgenoemde instantie treedt dan in de rechten van het slachtoffer. Op grond van de voorliggende bepalingen beschikt de voetganger over een rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar van de bestuurder. Vraag is of de mutualiteit via de subrogatie ook over deze rechtstreekse vordering beschikt dan wel of zij de bestuurder of diens verzekeraar krachtens artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek tot schadevergoeding dient aan te spreken.

Als er een subrogatierecht voor de mutualiteit is, hetgeen niet uit de tekst blijkt, dan moeten de voorwaarden daarvan expliciet worden vastgesteld. Indien dat niet het geval is en een beroep op artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek vereist is, dan dreigt de budgettaire doelstelling niet te worden gehaald en zullen de mutualiteiten voor financiële problemen komen te staan.

Een lid is van oordeel dat de ziekte-verzekeraar over geen subrogatierecht beschikt omdat het voorgestelde artikel 1385bis, § 1, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek bepaalt dat de eigenaar of de houder die een motorrijtuig in het verkeer brengt, voor de schade aansprakelijk is. Een dergelijke formulering laat geen mogelijkheid tot subrogatie open. De tekst moet op dit punt dan ook worden geamendeerd.

Voorts verheugt hij er zich over dat de Minister in zijn inleidende uiteenzetting duidelijk heeft gemaakt dat de nieuwe regeling in belangrijke mate een budgettair oogmerk heeft, terwijl de memorie van toelichting de besparing veeleer als een positief gevolg van de maatregel voorstelt (*cf.* Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, blz. 35, *in fine*).

6. *Het nieuwe artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek en de gerechtelijke achterstand*

Een lid wenst te weten hoeveel zaken er jaarlijks door de zogenaamde zwakke weggebruikers of hun rechthebbenden bij de hoven en rechtbanken aanhangig worden gemaakt met betrekking tot de schadevergoeding voor lichamelijke letsels of overlijden, welke voortvloeien uit een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is.

L'article 1385*bis* proposé du Code civil va réduire considérablement le nombre des litiges portant sur la responsabilité et l'évaluation du dommage, ce qui aura un effet positif sur l'arriéré judiciaire.

L'intervenant se rallie aux objectifs de la nouvelle réglementation et, en particulier, à celui de protéger les usagers de la route les plus vulnérables contre les procédures juridiques interminables.

Il craint cependant que cet objectif soit irréalisable, étant donné que la nouvelle réglementation s'applique exclusivement aux dommages résultant des lésions corporelles ou du décès.

A en croire l'exposé des motifs, les actions en réparation de dommages résultant de dégâts matériels dus à un accident de la circulation restent soumises au régime du droit commun de la responsabilité civile.

Il en va de même de l'action que le propriétaire ou le conducteur du véhicule intenterait contre la victime indemnisée pour obtenir réparation de son propre préjudice (*cf.* Doc. Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 35).

Il résulte de tout cela qu'en cas d'accident, des réglementations différentes en matière de responsabilité s'appliqueront, à savoir une réglementation concernant les lésions corporelles et le décès, d'une part, et une réglementation concernant les dégâts matériels, d'autre part. Il va de soi que de nouveaux litiges en naîtront.

Sur la base de ces données, MM. De Mol, Peeters et Schellens ont décidé, en 1992, de déposer à la Chambre des représentants une proposition de loi, selon laquelle la réglementation concernant la responsabilité objective devait couvrir tous les dommages résultant d'un accident de la circulation (*cf. supra*).

7. La garantie d'une indemnisation rapide et complète des usagers de la route les plus vulnérables

Jusqu'à présent, il faut constater que les ayants droit d'un piéton ou d'un cycliste qui perd la vie dans un accident de la circulation éprouvent bien des difficultés à obtenir des dommages et intérêts. Cette indemnité doit couvrir non seulement les frais médicaux, mais également et essentiellement la perte salariale, en cas d'incapacité de travail, ou le dommage moral, en cas de décès.

L'objectif de la nouvelle réglementation est de garantir aux victimes une indemnisation complète et rapide. Actuellement, ces deux objectifs ne sont pas réalisés. C'est ainsi que l'I.N.A.M.I. n'attribue des indemnités pour incapacité de travail que pour autant

Met het voorgestelde artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek zal het aantal geschillen over de aansprakelijkheid en de evaluatie van de schade drastisch worden verlaagd, hetgeen een positieve uitwerking zal hebben op de gerechtelijke achterstand.

Spreker is het eens met de doelstellingen van de nieuwe regeling, en inzonderheid met de bescherming van de zwakke weggebruikers tegen eindeloze juridische procedures.

Hij vreest evenwel dat deze doelstelling niet zal worden bereikt omdat de nieuwe regeling uitsluitend de schade betreft voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden.

Blijkens de memorie van toelichting blijven de rechtsvorderingen tot vergoeding van schade ingevolge stoffelijke schade te wijten aan een verkeersongeval onderworpen aan het stelsel van het gemene recht van de wettelijke aansprakelijkheid.

Dit geldt eveneens voor de rechtsvordering die de eigenaar of de bestuurder van het voertuig zou instellen tegen het slachtoffer dat werd schadeloos gesteld om vergoeding van zijn eigen schade te bekomen (*cf.* Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, blz. 35).

Een en ander heeft tot gevolg dat binnen eenzelfde ongevalssituatie twee verschillende aansprakelijkheidsregelingen van toepassing zullen zijn, zijnde één voor de lichamelijke letsels en het overlijden, en een andere voor de stoffelijke schade. Het laat zich aanzien dat dit tot geschillen aanleiding zal geven.

Vanuit dit gegeven hebben de heren De Mol, Peeters en Schellens in 1992 in de Kamer van volksvertegenwoordigers een wetsvoorstel ingediend waarin werd bepaald dat de regeling inzake de objectieve aansprakelijkheid alle schadegevallen met betrekking tot een verkeersongeval dient te dekken. (*cf. supra*).

7. De waarborg van een snelle en volledige schadeloosstelling voor de zwakke weggebruikers

Tot op heden moet worden vastgesteld dat de rechthebbenden van een voetganger of fietser, die bij een verkeersongeval om het leven komt, veel moeilijkheden ondervinden om een schadevergoeding te verkrijgen. Deze vergoeding moet niet alleen de medische kosten dekken, maar ook en voornamelijk het loonverlies bij arbeidsongeschiktheid of de morele schade in geval van overlijden.

De nieuwe regeling heeft tot doel de slachtoffers een volledige en snelle schadeloosstelling te waarborgen. Beide doelstellingen worden heden niet gehaald. Zo keert het R.I.Z.I.V. slechts vergoedingen wegens arbeidsongeschiktheid uit voor zover de arbeidson-

que celle-ci atteint 66 p.c. Grâce au projet à l'examen, l'assureur du conducteur versera une indemnité proportionnelle au degré d'incapacité.

En ce qui concerne le caractère complet de l'indemnisation, un intervenant déclare que les dommages ne doivent pas nécessairement résulter des lésions corporelles ou du décès, mais peuvent également avoir un rapport avec les effets psychologiques que l'accident a sur la victime (par exemple: troubles du sommeil et de l'appétit, angoisse, ...) et dont l'importance ne doit pas être sous-estimée. Il faut, dès lors, comprendre la notion de « lésions corporelles » de façon extensive.

En ce qui concerne le caractère rapide de l'indemnisation, il serait indiqué de renvoyer à la législation française et, plus précisément, à la loi Badinter, qui oblige les assureurs à faire, dans les huit mois, une offre d'indemnisation à la victime.

Or, il n'y a pas de disposition similaire à l'article 1385bis du Code civil tel qu'il est proposé. Il semblerait bien qu'il existe, au sein du secteur des assurances, une convention consistant à faire une proposition de réparation du dommage à la victime, dans un délai de trois mois. Cette règle déontologique est, disent les assureurs, généralement bien respectée. L'on peut toutefois se demander s'il n'est pas opportun de la rendre légalement obligatoire.

8. *L'augmentation du nombre de conducteurs non assurés*

Un membre attire l'attention sur le pourcentage assez élevé de voitures pour lesquelles aucune assurance obligatoire en matière de responsabilité n'a été contractée.

Deux raisons peuvent l'expliquer. Premièrement, il y a le coût élevé de la police d'assurance automobile, dont le poids est ressenti plus fortement en période de crise économique. Deuxièmement, il y a la rentabilité peu élevée de ces polices, qui n'incite pas les assureurs à insister pour que les mauvais payeurs paient leur prime. Ceux-ci pourront d'autant plus facilement être refusés comme preneurs d'assurance.

Il ne fait aucun doute que ce phénomène aura des répercussions financières sous la forme d'une augmentation générale des primes. Il convient, dès lors, d'élaborer un système de contrôle efficace, par exemple au moyen de vignettes, pour que l'on puisse détecter plus rapidement et plus facilement les contrevenants.

geschiktheid 66 pct. bedraagt. Met het ontwerp zal door de verzekeraar van de bestuurder een vergoeding worden uitbetaald die in verhouding staat tot de graad van ongeschiktheid.

Wat de volledige schadeloosstelling betreft, verklaart een lid dat de schade niet noodzakelijk moet voortvloeien uit lichamelijke letsels of het overlijden, maar ook verband kan houden met de psychische gevolgen van het ongeval voor het slachtoffer (bijvoorbeeld slaap- en eetstoornissen, angstgevoelens...) die qua ernst niet te onderschatten zijn. Het begrip lichamelijke letsels dient bijgevolg extensief te worden opgevat.

Wat de snelle schadeloosstelling betreft, past het naar de Franse wetgeving te verwijzen, de zogenaamde wet-Badinter, waarin voor de verzekeraars de verplichting is opgenomen het slachtoffer binnen acht maanden een aanbod te doen inzake de schadeloosstelling.

Een dergelijke bepaling komt in het voorgestelde artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek niet voor. Er blijkt wel binnen de verzekeringssector een afspraak te bestaan om het slachtoffer binnen een termijn van drie maanden een voorstel tot schadevergoeding voor te leggen. Deze deontologische regel wordt doorgaans goed nageleefd. De vraag blijft echter of het niet raadzaam is deze handelwijze bij wet verplicht te maken.

8. *De toename van het aantal niet-verzekerde bestuurders*

Een lid merkt op dat het percentage wagens waarvoor geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering is aangegaan, vrij hoog ligt.

Hiervoor kunnen mogelijk twee oorzaken worden aangewezen. In de eerste plaats is er de hoge kostprijs van de autoverzekeringsspolis, welke in tijden van economische crisis des te harder wordt aanvoeld. Ten tweede is er de lage rendabiliteit van deze polissen voor de verzekeraars die er niet toe geneigd zijn bij wanbetalers op de betaling van de premie aan te dringen. Deze laatsten zullen des te makkelijker als verzekeringnemer kunnen worden uitgestoten.

Dit fenomeen zal ongetwijfeld financiële repercussies hebben in de vorm van een algemene premieverhoging. Er dient dan ook een efficiënt controlesysteem te worden uitgewerkt, bijvoorbeeld met vignetten, om de overtreders sneller en gemakkelijker te kunnen opsporen.

Le même intervenant aimerait savoir si, aux termes de la loi en projet, l'assureur sera tenu d'indemniser à vie la personne frappée d'un handicap à la suite d'un accident de la circulation, ou s'il pourra lui verser un capital unique après un certain temps. Qu'advient-il si la victime demande ultérieurement une indemnité d'invalidité?

Un autre membre demande, dans le même ordre d'idées, quel est le rapport entre les indemnités versées dans le cadre du système actuel et celles qui seront dues en application du nouveau système.

9. *Les conséquences du nouveau système en ce qui concerne la prime d'assurance automobile*

Quelle répercussion l'instauration du principe de la responsabilité objective aura-t-elle sur le montant de la prime d'assurance? A-t-on déjà calculé, au moyen de simulations, à combien s'élèverait l'augmentation requise?

10. *Le passager en tant qu'utilisateur vulnérable*

Plusieurs membres souhaitent connaître la *ratio legis* de l'assimilation entre les passagers d'un véhicule automoteur, d'une part, et les usagers de la route les plus vulnérables, à savoir les piétons et les cyclistes, d'autre part.

Un membre estime illogique qu'un passager qui aurait, par exemple, couvert les yeux du conducteur et qui aurait donc commis une faute lourde, puisse quand même prétendre au bénéfice du régime de la responsabilité objective en tant qu'utilisateur vulnérable. La disposition proposée doit être modifiée sur ce point.

11. *Le véhicule automoteur «impliqué» dans un accident de la circulation*

Le critère qui fait naître la responsabilité de celui qui met le véhicule en circulation est le fait que son véhicule est impliqué dans un accident de la circulation.

Si une contestation surgit concernant l'implication du véhicule, la victime devra en apporter la preuve. Cela signifie que la victime n'est pas automatiquement couverte par la nouvelle réglementation.

L'article 1385*bis* proposé du Code civil ne comporte aucune définition de la notion «impliqué dans un accident de la circulation». Il laisse donc à la jurisprudence le soin de déterminer la portée de la notion. C'est d'ailleurs propre à la doctrine en matière de responsabilité civile, au sujet de laquelle une riche casuistique s'est développée dans la jurisprudence.

Hetzelfde lid wenst te weten of de verzekeraar krachtens dit ontwerp ertoe gehouden is het slachtoffer dat ingevolge een verkeersongeval een handicap heeft opgelopen, levenslang een vergoeding uit te betalen dan wel na verloop van tijd een eenmalig kapitaal mag uitbetalen. Quid wanneer het slachtoffer achteraf een invaliditeitsuitkering vraagt?

Een ander lid haakt hierop in en vraagt naar de verhouding tussen de uitkeringen die volgens het huidige systeem worden uitgekeerd en die welke in het kader van de nieuwe regeling zullen verschuldigd zijn.

9. *De gevolgen van de nieuwe regeling voor de auto-verzekeringspremie*

Welke impact zal de invoering van het principe van de objectieve aansprakelijkheid op de verzekeringspremie hebben? Bestaan er reeds simulaties waarin de noodzakelijke verhoging van de premie is berekend?

10. *De passagier als zwakke weggebruiker*

Verschillende leden wensen de *ratio legis* te kennen van de gelijkstelling tussen enerzijds de passagiers van een motorrijtuig en anderzijds de zwakke weggebruikers, te weten de voetgangers en fietsers.

Een lid acht het onlogisch dat een passagier die de ogen van de bestuurder afdekt, ondanks zijn zware fout toch als zwakke weggebruiker op de regeling inzake objectieve aansprakelijkheid aanspraak zou kunnen maken. De voorgestelde bepaling moet op dit punt worden gewijzigd.

11. *Het motorrijtuig dat bij een verkeersongeval «betrokken» is*

Het criterium dat de aansprakelijkheid doet ontstaan van degene die het voertuig in het verkeer brengt, stoelt op het feit dat zijn voertuig bij een verkeersongeval betrokken is.

Indien er omtrent de betrokkenheid van het voertuig betwisting rijst, zal het slachtoffer het bewijs daarvan dienen te leveren. Dit betekent dat het slachtoffer niet automatisch gedekt is door de nieuwe regeling.

Het voorgestelde artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek bevat geen definitie van het begrip «betrokken bij een verkeersongeval». Het wordt bijgevolg aan de rechtspraak overgelaten de draagwijdte van de notie te bepalen. Dat is trouwens eigen aan het leerstuk van de burgerlijke aansprakelijkheid waaromtrent zich in de rechtspraak een rijke casuïstiek heeft ontwikkeld.

La jurisprudence devra toutefois s'inspirer de l'interprétation large que le Gouvernement a donnée à la notion, comme il ressort de l'exposé des motifs (*cf.* Doc. Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 33).

Même s'il est en stationnement régulier, un véhicule peut être considéré comme étant impliqué dans un accident.

Un véhicule peut également être impliqué sans avoir touché la victime. Lorsqu'un cycliste est frôlé par un camion circulant à une vitesse élevée et tombe à la suite du déplacement d'air, le camion est indéniablement impliqué dans l'accident.

12. *L'exclusion de la victime du bénéfice de l'application de l'article 1385bis nouveau du Code civil*

L'article 1385bis, § 1^{er}, deuxième alinéa, proposé du Code civil dispose que la victime âgée de plus de 14 ans ne peut se prévaloir de la nouvelle règle de la responsabilité objective si elle a voulu l'accident et ses conséquences, c'est-à-dire en cas de suicide ou d'auto-mutilation.

On fait observer que la preuve du suicide n'est pas évidente. Un commissaire estime, dès lors, que le doute profite à la victime, même lorsque les apparences sont contre elle.

13. *Entrée en vigueur*

L'article 48 du projet de loi prévoit que le régime de la responsabilité objective en cas d'accident de la circulation entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

L'on peut supposer que ce régime ne deviendra concrètement applicable qu'après la promulgation d'une série d'arrêtés d'exécution et une fois assurée la cohérence avec d'autres dispositions légales. A cet égard, l'on pourrait envisager, notamment, l'insertion, dans les polices d'assurance-automobile, de certaines clauses, la révision des primes d'assurance qui augmenteraient de quelque 5 p.c. selon les estimations, le rôle du Fonds commun de garantie automobile et, éventuellement, la modification de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre.

Il conviendrait que le ministre indique quels sont les arrêtés à prendre et les dispositions légales à modifier avant le 1^{er} janvier 1995.

En fonction de ces précisions, l'on pourrait envisager la possibilité d'arrêter une date antérieure au 1^{er} janvier 1995 pour ce qui est de l'entrée en vigueur du nouveau régime, et ce, afin d'offrir le plus rapidement possible une meilleure protection à l'utilisateur vulnérable.

De rechtspraak zal zich daarbij wel moeten laten leiden door de ruime opvatting die de Regering blijktens de memorie van toelichting aan het begrip heeft gegeven (*cf.* Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, blz. 33).

Zelfs wanneer een voertuig zich in regelmatige stand bevindt, kan het beschouwd worden als betrokken bij een ongeval.

Een voertuig kan ook bij een ongeval betrokken zijn zonder het slachtoffer te hebben geraakt. Wanneer een vrachtwagen met hoge snelheid rakelings langs een fietser rijdt en deze laatste door de windverplaatsing ten val komt, is de vrachtwagen onmiskenbaar bij het ongeval betrokken.

12. *De uitsluiting van het slachtoffer van de toepassing van het nieuwe artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek*

Het voorgestelde artikel 1385bis, § 1, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek bepaalt dat wanneer het slachtoffer dat ouder is dan veertien jaar, het ongeval en de gevolgen ervan heeft gewild, d.w.z., met het oog op zelfmoord of zelfverminking, het zich niet kan beroepen op de nieuwe regeling inzake de objectieve aansprakelijkheid.

Er wordt op gewezen dat het bewijs van zelfmoord niet evident is. Een lid is dan ook de mening toegedaan dat twijfel in het voordeel van het slachtoffer speelt, zelfs wanneer de schijn tegen hem is.

13. *Inwerkingtreding*

Luidens artikel 48 van het wetsontwerp treedt de regeling inzake de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen in werking op 1 januari 1995.

Er mag worden verondersteld dat de regeling pas echt kan worden toegepast nadat er een aantal uitvoeringsbesluiten zijn genomen en de samenhang met andere wetsbepalingen is verzekerd. Hierbij kan worden gedacht aan de invoering van bepaalde clausules in de autoverzekeringpolis, de herziening van de verzekeringspremies die volgens de ramingen met 5 pct. zouden stijgen, de rol van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds en eventueel aan een wijziging van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst.

Het zou passend zijn indien de Minister zou meedelen welke besluiten er juist moeten worden genomen en welke andere wetsbepalingen er vóór 1 januari 1995 dienen te worden gewijzigd.

Afhankelijk van het antwoord kan worden nagegaan of het niet haalbaar is de nieuwe regeling vóór 1 januari 1995 te laten ingaan ten einde de zwakke weggebruiker zo snel mogelijk een betere bescherming te bieden.

A ce propos, l'on pourrait aussi examiner la possibilité d'appliquer le nouveau régime aux dossiers pendants à la date de l'entrée en vigueur.

Le ministre rejette cette suggestion en déclarant que le nouveau régime ne s'appliquera qu'aux accidents qui seront survenus après l'entrée en vigueur de l'article 1385*bis* nouveau du Code civil.

14. Critiques et répliques

Selon l'exposé des motifs, l'instauration du principe de la responsabilité objective répondrait à un double objectif.

Premièrement, l'on escompte obtenir un allègement des dépenses obligatoires de l'I.N.A.M.I. jusqu'à concurrence de 1,2 milliard de francs en faisant supporter le financement du nouveau régime par le secteur des assurances.

Deuxièmement, l'on entend mieux protéger les usagers vulnérables — les piétons, les cyclistes et les passagers — qui sont victimes d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule automoteur est impliqué. L'expérience démontre que les dommages subis par les victimes et qui résultent de lésions corporelles ne sont pas toujours réparés (Doc. Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 9).

La vulnérabilité des piétons et des cyclistes ne concerne donc pas uniquement leur intégrité physique. Elle est aussi liée à la difficulté qu'ils éprouvent à apporter la preuve de la faute éventuelle du conducteur, qui échappe parfois trop facilement à sa responsabilité.

A cet égard, se pose la question fondamentale de savoir si l'article 1385*bis* du Code civil en projet est bien le meilleur moyen de réaliser ces objectifs.

L'inopportunité budgétaire d'une modification aussi fondamentale du régime de la responsabilité civile, l'une des pierres angulaires de notre société, pousse à y répondre négativement.

Le projet de loi se fonde sur la thèse selon laquelle « la mise en circulation d'un véhicule automoteur génère un risque important pour l'intégrité physique des personnes qui se trouvent dans une position de faiblesse évidente vis-à-vis des véhicules automoteurs, qu'elles soient elles-mêmes transportées à bord de l'un de ces véhicules, ou qu'elles soient simplement des piétons ou des cyclistes » (Exposé des motifs, p. 9).

Nul ne songerait évidemment à contester le bien-fondé de cette thèse.

In dit verband kan ook worden onderzocht of de nieuwe regeling niet van toepassing kan worden verklaard op de dossiers die op de datum van de inwerkingtreding hangende zijn.

De Minister verzet zich tegen deze suggestie en verklaart dat de nieuwe regeling slechts toepasselijk zal zijn op de ongevallen die zich na de inwerkingtreding van het nieuwe artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek voordoen.

14. Kritiek en repliek

Blijkens de memorie van toelichting wordt met de invoering van het principe van de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen een tweevoudig doel nagestreefd.

In de eerste plaats wordt gerekend op een verlichting van de uitgaven van het R.I.Z.I.V. met 1,2 miljard frank door de financieringslast van de nieuwe regeling naar de verzekeringssector door te schuiven.

Ten tweede wordt gepoogd de zwakke weggebruikers, te weten de voetgangers, fietsers en passagiers, meer bescherming te bieden wanneer zij het slachtoffer zijn van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is. De praktijk wijst uit dat de door hen geleden schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels niet altijd volledig wordt vergoed (cf. Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, p. 9).

De zwakke positie van de voetgangers en fietsers betreft derhalve niet alleen hun fysieke integriteit, maar ook de moeilijkheden die zij ondervinden om de eventuele fout van de bestuurder aan te tonen die soms al te gemakkelijk zijn verantwoordelijkheid ontloopt.

Een fundamentele vraag die hierbij rijst, is of het voorgestelde artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek wel het aangewezen middel is om de voormelde doelstellingen te realiseren.

Een argument contra is dat het omwille van budgettaire overwegingen weinig opportuun is een dergelijke diepgaande wijziging door te voeren in het stelsel van de burgerlijke aansprakelijkheid, hetwelk één van de hoeksteunen van onze samenleving is.

Het wetsontwerp gaat uit van de premisse dat « het in het verkeer brengen van motorrijtuigen werkelijk een belangrijk risico schept voor de fysieke integriteit van personen die zich in een klaarblijkelijk zwakke positie ten aanzien van motorrijtuigen bevinden hetzij in de hoedanigheid van vervoerde passagiers, hetzij gewoon als voetgangers of fietsers » (cf. memorie van toelichting, p. 9).

Het lijkt geen twijfel dat deze stelling moet worden beaamd.

Il se pourrait cependant qu'elle introduise une nouvelle notion de faute, à savoir celle de la « faute sociale ». Selon la tonalité sous-jacente de l'exposé des motifs, la simple mise en circulation d'un véhicule automoteur serait déjà presque considérée comme constitutive d'une faute. C'est regrettable dans la mesure où cela mettrait en cause l'idée généralement admise qu'aucune activité sociale ne se conçoit sans risques.

Un membre estime, dès lors, que le moyen utilisé, à savoir l'article 1385*bis*, C.C. en projet, est disproportionné par rapport à l'objectif poursuivi. Il serait plutôt partisan d'une modification de la législation sur l'A.M.I. ou de la loi sur les assurances.

Un autre membre se dit lui aussi défavorable à l'idée de régler le problème de l'indemnisation des usagers vulnérables dans le cadre des dispositions relatives à la responsabilité civile. Il estime que sa réalisation pourrait prêter à confusion.

Il suggère, dès lors, de régler le problème en recourant au Fonds commun de garantie automobile, qui assure déjà l'indemnisation des dommages occasionnés par des inconnus.

Un membre fait observer que l'objectif est d'instaurer un régime de responsabilité fondé sur une base objective, et ce, pour tous les véhicules automoteurs. Il ne faut donc pas que le conducteur automobile soit la première victime du système.

Il ne faudrait pas que, au cas où il serait impliqué, avec son véhicule, dans un accident provoqué par un piéton qui aurait subi lui-même des lésions corporelles, son assureur tienne compte de cet accident pour déterminer son degré « bonus-malus ».

Un autre membre dit partager l'avis selon lequel celui qui se met au volant d'une voiture doit savoir que, ce faisant, il crée un risque pour les piétons qui s'engagent sur la voie publique. Chaque citoyen a le droit de se déplacer dans des conditions de sécurité relative, pour autant qu'il respecte un certain nombre de conventions. S'il se sert d'une bicyclette, il prend part de manière plus intensive à la circulation. L'intervenant estime qu'il y a, à cet égard, une différence entre les cyclistes et les piétons. De plus, il réproche la distinction que l'on fait, pour ce qui est des piétons, entre les dommages corporels et les autres dommages, et qui imposera toujours deux procédures distinctes en ce qui les concerne. Il souscrit par contre tout à fait au principe de la réforme en projet, tout en déplorant que l'on veuille la réaliser par le biais d'une loi-programme. Enfin, il s'associe à l'observation de l'intervenant précédent concernant le régime du « bonus-malus », d'autant plus que l'on donne l'impression de

Nochtans dreigt het gevaar dat hiermee een nieuw foutbegrip wordt ingevoerd, te weten de sociale fout. In de memorie van toelichting kan men een ondertoon bespeuren als zou het bijna een fout uitmaken wanneer iemand een motorrijtuig in het verkeer brengt. Men kan dit als een betreurenswaardige evolutie beschouwen omdat op deze wijze de algemeen aanvaarde opvatting wordt ondergraven dat aan elke maatschappelijke activiteit risico's verbonden zijn.

Een lid is dan ook van oordeel dat het aangewende middel, te weten het voorgestelde artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek, niet in verhouding staat tot de nagestreefde doelstellingen. Hij pleit bijgevolg voor een wijziging van de Z.I.V.-wet of van de verzekeringswetgeving.

Een ander lid betoont zich eveneens voorstander van de idee om de problematiek van de schadeloosstelling van de zwakke weggebruikers niet in het kader van de burgerlijke aansprakelijkheid te regelen. Hij is van oordeel dat een dergelijke handelwijze verwarring in de hand zal werken.

Om deze reden wordt gesuggereerd de materie te regelen door op het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds een beroep te doen. Dit Fonds vergoedt op dit ogenblik de schade welke door onbekenden is veroorzaakt.

Een lid repliceert dat het de bedoeling is een aansprakelijkheidsregeling op een objectieve basis uit te bouwen, en dit voor alle motorvoertuigen. De autobestuurder mag dus niet het eerste slachtoffer zijn van het nieuwe systeem.

Indien hij met zijn voertuig bij een ongeval betrokken is dat door een voetganger is veroorzaakt die daarbij lichamelijke letsels oploopt, dan kan de verzekeraar hem dat niet aanrekenen op de bonus-malusschaal.

Een ander lid deelt de mening dat wie met een wagen rijdt eigenlijk moet weten dat hij daardoor een risico wordt voor voetgangers die zich ook op straat bewegen. Iedere burger heeft het recht zich op een relatief veilige manier te verplaatsen, voor zover hij zich aan een aantal afspraken houdt. Op het ogenblik dat men daarvoor een fiets gebruikt, neemt men intensiever aan het verkeer deel. Het lid is van mening dat er op dat vlak een verschil bestaat tussen fietsers en voetgangers. Hij heeft bovendien bezwaar tegen het feit dat men wat de voetgangers betreft een onderscheid maakt tussen de lichamelijke schade en de andere schade, zodat men voor hen altijd de dubbele procedure zal moeten volgen. Met het principe van de voorgestelde hervorming is het lid het evenwel volledig eens, doch hij betreurt dat ze via de programma-wet wordt ingevoerd. Tenslotte sluit het lid zich aan bij de opmerking van de vorige spreker in verband met de bonus-malusregeling, des te meer dat men de

vouloir utiliser le principe de la responsabilité objective aux fins d'économies, alors qu'il eût mérité un sort meilleur.

B. Réponses du ministre et discussion

1. *L'aspect éducatif de la loi*

Un membre a évoqué l'aspect éducatif de la loi: il ne faudrait pas que celle-ci constitue une sorte de prime accordée à l'usager pour l'accident causé par lui-même, pour lequel il serait condamné sur le plan pénal, alors qu'il serait mis hors de cause sur le plan civil.

L'aspect éducatif se retrouve dans l'action récursoire, puisque la compagnie d'assurance pourra, dans des cas à déterminer, se retourner contre le responsable de l'accident. D'ailleurs, les compagnies d'assurances, qui évaluent à 5 p.c. l'augmentation des primes consécutive à l'entrée en vigueur du projet, indiquent que ce chiffre n'est valable que dans la mesure où une action récursoire est prévue.

A titre d'exemple, on peut citer le cas d'un piéton qui cause un accident, en obligeant un automobiliste à faire un écart, lequel entraîne un dommage pour un autre piéton. Tous sont blessés dans l'accident. Le projet doit prévoir que la compagnie d'assurance du conducteur indemniserait directement le piéton fautif et blessé, l'autre piéton blessé mais non fautif, ainsi que les passagers éventuels. Il ne s'agit ici que de l'indemnisation des dommages corporels. Ce système n'entraînera, pour l'ensemble des assurés, qu'une augmentation de prime de 5 p.c., pour autant que l'assureur dispose d'une action récursoire contre le piéton responsable, pour toutes les sommes payées, à l'exception de celles dues à ce piéton responsable pour l'indemnisation de son propre dommage corporel.

C'est en cela que l'on peut concilier la notion de « responsabilité objective », et celle de « conséquences sociales insupportables » pour un piéton responsable d'un accident.

En effet, s'il n'est pas assuré, il ne pourra jamais supporter le coût cumulé des dommages matériels, des dommages corporels causés aux autres usagers, et de ceux qu'il subit lui-même.

2. *L'article 1385bis du Code civil proposé et le principe d'égalité*

Le Conseil d'Etat a émis une objection fondamentale consistant à dire que le projet opère une discrimination parmi les citoyens, selon qu'il s'agit de conducteurs d'une part, ou de passagers, de cyclistes ou de

indruk geeft dat het principe van de objectieve aansprakelijkheid om besparingsredenen wordt doorgevoerd, terwijl het eigenlijk een beter lot had verdiend.

B. Antwoorden van de Minister en bespreking

1. *Het educatieve aspect van de wet*

Een lid heeft het gehad over het educatieve aspect van de wet: deze mag geen soort premie zijn die aan de weggebruiker wordt toegekend voor het ongeval dat hij heeft veroorzaakt en waarvoor hij strafrechtelijk zou worden veroordeeld, terwijl hij op burgerrechtelijk vlak vrijuit gaat.

Het educatief aspect is terug te vinden in de regresvordering, aangezien de verzekeringsmaatschappijen in nog te bepalen gevallen verhaal kunnen nemen op degene die voor het ongeval verantwoordelijk is. De verzekeringsmaatschappijen die de premieverhoging ten gevolge van de inwerkingtreding van dit ontwerp op 5 pct. schatten, zeggen dat dit cijfer alleen geldt voor zover een regresvordering wordt voorzien.

Bij wijze van voorbeeld kan het geval worden aangehaald van een voetganger die een ongeval veroorzaakt en daarbij de automobilist verplicht uit te wijken, waarbij schade wordt toegebracht aan een andere voetganger. Allen zijn bij het ongeval gewond. Het ontwerp moet voorzien dat de verzekeringsmaatschappij van de bestuurder rechtstreeks zowel de gewonde voetganger die wel en de gewonde voetganger die geen fout heeft begaan schadeloos zal stellen, evenals de eventuele inzittenden. Het gaat hier alleen om de vergoeding van de lichamelijke schade. Dat systeem zal voor alle verzekerden een premieverhoging van slechts 5 pct. meebrengen, op voorwaarde dat de verzekeraar over een regresvordering beschikt tegen de aansprakelijke voetganger, voor alle betaalde sommen, met uitzondering van die verschuldigd aan de aansprakelijke voetganger voor de vergoeding van diens eigen lichamelijke schade.

Zodoende kan men de begrippen « objectieve aansprakelijkheid » en « ondraaglijke sociale gevolgen » voor een voetganger die voor een ongeval aansprakelijk is, met elkaar verzoenen.

Indien hij niet verzekerd is, zal hij immers nooit de totale kosten kunnen dragen voor de stoffelijke schade, de lichamelijke schade van de andere weggebruikers en zijn eigen schade.

2. *Het voorgestelde artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek en het gelijkheidsbeginsel*

De Raad van State heeft een fundamenteel bezwaar geuit, namelijk dat het ontwerp een discriminatie instelt tussen burgers, naargelang het gaat om de bestuurder enerzijds en passagiers, fietsers of voetgan-

piétons d'autre part. Le ministre se propose de donner à cette objection une double réponse. D'une part, comme le souligne l'exposé des motifs, cette différence de traitement peut se justifier. Dans un système de responsabilité objective, le conducteur se trouve fondamentalement dans une position différente de celle des piétons et des cyclistes puisque, par le fait de la mise en circulation d'un véhicule, il crée, même sans commettre de faute, une cause possible de dommage.

De plus, les piétons et les cyclistes sont manifestement plus faibles que les conducteurs d'un véhicule automoteur.

D'une certaine manière, la loi actuelle consacre déjà la thèse de la création d'un risque par l'effet de la mise en circulation d'un véhicule, puisque c'est l'un des domaines où l'assurance est obligatoire.

3. *Le Fonds commun de garantie automobile*

En ce qui concerne la question posée au sujet du Fonds commun de garantie automobile, le ministre précise que rien ne change, sauf qu'il faudra évidemment modifier la loi régissant ce Fonds, pour en étendre le champ d'application aux cas de responsabilité objective.

4. *L'action récursoire*

Quant aux possibilités d'action récursoire des mutuelles, c'est le principe général qui s'applique. Les mutuelles peuvent récupérer les sommes avancées.

5. *L'arriéré judiciaire*

En ce qui concerne le volume du contentieux relatif aux usagers faibles, le ministre ne dispose pas de données précises, l'I.N.A.M.I. lui-même n'ayant pas de statistiques précises en la matière. Il ne faut pourtant pas perdre de vue que l'on vise certes les usagers faibles, mais que ceux-ci peuvent être responsables d'un accident. Il faudra donc s'interroger sur le degré de responsabilité que l'on prendra en considération pour exclure l'application du système de la responsabilité objective.

Il est clair qu'une faute légère est plus que largement compensée par le drame financier que représenterait pour une victime la réparation de tous les dommages susmentionnés. Mais le même raisonnement s'applique-t-il en cas de faute lourde, inexcusable, intentionnelle ou en cas de dol?

Le projet n'a en tout cas pas pour objectif de résorber l'arriéré judiciaire, puisque ni les dommages matériels, ni ceux causés aux conducteurs ne sont

gers anderzijds. De Minister wil op dat bezwaar twee antwoorden geven. Zoals onderstreept in de memorie van toelichting kan dit verschil in behandeling worden verantwoord. In een stelsel van objectieve aansprakelijkheid bevindt de bestuurder zich fundamenteel in een andere situatie dan de voetgangers en de fietsers, aangezien hij door een voertuig in het verkeer te brengen, zelfs zonder een fout te begaan, een mogelijke schadefactor doet ontstaan.

Bovendien zijn voetgangers en fietsers duidelijk zwakkere weggebruikers dan de bestuurders van een motorrijtuig.

In zekere zin impliceert de huidige wet reeds dat door het in het verkeer brengen van een voertuig, een risico wordt geschapen, aangezien dit een van de terreinen is waar de verzekering verplicht is.

3. *Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds*

Wat betreft de vraag over het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds verduidelijkt de Minister dat er niets verandert, behalve dat de wet die dit Fonds beheerst, uiteraard zal moeten worden gewijzigd en dat de toepassingsfeer ervan moet worden uitgebreid tot de gevallen van objectieve aansprakelijkheid.

4. *De regresvordering*

Wat de mogelijkheden tot regresvordering voor de ziekenfondsen betreft, geldt het algemeen beginsel. De ziekenfondsen kunnen de bedragen die zij hebben voorgeschoten, terug vorderen.

5. *De gerechtelijke achterstand*

Met betrekking tot het aantal geschillen waarin de zwakke weggebruikers betrokken zijn, beschikt de Minister niet over nauwkeurige gegevens, aangezien het R.I.Z.I.V. ter zake zelf niet over nauwkeurige statistieken beschikt. Toch mag niet worden vergeten dat weliswaar de zwakke weggebruikers worden beoogd, maar dat deze voor een ongeval aansprakelijk kunnen zijn. De vraag is dus welke aansprakelijkheidsgraad in aanmerking zal worden genomen om de toepassing van het stelsel van de objectieve aansprakelijkheid uit te sluiten.

Het is duidelijk dat een lichte fout ruimschoots wordt gecompenseerd door het financiële drama dat de vergoeding van alle bovenvermelde schade voor een slachtoffer zou betekenen. Geldt hetzelfde echter in geval van zware, onverschoonbare, opzettelijke fout of bij kwade trouw?

Het ontwerp heeft in elk geval niet tot doel de gerechtelijke achterstand in te lopen, aangezien noch de stoffelijke schade, noch de schade veroorzaakt aan de

visés par ce texte, et qu'il est proposé d'en exclure aussi les passagers. De plus, il faut tenir compte du contentieux relatif à l'action récursoire des assurances.

Un membre fait observer à cet égard que cette action peut être introduite par exemple lorsqu'un enfant a été tué dans un accident de la circulation.

Les parents peuvent, en vertu du projet, demander un dédommagement, mais leur responsabilité de gardiens pourrait être invoquée pour justifier une action récursoire.

6. *La garantie d'une indemnisation rapide et complète des usagers vulnérables*

En réponse à la remarque d'un autre membre, le ministre fait observer que ce n'est pas la rapidité avec laquelle cette partie du projet est examinée qui rapportera les plus grands avantages sur le plan budgétaire.

L'I.N.A.M.I. devra continuer, en règle générale, à avancer les fonds, puisqu'on n'attendra pas l'intervention financière de l'assureur pour prodiguer les soins nécessaires aux usagers blessés.

Le projet donne par contre à l'I.N.A.M.I. un recours certain contre la compagnie d'assurance, avec les garanties de solvabilité que cela comporte.

Le ministre précise encore que, dans le système actuel, l'I.N.A.M.I. n'indemnise que de façon limitée. L'indemnisation par l'assureur auto se fera en fonction du dommage réel. Si celui-ci n'est ni plafonné, ni limité dans le temps, il en sera de même de l'indemnisation. Le système nouveau proposé ne réalise donc pas seulement une substitution ou un transfert de charges, mais aussi une amélioration de l'indemnisation.

Un membre réplique qu'à son avis, la notion de « dommage » ne se limite pas aux frais médicaux, et que l'on assistera à une accélération de l'indemnisation de l'ensemble des dommages grâce à l'application du texte en projet.

7. *Le défaut d'assurance*

Un autre problème est celui du défaut d'assurance. A l'heure actuelle, c'est le Fonds commun de garantie automobile qui indemnise les victimes. Le ministre déclare qu'il n'est pas partisan du système de la vignette qui est compliqué sur le plan administratif, et de toute façon aléatoire, vu la surcharge des services de police, qui sont censés procéder au contrôle.

bestuurder door deze tekst worden beoogd en dat wordt voorgesteld ook de passagiers ervan uit te sluiten. Voorts moet rekening worden gehouden met de geschillen betreffende de regresvordering van de verzekeraars.

Een lid merkt in dit verband op dat deze vordering kan worden ingesteld bijvoorbeeld wanneer bij een verkeersongeval een kind werd gedood.

De ouders kunnen krachtens dit ontwerp schadevergoeding eisen, maar hun aansprakelijkheid als hoeder van het kind zou kunnen worden ingeroepen om een regresvordering te wettigen.

6. *De waarborg van een snelle en volledige schade-loosstelling voor de zwakke weggebruikers*

In antwoord op de opmerking van een ander lid verklaart de Minister dat het niet de snelle behandeling van dit deel van het ontwerp is dat de meeste voordelen op begrotingsvlak zal opleveren.

Het R.I.Z.I.V. zal over het algemeen geld moeten blijven voorschieten, aangezien niet zal worden gewacht op de financiële tegemoetkoming van de verzekeraar om de noodzakelijke zorg te verstrekken aan de gewonde weggebruikers.

Het ontwerp geeft het R.I.Z.I.V. echter wel verhaal tegen de verzekeringsmaatschappij, met de waarborgen inzake solvabiliteit die daaraan verbonden zijn.

De Minister verduidelijkt nog dat bij het huidige systeem het R.I.Z.I.V. slechts beperkte schadevergoeding betaalt. De schadevergoeding door de autoverzekeraar zal geschieden op grond van de werkelijke schade. Indien deze geen bovengrens heeft en niet in de tijd is beperkt, zal dat ook gelden voor de schadevergoeding. Het voorgestelde nieuwe systeem verwezenlijkt dus niet alleen een indeplaatsstelling of een overdracht van de lasten, maar ook een verbetering van de vergoeding.

Een lid antwoordt dat volgens hem het begrip « schade » niet beperkt is tot de medische kosten en dat de vergoeding van alle kosten sneller zal verlopen dank zij de toepassing van de voorgestelde tekst.

7. *Het gebrek aan verzekering*

Een ander probleem is het gebrek aan verzekering. Thans vergoedt het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds de slachtoffers. De Minister verklaart dat hij geen voorstander is van het vignettensysteem, dat administratief ingewikkeld is en hoe dan ook onzeker, gelet op de werkdruk bij de politiediensten, die de controle moeten uitoefenen.

Il plaide plutôt pour un système où les compagnies d'assurances seraient tenues, lorsqu'elles constatent l'absence de paiement de primes, de le signaler à la gendarmerie et au Ministère des Communications.

La gendarmerie devrait alors pouvoir, aussi vite que possible, enlever la plaque d'immatriculation, mettre le véhicule sous scellés ou retirer le permis de conduire.

8. *L'augmentation de la prime d'assurance R.C. auto*

Voir le point 1.

9. *Le passager: un usager vulnérable?*

Le ministre propose d'exclure les passagers de la possibilité de se prévaloir de la responsabilité objective.

Il n'y a que peu de cas où les passagers, victimes d'un accident de la circulation, ne sont pas indemnisés. Ces cas devraient pouvoir être réglés dans le cadre de la loi sur les assurances.

10. *Entrée en vigueur*

En ce qui concerne les mesures qui doivent être prises en vue d'exécuter la loi nouvelle, le ministre cite la modification de l'arrêté royal sur le contrat-type en matière d'assurance automobile, celle de l'arrêté royal tarifaire (afin de permettre l'augmentation des primes), et celle de la loi sur le Fonds commun de garantie automobile.

L'Office de contrôle des assurances prépare à cet égard un projet de loi, qui devra en tout état de cause être prêt avant le 1^{er} janvier 1995, parce qu'il vise aussi à réaliser la transposition en droit belge de la troisième directive européenne en matière d'assurances.

11. *Principes*

La question de principe que l'on peut se poser concernant le projet, et qu'un membre a également évoquée, est de savoir si l'on n'arriverait pas à mieux atteindre les objectifs en question, à savoir l'amélioration de la situation de l'usager vulnérable, d'une part, et l'allègement des obligations de l'I.N.A.M.I., d'autre part, sans recourir à la notion de « responsabilité objective » ou de « faute sociale ». La formule alternative pourrait être la suivante: « Les dommages résultant des lésions corporelles (...) sont indemnisés par la compagnie d'assurance de celui qui est tenu d'assurer le véhicule qui a causé le dommage. » On passerait ainsi d'un système de

Hij pleit veeleer voor een systeem waarbij de verzekeringsmaatschappijen, wanneer zij vaststellen dat er geen premie is betaald, verplicht zouden worden zulks te melden aan de rijkswacht en het Ministerie van Verkeerswezen.

De rijkswacht zou dan zo snel mogelijk de kentekenplaat van het voertuig van de betrokkene moeten kunnen weglaten, het voertuig verzegelen en/of het rijbewijs intrekken.

8. *De verhoging van de verzekeringspremie B.A.-auto*

Zie punt 1.

9. *De passagier: een zwakke weggebruiker?*

De Minister stelt voor de inzittenden uit te sluiten van het recht om zich te beroepen op de objectieve aansprakelijkheid.

Er zijn weinig gevallen waarbij inzittenden, slachtoffers van een verkeersongeval, niet worden vergoed. Deze gevallen zouden moeten kunnen worden geregeld in het kader van de wet op de verzekeringen.

10. *Inwerkingtreding*

Met betrekking tot de maatregelen die moeten worden genomen om de nieuwe wet uit te voeren, wijst de Minister op de wijziging van het koninklijk besluit over de modelovereenkomst inzake autoverzekeringen, die van het koninklijk besluit inzake tarieven (om de verhoging van de premies mogelijk te maken) en die van de wet op het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

De Controledienst voor de Verzekeringen bereidt in dit verband een wetsontwerp voor dat hoe dan ook klaar zal moeten zijn vóór 1 januari 1995 omdat het ook de omzetting van de derde Europese verzekeringsrichtlijn in het Belgisch recht beoogt.

11. *Principes*

De principiële vraag die bij dit ontwerp kan worden gesteld en waarop ook een lid heeft gewezen, is of men dezelfde doelen — met name verbetering van de situatie van de zwakke weggebruiker enerzijds en verlichting van de R.I.Z.I.V.-verplichtingen anderzijds — niet beter kan bereiken zonder dat een beroep wordt gedaan op de begrippen « objectieve aansprakelijkheid » of « sociale fout »? De volgende formulering zou een alternatief kunnen bieden: « De schade die voortvloeit uit lichamelijke letsels (...) wordt vergoed door de verzekeringsmaatschappij van degene die het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, moet verzekeren. » Op die manier zou

responsabilité objective à un système d'indemnisation automatique. Une autre possibilité aurait été d'instaurer une assurance obligatoire de la responsabilité des piétons et des cyclistes, mais le Gouvernement a écarté cette solution.

IV. L'INDEMNISATION DE CERTAINES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

A. Introduction

Sur la base des diverses observations exprimées au cours de la discussion générale, et en fonction des réponses qui viennent d'y être données, les propositions suivantes sont formulées :

1. L'alinéa 1^{er} du § 1^{er} de l'article 1385*bis* pourrait être remplacé par le texte suivant, qui aboutirait aux mêmes conséquences budgétaires et d'indemnisation pour les victimes : « Les dommages résultant des lésions corporelles ou du décès causé à toute victime d'un accident dans lequel est impliqué un véhicule automoteur au sens de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs sont indemnisés par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule automoteur conformément à la même loi ou, à défaut d'assurance, par le Fonds commun de garantie automobile. »

Dans l'exemple cité par un membre, où un cycliste fait une chute en raison du souffle provoqué par un camion qui l'a dépassé sans le toucher, il est clair que la loi s'applique, le contact physique de l'usager faible et du véhicule n'étant pas nécessaire pour que ce dernier soit considéré comme impliqué dans l'accident.

2. L'alinéa 2 du § 1^{er} de l'article 1385*bis* proposé dispose dans quel cas la faute de la victime est telle qu'elle ne peut se prévaloir de l'alinéa 1^{er}. Le ministre propose de réduire de 14 à 11 ans l'âge de la victime visé à l'alinéa 2. En effet, l'âge du discernement est antérieur à 14 ans. Il propose aussi de remplacer les mots « si elle a voulu l'accident et ses conséquences » par une autre formule.

En effet, le texte du projet excuse les fautes les plus lourdes, et les conditions qu'il fixe seront rarement réalisées.

Il vaudrait mieux se référer à la formule de la loi française : « ... si elle a commis une faute inexcusable, qui est la cause exclusive de l'accident ».

men overschakelen van een systeem van objectieve aansprakelijkheid naar een systeem van automatische schadevergoeding. De invoering van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor voetgangers en fietsers had een andere mogelijkheid kunnen zijn, doch de Regering heeft die oplossing verworpen.

IV. DE VERGOEDING VAN BEPAALDE SLACHTOFFERS VAN VERKEERSONGEVALLLEN

A. Inleiding

Op grond van de verschillende opmerkingen tijdens de algemene bespreking en de antwoorden daarop, worden de volgende voorstellen geformuleerd :

1. Het eerste lid van § 1 van het voorgestelde artikel 1385*bis* zou kunnen worden vervangen door de volgende tekst, die qua begrotingsweerslag en schadevergoeding voor de slachtoffers dezelfde gevolgen zou hebben : « Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is in de zin van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wordt de schade veroorzaakt aan elk slachtoffer en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of van de houder van het motorrijtuig overeenkomstig dezelfde wet of, bij gebreke van een verzekering, door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. »

Het is duidelijk dat de wet van toepassing is in het door een lid aangehaalde geval van een fietser die valt wegens een luchtverplaatsing veroorzaakt door een vrachtwagen die hem voorbijrijdt zonder hem te raken. Fysiek contact tussen de zwakke weggebruiker en het voertuig is immers niet noodzakelijk om het voertuig te beschouwen als betrokken bij het ongeval.

2. Het tweede lid van § 1 van het voorgestelde artikel 1385*bis* bepaalt in welk geval de schuld van het slachtoffer van die aard is dat het zich niet kan beroepen op het bepaalde in het eerste lid. De Minister stelt voor de in het tweede lid bepaalde leeftijd van 14 jaar te verlagen tot 11 jaar. Men heeft immers reeds onderscheidingsvermogen vóór de leeftijd van 14 jaar. Hij stelt eveneens voor de woorden « wanneer het slachtoffer... het ongeval en de gevolgen ervan heeft gewild » te vervangen door een andere formulering.

De ontwerp-tekst verschoont immers de zwaarste fouten en de voorwaarden die in de tekst worden gesteld, zullen slechts zelden vervuld zijn.

Het is beter te verwijzen naar de formulering van de Franse wet : « Wanneer het slachtoffer een onverschoonbare fout heeft begaan, die de enige oorzaak is van het ongeval. »

Ainsi, si un mineur âgé de plus de 11 ans se déplace sur la voie publique en état d'ivresse, cette circonstance pourra être considérée comme une faute inexcusable. Si le conducteur qui le renverse est également ivre, il est logique, à faute égale, de protéger l'usager le plus faible, et d'appliquer le § 1^{er}. La question se pose d'ailleurs de savoir s'il ne faut pas parler de « cause exclusive ou principale » (ou essentielle, ou prépondérante) de l'accident.

3. Quant au § 2 de l'article 1385*bis*, le ministre constate que la question pourrait être résolue plus simplement au niveau des compagnies d'assurances, et qu'il convient également d'éviter des contestations devant la Cour d'arbitrage. Le texte suivant est proposé: « § 2. Le conducteur et les passagers d'un véhicule automoteur ne peuvent se prévaloir du présent article ... »

Moyennant une étude de l'impact que cela aurait sur les primes, on pourrait parallèlement imposer, dans le contrat-type automobile, une assurance couvrant les accidents causés par la faute du passager, qui sont les seuls cas non couverts à ce jour.

4. Le § 3 ne paraît pas susciter de difficultés.

5. Quant au § 4, tel qu'il est proposé dans le projet, il ne prévoit aucune action récursoire au profit des assureurs.

Or, l'augmentation des primes évaluée à 5 p.c. se fonde sur l'hypothèse de l'existence d'une telle action, qui serait donc destinée à récupérer auprès du responsable de l'accident les sommes avancées par l'assureur, à l'exclusion des montants payés à ce responsable pour l'indemnisation de son propre dommage corporel et ce sous réserve, bien évidemment, de l'existence d'une faute inexcusable.

Un membre objecte que, selon le projet actuel, les assureurs ne déboursent rien en faveur du piéton ou du cycliste insolvable, chez lequel ils savent qu'ils ne pourront rien récupérer, car le texte ne précise pas que les montants alloués au responsable pour l'indemnisation de son propre dommage corporel sont insaisissables. L'assureur pourrait donc saisir entre ses mains, puisque l'on est passé d'un système de responsabilité objective à un système d'indemnisation automatique.

Wanneer een minderjarige die ouder is dan 11 jaar zich in staat van dronkenschap op de openbare weg verplaatst, dan kan die omstandigheid derhalve beschouwd worden als een onverschoonbare fout. Indien de bestuurder die de minderjarige aanrijdt eveneens dronken is, dan zijn beiden in dezelfde mate schuldig. In dat geval is het beter de zwakste weggebruiker te beschermen en § 1 toe te passen. De vraag rijst overigens of niet moet worden gesproken van « de enige of hoofdoorzaak » (of voornaamste, of doorslaggevende...) oorzaak van het ongeval.

3. In verband met § 2 van het voorgestelde artikel 1385*bis* stelt de Minister vast dat het probleem veel eenvoudiger zou kunnen worden opgelost op het niveau van de verzekeringsmaatschappijen en dat het eveneens beter is betwistingen voor het Arbitragehof te voorkomen. De volgende tekst wordt voorgesteld: « § 2. De bestuurder en de passagiers van een motorrijtuig kunnen zich niet beroepen op het bepaalde in dit artikel... »

Een studie over de impact daarvan op de premies zou het mogelijk moeten maken dat de modelovereenkomst autoverzekering ook een verplichte verzekering bevat die de schade dekt bij ongevallen veroorzaakt door de schuld van de passagier. Tot op heden zijn dit immers de enige gevallen die niet door de verzekering gedekt zijn.

4. Paragraaf 3 lijkt geen aanleiding te geven tot moeilijkheden.

5. Paragraaf 4, zoals voorgesteld in het ontwerp, voorziet in geen enkele regresvordering ten voordele van de verzekeraars.

De premieverhoging, die op 5 pct. geraamd wordt, is evenwel gebaseerd op de veronderstelling dat een dergelijke vordering mogelijk is. Deze zou dus tot doel hebben bij de persoon die aansprakelijk is voor het ongeval, de bedragen terug te vorderen die door de verzekeraars zijn voorgeschieden, met uitsluiting van de bedragen die aan die persoon werden betaald met het oog op de vergoeding van diens eigen lichamelijke schade, en dit voor zover er geen onverschoonbare fout kan worden bewezen.

Een lid werpt op dat de verzekeraars niets zullen uitbetalen ten voordele van de insolvente voetganger of fietser van wie zij, zoals zij maar al te goed weten, niets kunnen terugvorderen. De tekst bepaalt niet dat de bedragen die aan de aansprakelijke persoon worden toegekend voor de vergoeding van zijn eigen lichamelijke schade, niet voor beslag vatbaar zijn. De verzekeraar zou dus zelf beslag kunnen laten leggen aangezien men overgeschakeld is van een systeem van objectieve aansprakelijkheid naar een systeem van automatische schadevergoeding.

Un autre membre estime que cela ne résulte pas de l'option éventuelle en faveur de tel ou tel système d'indemnisation, mais bien du fait que le § 4 dispose que le droit commun reste d'application.

Le ministre propose de prévoir expressément la possibilité d'une action récursoire, dans les limites qu'il a précédemment exposées. Le § 4 serait ainsi libellé :

« L'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile ne peuvent exercer leur droit de subrogation contre l'auteur du dommage ou ses ayants droit pour les indemnisations qu'ils leur ont payées en vertu du présent article. »

B. Discussion

1. Discussion générale

En ce qui concerne la proposition alternative faite par le ministre, un membre souligne qu'elle est attrayante parce qu'elle s'intègre mieux dans une loi-programme portant des dispositions sociales, laquelle vise essentiellement à réaliser des économies, en l'occurrence dans l'assurance maladie.

Malheureusement, cette proposition remet aux calendes grecques le débat sur la responsabilité objective.

Le ministre répond que cette nouvelle manière d'envisager les choses, dont il ne réclame par ailleurs pas la paternité puisqu'elle émane d'un commissaire, offre une meilleure garantie de réalisation des objectifs poursuivis par le projet relatif à la responsabilité objective.

La proposition alternative du ministre présente l'avantage de ne pas prévoir que la responsabilité des conducteurs de véhicules automoteurs est engagée même alors qu'ils n'ont pas commis de faute. Il est difficile, politiquement, de convaincre l'opinion publique de l'équité d'un régime qui rend une personne responsable de dommages dont elle n'est pas fautive. La proposition alternative met, au contraire, l'accent sur l'aspect « indemnisation ». L'opinion publique acceptera plus facilement l'idée selon laquelle l'assureur du conducteur dont le véhicule est impliqué dans un accident de la circulation est tenu d'indemniser les dommages corporels encourus par la victime.

Sur la base de ces considérations, le ministre se dit favorable au régime d'indemnisation obligatoire de certaines victimes d'accidents de la circulation, parce qu'il offre de meilleures garanties juridiques.

Een ander lid antwoordt dat dit niet voortvloeit uit het feit dat men eventueel opteert voor een systeem van vergoeding, maar wel uit het feit dat men in de § 4 bepaalt dat het gemeen recht van toepassing blijft.

De Minister stelt voor uitdrukkelijk te voorzien in de mogelijkheid van een regresvordering binnen de perken die hij reeds heeft uiteengezet. Paragraaf 4 zou dan als volgt luiden :

« De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen voor de schadevergoeding die zij krachtens dit artikel hebben betaald, aan de persoon die de schade heeft veroorzaakt of zijn rechthebbenden, tegen hen geen subrogatierecht uitoefenen. »

B. Bespreking

1. Algemeen

Met betrekking tot het alternatieve voorstel van de Minister, wijst een lid op het verleidelijk karakter ervan, gezien het feit dat het beter past in de sociale programmawet, welke in hoofdzaak besparingsoogmerken heeft, i.c. met betrekking tot de ziekteverzekering.

De keerzijde van dit voorstel is evenwel dat het debat over de objectieve aansprakelijkheid *sine die* wordt uitgesteld.

De Minister repliceert dat de nieuwe benadering, waarvan hij het vaderschap niet opeist, vermits zij door een commissielid is voorgesteld, meer waarborgen biedt om de doelstellingen te halen die aan het voorstel betreffende de objectieve aansprakelijkheid ten grondslag liggen.

Het voordeel van het alternatieve voorstel ten opzichte van de regeling inzake de objectieve aansprakelijkheid is dat het de bestuurders van motorrijtuigen niet met een foutloze aansprakelijkheid opzadelt. Vanuit politiek oogpunt valt het moeilijk de publieke opinie van de rechtvaardigheid van een regeling te overtuigen die iemand voor schade aansprakelijk stelt, waaraan hij geen schuld heeft. Met het alternatieve voorstel ligt de nadruk op het vergoedingsaspect. Het zal voor de publieke opinie gemakkelijker te aanvaarden zijn dat de verzekeraar van de bestuurder die met zijn voertuig bij een verkeersongeval betrokken is, het slachtoffer voor zijn lichamelijke schade vergoedt.

Op grond van deze overwegingen betoont de Minister zich voorstander van de regeling houdende de verplichte vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen, omdat ze vanuit juridisch standpunt meer waarborgen biedt.

Un membre fait observer que, si le ministre opte pour le régime esquissé dans sa proposition alternative, il renonce définitivement à réaliser l'objectif défini dans l'accord de gouvernement.

Sur ce dernier point, le ministre répond qu'il entend avant tout atteindre l'objectif fixé, et qu'il ne souhaite pas imposer l'une des solutions plutôt que l'autre. Il fait observer que l'accord de gouvernement visait un système de responsabilité objective beaucoup plus vaste et plus proche de la loi française. Sans abandonner l'idée d'une telle réforme, c'est un objectif infiniment plus limité que le projet se propose d'atteindre.

Quels sont les autres avantages que présente l'option en faveur de l'indemnisation obligatoire de certaines victimes d'accidents de la circulation ?

Les frais inhérents à ce régime seront répartis sur l'ensemble des conducteurs, par le biais d'une augmentation des primes de 5 p.c. Le conducteur impliqué sans faute dans un accident de la circulation dans lequel un piéton ou un cycliste aura été blessé ou aura trouvé la mort ne sera pas pénalisé en conséquence par une augmentation de sa prime d'assurance individuelle.

L'accident n'aura donc aucune incidence négative pour ce qui est de sa place sur l'échelle « bonus-malus ».

2. *L'avantage du nouveau régime en ce qui concerne le droit de subrogation*

Le régime d'indemnisation prévu offre également une protection nouvelle aux piétons et aux cyclistes qui sont victimes d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule automoteur est impliqué par la faute d'un autre piéton ou cycliste. Dans l'état actuel de notre législation, la victime de l'accident doit se retourner contre le piéton ou le cycliste responsable de l'accident. Inutile de dire qu'il en résulte des procédures interminables et que l'indemnisation intégrale de la victime n'est nullement garantie.

Dans un régime d'indemnisation obligatoire, c'est l'assureur du conducteur impliqué dans l'accident qui indemniser la victime des dommages corporels qu'elle aura subis. L'assurance pourra tenter *a posteriori* une action récursoire contre le piéton ou le cycliste qui a provoqué l'accident et exercer son droit de subrogation.

Dans le régime esquissé dans la proposition alternative, la victime qui a commis une faute inexcusable ne pourra faire valoir aucun droit à indemnisation.

Concernant l'exemple donné par le ministre, un membre demande en vertu de quel principe une distinction est faite, en ce qui concerne le droit de subrogation, entre le conducteur qui n'a commis

Een lid merkt op dat wanneer de Minister voor de nieuwe regeling kiest, hij definitief afstapt van hetgeen in het regeerakkoord was voorzien.

In verband met dit laatste punt antwoordt de Minister dat hij het voorgestelde doel wil bereiken en dat hij geen voorkeur heeft voor de ene of de andere oplossing. Opgemerkt zij dat het regeerakkoord voorzag in een veel ruimere regeling inzake objectieve aansprakelijkheid, die veel dichter bij de Franse wet aanleunde. Hoewel een dergelijke hervorming niet meteen wordt afgewezen, is het doel van dit ontwerp veel beperkter.

Welke bijkomende voordelen biedt de regeling inzake de verplichte vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen ?

De aan deze regeling verbonden kosten zullen over alle bestuurders worden gespreid door een premieverhoging van 5 pct. De bestuurder die zonder een fout te hebben begaan, bij een ongeval betrokken is waarbij een voetganger of fietser gewond geraakt of overlijdt, zal hiervan geen weerslag ondervinden door een individuele premieverhoging.

Het schadegeval zal hem dus niet negatief op de bonus-malusschaal worden aangerekend.

2. *Het voordeel van de nieuwe regeling met betrekking tot het subrogatierecht*

De vergoedingsregeling biedt tevens een bescherming voor de voetgangers of fietsers die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval waarin een motorrijtuig door de fout van een andere voetganger of fietser betrokken is. In de huidige stand van onze wetgeving dient het slachtoffer zich tot de andere voetganger of fietser te wenden door wiens fout het ongeval is veroorzaakt. Het spreekt vanzelf dat een dergelijke regeling tot tijdrovende procedures leidt en een volledige schadeloosstelling allerminst gewaarborgd is.

Met het stelsel van de verplichte vergoeding zal de verzekeraar van de bestuurder die bij het ongeval betrokken is, het slachtoffer voor zijn lichamelijke schade vergoeden. De verzekeraar kan zich achteraf tot de voetganger of de fietser wenden die het ongeval heeft veroorzaakt en zijn subrogatierecht uitoefenen.

Krachtens de alternatieve regeling kan het slachtoffer dat een onverschoonbare fout heeft begaan, echter geen aanspraak maken op een schadevergoeding.

Met betrekking tot het door de Minister gegeven voorbeeld, wordt de vraag gesteld op grond van welk principe er inzake het subrogatierecht een onderscheid wordt gemaakt tussen de bestuurder die geen

aucune faute, mais dont l'assureur devra indemniser les victimes, et l'autre piéton ou cycliste, qui est responsable de l'accident mais contre lequel on ne se retourne pas directement.

Le ministre répond que l'option en question repose sur des considérations pratiques. L'objectif est de faire en sorte que le piéton ou le cycliste qui a commis une faute excusable mais qui n'est pas assuré, puisse néanmoins être indemnisé des dommages corporels qu'il a encourus dans un accident de la circulation qu'il a lui-même provoqué.

Pour ce qui est du droit de subrogation, il précise l'exemple qu'il a donné plus avant.

Un piéton (A) fait un mouvement fautif qui oblige un conducteur (B) à effectuer une manœuvre brusque pour l'éviter, manœuvre à la suite de laquelle le conducteur heurte un autre piéton (C).

L'assureur du conducteur indemniserait le piéton C des dommages corporels qu'il aura subis, mais il pourra exercer contre le piéton A, une action récursoire en récupération de toutes les indemnités qu'il aurait versées au piéton C; le conducteur de son côté, disposera d'une action en récupération contre A, pour les dégâts matériels que son véhicule aura subis.

Un membre émet des réserves au sujet de l'exercice de ce droit de subrogation contre le piéton A, dès le moment où il aurait commis la plus légère des fautes. Le régime proposé n'est applicable que si l'on prévoit également une assurance obligatoire des usagers vulnérables, ce qui n'est pas envisagé.

Si l'on prévoyait que le droit de subrogation doit pouvoir s'exercer quelle que soit la gravité de la faute, rien ne justifierait pour autant une augmentation, ne fût-ce que de 5 p.c., de la prime de l'assurance-automobile, puisque les indemnités versées seraient en tout cas récupérées.

Au membre qui a émis les réserves précitées, l'on répond que le nouveau régime n'implique nullement l'organisation d'une quasi-immunité en matière de responsabilité en faveur des usagers vulnérables et qu'il doit simplement permettre de les indemniser des lésions corporelles dont ils auraient été victimes lors d'un accident de la circulation.

Au sujet des réserves relatives au cas de la faute la plus légère, le ministre précise que l'assureur ne dispose d'aucun droit de subrogation en ce qui concerne l'indemnisation des dommages corporels encourus par les victimes fautives d'accidents de la circulation. Il n'y a, à cet égard, qu'une seule exception, à savoir le cas où la victime a commis une faute inexcusable.

fout heeft begaan, maar wiens verzekeraar het slachtoffer zal dienen te vergoeden, en de andere voetganger of fietser die het ongeval heeft veroorzaakt, maar niet rechtstreeks wordt aangesproken.

De Minister antwoordt dat aan deze optie pragmatische overwegingen ten grondslag liggen. De doelstelling is dat de voetganger of fietser die een verschoonbare fout heeft begaan maar niet verzekerd is, toch een schadevergoeding zou ontvangen voor de lichamelijke letsels die hij bij een verkeersongeval heeft opgelopen dat hijzelf heeft veroorzaakt.

Wat het subrogatierecht betreft, verduidelijkt hij zijn vroeger voorbeeld.

Voetganger A maakt een foutieve beweging, waardoor een bestuurder met zijn wagen bruusk moet uitwijken en voetganger C aanrijdt.

De verzekeraar van de bestuurder zal voetganger C voor zijn lichamelijke schade vergoeden, maar heeft een verhaalsvordering tegen voetganger A voor elke schadevergoeding die hij naar aanleiding van dit ongeval heeft uitbetaald aan voetganger C; de bestuurder, van zijn kant, zal tegen A een verhaalvordering kunnen instellen voor de stoffelijke schade aan zijn voertuig.

Een lid maakt een voorbehoud wanneer dit subrogatierecht zelfs in geval van de lichtste fout van voetganger A kan worden uitgeoefend. Een dergelijke regeling is slechts houdbaar indien er voor de zwakke weggebruiker ook een verplichte verzekering wordt ingevoerd, hetgeen niet de bedoeling is.

Indien het subrogatierecht, ongeacht de ernst van de fout, kan worden uitgeoefend, bestaat er overigens geen reden om de premie voor de autoverzekeringen met 5 pct. te verhogen, aangezien de betaalde schadevergoeding toch wordt gerecupereerd.

Tegen het hierboven gestelde voorbehoud, wordt ingebracht dat de nieuwe regeling niet tot doel heeft de zwakke weggebruikers als het ware een immuniteit inzake aansprakelijkheid te bieden, maar wel een schadevergoeding te waarborgen voor de lichamelijke letsels die zij bij een verkeersongeval hebben opgelopen.

De Minister verklaart met betrekking tot het voorbehoud dat voor de lichtste fout werd gemaakt, dat de verzekeraar geen subrogatierecht heeft voor de schadevergoeding die hij aan het slachtoffer heeft uitbetaald voor de lichamelijke letsels ten gevolge van een verkeersongeval dat het slachtoffer zelf heeft veroorzaakt. Hierop bestaat één uitzondering, namelijk wanneer het slachtoffer een onverschoonbare fout heeft begaan.

L'idée selon laquelle le conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident se trouve dans une position désavantageuse vis-à-vis des usagers faibles n'est pas neuve.

Le ministre estime qu'elle n'est pas défendable. L'exemple précité le montre bien, selon lui, et d'autant mieux que le piéton C n'est pas le seul à être blessé. Le conducteur, et le piéton A, qui est fautif, le sont également.

Comment l'indemnisation s'organisera-t-elle dans un tel cas?

L'assurance du conducteur indemniserait le piéton A, qui est responsable de l'accident. Il ne pourra exercer aucun droit de subrogation à l'égard de cette personne.

Le piéton C sera lui aussi indemnisé des dommages corporels qu'il aura subis. Toutefois, l'assureur succèdera, dans ce cas, dans les droits de la victime et se retournera contre le piéton A.

Quant au conducteur qui n'est pas assuré contre les dommages matériels qu'il pourrait subir (sauf s'il a souscrit une assurance-omnium), il devra se retourner contre le piéton A pour obtenir l'indemnisation complète de ses dommages.

Cette organisation de l'indemnisation s'inscrit dans le prolongement de la thèse selon laquelle, d'une part, la simple mise en circulation d'un véhicule est génératrice de risques et, d'autre part, les accidents dans lesquels sont impliqués des usagers vulnérables ont souvent des conséquences graves pour ces derniers.

3. *Accidents de la circulation*

Un membre souligne que les accidents de la circulation sont seuls à pouvoir entraîner l'application du texte. Le cas d'une voiture piégée bourrée d'explosifs n'est pas visé en l'occurrence.

4. *L'action directe exercée par la victime*

Un membre demande si la victime doit exercer son droit d'action directement contre l'assureur, ou bien contre l'assuré ou le conducteur du véhicule.

Le ministre répond que la question est réglée dans la loi sur le contrat d'assurance: la victime dispose d'une action directe contre l'assureur.

Reeds eerder werd de gedachte vertolkt dat de bestuurder van het voertuig dat bij een ongeval betrokken is, zich ten opzichte van de zwakke weggebruikers in een nadelige positie bevindt.

De Minister acht deze opmerking ongegrond. Hij illustreert dit aan de hand van het vorige voorbeeld met de bijkomende complicatie dat niet alleen voetganger C gewond is, maar ook de bestuurder en voetganger A die het ongeval heeft veroorzaakt.

Hoe verloopt de schadeloosstelling?

De verzekeraar van de bestuurder zal voetganger A die voor het ongeval aansprakelijk is, schadeloos stellen. De verzekeraar beschikt ten aanzien van deze persoon over geen subrogatierecht.

Voetganger C zal eveneens voor zijn lichamelijke letsels schadevergoeding ontvangen. De verzekeraar van de bestuurder zal echter in de rechten van het slachtoffer treden en bijgevolg voetganger A aanspreken.

De bestuurder die behoudens een omnium-polis niet voor de eigen stoffelijke schade verzekerd is, zal zich tegen de aansprakelijke voetganger A moeten wenden om een volledige schadeloosstelling te bekomen.

Dergelijke regeling is gestoeld op de stelling dat het in het verkeer brengen van een wagen risico's schept en ongevallen met zwakke weggebruikers voor deze laatsten dikwijls zwaardere consequenties hebben.

3. *Verkeersongevallen*

Een lid onderstreept dat enkel de verkeersongevallen aanleiding kunnen geven tot de toepassing van het ontwerp: een bomauto valt bijvoorbeeld niet in de toepassingssfeer van deze tekst.

4. *De rechtstreekse vordering van het slachtoffer*

Een lid vraagt of de vordering waarover het slachtoffer beschikt, rechtstreeks tegen de verzekeraar moet worden ingediend, dan wel tegen de verzekerde of de bestuurder.

De Minister antwoordt dat het probleem geregeld wordt in de wet op de verzekeringsovereenkomst: het slachtoffer kan een rechtstreekse vordering instellen tegen de verzekeraar.

5. La notion de dommage

Un membre relève l'ambiguïté du texte du § 1^{er} qui vise « les dommages résultant de lésions corporelles ». Qu'en est-il du dommage moral ?

Un autre membre fait observer que la disposition en question pourrait même être applicable dans certains cas de dommages matériels. Il suffit de penser, à cet égard, aux dommages matériels résultant d'une lésion corporelle (par exemple des taches de sang sur un vêtement).

Le texte proposé par le ministre n'exclut pas ces cas.

En ce qui concerne la notion de dommage, le ministre estime qu'il vaudrait mieux remplacer les mots « les dommages résultant de lésions corporelles » par les mots « les dommages corporels ».

Un membre demande si l'incapacité de travail tombe également sous la définition de dommages corporels.

Un autre membre, qui répond que tel est bien le cas, se demande si le dommage moral tombe également sous cette définition.

Comme il ressort des observations qui précèdent qu'il y a une certaine confusion d'idées, il importe d'identifier d'abord les types de dommages couverts. Il s'agit des dommages corporels proprement dits, des dommages qui en résultent, à savoir par exemple une invalidité temporaire ou définitive, totale ou partielle, assortie de conséquences matérielles sous la forme d'une incapacité de travail, d'un dommage moral, par exemple la perte d'un enfant et, enfin, de dommages matériels (par exemple une chemise tachée de sang de la victime).

Plusieurs membres estiment que l'indemnisation des dommages matériels ne doit pas être envisagée dans le cadre du régime d'indemnisation en projet.

Le ministre propose alors de libeller le texte comme suit: « tous les dommages, à l'exclusion des dégâts matériels ». Il ne faut pas mentionner les « dommages corporels », étant entendu qu'en cas de décès de la victime, il ne subsiste plus qu'un dommage moral.

Un membre propose de s'en référer, pour ce qui est de l'interprétation des mots « dommages corporels », à la portée attribuée à ces termes par le Fonds commun de garantie automobile, et à la jurisprudence développée à ce sujet.

Le ministre rappelle l'objet du régime en projet. Il s'agit d'obliger l'assureur du conducteur du véhicule automobile impliqué dans un accident, à verser à la victime les indemnités qui tombaient à charge de l'I.N.A.M.I. jusqu'à présent. Il n'y a dans ce régime

5. Het begrip schade

Een lid wijst op de dubbelzinnigheid van de tekst van § 1 waarin men het heeft over « de schade... voortvloeiend uit lichamelijke letsels ». Wat gebeurt er met de morele schade ?

Een ander lid wijst erop dat zelfs bepaalde stoffelijke schadegevallen onder die bepaling zouden kunnen vallen: men denke aan de materiële schade die voortvloeit uit een lichamelijk letsel (bijvoorbeeld bloedvlekken op de kleren van het slachtoffer).

De tekst voorgesteld door de Minister sluit dit niet uit.

Wat het begrip schade betreft, is de Minister van oordeel dat de zinsnede « les dommages résultant des lésions corporelles » moet worden vervangen door de woorden « les dommages corporels ».

Een lid wenst te weten of de arbeidsongeschiktheid daar ook in begrepen is.

Een ander lid antwoordt bevestigend, maar stelt op zijn beurt de vraag of de morele schade ook onder het begrip lichamelijke letsels valt.

Aangezien de vorige opmerkingen op enige begripsverwarring wijzen, moet eerst worden nagegaan welke de mogelijke schadevormen zijn. Het kan gaan om de eigenlijke lichamelijke letsels *stricto sensu*, de schade die hieruit voortvloeit, te weten een tijdelijke of definitieve, gehele of gedeeltelijke invaliditeit, waaraan een materieel gevolg verbonden is, zijnde de arbeidsongeschiktheid, de morele schade (bijvoorbeeld het verlies van een kind) en tenslotte de stoffelijke schade (bijvoorbeeld het met bloed besmeurde hemd van het slachtoffer).

Verschillende leden zijn het erover eens dat de stoffelijke schade niet voor een schadevergoeding in het kader van deze regeling in aanmerking komt.

De Minister stelt daarom de volgende formule voor: « alle schade met uitzondering van de stoffelijke schade ». Het heeft immers geen zin « lichamelijke schade » te vermelden omdat er bij overlijden van het slachtoffer enkel nog van morele schade gewag kan worden gemaakt.

Een lid stelt voor zich bij de interpretatie van het begrip lichamelijke schade te richten naar de draagwijdte die het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds aan de term heeft gegeven en de rechtspraak die hierover tot stand is gekomen.

De Minister herinnert aan de doelstelling van de regeling, te weten de verzekeraar van de bestuurder van een motorrijtuig te verplichten aan het slachtoffer de vergoeding te betalen die tot op heden door het R.I.Z.I.V. wordt betaald. In die regeling wordt de

aucune indemnisation du dommage moral que subissent les ayants droit. Par contre, les pertes financières dues à une invalidité font l'objet d'une indemnisation.

Un membre fait observer à cet égard que les mutualités ne prévoient que l'indemnisation de l'incapacité de travail des travailleurs, à condition, qui plus est, que le taux d'invalidité de ceux-ci atteigne 66 p.c. au moins. Dans son esprit, le régime relatif à la responsabilité objective et le régime d'indemnisation obligatoire doivent couvrir la totalité des dommages résultant de lésions corporelles, y compris les incapacités de travail inférieures à 66 p.c. Il estime, dès lors, que l'assureur est tenu, à l'égard de la victime, à une indemnisation dépassant ce qui est prévu par la loi sur l'assurance-maladie. C'est ainsi que l'assureur du conducteur responsable d'un accident doit indemniser les parents dont un enfant est décédé dans celui-ci ou à la suite de celui-ci pour le dommage moral qu'ils subissent en conséquence. Il devrait en être de même en application du régime en projet, notamment en ce qui concerne les indemnités versées aux personnes frappées d'une incapacité de travail. Il faudrait que les indemnités qui doivent leur être versées puissent dépasser les limites prévues par la loi sur l'assurance-maladie.

Le ministre déclare qu'il est souhaitable, dans la perspective de la protection de l'utilisateur vulnérable, que tous les dommages puissent être indemnisés à l'exception toutefois des dommages matériels.

On entend par dégâts matériels les dégâts occasionnés aux choses, c'est-à-dire aux biens (dommages à une bicyclette, déformation de lunettes, déchirures de vêtements).

Dans le prolongement de ce qui précède, il faudrait assurer également l'indemnisation des frais funéraires. On peut difficilement concevoir que l'on puisse considérer la mise en bière comme une forme de dommage matériel. Il en résulte également que l'ayant droit du cycliste ou du piéton décédé a droit, lui aussi, à une indemnité, même s'il n'a subi aucun dommage corporel à l'occasion de l'accident. Il a droit à la réparation du dommage moral.

L'intervenant souligne qu'il faut interpréter largement la notion de dommage. Il serait illogique que le piéton ou le cycliste responsable d'un accident dont les dommages sont couverts par sa police voie sa prime augmenter alors que l'utilisateur vulnérable qui n'aurait pas souscrit d'assurance bénéficierait du nouveau régime.

On pourrait envisager d'obliger tous les usagers vulnérables à contracter une assurance. Dans la pratique, la chose serait toutefois irréalisable, étant donné que les assureurs refusent de couvrir certaines personnes.

morele schade voor de rechthebbenden niet vergoed. Daarentegen wordt het financieel verlies ten gevolge van een invaliditeit wel gedekt.

Een lid haakt hierop in en verklaart dat het ziekenfonds slechts arbeidsongeschiktheidsuitkeringen voor werknemers uitbetaalt voor zover de ongeschiktheid van de betrokkene 66 pct. bedraagt. Zijns inziens hebben zowel de regeling inzake de objectieve aansprakelijkheid als die betreffende de verplichte vergoeding tot doel elke schade te dekken die uit lichamelijke letsels voortvloeit, en dus ook een arbeidsongeschiktheid die minder dan 66 pct. bedraagt. Hij is dan ook van oordeel dat de verzekeraar ten opzichte van het slachtoffer tot meer gehouden is dan wat krachtens de Z.I.V.-wet verschuldigd is. Zo vergoedt de verzekeraar van de bestuurder die voor het ongeval verantwoordelijk is, de ouders voor de morele schade die zij lijden door het overlijden van hun kind. Een dergelijke regeling zou ook in het kader van dit ontwerp moeten gelden. Een analoge redenering geldt voor de arbeidsongeschiktheidsuitkeringen waar de door de verzekeraars te betalen vergoedingen de door de Z.I.V.-wet gestelde limieten moeten kunnen overschrijden.

De Minister verklaart dat het met het oog op de bescherming van de zwakke weggebruikers wenselijk is dat alle schade wordt vergoed, met uitzondering evenwel van de stoffelijke schade.

Met stoffelijke schade wordt de zaakschade bedoeld, d.w.z. de schade berokkend aan goederen (de beschadigde fiets, de verwrongen bril, de uiteengereten kleren).

Dat heeft tot gevolg dat de begrafeniskosten voor vergoeding in aanmerking komen. Een lijkstaf kan immers niet als een geval van stoffelijke schade worden beschouwd. Een andere consequentie is dat ook de rechthebbenden van een overleden voetganger of fietser een recht op vergoeding hebben, hoewel zij geen lichamelijke letsels bij het ongeval hebben opgelopen. Zij hebben recht op morele schadevergoeding.

Spreker wijst erop dat het begrip schade een ruime draagwijdte moet hebben. Het zou onlogisch zijn wanneer een voetganger of fietser die een ongeval veroorzaakt waarvoor zijn eigen verzekering dekking verschaft, achteraf zijn verzekeraar een hogere premie zou moeten betalen, terwijl de zwakke weggebruiker die geen polis heeft afgesloten, het voordeel van de nieuwe vergoedingsregeling zou genieten.

Een optie zou kunnen zijn dat alle zwakke weggebruikers een verzekeringscontract zouden aangaan. Dat is in de praktijk evenwel niet haalbaar omdat de verzekeraars met bepaalde personen geen polis willen afsluiten.

On objecte que les gens ont quand même intérêt à s'assurer. L'assurance familiale couvre en effet d'autres risques que ceux qui se réalisent à l'occasion d'un accident de la circulation.

Le ministre confirme cette analyse, tout en faisant observer que les personnes contractant une assurance de ce type demanderont à leur assureur d'exclure le risque couvert par le nouveau régime d'indemnisation obligatoire, afin d'obtenir ainsi une réduction de la prime d'assurance.

Il est par contre tout à fait d'accord pour dire que le nouveau régime ne devrait en aucun cas être une invitation à ne pas s'assurer.

6. *Le véhicule automobile « impliqué » dans un accident de la circulation*

Un membre s'interroge sur le sens exact de la formule « être impliqué dans ». S'agit-il de la notion visée uniquement à l'article 33 des lois relatives à la circulation routière, qui parle du délit de fuite et qui punit tout conducteur qui, sachant qu'il a lui-même causé ou occasionné un accident dans un lieu public, prend la fuite pour échapper aux constatations utiles, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute?

Un autre membre souligne que le texte proposé vise à offrir une protection aussi large que possible aux piétons et aux cyclistes, en évitant la discussion quant à la question de savoir si c'est le comportement de la voiture qui a matériellement provoqué le dommage.

On a voulu éviter les termes de « cause » ou « occasion », afin de sortir le débat de la discussion portant sur la causalité.

Le véhicule automoteur n'est guère plus ici qu'un point de rattachement pour l'indemnisation à la suite des dommages.

Il existe par ailleurs, en France, une jurisprudence de la Cour de cassation qui explicite les termes « être impliqué dans ».

Le ministre souligne que cette dernière jurisprudence a connu une évolution. A l'origine, l'implication était conçue de manière extensive, et dégagée de tout lien de causalité (Chambre civile, 11 avril 1986). Ensuite, une conception intermédiaire s'est développée, où l'on prenait en considération une causalité élargie matérielle et objective.

En ce qui concerne les véhicules en stationnement, on a appliqué le critère du rôle actif ou passif, plus tard remplacé par celui du rôle perturbateur du véhicule. Il y a donc manifestement matière à interprétation.

Dans la jurisprudence des cours et tribunaux autres que la Cour de cassation, on a appliqué strictement le

Er wordt opgeworpen dat men er toch belang bij heeft zich te verzekeren. De polis familiale aansprakelijkheid dekt immers toch nog andere risico's dan de schade bij een verkeersongeval.

De Minister beaamt dat, maar merkt op dat de personen die een dergelijke polis afsluiten, de verzekeraar zullen vragen het risico dat door de nieuwe regeling inzake de verplichte vergoeding wordt gedekt, uit te sluiten om aldus een verlaging van de verzekeringspremie te bekomen.

Hij is het er in ieder geval mee eens dat de nieuwe regeling geenszins een aansporing mag zijn om zich niet te verzekeren.

6. *Het motorrijtuig dat bij een verkeersongeval « betrokken » is*

Een lid heeft vragen bij het begrip « betrokken zijn ». Gaat het hier om de notie die enkel terug te vinden is in artikel 33 van de wetten op het wegverkeer, dat over het vluchtmisdrijf handelt? Voormeld artikel stelt de persoon strafbaar die wetend dat hij zelf oorzaak van, dan wel aanleiding tot een verkeersongeval op een openbare plaats is geweest, de vlucht neemt om zich aan de dienstige vaststellingen te onttrekken, zelfs wanneer het ongeval niet aan zijn schuld te wijten is.

Een ander lid onderstreept dat het de bedoeling is met de voorgestelde tekst een zo ruim mogelijke bescherming te bieden aan de voetganger en de fietser, en de discussie te verhinderen of het gedrag van de wagen de materiële oorzaak is van het ongeval.

Men heeft de woorden « oorzaak » en « aanleiding » niet willen gebruiken, precies om de discussie over het oorzakelijk verband te ontlopen.

Het motorrijtuig is niets anders dan een aanknopingspunt voor de vergoeding van de schade.

Over het begrip « betrokken zijn » bestaat er trouwens een rechtspraak van het Franse Hof van Cassatie.

De Minister merkt op dat die laatste rechtspraak geëvolueerd is. Aanvankelijk werd die betrokkenheid zeer ruim opgevat en ontdaan van elk causaal verband (Chambre civile, 11 april 1986). Vervolgens werd er voor een tussenweg gekozen waarbij een verruimde materiële en objectieve causaliteit in aanmerking werd genomen.

In verband met geparkeerde voertuigen werd het criterium van de actieve of passieve rol toegepast, dat later werd vervangen door het criterium van de hinder die het voertuig al dan niet veroorzaakte. Er is dus kennelijk ruimte voor interpretatie.

Uit de jurisprudentie van andere hoven en rechtbanken dan het Hof van Cassatie blijkt dat het crite-

critère de l'implication, assimilé à la causalité adéquate classique; l'implication n'était pas retenue lorsque le véhicule avait joué un rôle purement passif — c'est-à-dire non causal — dans l'accident.

Un membre fait observer qu'en France, c'est précisément au cas des véhicules impliqués de façon passive dans l'accident que se rapportent essentiellement les contestations.

Dans ce pays, l'«implication» s'apprécie par rapport à l'accident, sans juger du lien de causalité entre le véhicule impliqué et le dommage subi par la victime. Il appartiendra également à la jurisprudence belge de donner sa propre interprétation de la notion d'implication.

Le ministre se rallie à cette dernière remarque, en précisant que la notion d'implication visée par le projet paraît en tout cas plus large que celle figurant à l'article 33 précité de la loi sur le roulage.

Un intervenant cite l'exemple suivant: deux cyclistes se croisent; l'un heurte l'autre, qui tombe sur un véhicule en stationnement. Peut-on dire de ce dernier véhicule qu'il est impliqué dans l'accident?

Le ministre répond que les tribunaux apprécieront. Il ajoute que l'intention du Gouvernement était, dans un tel cas, que la compagnie d'assurance du véhicule indemnise la victime, responsable ou non, qui est un «usager faible», parce qu'en tout état de cause, c'est en principe l'I.N.A.M.I. qui devrait supporter cette charge. De plus, le cycliste responsable n'aurait probablement pas les moyens d'indemniser les dommages causés à l'autre cycliste. On recherche donc une forme de solidarité différente de celle de la sécurité sociale, qui est celle couverte par la responsabilité civile auto.

Un membre estime que la jurisprudence française en la matière est dans une certaine mesure rassurante.

En effet, il ne faudrait pas que l'automobiliste parfaitement correct soit victime d'une sorte de culpabilisation du seul fait de la mise en circulation d'un véhicule et que les usagers faibles soient incités à manœuvrer de telle sorte qu'un véhicule soit impliqué dans l'accident.

Le ministre fait observer que l'on peut être tenté par une fraude à l'assurance lorsqu'il s'agit d'avantages matériels, mais que cela se conçoit moins en matière de lésions corporelles.

De plus, il est vrai qu'il appartiendra à la jurisprudence d'apprécier au cas par cas. Par ailleurs, l'objection qui vient d'être soulevée justifie d'autant plus que l'on amende le projet pour viser expressément la faute inexcusable.

rium van de betrokkenheid strikt werd toegepast en gelijkgesteld werd met de klassieke adequate causaliteit. De betrokkenheid werd niet in aanmerking genomen wanneer het voertuig een zuiver passieve — dat wil zeggen niet causale — rol vervulde in het ongeval.

Een lid merkt op dat de betwistingen in Frankrijk voornamelijk betrekking hebben op de ongevallen met voertuigen die op passieve wijze bij het ongeval betrokken zijn.

In dat land wordt de «betrokkenheid» getoetst aan het ongeval zonder dat men zich uitspreekt over het causale verband tussen het betrokken voertuig en de schade die door het slachtoffer geleden wordt. Aan het begrip «betrokkenheid» zal ook de Belgische rechtspraak een eigen interpretatie moeten geven.

De Minister is het eens met deze laatste opmerking en verduidelijkt dat het begrip «betrokkenheid» waarin het ontwerp voorziet, in ieder geval veel ruimer lijkt dan het begrip dat in het voormelde artikel 33 van de wet op het wegverkeer voorkomt.

Een spreker geeft het volgende voorbeeld: twee fietsers kruisen elkaar, de ene rijdt de andere aan die op een geparkeerd voertuig valt. Kan men stellen dat dit laatste voertuig bij het ongeval betrokken is?

De Minister antwoordt dat de rechtbanken daarover zullen oordelen. Hij voegt eraan toe dat het voor de Regering de bedoeling was dat in een dergelijk geval de verzekeringsmaatschappij van het voertuig het slachtoffer — al dan niet aansprakelijk en een «zwakke weggebruiker» — vergoedt omdat het in principe het R.I.Z.I.V. is die in ieder geval die kosten zou moeten dragen. Daarenboven zou de aansprakelijke fietser wellicht niet de middelen hebben om de aan de andere fietser berokkende schade te vergoeden. Men zoekt dus naar een andere vorm van solidariteit dan die in de sociale zekerheid en die vindt men in de burgerlijke aansprakelijkheid welke door autopolissen wordt gedekt.

Een lid is van mening dat de Franse jurisprudentie ter zake in zekere zin geruststellend is.

Het mag inderdaad niet zo zijn dat de correct handelende autobestuurder zich schuldig moet voelen enkel en alleen omdat hij een voertuig in het verkeer brengt en dat de zwakke weggebruikers ertoe worden aangezet om zodanig te handelen dat een voertuig bij een ongeval betrokken wordt.

De Minister merkt op dat men geneigd kan zijn de verzekering te bedriegen wanneer het om materiële voordelen gaat, maar dat zoiets minder denkbaar is wanneer het om lichamelijke letsels gaat.

Bovendien is het juist dat het de taak van de rechter is geval per geval te beoordelen. Het zojuist aangevoerde bezwaar rechtvaardigt des te meer de amendering van het ontwerp, daar het uitdrukkelijk moet voorzien in het geval van de onverschoonbare fout.

Enfin, l'intervention de l'assurance du conducteur du véhicule impliqué n'entraînera pas pour ce dernier l'application d'un « malus ».

La responsabilité objective ne vise donc pas la personne d'un conducteur particulier en fonction de son comportement, mais prend en considération une situation de fait où certains types d'usagers sont plus faibles que d'autres.

Un membre demande comment se fera le choix de l'assureur si plusieurs véhicules sont impliqués. Quid, par exemple, si le piéton est, dans le cas précité, projeté contre un véhicule en stationnement (ou au contraire contre un mur), et qu'en est-il si le conducteur du camion a commis un délit de fuite?

Le ministre répond que, si le piéton est projeté contre un mur, et que le conducteur du véhicule a pris la fuite, c'est le Fonds commun de garantie automobile qui interviendra.

Si le conducteur du camion est connu, c'est l'assureur du véhicule qui se chargera de l'indemnisation.

Si deux véhicules sont impliqués, leurs assureurs seront tenus *in solidum*, et régleront ensuite entre eux la répartition des montants payés, en prenant en considération la faute éventuelle du conducteur de l'un des véhicules impliqués.

L'intervenant se demande toutefois s'il ne s'agit pas plutôt d'une responsabilité solidaire.

7. L'âge de la victime

Quant à l'âge visé au § 1^{er}, 2^e alinéa de l'article 1385bis, le ministre propose de le ramener à 11 ans. Il trouve quelque peu contradictoire de laisser un enfant de 14 ans circuler à vélo, tout en considérant qu'il n'est pas responsable des fautes inexcusables qu'il commet à cette occasion. Deux solutions sont possibles: soit on modifie l'âge visé dans le texte, soit on se réfère expressément à la responsabilité des parents en la matière.

Un membre estime que la proposition du ministre d'abaisser l'âge de 14 à 11 ans, n'est pas fort objective.

En ce qui concerne la notion de discernement, et selon la jurisprudence, elle existe déjà bien avant cela, plus précisément à partir de l'âge de 8 ans.

Un membre attire l'attention sur le problème de ceux qui font l'objet d'une mesure de prolongation de la minorité et qui, par définition, n'ont pas conscience de leurs actes.

De uitbetaling van de verzekeraar van de bestuurder van het betrokken voertuig zal ten slotte voor deze laatste niet tot gevolg hebben dat er een « malus » wordt toegepast.

De objectieve aansprakelijkheid heeft dus geen betrekking op de persoon van een bestuurder op grond van zijn gedrag, maar slaat op een feitelijke situatie waarbij sommige weggebruikers zwakker zijn dan andere.

Een lid vraagt hoe de keuze van de verzekeraar bepaald zal worden indien verschillende voertuigen bij het ongeval betrokken zijn. Wat gebeurt er bijvoorbeeld indien de voetganger in het bovenvermelde geval tegen een geparkeerd voertuig wordt geslingerd (of tegen een muur) en de bestuurder van de vrachtwagen een vluchtmisdrijf pleegt?

De Minister antwoordt dat wanneer de voetganger tegen een muur wordt geslingerd en de bestuurder een vluchtmisdrijf pleegt, het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds de schade betaalt.

Indien de identiteit van de vrachtwagenbestuurder bekend is, betaalt de verzekeraar van het voertuig de schade.

Zijn twee voertuigen bij het ongeval betrokken, dan zijn hun verzekeraars in solidum aansprakelijk en zullen zij vervolgens de verdeling van de uitbetaalde bedragen onder elkaar regelen, waarbij rekening gehouden wordt met de eventuele fout van de bestuurder van een van de bij het ongeval betrokken voertuigen.

Het lid vraagt zich evenwel af of het niet eerder gaat om een solidaire aansprakelijkheid.

7. De leeftijd van het slachtoffer

De Minister stelt voor de leeftijd bedoeld in § 1, tweede lid, van artikel 1385bis terug te brengen tot 11 jaar. Hij vindt het enigszins tegenstrijdig een kind van 14 jaar te laten rijden met een fiets en het niet aansprakelijk te achten voor de onverschoonbare fouten die het daarbij begaat. Twee oplossingen zijn mogelijk: ofwel wordt de in de tekst vermelde leeftijd gewijzigd, ofwel verwijst men uitdrukkelijk naar de aansprakelijkheid van de ouders ter zake.

Een lid is van oordeel dat de door de Minister voorgestelde verlaging van de leeftijd van 14 tot 11 jaar weinig objectief is.

Wat het begrip « bewustzijn » betreft, legt de rechtspraak de grens immers veel lager, namelijk op 8 jaar.

Een lid vestigt de aandacht op het probleem van degenen die het voorwerp uitmaken van een maatregel van verlengde minderjarigheid, en die *ipso facto* geen bewustzijnszin hebben.

Il importe d'y apporter une solution.

8. La notion de «faute inexcusable»

Au sujet de la notion de «faute inexcusable», un membre renvoie à un arrêt de la Cour de cassation de France de 1987, qui est ainsi libellé:

«Seule est inexcusable au sens de ... la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.»

Le ministre déclare qu'il peut se rallier à cette définition.

Un membre se dit inquiet de la proposition du ministre, relative à l'abaissement de l'âge fixé au § 1^{er}, alinéa 2 de l'article 1385bis proposé. D'une part, en effet, une partie non négligeable (18 p.c.) des cyclistes victimes d'un accident sont âgés de 10 ans au moins, mais ont moins de 14 ans.

D'autre part, le ministre a évoqué le problème de la responsabilité des parents tout en proposant un élargissement possible de l'interprétation de la notion de faute inexcusable.

Or, lorsque l'enfant est décédé, ce qui est assez fréquent, l'appréciation du caractère inexcusable de la faute (en fonction de l'éducation, des interdits posés ou non par les parents, l'école, etc...) devient très difficile pour le juge.

Selon la jurisprudence française: «n'est pas inexcusable, la faute du piéton qui traverse une route nationale de façon soudaine, sans regarder s'il arrive des voitures, et qui se jette sur l'une d'elles»; «n'est pas inexcusable, le piéton qui, en l'absence de visibilité, traverse une rue en ville, malgré une interdiction de feux de signalisation».

Ceci illustre, contrairement à l'option apparemment prise par le ministre, une conception extrêmement restrictive de la notion de «faute inexcusable».

Implicitement, le ministre semble considérer que des parents qui permettent à un enfant de 12 ans de circuler à vélo sur la route, sont irresponsables.

L'intervenant estime au contraire nécessaire de souligner que la route doit se partager entre tous les usagers, y compris les usagers faibles.

Il note encore que la loi française a, en la matière, fixé la limite d'âge à 16 ans.

Le ministre répond que la définition précitée de la faute inexcusable, donnée par la Cour de cassation de France, lui paraît préférable à celles qui viennent d'être évoquées. En effet, le but poursuivi est d'éviter la survenance d'accidents, notamment en rendant les

Hiervoor moet een oplossing worden gezocht.

8. Het begrip «onverschoonbare fout»

Voor het begrip «onverschoonbare fout» verwijst een lid naar een arrest van het Franse Hof van Cassatie van 1987 dat aldus is opgesteld:

«Seule est inexcusable au sens de... la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.»

De Minister verklaart dat hij zich bij deze definitie kan aansluiten.

Een lid verklaart verontrust te zijn over het voorstel van de Minister met betrekking tot de verlaging van de leeftijd bepaald in § 1, tweede lid, van artikel 1358bis. Enerzijds is een niet onaanzienlijk deel (18 pct.) van de fietsers die het slachtoffer van een ongeval worden, immers wel 10 jaar, maar niet ouder dan 14 jaar.

Anderzijds heeft de Minister gewezen op het probleem van de verantwoordelijkheid van de ouders en heeft hij tegelijkertijd voorgesteld de interpretatie van het begrip onverschoonbare fout eventueel te verruimen.

Wanneer het kind overlijdt, hetgeen vrij veel voorkomt, wordt het voor de rechter echter moeilijk het onverschoonbare karakter van de fout te beoordelen (op basis van de opvoeding, de gebods- en verbodsbepalingen die de ouders en de school al dan niet opgelegd hebben, enzovoort).

Volgens de Franse jurisprudentie is niet onverschoonbaar de fout van de voetganger die plots een rijksweg oversteeft zonder te kijken of er wagens aankomen en die recht tegen een wagen oploopt. Niet onverschoonbaar is ook de voetganger die bij zeer slecht zicht in de stad een straat oversteeft ondanks verkeerslichten die dat verbieden.

In tegenstelling tot de keuze die de Minister blijkbaar gemaakt heeft, wijst dit op een zeer restrictieve opvatting van het begrip «onverschoonbare fout».

De Minister lijkt impliciet van oordeel te zijn dat ouders die een kind van 12 jaar toestaan op de weg te fietsen, onverantwoordelijk zijn.

Spreker acht het daarentegen noodzakelijk erop te wijzen dat alle weggebruikers, inclusief de zwakke weggebruikers, de weg met elkaar moeten delen.

Hij merkt nog op dat de Franse wet ter zake de leeftijdsgrens op 16 jaar heeft gelegd.

De Minister antwoordt dat de voornoemde definitie van de onverschoonbare fout gegeven door het Franse Hof van Cassatie volgens hem de voorkeur verdient boven die welke zojuist aangehaald zijn. Het is immers de bedoeling te voorkomen dat er ongeval-

usagers et les parents conscients de leurs responsabilités. On ne peut pas atteindre cet objectif en faisant en sorte que l'accident survenu à l'enfant donne lieu à une indemnisation.

Quant à la loi française, le ministre rappelle qu'elle est libellée comme suit:

« Les victimes lorsqu'elles sont âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires au moment de l'accident d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p.c., sont dans tous les cas indemnisées des dommages. Toutefois, dans les cas visés aux deux alinéas précédents, la victime n'est pas indemnisée par l'auteur de l'accident des dommages résultant des atteintes à sa personne lorsqu'elle a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi. »

Par conséquent, et selon le texte, l'enfant qui s'amuserait par exemple à se jeter vers une voiture et à l'éviter au dernier moment, même s'il est âgé de 8 ou 10 ans, ne sera pas indemnisé pour le dommage subi à cette occasion.

Un membre demande pourquoi l'on ne part pas de la notion de faute lourde, qui est définie par notre jurisprudence, plutôt que de se fonder sur celle de faute inexcusable, laquelle, telle qu'elle vient d'être définie, s'identifie pratiquement à la faute intentionnelle.

Un autre membre répond que l'on ne vise pas l'intention au sens strictement physico-biologique du terme, mais plutôt les cas où n'importe quel homme sensé ne pouvait pas ne pas avoir conscience du risque couru.

La faute inexcusable, telle qu'elle a été définie, est plus restrictive que la faute lourde.

Ce choix est justifié par la volonté de protéger les usagers qui se trouvent en situation de faiblesse dans la circulation routière.

La question se pose de savoir s'il faut ou non que la seule cause de l'accident soit la faute inexcusable de la victime.

Le ministre estime que la notion de cause exclusive est trop absolue. L'exclusivité peut, en effet, être trop facilement contestée.

Il plaide, dès lors, pour que l'on considère que la faute inexcusable de la victime doit avoir été la cause déterminante de l'accident. Cela n'exclut donc pas qu'il y ait eu d'autres éléments de causalité (par exemple, une tâche d'huile répandue sur la chaussée et rendant le freinage plus difficile).

len gebeuren, met name door de weggebruikers en de ouders bewust te maken van hun verantwoordelijkheden. Deze doelstelling kan niet worden bereikt door ervoor te zorgen dat het ongeval waarbij het kind betrokken is, aanleiding geeft tot een vergoeding.

De Minister haalt de Franse wet aan, die opgesteld is in de volgende bewoordingen:

« Les victimes lorsqu'elles sont âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, ou lorsque, quel que soit leur âge, elles sont titulaires au moment de l'accident d'un titre leur reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 p.c., sont dans tous les cas indemnisées des dommages. Toutefois, dans les cas visés aux deux alinéas précédents, la victime n'est pas indemnisée par l'auteur de l'accident des dommages résultant des atteintes à sa personne lorsqu'elle a volontairement recherchée le dommage qu'elle a subi. »

Volgens deze tekst zal het kind dat voor zijn plezier op een auto toeloopt of toerijdt en die op het laatste ogenblik ontwijkt, bijgevolg nooit vergoed worden voor de schade die het hierbij opgelopen heeft, zelfs indien het 8 of 10 jaar oud is.

Een lid vraagt waarom men niet uitgaat van het begrip zware fout, dat in onze jurisprudentie gedefinieerd is, in plaats van zich te baseren op het begrip onverschoonbare fout dat, volgens de bepaling die zojuist gegeven is, praktisch samenvalt met de opzettelijke fout.

Een ander lid antwoordt dat niet de intentie in de strikt fysisch-biologische betekenis van het woord wordt bedoeld, maar veeleer de gevallen waarin het voor elk verstandig mens onmogelijk is zich niet bewust te zijn van het ondergane risico.

De onverschoonbare fout is, zoals ze gedefinieerd is, beperkter dan de zware fout.

Deze keuze is te rechtvaardigen vanuit het streven om bescherming te bieden aan de weggebruikers die zich in het wegverkeer in een zwakke positie bevinden.

De vraag rijst of de onverschoonbare fout van het slachtoffer al dan niet exclusief het ongeval moet hebben veroorzaakt.

De Minister is van oordeel dat het begrip exclusieve oorzaak te absoluut is. Het kan immers gemakkelijk worden weerlegd.

Hij pleit er dan ook voor dat de onverschoonbare fout van het slachtoffer determinerend moet zijn geweest voor het veroorzaken van het ongeval. Hiermee wordt niet uitgesloten dat er andere elementen in de causaliteitsketen kunnen meespelen (bijvoorbeeld: olie op het wegdek waardoor moeilijker kan worden geremd).

Un membre souligne qu'il ne faut pas confondre les circonstances de l'accident (par temps de brouillard, pluie, etc.) avec ses causes.

Un intervenant estime qu'en ce qui concerne l'importance à attribuer à la faute inexcusable de la victime, il n'y a aucune raison de déroger au droit commun. Au cas où l'accident serait dû, non pas exclusivement à la faute inexcusable de la victime, mais aussi à la faute d'un tiers, la victime pourrait être partiellement indemnisée des dommages corporels.

Il propose, dès lors, de biffer la condition de la cause exclusive et de laisser aux tribunaux le soin d'apprécier dans quelle mesure la faute inexcusable de la victime a été la cause de l'accident.

Le ministre accepte cette proposition.

Un membre la rejette, parce que dans le régime de l'indemnisation, c'est à l'assureur qu'il appartient de démontrer que la victime a commis une faute inexcusable. Il estime qu'il faut fournir des précisions au sujet de la gravité de la faute, sans quoi l'assureur pourrait invoquer une faute inexcusable légère pour échapper à l'obligation d'indemniser la victime. Il plaide, dès lors, en faveur d'une définition restrictive.

Un autre membre déclare que, selon la jurisprudence de la Cour de cassation, la notion de faute inexcusable est interprétée dans un sens restrictif.

Comme la charge de la preuve incombe à l'assureur, c'est à lui qu'il appartiendra de démontrer qu'il y a eu une faute inexcusable de la victime. Quant à la victime, elle pourra faire valoir que sa faute, même si elle est inexcusable, est, non pas la cause exclusive de l'accident, mais seulement une faute parmi d'autres commises par d'autres personnes. Pour ce qui est de la fixation des indemnisations, l'on considérera éventuellement que la responsabilité est partagée.

Un membre se déclare favorable à ce que l'on pose comme condition qu'il doit y avoir en une faute inexcusable et que celle-ci doit avoir été la cause exclusive de l'accident. Cette condition a, du reste, été prévue par le législateur français.

Il importe tout d'abord de rappeler que le conducteur doit adapter sa conduite aux circonstances. Même si la vitesse autorisée est de 50 km/heure, le conducteur devra ralentir par temps de brouillard. Il devra faire de même s'il y a des piétons ou des cyclistes sur la voie publique. Selon l'intervenant, leur présence crée une présomption de responsabilité du conducteur; sinon, on opposera des exceptions de force majeure en cas d'accident.

Een lid vestigt er de aandacht op dat men de omstandigheden waarin het ongeval plaatsheeft, zoals mist, regen, enzovoort, niet mag verwarren met de oorzaken van een ongeval.

Een spreker is van oordeel dat er met betrekking tot het belang van de onverschoonbare fout van het slachtoffer geen reden toe bestaat om van het gemeen recht af te wijken. Indien het ongeval niet alleen aan de onverschoonbare fout van het slachtoffer te wijten is, maar ook aan de fout van een derde, zal het slachtoffer toch gedeeltelijk voor zijn lichamelijke schade kunnen worden vergoed.

Hij stelt dan ook voor de voorwaarde van de exclusieve oorzaak te schrappen en het aan de rechtspraak over te laten te bepalen in welke mate de onverschoonbare fout van het slachtoffer het ongeval heeft veroorzaakt.

De Minister sluit zich hierbij aan.

Een lid verzet zich tegen dit voorstel omdat het in de vergoedingsregeling aan de verzekeraar toekomt de onverschoonbare fout van het slachtoffer te bewijzen. Hij is van oordeel dat het gewicht van deze fout moet worden gepreciseerd, anders kan de verzekeraar zelf een lichte onverschoonbare fout aangrijpen om het slachtoffer niet schadeloos te moeten stellen. Hij pleit dan ook voor een restrictieve omschrijving.

Een ander lid repliceert dat het begrip onverschoonbare fout volgens de rechtspraak van het Hof van Cassatie restrictief moet worden geïnterpreteerd.

Aangezien de bewijslast bij de verzekeraar ligt, zal deze de onverschoonbare fout van het slachtoffer moeten aantonen. Op zijn beurt zal het slachtoffer opwerpen dat zijn fout, voor zover ze al onverschoonbaar is, niet exclusief de oorzaak van het ongeval uitmaakt, maar als het ware in concurrentie was met de fouten van andere personen. Bij de bepaling van de schadevergoeding zal met een eventuele gedeelde aansprakelijkheid rekening worden gehouden.

Een lid verklaart zich gewonnen voor de vereiste van de onverschoonbare fout als exclusieve oorzaak, zoals die in de Franse wetgeving voorkomt.

In de eerste plaats mag men niet uit het oog verliezen dat de bestuurder ertoe gehouden is zijn rijgedrag aan de omstandigheden aan te passen. Zelfs wanneer hij 50 km per uur mag rijden, dient de bestuurder zijn snelheid bij mist te matigen. Hetzelfde geldt wanneer er zich voetgangers of fietsers op de openbare weg bevinden. Spreker gaat ervan uit dat er op de bestuurder in dergelijke gevallen een vermoeden van aansprakelijkheid rust, zo niet wordt er bij een ongeval overmacht als exceptie aangevoerd.

Si l'on admet que la victime peut être exclue du droit à une indemnité lorsque sa faute inexcusable a été la cause déterminante de l'accident, il y a aussi le danger que l'on ne puisse plus réaliser l'objet même du projet, à savoir celui de protéger l'usager vulnérable. La discussion au sujet de la gravité de la faute commise par la victime se conclura, en effet, par une décision n'assurant qu'une indemnisation partielle et donc incomplète de la victime.

Messieurs Barzin et Hatry déposent un amendement rédigé comme suit :

« Article 47. — A) Au §1^{er}, premier alinéa, de l'article 1385bis proposé, remplacer les mots « est responsable des » par les mots « est tenu d'indemniser les ».

B) Au §1^{er}, premier alinéa, de l'article 1385bis proposé, entre les mots « à toute victime » et les mots « d'un accident de circulation », insérer les mots « non fautive ».

C) Au §1^{er} de l'article 1385bis proposé, supprimer le deuxième alinéa. »

Justification

Une réforme fondamentale de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route est difficilement concevable dans le cadre d'un projet de loi-programme.

Il est également hasardeux de faire cohabiter deux systèmes d'indemnisation des victimes, l'un faisant référence à la notion de faute, et l'autre se basant sur une responsabilité sans faute.

Si la victime a commis une faute ayant concouru à l'accident, il n'y a pas lieu de déroger au droit commun.

Il se peut cependant qu'une victime — dont il est évident qu'elle n'a pas commis de faute — soit en peine de prouver la faute dans le chef d'un tiers, lui permettant d'être indemnisée.

Sans doute cette situation est-elle partiellement résolue par l'intervention du Fonds commun de garantie si ce tiers invoque un cas fortuit élisif de sa responsabilité.

Mais il se peut aussi que la responsabilité de ce tiers ne soit pas établie, même s'il n'invoque pas le cas fortuit.

L'amendement proposé résout donc une situation qui peut paraître inique, tout en s'intégrant dans le système actuel de la responsabilité avec faute, puisqu'il consiste à renverser la charge de la preuve.

Ten tweede bestaat het gevaar dat wanneer men aanvaardt dat het slachtoffer niet op schadevergoeding gerechtigd is wanneer zijn onverschoonbare fout een determinerende rol heeft gespeeld bij het veroorzaken van het ongeval, de doelstelling van het ontwerp, te weten de bescherming van de zwakke weggebruiker, niet meer gehaald wordt. De discussie over de ernst van de fout van het slachtoffer zal immers tot een gedeeltelijke en dus onvolledige schadeloosstelling leiden.

De heren Barzin en Hatry dienen het volgende amendement in :

« Artikel 47. — A) In § 1, eerste lid, van het voorgestelde artikel 1385bis de woorden « is aansprakelijk voor de schade » te vervangen door de woorden « moet de schade vergoeden ».

B) In § 1, eerste lid, van het voorgestelde artikel 1385bis de woorden « een slachtoffer » te vervangen door de woorden « een schuldeloos slachtoffer ».

C) Het tweede lid van § 1 van het voorgestelde artikel 1385bis te doen vervallen. »

Verantwoording

Een fundamentele hervorming van de vergoeding van slachtoffers van verkeersongevallen kan moeilijk deel uitmaken van een ontwerp van programmawet.

Het is eveneens riskant twee vergoedingsregelingen naast elkaar te laten bestaan waarbij de ene verwijst naar het begrip « schuld » en de andere gebaseerd is op een schuldloze aansprakelijkheid.

Indien het slachtoffer een fout begaan heeft die mede geleid heeft tot het ongeval, is er geen reden om af te wijken van het gemeen recht.

Het is echter wel mogelijk dat een slachtoffer dat duidelijk geen fout begaan heeft, moeilijk kan bewijzen dat een derde schuld heeft, wat noodzakelijk is om vergoed te kunnen worden.

Die toestand wordt weliswaar gedeeltelijk verholpen door de uitkering van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds indien die derde zich beroept op een toeval waardoor hij aan zijn aansprakelijkheid kan ontkomen.

Het is ook mogelijk dat de aansprakelijkheid van die derde niet wordt bewezen, zelfs indien hij zich niet beroept op het toeval.

Het voorgestelde amendement biedt dus een oplossing voor een toestand die zeer onrechtvaardig kan lijken en past toch in de huidige regeling van de aansprakelijkheid met schuld, aangezien de bewijslast wordt omgekeerd.

Concernant la notion de faute inexcusable, le ministre s'oppose à l'amendement de MM. Barzin et Hatry qui réintroduit la responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 1382 du Code civil.

Il défend la thèse selon laquelle la victime ne devrait être exclue de l'indemnisation automatique que si elle a commis une faute inexcusable. Il ne suffit donc pas qu'elle ait commis une faute lourde. L'on va donc un peu plus loin que ne va la clause inscrite dans le contrat-type.

L'on peut définir la faute inexcusable comme une faute volontaire dont la gravité est exceptionnelle et dont l'auteur aurait dû mesurer les conséquences dommageables prévisibles.

Cette définition figure en d'autres termes dans l'article 1385*bis* en projet du Code civil.

9. Les passagers

Un membre constate que les passagers n'ont plus leur place dans le nouveau régime proposé.

Il fait référence à une étude du professeur Delpierre-Dramay, qui traite des statistiques des accidents de 1991. En ce qui concerne les victimes, l'étude fait une double distinction, à savoir, d'une part, une distinction entre trois catégories d'utilisateurs (cyclistes, piétons, passagers) et, d'autre part, une distinction en fonction de la gravité des dommages corporels, (dommages ayant entraîné le décès, blessures légères, blessures graves).

Wat het begrip onverschoonbare fout betreft, verzet de Minister zich tegen het amendement van de heren Barzin en Hatry omdat het de aansprakelijkheid conform artikel 1382 weer invoert.

Hij verdedigt het standpunt dat het slachtoffer slechts van de toepassing van de vergoedingsregeling kan worden uitgesloten als hij een onverschoonbare fout heeft begaan. Een zware fout is bijgevolg niet voldoende. Hiermee wordt enigszins verder gegaan dan wat in de type-polis wordt bepaald.

De onverschoonbare fout kan worden omschreven als een vrijwillige fout van uitzonderlijke ernst, waarvan de betrokkene de schadegevolgen had moeten voorzien.

Het principe is onder andere bewoordingen terug te vinden in het voorgestelde artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek.

9. De passagiers

Een lid stelt vast dat krachtens de nieuwe voorgestelde tekst de passagiers niet meer in het systeem worden betrokken.

Het lid verwijst naar een studie van professor Delpierre-Dramay, die handelt over de ongevallencijfers van 1991. Daarin wordt een onderscheid gemaakt wat het aantal slachtoffers betreft, in functie van enerzijds de categorie zwakke weggebruikers (fietsers, voetgangers, passagiers) en anderzijds de ernst van de lichamelijke letsels (dood, zwaar gewond, licht gewond).

	Domage ayant entraîné le décès <i>Dood</i>	Blessures graves — <i>Zwaargewond</i>	Blessures légères — <i>Lichtgewond</i>
Piétons. — <i>Voetgangers</i>	280	1 461	3 630
Cyclistes. — <i>Fietzers</i>	166	1 702	6 017
Passagers. — <i>Passagiers</i>	317	3 256	15 683
Totaux. — <i>Totaal</i>	763	6 419	25 330

Selon le membre, il ressortirait de ce tableau que les passagers n'ont pas leur place dans le nouveau régime, et que l'objectif «I.N.A.M.I.» ne pourra jamais être atteint. Il est vrai que les indemnités que l'I.N.A.M.I. verse aux passagers dans le régime actuel sont récupérables en grande partie.

Le ministre rappelle que le problème ne se pose que pour les passagers qui ne peuvent pas être indemnisés soit par l'assureur du véhicule dans lequel ils se trouvent, soit par celui du véhicule adverse, lorsque c'est son conducteur qui est responsable de l'accident.

Volgens dit lid zou hieruit blijken dat zo men de passagiers niet in de nieuwe regeling betreft het beoogde R.I.Z.I.V.-voordeel niet zal worden gehaald. Wel dient te worden gesteld dat de R.I.Z.I.V.-vergoedingen die aan passagiers zijn uitbetaald, volgens de huidige regeling grotendeels kunnen worden gerecupereerd.

De Minister merkt op dat het probleem zich alleen voordoet voor de passagiers die niet vergoed kunnen worden, ofwel door de verzekeraar van het voertuig waarin ze zich bevinden, ofwel door de verzekeraar van het andere voertuig, wanneer de bestuurder daarvan verantwoordelijk is voor het ongeval.

Ne sont donc visés que les passagers qui se trouvent dans le véhicule responsable de l'accident, alors que ce dernier a été causé par leur propre faute.

Un membre déclare qu'il n'a pas d'objection contre l'exclusion des passagers du bénéfice du régime en projet. Il est évident, au vu des statistiques dramatiques relatives aux accidents survenus les week-ends, que si l'on ne les excluait pas, on obtiendrait des statistiques catastrophiques pour ce qui est des charges d'assurance.

Il estime, dès lors, que le problème des passagers doit être résolu dans le cadre du régime d'assurance, et non pas par le biais de la création de l'un ou l'autre régime de responsabilité objective.

Le ministre partage ce point de vue.

10. *Le droit de subrogation et du Fonds commun de garantie automobile*

Concernant le droit de subrogation accordé à l'assureur et au Fonds commun de garantie automobile, deux textes sont proposés. Le premier concerne le régime de la responsabilité objective, le deuxième le régime de l'indemnisation obligatoire.

1. L'article 1385bis, § 4, du Code civil serait libellé comme suit :

« Les autres règles de la responsabilité civile restent d'application pour les actions intentées contre l'auteur responsable du dommage, sauf pour les indemnisations octroyées en vertu du présent article à l'auteur du dommage ou à ses ayants droit. »

2. Dans le régime de l'indemnisation obligatoire, le droit de subrogation serait réglé comme suit :

« L'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile ne peuvent exercer leur droit de subrogation contre l'auteur du dommage ou ses ayants droit pour les indemnisations qu'ils leur ont payées en vertu du présent article. »

Le ministre se déclare partisan de la deuxième formule, qui lui paraît plus claire.

Un membre voudrait savoir si le Fonds commun de garantie automobile peut exercer un droit de recours contre le conducteur d'un véhicule non assuré qui est impliqué dans un accident lorsque sa responsabilité n'est pas engagée.

A supposer que le Fonds accepte d'indemniser la victime des dommages corporels qu'elle a subis, pour-

Alleen worden dus beoogd de passagiers die zich in het voertuig bevinden dat verantwoordelijk is voor het ongeval, wanneer dat ongeval door hun schuld veroorzaakt is.

Een lid verklaart dat hij geen bezwaar heeft tegen de uitsluiting van de passagiers. Rekening houdend met de dramatische cijfers van de weekendongevallen, zou de omgekeerde oplossing zeer negatieve statistische effecten hebben op de verzekeringslast.

Hij is dan ook de mening toegedaan dat het probleem van de passagiers binnen het kader van de verzekeringen moet worden opgelost en niet binnen een of andere regeling van objectieve aansprakelijkheid.

De Minister valt hem op dit punt bij.

10. *Het subrogatierecht van de verzekeraar en het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds*

Met betrekking tot het subrogatierecht van de verzekeraar en het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, worden twee tekstvoorstellen geformuleerd waarvan het ene het stelsel van de objectieve aansprakelijkheid betreft, en het andere de regeling inzake de verplichte vergoeding.

1. Artikel 1385bis, § 4, van het Burgerlijk Wetboek, zou als volgt luiden :

« De andere regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing voor de vorderingen ingesteld tegen degene die voor het ongeval verantwoordelijk is, behalve voor de schadevergoedingen die krachtens dit artikel zijn toegekend aan degene die de schade heeft veroorzaakt of aan zijn rechthebbenden. »

2. In het stelsel van de verplichte vergoeding zou het subrogatierecht als volgt worden geregeld :

« De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen hun subrogatierecht niet uitoefenen tegen degene die de schade heeft veroorzaakt of diens rechthebbende, voor de schadevergoedingen die zij hun krachtens dit artikel hebben betaald. »

De Minister verklaart dat zijn voorkeur naar het laatste voorstel uitgaat omdat het duidelijker is.

Een lid wenst te weten of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds een verhaalsrecht heeft tegen de bestuurder van een voertuig dat niet verzekerd is en bij een ongeval betrokken is waarvoor de bestuurder niet aansprakelijk is.

Stel dat het Fonds het slachtoffer een schadevergoeding voor lichamelijke letsels toekent, kan het dan

rait-il exercer, ensuite, une action récursoire en récupération de l'indemnité contre le conducteur non assuré qui n'aurait commis aucune faute dans l'accident ?

La réponse est affirmative, parce que le conducteur aurait commis une faute en ne souscrivant pas une assurance obligatoire.

Cela ne fait que confirmer que l'assureur ne peut exercer contre son assuré aucune action récursoire en récupération des indemnités versées à la victime.

Cela découle du principe même de l'assurance, sans préjudice bien entendu de la restriction généralement admise selon laquelle un recours est toujours ouvert contre un conducteur qui a eu un accident en état d'ivresse ou sous l'empire de la drogue.

Le même membre voudrait savoir aussi si le Fonds commun de garantie automobile peut exercer un droit de recours, lorsqu'il a indemnisé un usager vulnérable des dommages corporels que celui-ci aurait subis dans un accident de la circulation dans lequel était impliqué une voiture qui, comme son conducteur, n'aurait été identifiée que plus tard.

Selon l'intervenant, le Fonds commun de garantie automobile devrait, dans cette hypothèse, se retourner contre l'assureur du conducteur pour récupérer les indemnités.

11. L'interdiction de saisie et de compensation par l'assureur ou par le Fonds commun de garantie automobile

Un membre demande au ministre de confirmer, d'une part, qu'il ne saurait y avoir compensation des indemnités dues à un usager vulnérable par le biais d'actions que les assureurs pourraient exercer contre lui et, d'autre part, que lesdites indemnités sont insaisissables.

Si le ministre le confirme, il faudrait modifier le texte.

En ce qui concerne l'exclusion de toute possibilité de compensation ou de saisie, le Ministre précise, après avoir consulté les compagnies d'assurance :

— qu'il n'y a pas de saisie possible tant que la dette n'est pas certaine et exigible;

— que l'on paie un capital constitutif avant d'établir la preuve de la créance, et qu'il n'y a donc pas de saisie possible;

— que l'assureur privé prend la place de la sécurité sociale (les paiements de frais médicaux et de prothèse seront effectués directement par l'assureur).

dit bedrag van de niet-verzekerde bestuurder terugvorderen, die wat het ongeval betreft, geen fout heeft gepleegd.

Het antwoord luidt bevestigend, omdat de bestuurder een fout heeft begaan door de verplichte autoverzekering niet af te sluiten.

Dit bevestigt de stelling dat de verzekeraar in geen deele een verhaalsrecht heeft tegen zijn verzekeringnemer voor de schadevergoeding die aan het slachtoffer is uitgekeerd.

Zulks is de evidentie van het verzekeringsprincipe, uiteraard met de algemeen erkende beperkingen zoals het verhaalsrecht bij ongeval veroorzaakt door het rijden onder alcohol of drugsintoxicatie.

Hetzelfde lid wenst te vernemen of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds een verhaalsrecht bezit wanneer het een schadevergoeding voor lichamelijke letsels aan een zwakke weggebruiker heeft uitbetaald die het slachtoffer was van een verkeersongeval waarbij een voertuig betrokken was dat te zamen met de bestuurder slechts later wordt geïdentificeerd.

Spreeker stelt dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds zich dan tot de verzekeraar van die bestuurder moet richten voor de terugvordering van de schadevergoeding.

11. Het verbod van beslag en compensatie door de verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds

Een lid vraagt de Minister te bevestigen dat er, ten eerste, geen compensatie kan plaatshebben tussen de vergoedingen die aan het zwakkere slachtoffer verschuldigd zijn en eventuele vorderingen die de verzekeraars tegen hem zouden hebben, en, ten tweede, dat die vergoedingen niet voor beslag vatbaar zijn.

Als de Minister hiermee akkoord gaat, zou de tekst moeten worden gewijzigd.

Wat de absolute onmogelijkheid van beslag of schuldvergelijking betreft, merkt de Minister op, na overleg met de verzekeringsmaatschappijen :

— dat het onmogelijk is beslag te leggen zolang de schuld niet zeker en opeisbaar is;

— dat men een gevestigd kapitaal betaalt alvorens het bewijs van de schuldvordering te leveren en dat er dus geen beslag mogelijk is;

— dat de particuliere verzekeraar de plaats inneemt van de sociale zekerheid (de kosten van de medische verzorging en de prothesen worden rechtstreeks betaald door de verzekeraar).

On peut donc indiquer dans le projet que l'indemnité versée à la victime responsable pour indemniser son dommage corporel (et non plus le dommage issu de lésions corporelles) résultant de l'accident de roulage ne peut faire l'objet ni de compensation ni de saisie.

12. *La majoration de la prime d'assurance R.C. Auto*

Un membre s'étonne de ce que le système proposé, qui est tout à fait révolutionnaire par rapport à la situation actuelle, ne donne lieu qu'à une majoration des primes de l'ordre de 5 p.c.

Chacun sait que le secteur de l'assurance automobile-responsabilité civile n'est guère prospère, à tel point que certaines compagnies d'assurances ont essayé de s'en défaire.

Une modification aussi fondamentale que celle qui est proposée devrait être le moment idéal pour redresser une branche déficitaire. L'intervenant se demande dès lors si les compagnies d'assurance sont bien conscientes de la portée de la réforme qui modifie incontestablement le risque assuré.

Il estimerait opportun que le chiffre de 5 p.c. avancé fasse l'objet d'un nouveau contrôle avec les porte-parole autorisés de l'Union professionnelle des entreprises d'assurance.

Le Ministre répond que le chiffre de 5 p.c. s'explique par le fait que les compagnies d'assurances ne supporteront en définitive que les dommages corporels des usagers faibles, responsables d'un accident, et qu'elles se fondent également sur l'hypothèse de l'existence d'une action récursoire.

L'intervenant précédent estime que le recours dont disposeront les assureurs risque d'être illusoire, s'il n'est pas assorti d'une nouvelle forme d'assurance (assurance responsabilité civile familiale, assurance des passagers, ...), à laquelle on ne peut cependant présumer que les usagers auront nécessairement recours.

C. Amendement

1. *Texte*

Une majorité se dégageant au sein de la commission en faveur du régime de l'indemnisation obligatoire des usagers vulnérables qui sont victimes d'un accident de la circulation, MM. Erdman et Vandenberghe déposent un amendement visant à remplacer dans le

Men kan dus in het ontwerp vermelden dat de vergoeding die aan het aansprakelijke slachtoffer wordt betaald ter vergoeding van zijn lichamelijke schade (en niet meer de schade die voorkomt uit lichamelijke letsels) die het gevolg is van het verkeersongeval, niet vatbaar is noch voor schuldvergelijking noch voor beslag.

12. *De verhoging van de verzekeringspremie B.A. autovoertuigen*

Een lid verwondert zich er over dat een toch revolutionaire regeling uiteindelijk maar zal leiden tot een stijging van de premies met 5 pct.

Nu is het een publiek geheim dat de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor autobestuurders er financieel niet zo gunstig voorstaat en dat een aantal verzekeringsmaatschappijen zelfs hebben gepoogd die tak af te stoten.

Een zo ingrijpende wijziging zou een ideale gelegenheid zijn om een verlieslatende tak er weer bovenop te helpen. Spreker vraagt zich dan ook af of de verzekeringsmaatschappijen de draagwijdte van de hervorming, die ontegensprekelijk het gedekte risico wijzigt, wel terdege inschatten.

Het lijkt hem wenselijk dat de vooropgestelde verhoging met 5 pct. nogmaals zou worden nage trokken met de gemachtigde vertegenwoordigers van de Beroepsvereniging van de verzekeringsondernemingen.

De Minister antwoordt dat die 5 pct. verklaard kan worden door het feit dat de verzekeringsmaatschappijen alleen maar vergoedingen zullen uitkeren voor lichamelijke schade van de zwakke weggebruikers die een ongeval veroorzaken. Verder hebben de maatschappijen ook rekening gehouden met de mogelijkheid een regresvordering in te stellen.

De vorige spreker meent dat die verhaalmogelijkheid alleen maar in theorie dreigt te bestaan indien ze niet gepaard gaat met een nieuwe verzekeringsvorm (een gezinspolis burgerlijke aansprakelijkheid, een verzekering voor de inzittenden...), waarvan het niet zeker is dat de weggebruikers ervan gebruik zullen maken.

C. Amendement

1. *Tekst*

Aangezien er zich binnen de Commissie een meerderheid aftekent ten gunste van de regeling van de verplichte vergoeding van de zwakke weggebruikers die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval, dienen de heren Erdman en Vandenberghe een amen-

projet de loi-programme le titre V « De la responsabilité objective en cas d'accident de la circulation » par le texte suivant :

« Titre V

De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation

Art. 47

Un chapitre Vbis nouveau, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs :

« Chapitre Vbis : De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation

Article 29bis. — § 1^{er}. A l'exception des dégâts matériels, tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès, causés à toute victime d'un accident de la circulation ou à ses ayants droit, dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, sont indemnisés par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule automoteur conformément à la présente loi, ou, à défaut d'assurance, par le Fonds commun de garantie automobile.

Les organismes assureurs, au sens de l'article 2 de la loi du 9 août 1963 instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, qui ont indemnisé les victimes visées à l'alinéa précédent sont subrogés dans les droits de celles-ci.

La victime âgée de plus de 14 ans ne peut se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er} si elle a commis une faute inexcusable.

§ 2. Le conducteur et les passagers d'un véhicule automoteur ne peuvent se prévaloir du présent article.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile, à l'exclusion du véhicule mis en circulation, qui ne permet pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

§ 4. L'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile ne peuvent exercer leur droit de subrogation contre l'auteur du dommage ou ses ayants droit pour les indemnités qu'ils leur ont payées en vertu du présent article.

Ces indemnités ne peuvent faire l'objet, de la part de l'assureur ou du Fonds commun de garantie automobile, d'une compensation ou d'une saisie en vue de la récupération des autres indemnités payées en vertu du présent article.

dement in waarbij in het ontwerp van sociale programmawet titel V betreffende de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen zou worden vervangen door de volgende tekst :

« Titel V

Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen

Art. 47

Een nieuw hoofdstuk Vbis, dat luidt als volgt, wordt ingevoegd in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen :

« Hoofdstuk Vbis : Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen

Artikel 29bis. — § 1. Met uitzondering van de stofelijke schade wordt alle schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden door een verkeersongeval, waarbij een motorrijtuig is betrokken, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet, of, bij gebreke van verzekering, door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

De verzekeringsinstellingen in de zin van artikel 2 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering, die de slachtoffers bedoeld in het eerste lid hebben vergoed, treden in de rechten van die slachtoffers.

Het slachtoffer dat ouder is dan 14 jaar, kan zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid indien het een onverschoonbare fout heeft gemaakt.

§ 2. De bestuurder en de passagiers van een motorrijtuig kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel.

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

§ 4. De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen voor de schadevergoeding die zij hen krachtens dit artikel hebben betaald, hun subrogatierecht niet uitoefenen tegen degene die de schade heeft veroorzaakt of tegen zijn rechthebbenden.

Die vergoedingen mogen vanwege de verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds niet het voorwerp uitmaken van compensatie of beslag met het oog op de recuperatie van de andere vergoedingen krachtens dit artikel werden betaald.

§ 5. *Les autres règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article.*

Art. 48

Sans préjudice de l'article 33 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le présent titre entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

Cet amendement, qui reprend les propositions relatives à l'indemnisation obligatoire, est justifié comme suit :

1. Il est préférable d'intégrer les dispositions nouvelles dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et d'en faire un chapitre intitulé « De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation ».

2. Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, il a été tenu compte de l'avis du Conseil d'Etat, qui suggère d'exclure les ayants droit du bénéfice du régime (voir le Doc. Sénat, 1993-1994, n° 980-1, p. 156, art. 41, 4).

3. Le paragraphe 2 prévoit que ni le conducteur ni les passagers ne pourront se prévaloir du régime. Il en va de même pour leurs ayants droit.

4. Le paragraphe 4 confirme le principe que l'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile ne pourront exercer leur droit de subrogation contre la personne responsable des dommages ou contre ses ayants droit que pour les indemnités versées à d'autres piétons ou cyclistes.

La portée exacte de l'alinéa 2 du § 4 est illustrée par l'exemple suivant :

Un piéton A commet une faute excusable, qui est à l'origine d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule automoteur est impliqué et dont il est victime comme le piéton B. Les deux piétons blessés voient indemniser leurs lésions corporelles par l'assureur du véhicule impliqué. Mais l'assureur peut exercer un droit de recours contre le piéton A pour les indemnités qu'il a versées au piéton B. L'alinéa 2 du § 4 vise à éviter que l'assureur ne bloque l'indemnisation du piéton A jusqu'à ce qu'il ait pu récupérer à charge de ce dernier les indemnités versées au piéton B.

Etant donné qu'en vertu de l'article 33 de la loi du 21 novembre 1989, il appartient au Roi de fixer la date d'entrée en vigueur des dispositions de ladite loi, il est proposé de faire débiter l'article 48 du projet par les mots :

§ 5. *De andere regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld.* »

Art. 48

Onverminderd artikel 33 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, treedt deze titel in werking op 1 januari 1995. »

Bij dit amendement waarin de voorstellen inzake de verplichte vergoeding zijn opgenomen, wordt de volgende toelichting verstrekt :

1. Het verdient de voorkeur de nieuwe bepalingen op te nemen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en ze onder te brengen in een afzonderlijk hoofdstuk met als opschrift « Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen ».

2. In paragraaf 1, tweede lid, werd rekening gehouden met de opmerking van de Raad van State om de rechthebbenden in dit verband uit te sluiten (cf. Gedr. St., Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, blz. 156, art. 41, 4).

3. In paragraaf 2 wordt bepaald dat niet alleen de bestuurder, maar ook de passagier, zich niet op de regeling kunnen beroepen. Dat geldt derhalve ook voor hun rechthebbenden.

4. Paragraaf 4 bevestigt de regel dat de verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds hun subrogatierecht tegen de voor de schade aansprakelijke persoon of rechthebbenden slechts kunnen uitoefenen voor de schadevergoeding die zij aan een andere voetganger of fietser hebben uitgekeerd.

De draagwijdte van het tweede lid van paragraaf 4 blijkt uit het volgende voorbeeld :

Voetganger A begaat een verschoonbare fout waardoor hij samen met voetganger B het slachtoffer wordt van een verkeersongeval waarin een motorrijtuig betrokken is. De twee gewonde voetgangers ontvangen van de verzekeraar van het betrokken voertuig een schadevergoeding voor hun lichamelijke letsels. De verzekeraar heeft echter een verhaalsrecht tegen voetganger A voor de schadevergoeding die aan voetganger B werd uitbetaald. Het doel van paragraaf 4, tweede lid, is te verhinderen dat de verzekeraar de schadevergoeding voor voetganger A zou blokkeren totdat hij van hem de vergoeding heeft gerecupereerd die aan voetganger B werd uitbetaald.

Aangezien het met toepassing van artikel 33 van de wet van 21 november 1989 aan de Koning toekomt de datum van inwerkingtreding van de wet te bepalen, wordt voorgesteld de aanhef van artikel 48 van het ontwerp te doen luiden als volgt :

« Sans préjudice de l'article 33 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ... »

2. Discussion

A. Article 47

Article 29bis

a) Paragraphe 1^{er}, troisième alinéa

En ce qui concerne la limite d'âge, il est proposé de la ramener de 14 à 11 ans.

Le ministre considère que le critère de l'âge est secondaire par rapport à la question des conséquences juridiques à attacher à la faute inexcusable de ceux qui ont en charge la surveillance d'une victime âgée de moins de 14 ans.

Conformément au § 1^{er}, troisième alinéa, toute victime âgée de moins de 14 ans est fondée à invoquer le bénéfice de l'indemnisation obligatoire, qu'elle ait commis ou non une faute. La question qui se pose est de savoir si la règle s'applique, quelle que soit la faute, éventuellement inexcusable, des personnes chargées de la surveillance ou de la garde de la victime.

On pourrait illustrer la portée de la question par un exemple extrême.

Un parent donne à son enfant l'ordre de s'engager à bicyclette sur une autoroute, où l'enfant est heurté par une voiture.

Un tel ordre doit être considéré comme une faute inexcusable du parent et celui-ci sera donc responsable de tout dommage.

Un membre attire l'attention sur le fait qu'en vertu de l'article 1384, deuxième alinéa, du Code civil, les parents sont présumés responsables des actes fautifs de leurs enfants mineurs. Il faut, dès lors, présumer un manquement dans la surveillance et dans l'éducation du mineur d'âge. La personne lésée ne doit donc pas démontrer l'existence d'une faute au niveau de l'éducation. C'est aux parents qu'il appartient de prouver qu'il n'y en a pas eu.

Cela veut dire que l'enfant victime d'un accident sur l'autoroute pourra être indemnisé aux termes du paragraphe premier, premier alinéa. L'assureur du conducteur dont le véhicule est impliqué dans l'accident peut exercer une action récursoire contre les parents, la question étant celle de l'étendue de ce droit. L'article 1384, deuxième alinéa, du Code civil, ne porte en effet que sur les dommages subis par les tiers. Si l'action de l'assureur devait également porter sur l'indemnisation versée au titre des lésions corporelles de l'enfant, il faudrait que la loi le stipule expressément.

Le ministre suggère de résoudre le problème soulevé comme suit. Lorsque la victime est un mineur

« Onverminderd artikel 33 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen ... »

2. Bespreking

A. Artikel 47

Artikel 29bis

a) Paragraaf 1, lid 3

Met betrekking tot de leeftijd, werd reeds eerder voorgesteld de grens te verlagen van 14 tot 11 jaar.

De Minister beschouwt het probleem van de leeftijdsgrens als secundair ten opzichte van de vraag welk juridisch gevolg er moet worden gehecht aan de onverschoonbare fout van zij die toezicht uitoefenen op een slachtoffer van minder dan 14 jaar.

Overeenkomstig paragraaf 1, derde lid, kan elk slachtoffer dat jonger is dan 14 jaar, zich op de bepalingen van de verplichte vergoedingsregeling beroepen, ongeacht of het een fout heeft begaan. Vraag is of deze regel geldt ongeacht de fout, eventueel onverschoonbaar, van de personen die op het slachtoffer toezicht uitoefenen of er de hoede over hebben.

De probleemstelling kan aan de hand van een extreem voorbeeld worden verduidelijkt.

Een ouder stuurt zijn kind met de fiets de autosnelweg op waar het wordt aangereden.

Een dergelijk bevel dient als een onverschoonbare fout van de ouder te worden beschouwd zodat hij aansprakelijk is voor alle schade.

Een lid wijst erop dat de ouders krachtens artikel 1384, tweede lid, van het Burgerlijk Wetboek worden geacht aansprakelijk te zijn voor de onrechtmatige handelingen van hun minderjarige kinderen. Er wordt bijgevolg een tekortkoming vermoed in het toezicht en de opvoeding van de minderjarige. De benadeelde moet derhalve geen fout in de opvoeding aantonen. Het zijn de ouders die het tegenbewijs moeten leveren.

Dit betekent dat het kind dat op de autosnelweg wordt aangereden, in aanmerking komt voor een schadevergoeding overeenkomstig paragraaf 1, lid 1. De verzekeraar van de bestuurder die met zijn wagen bij het ongeval betrokken is, heeft echter een regresrecht op de ouders. Vraag is tot waar dit recht zich uitstrekt. Artikel 1384, lid 2, van het Burgerlijk Wetboek betreft immers uitsluitend de schade die een derde heeft geleden. Indien de vordering van de verzekeraar ook de vergoeding zou moeten betreffen welke voor de lichamelijke letsels van het kind is betaald, dan dient dat expliciet in de wet te worden bepaald.

De Minister suggereert de volgende oplossing voor het gestelde probleem. Wanneer het slachtoffer

d'âge, le régime de l'indemnisation obligatoire ne s'appliquera pas lorsque les personnes qui répondent de lui ont commis une faute excusable.

Il entend éviter ainsi que l'assureur du conducteur qui n'aurait commis aucune faute ne doive verser des dommages moraux à des parents, auteurs d'une faute inexcusable, parce que leur enfant aurait été blessé ou serait décédé lors d'un accident de la circulation.

Plusieurs membres estiment cependant que, lorsqu'un enfant a subi, dans un accident, un handicap permanent à la suite d'une faute inexcusable des parents, il faut quand même qu'une indemnité soit versée.

Un intervenant rappelle que la discussion s'écarte de plus en plus de l'intention initiale sur laquelle repose le nouveau régime et sur laquelle reposait aussi la loi Badinter en France.

En premier lieu, le piéton ou le cycliste est indemnisé des dommages corporels qu'il a subis lors d'un accident de la circulation, sauf s'il a commis une faute inexcusable qui, aux termes de la loi française, doit être la cause exclusive de l'accident de la circulation.

Le deuxième principe veut que la victime n'ait pas le droit à une indemnité si elle a sciemment cherché l'accident ou ses conséquences.

L'intervenant déclare qu'il ne peut toutefois pas s'imaginer le cas de parents, éventuellement coupables de lacunes dans l'éducation donnée à leur enfant, qui chercheraient à obtenir une indemnité en faisant en sorte que leur enfant soit impliqué dans un accident de la circulation entraînant pour lui des dommages corporels ou son décès.

L'on pourrait considérer que les parents qui nourriraient un tel projet, dont l'existence serait d'ailleurs difficile à prouver, auraient commis, par là, une faute, mais l'on ne peut pas ériger en faute le fait qu'ils aient donné à leur enfant une éducation lacuneuse.

Un membre se rallie à ce que le préopinant vient de dire. Ce n'est que lorsque les parents auraient commis une faute lourde et intentionnelle en exposant sciemment leur enfant aux dangers de la circulation, que l'assureur du conducteur dont le véhicule serait impliqué dans un accident dans lequel l'enfant le serait également, disposerait d'un droit de recours contre les parents et pourrait récupérer toutes les indemnités qu'il aurait versées à la suite de l'accident. L'on ne rencontrera, toutefois, du moins il faut l'espérer, que très rarement de tels cas.

L'intervenant est dès lors partisan du maintien du texte figurant dans l'amendement, en ce compris la limite d'âge fixée à 14 ans.

minderjarig is, is de regeling van de verplichte vergoeding niet toepasselijk wanneer de personen die voor de minderjarige instaan een onverschoonbare fout hebben begaan.

Hij wenst hiermee te voorkomen dat de verzekeraar van de bestuurder die geen fout heeft begaan, de ouders die een onverschoonbare fout hebben begaan, toch een vergoeding voor morele schade zou moeten uitkeren omdat hun kind bij een verkeersongeval gewond of overleden is.

Verschillende leden zijn echter van oordeel dat wanneer een kind ten gevolge van een onverschoonbare fout van de ouders, bij een verkeersongeval blijvend gehandicapt wordt, er toch een vergoeding moet worden uitbetaald.

Een interveniënt vestigt er de aandacht op dat men zich met deze discussie stilaan verwijdt van het oorspronkelijke opzet van de nieuwe regeling, hetwelk ook aan de Franse wet-Badinter ten grondslag ligt.

In de eerste plaats krijgt de voetganger of fietser een vergoeding voor de lichamelijke schade die hij bij een verkeersongeval geleden heeft, tenzij hij een onverschoonbare fout heeft begaan die volgens de Franse wet de exclusieve oorzaak van het verkeersongeval dient te zijn.

Ten tweede heeft het slachtoffer geen recht op schadevergoeding als hij het ongeval of de gevolgen ervan zelf heeft gewild.

Spreker kan zich echter niet inbeelden dat ouders, zelfs wanneer hen een tekortkoming in de opvoeding van hun kind ten laste kan worden gelegd, het erop zouden aansturen een schadevergoeding in de wacht te slepen door hun kind in een verkeersongeval te betrekken waaraan het lichamelijke letsels overhoudt of ten gevolge waarvan het overlijdt.

Een dergelijk plan, dat overigens moeilijk te bewijzen is, zou de ouders als fout kunnen worden aangewreven. Een tekortkoming in de opvoeding is echter geen fout.

Een lid valt de vorige spreker bij. Slechts wanneer de ouders een zware intentionele fout begaan door hun kind welbewust aan de gevaren van het verkeer bloot te stellen, zou de verzekeraar van de bestuurder die met zijn wagen bij het ongeval betrokken is, een verbodsrecht tegen de ouders hebben en elke schadevergoeding kunnen terugvorderen die naar aanleiding van het ongeval is uitgekeerd. Gelukkig zal een dergelijke situatie zich uiterst zelden voordoen.

Hij stelt dan ook voor de tekst van het amendement te behouden, met inbegrip van de leeftijdsgrens van 14 jaar.

M. Vaes dépose un amendement rédigé comme suit :

« Art. 29bis

« Au § 1^{er}, troisième alinéa de l'article 29bis proposé, ajouter in fine les mots : « et si la faute est la cause exclusive de l'accident. »

Justification

Un des objectifs essentiels de la loi est d'assurer l'indemnisation totale et plus rapide des usagers faibles de la route, en évitant en principe le débat sur la faute de la victime, vu la présomption de sa mise en danger par les véhicules motorisés. On ne pourrait la priver des bénéfices voulus de cette indemnisation que pour des raisons graves, à savoir que sa faute soit à la fois inexcusable et cause exclusive de l'accident. C'est d'ailleurs le texte de l'article 3 de la loi du 5 juillet 1985 dite loi Badinter.

Le ministre déclare qu'il ne peut pas accepter l'amendement proposé. Pour écarter le risque de discussions concernant le lien de cause à effet entre la faute inexcusable et le fait dommageable, il se rallie à l'interprétation selon laquelle l'on n'est pas fondé à réclamer le bénéfice de l'application du nouveau régime d'indemnisation obligatoire s'il y a eu une faute inexcusable. Il n'y a pas lieu de faire mention, en outre, de l'un ou l'autre élément d'exclusivité.

b) Paragraphe 2

Ce paragraphe ne donne lieu à aucune discussion.

c) Paragraphe 3

Un membre rappelle que le Conseil d'Etat a formulé des observations sur la fin de ce paragraphe [cf. Doc. Sénat (1993-1994), n° 980-1, p. 157].

Un autre membre qui le rejoint en cela ajoute que, si l'on maintient le texte tel qu'il est proposé (dans le texte français : « qui ne permet pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas »), il y aura sans doute d'autres véhicules auxquels le régime ne s'appliquera pas. Il pense notamment aux rouleaux compresseurs qui sont utilisés pour les travaux routiers et qui ont une plaque d'immatriculation. Ces véhicules sont pourtant souvent responsables d'accidents. L'on peut citer aussi les chars de carnaval, certains véhicules agricoles, etc.

Le ministre répond que l'on vise ici essentiellement les véhicules utilisés par les handicapés. La référence

De heer Vaes dient een amendement in luidend als volgt :

« Art. 29bis

« In het voorgestelde artikel 29bis, het derde lid van § 1 aan te vullen met de woorden « en indien de fout de enige oorzaak is van het ongeval. »

Verantwoording

Een van de voornaamste doelstellingen van de wet is de volledige vergoeding van de zwakke weggebruikers te versnellen. De vraag of het slachtoffer zelf schuld heeft, komt in principe niet aan de orde aangezien wordt uitgegaan van het vermoeden dat hij door een motorrijtuig in gevaar is gebracht. Van deze schadevergoeding zou hij alleen uitgesloten kunnen worden om ernstige redenen, namelijk wanneer hij een niet te verschonen fout heeft begaan die de enige oorzaak is van het ongeval. Zo luidt trouwens de tekst van artikel 3 van de Franse wet van 5 juli 1985, de zogenoemde wet-Badinter.

De Minister kant zich tegen dit amendement. Om de discussie over het oorzakelijk verband tussen de onverschoonbare fout en het schadegeval te ontlopen, steunt hij de interpretatie dat er geen beroep op de regeling inzake de verplichte vergoeding mogelijk is zodra er een onverschoonbare fout is begaan. Hier dient geen exclusiviteitslement aan te worden toegevoegd.

b) Paragraaf 2

Deze paragraaf geeft geen aanleiding tot bespreking.

c) Paragraaf 3

Een lid herinnert eraan dat de Raad van State op het laatste gedeelte van deze paragraaf enige commentaar heeft geleverd [cf. Gedr. St. Senaat (1993-1994), nr. 980-1, blz. 157].

Een ander lid sluit zich aan bij deze opmerking en voegt eraan toe dat, als men deze tekst laat staan (namelijk « waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden »), er wellicht andere voertuigen zijn die buiten de regeling zullen vallen. Het lid denkt onder meer aan de grote rollers die bij wegenwerken worden gebruikt, die met een verkeersplaat rondrijden en die dikwijls oorzaak zijn van een ongeval. Hetzelfde geldt voor carnavalsvoertuigen, bepaalde landbouwvoertuigen, enz.

De Minister antwoordt dat hier in hoofdzaak de door gehandicapten in het verkeer gebrachte voertui-

aux handicapés figurait d'ailleurs dans le texte initial, mais elle a été supprimée sur la suggestion du Conseil d'Etat.

Le ministre fait encore observer que l'idée d'exclure du champ d'application du § 3 les véhicules qui ne permettent pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas s'explique par le fait que ces véhicules ne créent pas un risque plus important qu'un piéton. Il ajoute que la vitesse du pas peut être évaluée à environ 7 km à l'heure.

Un membre fait observer qu'il s'agit ici de véhicules qui ne peuvent pas circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

Un autre membre souligne que le § 3 pourra susciter des difficultés d'interprétation. Il renvoie, à cet égard, à la jurisprudence française, où les cas suivants ont été évoqués :

— lorsqu'il s'agit d'un véhicule poussé (par exemple parce qu'il est en panne), on considère que le critère retenu n'est plus la vitesse maximale que peut atteindre le véhicule, mais le fait que c'est un piéton qui le pousse;

— la définition du véhicule, telle qu'elle figure dans la loi du 21 novembre 1989, vise également les remorques. Certains considèrent que la loi ne s'applique pas à une remorque détachée, ce que l'intervenant juge discutable.

Il est rappelé que dans la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité, les remorques sont assimilées aux véhicules qui les tractent, qu'elles sont assurées en tant que telles et que, dès lors, pour l'application de la présente loi, elles sont également considérées comme des « véhicules automoteurs ».

d) Paragraphe 4

Un membre estime qu'il ne peut y avoir ni compensation ni saisie en vue de la récupération des autres indemnités versées par l'assureur en vertu du droit commun.

Il illustre son propos par un exemple.

A la suite d'une faute commise par un piéton, celui-ci est heurté par une voiture dont le conducteur a contracté une assurance *omnium*. L'assureur est tenu d'indemniser les dommages corporels subis par le piéton. Il doit également indemniser le conducteur pour les dégâts causés à la voiture à l'occasion de cet accident. L'article 29bis, § 4, deuxième alinéa, proposé, devra empêcher que l'assureur ne retienne l'indemnisation du piéton jusqu'à ce que celui-ci ait remboursé les dégâts à la voiture. De même, l'assureur n'est pas autorisé à ne verser l'indemnité que jusqu'à concurrence de la différence avec l'indemnité due au titre des dégâts matériels.

gen worden bedoeld. In de tekst van het voorontwerp was trouwens van gehandicapten sprake, maar ingaand op de opmerking van de Raad van State werd die verwijzing geschrapt.

De Minister merkt verder op dat de idee om voertuigen uit te sluiten waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden, zijn oorsprong vindt in de overweging dat dergelijke voertuigen geen groter gevaar betekenen dan een voetganger. Met stapvoets wordt dan bedoeld een snelheid van ongeveer 7 km per uur.

Een lid onderstreept in dat verband dat het hier gaat om voertuigen die niet sneller kunnen rijden dan stapvoets.

Een ander lid merkt op dat voor § 3 verschillende lezingen mogelijk zijn. Hij verwijst in dit verband naar de Franse rechtspraak waar de volgende gevallen zijn opgeworpen :

— wanneer het voertuig wordt voortgeduwd (omdat het defect is), wordt niet langer de maximumsnelheid van het voertuig als criterium gehanteerd, maar wordt er rekening gehouden met het feit dat een voetganger het voertuig voortduwt;

— met voertuig wordt eveneens bedoeld, volgens de definitie die de wet van 21 november 1989 geeft, een aanhangwagen. Sommigen stellen dat de wet niet toepasselijk is op een afgehaakte aanhangwagen, een lezing die spreker betwist.

Er wordt op gewezen dat in de wet op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering de aanhangwagens met het motorrijtuig zelf worden gelijkgesteld, dat ze alsdusdanig ook verzekerd zijn, en dat ze ook voor de toepassing van deze wet met een « motorrijtuig » gelijkgesteld zijn.

d) Paragraaf 4

Een lid is van oordeel dat er geen compensatie of beslag toegestaan is met het oog op de recuperatie van de andere vergoedingen die de verzekeraar krachtens het gemeen recht heeft uitbetaald.

Een voorbeeld.

Een voetganger wordt door zijn eigen fout aangereiden door een wagen waarvoor een omnium-verzekering is aangegaan. De verzekeraar dient de voetganger voor zijn lichamelijke schade te vergoeden. Hij dient eveneens de bestuurder te vergoeden voor de schade die de wagen bij het ongeval opgelopen heeft. De doelstelling van het voorgestelde artikel 29bis, § 4, tweede lid, is de verzekeraar het recht te ontzeggen de schadevergoeding voor de voetganger in te houden totdat deze laatste de schade aan de wagen heeft terugbetaald. Evenmin mag de verzekeraar de schadevergoeding slechts uitbetalen ten belope van het verschil met de vergoeding voor de stoffelijke schade.

Le ministre estime que l'assureur peut exercer un droit de subrogation contre le piéton ou le cycliste responsables pour toute indemnité payée à l'occasion d'un accident de la circulation, en vertu du droit commun ou non, à l'exclusion de l'indemnité payée au cycliste ou au piéton impliqués, au titre des lésions corporelles.

Le terme « indemnité » est repris à la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre et vise tous montants dus tant en vertu des dispositions du droit commun en matière de responsabilité civile qu'en vertu de l'article proposé par l'amendement.

Après ces échanges de vues, il est proposé de libeller l'article 29bis, § 4, deuxième alinéa, comme suit :

« Ces indemnités ne peuvent faire l'objet de la part de l'assureur ou du Fonds commun de garantie automobile, d'une compensation ou d'une saisie en vue de la récupération des autres indemnités payées à raison de l'accident de la circulation. »

Par contre, si l'assureur détient une créance contre le piéton ou le cycliste blessés, créance étrangère à la survenance de l'accident, la compensation ou la saisie seraient autorisées.

Au sujet du § 4, tel que proposé par l'amendement initial de MM. Erdman et Vandenberghe, un membre demande s'il ne convient pas de remplacer les mots « l'auteur du dommage » par les mots « la victime du dommage » ou, à tout le moins, d'ajouter le mot « responsable » après le mot « auteur ».

Le ministre répond que l'on vise ici une victime déterminée, en tant que celle-ci est responsable du dommage.

La commission décide de remplacer le mot « l'auteur » — qui lui paraît trop général — par le mot « responsable ».

M. Goovaerts et consorts avaient déposé, à l'article 47, § 2, du projet, un amendement ainsi libellé :

« Supprimer le § 2 de l'article 1385bis proposé. »

Justification

Le présent amendement donne suite à l'avis du Conseil d'Etat.

L'exclusion des conducteurs et de leurs ayants droit du régime instaurant la responsabilité objective en cas d'accident de la circulation a un effet discriminatoire.

De Minister is van oordeel dat de verzekeraar een subrogatierecht heeft tegen de aansprakelijke voetganger of fietser voor elke vergoeding die al dan niet krachtens het gemeen recht bij een verkeersongeval werd uitbetaald, met uitzondering van de schadevergoeding die aan de betrokken voetganger of fietser voor zijn lichamelijke letsels werd betaald.

Het woord vergoeding, dat ontleend is aan de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, betreft elke som die verschuldigd is zowel krachtens de gemeenrechtelijke bepalingen inzake burgerlijke aansprakelijkheid, als krachtens het door het amendement voorgestelde artikel.

Op grond van deze gedachtenwisseling wordt voorgesteld artikel 29bis, § 4, tweede lid, als volgt te formuleren :

« Die vergoedingen mogen vanwege de verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds niet het voorwerp uitmaken van compensatie of beslag met het oog op de recuperatie van de andere vergoedingen die uit hoofde van het verkeersongeval werden betaald. »

Indien de verzekeraar op de gewonde voetganger of fietser een schuldvordering heeft die niets uit te staan heeft met het ongeval, dan zou een schuldvergelijking of een beslag wel kunnen worden toegepast.

In verband met § 4, zoals voorgesteld in het oorspronkelijk amendement van de heren Erdman en Vandenberghe, stelt een lid de vraag of de woorden « l'auteur du dommage » niet vervangen moeten worden door de woorden « la victime du dommage ». Minimaal, zo vindt hij, zou het woord « responsable » aan het woord « auteur » moeten worden toegevoegd.

De Minister antwoordt dat hier bedoeld wordt een bepaald slachtoffer dat voor de schade aansprakelijk is.

De Commissie besluit de woorden « degene die de schade heeft veroorzaakt » — een te algemene benaming — te vervangen door de woorden « de voor de schade aansprakelijke persoon ».

De heren Goovaerts c.s. hadden op artikel 47, § 2, van het ontwerp een amendement ingediend, luidende :

« In het voorgestelde artikel 1385bis, § 2 te doen vervallen. »

Verantwoording

Ingevolge het advies van de Raad van State.

De uitsluiting van bestuurders en hun rechtverkrijgenden van de regeling die de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen invoert, werkt discriminerend.

Compte tenu des précisions apportées ci-dessus, et des modifications apportées au texte du projet, cet amendement est retiré.

e) Paragraphe 5

La question s'est posée de savoir s'il ne fallait pas maintenir dans le texte le § 4 initial de l'article 1385bis proposé par le projet. Ce paragraphe est ainsi libellé : « *Les autres règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article.* »

La commission décide de conserver ce texte — qui devient le § 5 de l'article — moyennant la suppression du mot « autres ».

B. Article 48

En réponse à la question d'un membre, le ministre précise que le texte nouveau s'appliquera aux accidents survenus après le 1^{er} janvier 1995.

Il est suggéré d'insérer le contenu de cet article à l'article 47, sous la forme d'un article 29ter complétant le chapitre Vbis nouveau proposé, et ainsi libellé :

« *Article 29ter. — Sans préjudice de l'article 33 de la présente loi, le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995.* »

La commission se rallie à cette suggestion. L'article 48 est dès lors, supprimé.

*
* *

3. Seconde lecture

A l'occasion d'une seconde lecture, la commission décide d'apporter au texte quelques modifications supplémentaires.

— Le texte néerlandais du premier alinéa du § 1^{er} de l'article 29bis est remplacé par le texte suivant :

« *§ 1. Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of de houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet, of, bij gebreke van verzekering, door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.* »

Il est souligné que dans les cas où la législation relative aux assurances ne s'applique pas (par exemple, en cas de délit de fuite), le Fonds commun de garantie automobile paiera en tout état de cause l'indemnité, de manière que le système ne présente pas d'hiatus.

Rekening houdend met de toelichting die werd verstrekt en met de wijziging van de voorliggende tekst, wordt het amendement ingetrokken.

e) Paragraaf 5

De vraag wordt gesteld of § 4 van artikel 1385bis van het oorspronkelijk ontwerp niet moet worden behouden. De bedoelde tekst luidt als volgt : « *De andere regels betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld.* »

De Commissie besluit die tekst te behouden — die § 5 van het artikel wordt — met dien verstande dat het woord « andere » wordt geschrapt.

B. Artikel 48

Op de vraag van een lid verduidelijkt de Minister dat de nieuwe tekst van toepassing is op de ongevallen die zich na 1 januari 1995 voordoen.

Er wordt voorgesteld de inhoud van dit artikel over te brengen naar artikel 47, in de vorm van een artikel 29ter in het nieuwe voorgestelde hoofdstuk Vbis. Het zou luiden als volgt :

« *Artikel 29ter. — Onverminderd artikel 33 van deze wet treedt dit hoofdstuk in werking op 1 januari 1995.* »

De Commissie is het met dit voorstel eens. Bijgevolg wordt artikel 48 geschrapt.

*
* *

3. Tweede lezing

Ter gelegenheid van een tweede lezing heeft de Commissie aan de tekst enkele bijkomende wijzigingen aangebracht.

— De Nederlandse tekst van het eerste lid van § 1 van artikel 29bis wordt vervangen als volgt :

« *§ 1. Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of de houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet, of, bij gebreke van verzekering, door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.* »

Er wordt onderstreept dat, wanneer de verzekeringswetgeving niet van toepassing is (bijvoorbeeld in geval van vluchtmisdrijf), het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds hoe dan ook de vergoeding zal betalen, zodanig dat er in het systeem geen hiaten bestaan.

Il est également rappelé que l'on peut rencontrer une situation où plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation qui a occasionné des dommages à un piéton ou un cycliste.

Si aucun des deux conducteurs n'est responsable et que c'est le piéton ou le cycliste qui a commis une faute (non excusable), on pourrait, aux termes du § 1^{er} de l'article 29bis, s'adresser à l'une des deux compagnies assurant les véhicules. Le droit commun ne s'appliquant pas, la question se pose de savoir s'il ne faut pas prévoir un mode de règlement entre les compagnies.

En l'absence d'une telle disposition, la victime pourrait décider elle-même quelle est la compagnie qui indemniser les dommages.

Le ministre répond qu'il a paru opportun de laisser à la victime le choix de l'assureur auquel elle demande le paiement.

La manière dont les assureurs régleront entre eux la répartition des montants payés est une autre question, qu'ils résoudront par convention. Les principes du droit commun restent en tout cas d'application en cette matière.

Il a encore été fait remarquer que l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, vise implicitement tout véhicule impliqué, et constitue dès lors une base juridique suffisante pour ce règlement entre assureurs.

— L'alinéa 3 du § 1^{er}, de l'article 29bis est modifié comme suit:

«La victime âgée de plus de 14 ans qui a commis une faute inexcusable ne peut se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}.»

— Puisque le § 1^{er} mentionne les ayants droit et pour éviter toute contestation, les mots «et leurs ayants droit» sont insérés au § 2 après les mots «d'un véhicule automoteur».

Il est souligné que les mots «stoffelijke schade» ne visent que le «zaakschade» dans le sens donné à ce terme dans l'exposé fait par M. L. Simoens lors de la journée d'étude organisée par *Jura Falconis* le vendredi 11 février 1994.

— Au § 3, les mots «à l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs» sont remplacés par les mots «à l'article 1^{er} de la présente loi».

— Le rapporteur propose de réécrire comme suit le texte néerlandais de l'alinéa 1^{er} du § 4:

«De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen voor de schadevergoeding die zij krachtens dit artikel aan de voor de

Er wordt eveneens op gewezen dat er een situatie kan ontstaan waar verschillende voertuigen in een verkeersongeval betrokken zijn, waaraan een voetganger of een fietser ietsels overhoudt.

Als geen van de twee bestuurders verantwoordelijk is en het de voetganger of de fietser is die een (niet onverschoonbare) fout heeft begaan, kan men volgens § 1 van artikel 29bis een van de twee maatschappijen die het voertuig verzekeren, aanspreken. De vraag stelt zich of men geen verrekening tussen de verzekeringsmaatschappijen moet voorstellen, aangezien het gemeen recht niet van toepassing is.

Zoniet zou het het slachtoffer zijn dat zou beslissen welke verzekeringsmaatschappij moet betalen.

De Minister antwoordt dat het raadzaam leek het slachtoffer te laten uitmaken tot welke verzekeraar hij zich wil wenden om de schade te laten vergoeden.

De wijze waarop de verzekeraars onderling regelen hoe de bedragen moeten worden verdeeld, is een aangelegenheid die zij best bij wijze van overeenkomst kunnen afspreken. In elk geval zijn de regels van het gemeen recht hier toepasselijk.

Er is ook nog op gewezen dat artikel 29bis, § 1, eerste lid, impliciet betrekking heeft op ieder betrokken voertuig en dus een voldoende rechtsgrond vormt voor een dergelijke afspraak tussen de verzekeraars.

— Het derde lid van § 1 van artikel 29bis wordt als volgt gewijzigd:

«Het slachtoffer dat een onverschoonbare fout heeft begaan, kan zich niet op de bepalingen van het eerste lid beroepen indien het ouder is dan 14 jaar.»

— Aangezien de rechthebbenden in § 1 worden vermeld, en om elke betwisting te voorkomen, worden in § 2 na de woorden «een motorrijtuig» de woorden «en hun rechthebbenden» ingevoegd.

Er wordt op gewezen dat met de woorden «stoffelijke schade» uitsluitend de zaakschade wordt bedoeld, zoals omschreven in het referaat van de heer Simoens (studiedag *Jura Falconis* van vrijdag 11 februari 1994).

— In § 3 worden de woorden «in artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen» vervangen door de woorden «in artikel 1 van deze wet».

— De rapporteur stelt voor het eerste lid van § 4 te herformuleren als volgt:

«De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen voor de schadevergoeding die zij krachtens dit artikel aan de voor de

schade aansprakelijke persoon of zijn rechthebbenden hebben betaald, tegen hen geen subrogatierecht uitoefenen.»

— Concernant le § 4, alinéa 2, il est fait observer que dans la plupart des cas, le problème ne se posera pas dans les termes prévus par la présente disposition.

L'exemple suivant est donné: un piéton commet une faute qui n'est pas une faute inexcusable. Cette faute occasionne des dégâts à une voiture; le propriétaire peut exercer, à l'encontre du piéton, une action fondée sur l'article 1382 du Code civil, pour la réparation de ces dégâts. Il ne va pas exercer cette action en tant qu'assuré, 90 p.c. des propriétaires n'étant pas assurés contre de tels dégâts, sauf s'ils ont contracté une assurance *omnium*.

Il pourrait donc y avoir saisie dans 90 p.c. des cas.

Il est rappelé que le droit d'action directe que peut exercer la victime contre l'assureur vise à garantir en tout état de cause le paiement de l'indemnité.

A la suite de ces observations, le libellé de l'alinéa 2 du § 4 de l'article 29bis est modifié comme suit:

«Ces indemnités ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.»

L'attention est également attirée sur le fait que sont visées ici tant la récupération des sommes déjà versées par l'assureur que les actions éventuelles qu'exercerait la personne impliquée en son nom personnel.

4. Votes

— Les amendements de MM. Barzin et Hatry sont rejetés à l'unanimité des 15 membres présents.

— L'amendement de M. Goovaerts et consorts au même article est retiré.

— L'amendement de M. Vaes est rejeté par 13 voix contre 1 et 2 abstentions.

— L'amendement de MM. Erdman et Vandenberghe, tel que sous-amendé, est adopté par 14 voix contre 1 et 1 abstention.

*
* *

Le présent rapport a été approuvé par 11 voix et 2 abstentions.

Le Rapporteur,
Alex ARTS.

Le Président,
Roger LALLEMAND.

schade aansprakelijke persoon of zijn rechthebbenden hebben betaald, tegen hen geen subrogatierecht uitoefenen.»

— Met betrekking tot § 4, tweede lid, wordt opgemerkt dat in de meeste gevallen het probleem zich niet zal voordoen zoals in die bepaling wordt omschreven.

Het volgende voorbeeld wordt aangehaald: een voetganger begaat een fout, die niet onverschoonbaar is; door die fout wordt er aan een wagen schade veroorzaakt; de eigenaar van de wagen heeft een vordering tegen de voetganger voor de schade aan de wagen op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek. De autobestuurder en niet de verzekeraar stelt deze vordering in, aangezien 90 pct. van de eigenaars daarvoor niet verzekerd zijn, tenzij ze een omniumverzekeringscontract hebben gesloten.

In 90 pct. van de gevallen zal er dus wel een beslag kunnen zijn.

Er wordt aan herinnerd dat de rechtstreekse vordering van het slachtoffer ten overstaan van de verzekeraar tot doel heeft dat de vergoeding in ieder geval wordt uitbetaald.

Ten gevolge van deze opmerkingen wordt § 4, tweede lid van artikel 29bis gewijzigd als volgt:

«Die vergoedingen zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van de andere vergoedingen uit hoofde van het verkeersongeval.»

Er wordt eveneens op gewezen dat hier zowel de terugvordering van de door de verzekeraar reeds betaalde sommen als de eventuele vorderingen van de betrokkene in eigen naam worden beoogd.

4. Stemmingen

— De amendementen van de heren Barzin en Hatry worden eenparig verworpen door de 15 aanwezige leden.

— Het amendement van de heer Goovaerts c.s. wordt ingetrokken.

— Het amendement van de heer Vaes wordt verworpen met 13 stemmen tegen 1 stem, bij 2 onthoudingen.

— Het gesubamendeerde amendement van de heren Erdman en Vandenberghe wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 1 stem, bij 1 onthouding.

*
* *

Het verslag is goedgekeurd met 11 stemmen, bij 2 onthoudingen.

De Rapporteur,
Alex ARTS.

De Voorzitter,
Roger LALLEMAND.

**TEXTE ADOPTE
PAR LA COMMISSION**

TITRE V

**De l'indemnisation de certaines victimes
d'accidents de la circulation**

Art. 47

Il est inséré dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, un chapitre *Vbis* nouveau, comprenant les articles *29bis* et *29ter*, rédigé comme suit :

« Chapitre *Vbis*. — De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation.

Article 29bis. — § 1^{er}. A l'exception des dégâts matériels, tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès, causés à toute victime d'un accident de la circulation ou à ses ayants droit, dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, sont indemnisés par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule automoteur conformément à la présente loi, ou, à défaut d'assurance, par le Fonds commun de garantie automobile.

Les organismes assureurs, au sens de l'article 2 de la loi du 9 août 1963 instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, qui ont indemnisé les victimes visées à l'alinéa précédent sont subrogés dans les droits de celles-ci.

La victime âgée de plus de 14 ans qui a commis une faute inexcusable ne peut se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Le conducteur et les passagers d'un véhicule automoteur et leurs ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi, à l'exclusion du véhicule mis en circulation, et qui ne permet pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

§ 4. L'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile ne peuvent exercer leur droit de subrogation contre le responsable du dommage ou ses ayants droit pour les indemnités qu'ils leur ont payées en vertu du présent article.

**TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE**

TITEL V

**Vergoeding van bepaalde slachtoffers
van verkeersongevallen**

Art. 47

In de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wordt een nieuw hoofdstuk *Vbis* ingevoegd, dat de artikelen *29bis* en *29ter* omvat, luidend als volgt :

« Hoofdstuk *Vbis*. — Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen.

Artikel 29bis. — § 1. Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of de houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet, of, bij gebreke van verzekering, door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

De verzekeringsinstellingen in de zin van artikel 2 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering, die de slachtoffers bedoeld in het eerste lid hebben vergoed, treden in de rechten van die slachtoffers.

Het slachtoffer dat een onverschoonbare fout heeft begaan, kan zich niet op de bepalingen van het eerste lid beroepen indien het ouder is dan 14 jaar.

§ 2. De bestuurder en de passagiers van een motorrijtuig en hun rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel.

§ 3. Onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van het voertuig dat in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden.

§ 4. De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen hun subrogatierecht niet uitoefenen tegen de voor de schade aansprakelijke persoon of zijn rechthebbenden, voor de schadevergoeding die zij hun krachtens dit artikel hebben betaald.

Ces indemnités ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

§ 5. Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article.

Article 29ter. — Sans préjudice de l'article 33 de la présente loi, le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995. »

Die vergoedingen zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van de andere vergoedingen uit hoofde van het verkeersongeval.

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

Artikel 29ter. — Onverminderd artikel 33 van deze wet treedt dit hoofdstuk in werking op 1 januari 1995. »

ANNEXE 1

COMMISSION DES ASSURANCES

Bruxelles, le 10 décembre 1993

Doc. C/93/34

AVIS

émis par la Commission des Assurances sur le projet de loi relatif à la responsabilité civile pour les dommages résultant de lésions corporelles subies par les victimes d'accidents dans lesquels un véhicule automoteur est impliqué.

1. Considérations générales

Le Gouvernement prévoit dans son « Plan global pour l'emploi, la compétitivité et la sécurité sociale » du 17 novembre 1993 une très importante réduction des dépenses de l'AMI (Assurance maladie-invalidité) obligatoire pour l'indemnisation des dommages corporels des usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, personnes transportées) dans les cas où (jusqu'à présent) il ne peut être fait appel à l'intervention de l'assurance obligatoire en matière de R.C. véhicules automoteurs.

A cet effet, le Gouvernement a décidé qu'il convenait d'exécuter à bref délai des plans et projets qui avaient déjà antérieurement été formulés et qui visaient à introduire une responsabilité (objective) à l'égard des usagers de la route vulnérables (dans le sens de non-motorisés) et à étendre la couverture de l'assurance R.C. en matière de véhicules automoteurs à ladite responsabilité.

La Commission rend ici un avis sur le projet de loi qui lui a été soumis « relatif à la responsabilité civile pour les dommages résultant de lésions corporelles subies par les victimes d'accidents dans lesquels un véhicule automoteur est impliqué » tel qu'il a été rédigé en concertation en 1991 par les ministres de la Justice, des Affaires économiques et des Communications de l'époque.

La Commission note que ce projet de loi avait été préparé par un groupe de travail constitué sous l'égide des Ministres précités et composé d'un certain nombre d'experts en matière de responsabilité civile; ce groupe de travail a consacré plus d'un an à l'étude de la problématique.

Dès le départ, ce n'est certes pas sans quelque étonnement que la constatation a été faite qu'une réforme à ce point importante, qui a fait l'objet de débats pendant plus de trente ans, doit maintenant être traitée avec une hâte soudaine et dans les délais les plus brefs et ce, pour des raisons qui sont en réalité étrangères aux objectifs initiaux de cette nouvelle législation, à savoir assurer une meilleure protection de certaines victimes de la circulation.

Bien que la Commission accueille plutôt favorablement la tendance générale qui se dégage du projet soumis et n'a dès lors pas d'objection de principe à l'égard de toute initiative qui pourrait en accélérer la concrétisation, elle croit cependant devoir mettre l'accent sur les dangers liés à l'élaboration hâtive d'une telle législation dont les implications complexes, principalement dans le domaine de l'assurance, n'ont jusqu'à présent pas été examinées avec toute l'attention exigée.

BIJLAGE 1

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Brussel, 10 december 1993

Doc. C/93/34

ADVIES

uitgebracht door de Commissie voor Verzekeringen aangaande het wetsontwerp betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de schade die het gevolg is van lichamelijke letsels toegebracht aan slachtoffers van ongevallen waarbij een motorrijtuig is betrokken.

1. Algemene beschouwingen

De Regering voorziet in haar « Globaal Plan voor de werkgelegenheid, het concurrentievermogen en de sociale zekerheid » van 17 november 1993 in een zeer belangrijke vermindering van de uitgaven van de verplichte Z.I.V. (Ziekte- en invaliditeitsverzekering) voor de vergoeding van lichamelijke letsels van de zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers, vervoerde personen) in gevallen waarin (tot nu toe) geen beroep kan worden gedaan op de tussenkomst van de verplichte B.A.-verzekering inzake motorrijtuigen.

Met dat doel voor ogen heeft de Regering beslist dat op korte termijn uitvoering moet gegeven worden aan voorheen reeds geformuleerde plannen en voorstellen tot invoering van een (objectieve) aansprakelijkheid tegenover de zwakke — in de zin van niet-gemotoriseerde — verkeersdeelnemers en tot uitbreiding van de dekking van de B.A.-verzekering inzake motorrijtuigen tot de aldus ingevoerde aansprakelijkheid.

De Commissie brengt hierbij advies uit over het haar voorgelegde wetsontwerp « betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de schade die het gevolg is van lichamelijke letsels toegebracht aan slachtoffers van ongevallen waarbij een motorrijtuig is betrokken », zoals het in 1991 werd opgesteld in overleg tussen de toenmalige Ministers van Justitie, van Economische Zaken en van Verkeerswezen.

De Commissie noteert dat het voorliggend wetsontwerp voorbereid werd door een destijds onder gezag van de genoemde ministers opgerichte werkgroep, bestaande uit een aantal deskundigen inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid; deze werkgroep heeft zich gedurende meer dan één jaar over de problematiek gebogen.

Van meet af aan is het voorzeker niet zonder enige verbazing dat vastgesteld wordt dat een uitermate belangrijke hervorming, waarvan de voorbereidende discussies gedurende meer dan dertig jaren aangesleept hebben, thans met plotse haast en in de kortste tijd wordt doorgedrukt, om redenen die eigenlijk vreemd zijn aan de oorspronkelijke doelstellingen van deze nieuwe wetgeving, namelijk het realiseren van een betere bescherming van sommige verkeersslachtoffers.

Alhoewel de Commissie de algemene strekking van het voorliggend wetsontwerp gunstig gezind is en zij dienvolgens geen principiële bezwaren heeft tegen initiatieven die de invoering ervan kunnen bespoedigen, meent zij toch te moeten wijzen op de gevaren die verbonden zijn aan het haastig doordrukken van zo'n wetgeving waarvan de complexe implicaties, voornamelijk op het gebied van de verzekering, tot nu toe niet met de vereiste diepgang werden onderzocht.

Au sein même de cette Commission, il a encore été récemment clairement démontré, lorsque celle-ci a examiné la nouvelle loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, que le traitement hâtif d'une législation, même soigneusement préparée n'est pas sans danger.

La commission n'a aujourd'hui pas reçu la mission et ne dispose pas du temps nécessaire pour recommencer le travail du groupe de travail cité ci-dessus ni pour examiner une nouvelle fois dans sa globalité la problématique complexe de l'indemnisation des victimes de la circulation, et notamment tous les aspects d'assurance qui y sont liés.

Compte tenu de l'urgence, la commission se limite à une discussion relativement sommaire du projet sans examiner de manière approfondie les alternatives possibles ou les conséquences du projet sur d'autres réglementations.

La commission n'a pas pour tâche de s'occuper des objectifs de politique générale tels qu'ils résultent du « Plan global » et du projet de loi soumis mais elle tient cependant à formuler quelques remarques d'ordre général.

La commission comprend que le Gouvernement a pour objectif, en introduisant les mesures discutées ici, de réaliser une réduction d'un milliard de francs pour l'A.M.I.

Les représentants des entreprises d'assurances ainsi que d'autres membres de la commission, font remarquer que le coût pour le secteur de l'assurance, et en particulier pour les assurances auto obligatoires dépassera notablement le milliard de francs. Des chiffres concrets ne sont pas encore disponibles mais cet aspect ne peut être perdu de vue.

Le projet de loi présentement soumis va en effet beaucoup plus loin qu'une réduction des dépenses ou un assainissement de l'A.M.I. obligatoire :

— d'une part, l'indemnisation que les assureurs auront à payer se situera à un niveau plus élevé que l'indemnisation qui aurait été payée par l'A.M.I., parce que, par exemple :

- ces indemnités ne sont pas plafonnées;
- aussi en assurance maladie-invalidité, l'indemnisation de l'invalidité ne se fait qu'à partir d'un seuil de 66 p.c. tandis qu'en assurance R.C. auto, l'indemnisation est accordée dès le premier pourcent d'incapacité;
- l'A.M.I. verse une rente seulement au titulaire;

— d'autre part, cette indemnisation d'assurance comportera aussi, à côté de tous les frais médicaux de tous les assurés, d'autres paiements résultant des dommages corporels de toutes les victimes, y compris l'indemnisation du dommage moral et l'indemnisation des dommages subis par d'autres personnes par répercussion. Le ticket modérateur sera aussi compris dans ces indemnités d'assurance.

Tenant compte, d'une part, de l'augmentation des coûts résultant de ce qui précède et, d'autre part, des problèmes de réassurance déjà évoqués à de nombreuses reprises dans d'autres avis de la commission et imputables à la couverture d'assurance illimitée telle qu'elle est appliquée en Belgique, les représentants des entreprises d'assurances pensent que c'est l'occasion de remettre en question le principe de la couverture d'assurance illimitée pour la responsabilité des dommages corporels et ils suggèrent de fixer un plafond pour la couverture comme c'est déjà le cas dans tous les autres pays de la Communauté européenne, à l'exception de la Belgique et du Luxembourg.

Un membre de cette délégation songe aussi à une limitation des garanties par victime tout en maintenant la couverture illimitée par sinistre. Selon ce membre, cette solution permettrait de tempérer l'impact financier du projet de loi sur la tarification.

Dat het haastig doorvoeren van een zelfs grondig voorbereide wetgeving niet zonder gevaar is, is overigens, ook in de schoot van deze Commissie, nog zeer onlangs overduidelijk gebleken uit de ervaringen rond de nieuwe wet d.d. 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst.

De Commissie heeft thans niet de opdracht noch de tijd om het werk van de hoger vermelde werkgroep over te doen en de complexe problematiek van de vergoeding van verkeersslachtoffers in zijn globaliteit, met onder meer ook alle eraan verbonden verzekeringsaspecten, nogmaals te onderzoeken.

Gelet op de hoogdringendheid dient de Commissie zich dan ook te beperken tot een eerder summier bespreking van het ontwerp zonder mogelijke alternatieven of consequenties van het ontwerp op andere reglementeringen grondig te kunnen onderzoeken.

De Commissie heeft niet tot taak zich in te laten met de algemene beleidsdoelstellingen van het door de Regering uitgewerkte « Globaal Plan » noch van het thans voorliggende ontwerp van wet, maar wil toch een aantal algemene opmerkingen formuleren.

De Commissie begrijpt dat het de bedoeling van de Regering is om door de invoering van de hier besproken maatregelen een besparing van 1 miljard frank, voor de Z.I.V., te realiseren.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, hierbij bijgetreden door andere leden van de Commissie, benadrukken dat de kostprijs voor de verzekeringssector, meer in het bijzonder voor de verplichte autoverzekerden, aanzienlijk meer zal bedragen dan één miljard frank. Concrete cijfers zijn wel nog niet beschikbaar, toch mag dit aspect niet uit het oog worden verloren.

Het thans voorliggend ontwerp van wet gaat inderdaad veel verder dan een vermindering van de uitgaven of een gezondmaking van de verplichte Z.I.V. :

— enerzijds zullen de door de autoverzekeraars uit te betalen vergoedingen hoger liggen dan de vergoeding die door de Z.I.V. zou zijn uitgekeerd, omdat bijvoorbeeld :

- die vergoedingen niet geplafonneerd zijn;
- ook de invaliditeit in de verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering, slechts vanaf een drempel van 66 pct. wordt vergoed, terwijl de vergoeding daarvoor in de B.A.-verzekering toegekend wordt vanaf het eerste percent ongeschiktheid;
- de Z.I.V. slechts aan de titularis een rente stort;

— Anderzijds zullen deze verzekeringsvergoedingen naast alle geneeskosten voor alle verzekerden, ook andere uitkeringen ten gevolge van lichamelijke letsels van alle slachtoffers omvatten, met inbegrip van morele schadevergoeding en vergoeding voor schade door andere personen geleden door weerkaatsing. Het remgeld zal ook in deze verzekeringsvergoedingen begrepen zijn.

Rekening houdend enerzijds met de uit het voorgaande voortvloeiende kostenverhoging en anderzijds met de reeds herhaalde malen in andere adviezen van de Commissie gestelde herverzekeringsproblemen, te wijten aan de in België gangbare onbeperkte verzekeringsdekking, menen de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen dat bij deze gelegenheid het principe van de onbegrensde verzekeringsdekking voor de aansprakelijkheid voor lichamelijke letsels dient in vraag te worden gesteld en suggereren zij een plafond voor de dekking in te stellen zoals dit reeds het geval is in alle landen van de Europese Gemeenschap, behalve in België en Luxemburg.

Een lid van deze delegatie denkt daarbij ook aan het beperken van de waarborgen per slachtoffer met het behouden van de onbegrensde dekking per schadegeval. Volgens dit lid zou deze oplossing de financiële weerslag van het wetsontwerp op de tarificatie van het wetsontwerp kunnen milderen.

Alors que les autres délégations de la Commission sont partagées sur la question de savoir s'il s'indique de lier cette problématique d'une éventuelle révision de la couverture d'assurance illimitée au sujet actuellement débattu (de l'introduction d'un article 1385bis du Code civil), il s'avère cependant que tous les membres de la Commission sont prêts à discuter ce problème à une autre occasion.

La délégation des consommateurs souhaite relever que le coût augmentera dans tous les cas pour les preneurs d'assurances étant donné que d'une part les cotisations des employeurs et des travailleurs à l'I.N.A.M.I. ne diminueront pas et d'autre part la prime pour l'assurance responsabilité civile véhicules automoteurs augmentera, pour certains peut-être même d'une façon notable.

Les représentants des entreprises d'assurances soulignent, toujours à propos des aspects et implications financiers du régime proposé, que lors du calcul du coût supplémentaire qui résultera pour les assureurs de l'introduction d'une responsabilité « no-fault », il doit être tenu compte d'une part de l'actualisation nécessaire de tous les calculs effectués antérieurement mais d'autre part aussi d'un usage impropre voire même de dérives possibles du nouveau régime, qui peut ou donnera lieu à plus de fraude que le régime de responsabilité civile à base de faute. On peut par là songer par exemple au cycliste qui a un accident sans implication de véhicule automoteur mais qui en maquille les circonstances de façon à faire croire qu'un véhicule est impliqué.

Il sera en tout cas indispensable pour les entreprises de pouvoir adapter leurs tarifs en conséquence.

La Commission attire en outre l'attention sur un autre élément qui intervient dans le coût, à savoir les prélèvements en matière de fiscalité et de parafiscalité qui sont d'application aux primes de l'assurance responsabilité civile véhicules automoteurs. Étant donné que l'I.N.A.M.I. aura moins de dépenses, on peut se demander si la cotisation à l'I.N.A.M.I. (10 p.c. pour tourisme et affaires) se justifie encore dans la même mesure.

Plusieurs membres soulignent que l'indemnisation payée en application de la présente disposition n'est pas seulement plus élevée que l'indemnité de l'assurance maladie-invalidité mais aussi que celle de l'assurance accidents du travail. La question se pose donc de savoir si l'on ne crée pas ici de discrimination puisque la hauteur de l'indemnisation va dépendre de circonstances de fait (être ou pas un usager vulnérable au moment de l'accident).

Un représentant des intermédiaires fait observer que l'assurance maladie-invalidité n'est pas complètement déchargée de toute obligation suite à l'application du régime proposé étant donné que les victimes belges d'accidents de la circulation qui se produisent à l'étranger ne sont pas visées par le projet et restent donc à charge de l'A.M.I.

Il pense en outre qu'une nouvelle catégorie d'usagers de la route vulnérables est créée, à savoir les conducteurs des véhicules qui, même s'ils ne sont pas responsables en totalité, ne peuvent bénéficier du nouveau système. Il est appuyé sur ce point par le représentant des consommateurs industriels qui est partisan du système français dans lequel le conducteur est bien indemnisé sur cette base dans le cas où il n'a pas lui-même commis de faute.

Un expert, dont l'avis est partagé par la Commission, s'interroge sur la protection de l'indemnisation qui sera accordée en application de la disposition à l'étude. L'intention est-elle d'indemniser la victime en tout état de cause ou une compensation est-elle notamment possible?

Les représentants des entreprises d'assurances font remarquer que les conséquences de sinistres qui se produisent à l'étranger font l'objet d'une indemnisation sur base de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 relative à la loi applicable en matière

Waar er bij de andere delegaties van de Commissie geen eensgezindheid bestaat over de vraag of het aangewezen is deze problematiek van een eventuele herziening van de onbeperkte verzekeringsdekking te verbinden aan het huidige vraagstuk (van de invoering van artikel 1385bis van het Burgerlijk Wetboek), zijn alle leden van de Commissie wel bereid om dit probleem bij een andere gelegenheid te bespreken.

De delegatie van de verbruikers wenst te benadrukken dat de kostprijs voor de verzekeringsnemers in ieder geval zal verhogen aangezien enerzijds de bijdragen van de werkgevers en de werknemers aan het R.I.Z.I.V. niet zullen verlagen en anderzijds de premie voor de B.A.-motorrijtuigenverzekering zal verhogen en voor sommigen misschien zelfs op een drastische wijze.

Nog in verband met de kostenaspecten en -implicaties van de voorgestelde regeling wordt door de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen erop gewezen dat bij de berekening van de meerkost, voor de verzekeraars, van een « no-fault » aansprakelijkheid rekening moet gehouden worden enerzijds met de noodzakelijke actualisering van alle vroeger gemaakte berekeningen, maar anderzijds ook met het oneigenlijk gebruik of zelfs de mogelijke ontsporingen van de nieuwe regeling, die meer tot fraude kan of zal aanzetten dan de burgerrechtelijke regeling van de foutaansprakelijkheid. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de fietser die een ongeval oploopt dat niet door een motorrijtuig veroorzaakt is, maar die, door vervalsing van de omstandigheden, een motorrijtuig in het ongeval betreft.

Het zal voor de ondernemingen dan ook in ieder geval noodzakelijk zijn hun tarieven naar behoren te kunnen aanpassen.

De Commissie vestigt daarenboven de aandacht op een ander element in de kostprijs, met name fiscale en parafiscale heffingen die op de premies van de B.A.-motorrijtuigenverzekering van toepassing zijn. Aangezien het R.I.Z.I.V. minder uitgaven zal hebben kan de vraag gesteld worden of de bijdrage voor het R.I.Z.I.V. (10 pct. voor toerisme en zaken) nog langer in dezelfde mate verantwoord is.

Verschillende leden wijzen erop dat de in toepassing van deze bepaling uitbetaalde vergoeding niet alleen hoger is dan de vergoeding van de ziekte- en invaliditeitsverzekering maar ook hoger is dan de vergoeding van de arbeidsongevallenverzekering. De vraag kan dan ook gesteld worden of hier geen discriminatie gecreëerd wordt doordat de hoogte van de vergoeding gaat afhangen van feitelijke omstandigheden (al dan niet zwakke weggebruiker op het ogenblik van het ongeval).

Een vertegenwoordiger van de tussenpersonen wijst erop dat de ziekte- en invaliditeitsverzekering door de hier voorgestelde regeling niet volledig ontlast wordt aangezien Belgische slachtoffers van verkeersongevallen in het buitenland niet bedoeld worden door voorliggend ontwerp en dus ten laste blijven van de Z.I.V.

Hij meent verder dat er een nieuwe categorie van zwakke weggebruikers wordt ingesteld, met name de bestuurders van de voertuigen die, zelfs als ze in het geheel niet aansprakelijk zijn, het nieuwe stelsel niet kunnen genieten. Hij wordt hierin bijgetreden door de vertegenwoordiger van de industriële verbruikers die voorstander is van het Frans systeem waar de bestuurder wel op deze basis wordt vergoed in het geval hijzelf geen fout heeft begaan.

Een deskundige, hierin bijgetreden door de Commissie, stelt zich vragen over de bescherming van de schadevergoeding die, bij toepassing van de voorliggende bepaling, zal worden uitbetaald. Is het de bedoeling het slachtoffer te allen prijze te vergoeden of is onder meer schuldcompensatie mogelijk?

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen laten opmerken dat de gevolgen van de in het buitenland gebeurde ongevallen vergoed worden op basis van de Overeenkomst van Den Haag d.d. 4 mei 1971 m.b.t. de wet toepasselijk inzake

d'accidents de la circulation. Des problèmes se posent quand par exemple le piéton blessé est lui-même responsable de l'accident selon les règles communes et que le conducteur intente une action contre lui. Ce conducteur peut-il faire saisir l'indemnité que le piéton a reçue dans le cadre de la responsabilité objective ?

Selon certains membres, seule une partie de l'indemnité (pour frais médicaux et dommages corporels) doit être protégée. En ce qui concerne l'indemnisation des autres dommages (ex. dommage moral), les règles de droit commun resteraient valables et ne bénéficieraient que de la protection partielle accordée aux autres revenus. Quelques membres sont plutôt d'avis que les règles de droit commun doivent s'appliquer sur la totalité de l'indemnisation, c'est-à-dire sans protection particulière.

Sans avoir la possibilité de traiter cette problématique à fond, la Commission pense qu'il vaut mieux faire la clarté sur cet aspect et sur les intentions du législateur à ce propos.

La Commission note que dans plusieurs pays d'Europe, parmi lesquels la France, une responsabilité objective en matière de circulation a déjà été introduite et que les propositions qui lui sont soumises maintenant ont été clairement inspirées par la loi française Badinter (du 5 juillet 1985).

La Commission estime que la rédaction du texte proposé paraît sur plusieurs points dangereusement imprécise. Elle craint qu'il n'en résulte une jurisprudence assez abondante portant sur les problèmes d'interprétation alors qu'un des objectifs de l'instauration d'une responsabilité objective est précisément de limiter les frais, également en ce qui concerne les procédures.

D'autre part, la Commission comprend bien qu'il s'agit ici de textes qui sont destinés à être insérés dans le Code civil et que la nécessaire « économie législative » doit être respectée lors de la formulation. La Commission suggère donc de ne pas expliciter trop de définitions ou de concepts dans la loi elle-même mais que dans les travaux préparatoires l'on exprime clairement la volonté du législateur, le cas échéant en faisant référence à la doctrine ou la jurisprudence étrangère.

La délégation des consommateurs, dont l'avis est partagé par quelques autres membres, pense que la seule adjonction d'un article dans le Code civil ne permet pas de réaliser complètement l'objectif poursuivi. Selon ce membre, cela ne conduit qu'à étendre les règles en matière de responsabilité.

Cette délégation est partisan d'une loi séparée — comme en France (loi Badinter du 5 juillet 1985 « tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation ») qui règle non seulement l'aspect responsabilité mais vise aussi à améliorer et à accélérer le règlement du dommage et son indemnisation.

Bien que l'approche choisie dans le projet constitue déjà un progrès sérieux dans la solidarité et la protection des usagers de la route vulnérables, ces membres souhaitent cependant attirer l'attention sur l'approche française du problème où l'accent est plutôt mis sur l'aspect indemnisation de la victime, tandis que les notions de responsabilité et de personne responsable viennent au second plan: « *Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident (...)* » (article 3 de la loi Badinter du 5 juillet 1985).

Les représentants des entreprises d'assurances soulignent que les conventions conclues entre les assureurs (notamment la Convention pour l'indemnisation accélérée des dommages corporels (I.A.D.C.) qui a fait l'objet d'un Cahier de l'U.P.E.A. n° 1989/2) répondent largement au besoin d'accélération du règlement des sinistres.

verkeersongevallen. Problemen stellen zich wanneer bijvoorbeeld de gekwetste voetganger zelf, volgens de gewone regels, aansprakelijk is voor het ongeval en de autobestuurder een vordering tegen hem instelt. Kan die bestuurder beslag laten leggen op de vergoeding die de voetganger ontvangen heeft?

Volgens sommige leden zou een gedeelte van de vergoeding (voor geneeskosten en lichamelijke letsels) moeten worden beschermd. Voor de vergoeding van andere schade (b.v. morele schade) zouden de gemeenrechtelijke regels blijven gelden met dus een beperkte bescherming zoals voor de andere inkomsten. Enkele leden zijn echter van oordeel dat de gemeenrechtelijke regels op de gehele vergoeding van toepassing moeten zijn, dus zonder een specifieke bescherming.

Zonder deze problematiek bij deze gelegenheid uitputtend te kunnen behandelen, meent de Commissie dat best klaarheid geschapen wordt omtrent deze aangelegenheid en de desbetreffende intentie van de wetgever.

De Commissie noteert dat in verschillende Europese Staten, waaronder Frankrijk, reeds een objectieve verkeersaansprakelijkheid werd ingevoerd, en dat de haar thans voorgelegde voorstellen duidelijk geïnspireerd werden door de Franse wet-Badinter (d.d. 5 juli 1985).

De redactie van de voorgestelde tekst lijkt de Commissie op verschillende punten gevaarlijk onnauwkeurig. Ze vreest dan ook dat daaruit heel wat rechtspraak over interpretatieproblemen zal voortvloeien terwijl één van de doelstellingen van het instellen van een objectieve aansprakelijkheid er juist in bestaat de kosten, ook inzake procedures, te drukken.

Anderzijds begrijpt de Commissie wel dat het hier gaat om teksten die worden ingelast in het Burgerlijk Wetboek en dat bij de formulering daarvan de nodige « legislatieve spaarzaamheid » in acht moet genomen worden. De Commissie suggereert dan ook dat niet al te veel definities of begrippen in de wet zelf worden uitgelegd, maar dat toch wel, in de voorbereidende werken, de wil van de wetgever, desgevallend door verwijzing naar buitenlandse rechtsleer of rechtspraak, duidelijk wordt gemaakt.

De delegatie van de verbruikers, hierin bijgetreden door enkele andere leden, meent dat door de enkele invoering van één artikel in het Burgerlijk Wetboek de beoogde doelstelling niet volledig wordt bereikt. Volgens haar worden alleen de aansprakelijkheidsregels uitgebreid.

Deze delegatie is voorstander van een afzonderlijke wet — zoals in Frankrijk (wet-Badinter van 5 juli 1985 *tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation*) die, naast het aansprakelijkheidsaspect, tevens een betere en vluggere schaderegeling en uitbetaling van de schadevergoeding regelt.

Alhoewel de in dit ontwerp gekozen benadering reeds een belangrijke stap vooruit betekent in de solidariteit en de bescherming van de zwakke weggebruikers wensen deze leden niettemin de aandacht te vestigen op de Franse benadering van het probleem waar de nadruk meer op de vergoeding van het slachtoffer wordt gelegd, terwijl de notie van aansprakelijkheid en aansprakelijke persoon pas op de tweede plaats komt: « *Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident (...)* » (artikel 3 wet-Badinter van 5 juli 1985).

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen er op dat aan de nood aan versnelling van de schaderegeling in aanzienlijke mate tegemoet gekomen wordt door de tussen verzekeraars afgesloten conventies (met name de Overeenkomst voor versnelde vergoeding van lichamelijke letsels (V.V.L.L.) die het voorwerp is geweest van een Cahier van de B.V.V.O. nr. 1989/2).

Bien que les représentants des consommateurs reconnaissent la valeur de ces conventions, ils estiment cependant qu'elles ne satisfont que de manière très insuffisante leurs exigences.

Les représentants des entreprises d'assurances considèrent que la convention I.A.D.C. est incontestablement plus avantageuse que la loi française Badinter, principalement lorsqu'elle prévoit une offre d'indemnisation beaucoup plus rapide (cf. étude de B. Dubuisson relative à cette comparaison dans le *Journal des Tribunaux* du 24 septembre 1988).

La Commission tient encore à faire remarquer que le projet de loi qui lui est soumis ne contient aucune disposition relative à sa mise en vigueur. Elle comprend que l'intention est de mettre le projet de loi en vigueur au 1^{er} janvier 1995 et est d'avis qu'il s'indique de le stipuler expressément dans le projet.

La Commission souhaite enfin attirer l'attention — de manière abrégée cependant — sur les importantes implications que le projet de loi peut avoir sur d'autres législations:

- article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances;

- arrêté royal du 3 février 1992 relatif aux normes tarifaires;

- arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type R.C. véhicules automoteurs.

2. Discussion de l'article 1385bis proposé

Paragraphe premier, alinéa 1^{er}

Compte tenu des nombreuses questions qui sont posées, les représentants des entreprises d'assurances tiennent à fournir un certain nombre d'éclaircissements:

- Si plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation, la victime peut choisir l'assureur auquel il va réclamer l'indemnisation conformément à l'article 45 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre (répartition de la charge du sinistre en cas de cumul d'assurances).

- En premier lieu, le passager assuré sera normalement indemnisé par l'assureur du véhicule qui le transporte et le piéton ou le cycliste par l'assureur du véhicule qui l'a heurté.

- Le dommage causé par la partie responsable est en fin de compte à charge de l'assureur de cette partie ou, éventuellement, du Fonds commun de Garantie automobile. Dans l'hypothèse où il s'avère qu'en fin de compte aucune responsabilité ne peut être imputée sur base des règles normales en matière de responsabilité (pas de faute prouvée, ce qui est rare), chaque assureur supporte les montants avancés pour l'indemnisation des piétons, des cyclistes et des occupants. Dans cette hypothèse, comme maintenant, aucun conducteur n'est indemnisé (il existe bien des formules d'assurances personnelles pour les couvrir). Si le véhicule n'est pas identifié, le piéton ou cycliste doit de toute façon prouver qu'il s'agit d'un accident de la circulation et qu'il a subi des dommages corporels (y compris les soins médicaux) pour pouvoir être indemnisé par le Fonds commun de Garantie automobile.

- Les piétons, cyclistes et occupants restent en tout état de cause responsables des dommages qu'ils ont causés aux tiers, y compris le conducteur ou propriétaire du véhicule concerné, cela sur base du droit commun existant en matière de responsabilité civile.

Il entre dans les intentions des entreprises d'assurances de régler entre eux par voie de conventions les principes développés ci-dessus de manière à déterminer comment la charge des sinistres se répartit entre les assureurs R.C. Auto concernés.

Ofschoon de vertegenwoordigers van de verbruikers de waarde van deze overeenkomsten erkennen, menen zij toch dat die in het geheel niet tegemoet komen aan hun eisen.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen beschouwen dat de V.V.L.L.-overeenkomst ongetwijfeld voordeliger is dan de Franse wet-Badinter, voornamelijk door te voorzien in een veel vlugger vergoedingsaanbod (cf. studie van B. Dubuisson over deze vergelijking in *Journal des Tribunaux* van 24 september 1988).

Ten aanzien van het geheel van de haar voorgelegde tekst merkt de Commissie op dat in het ontwerp geen bepaling voor de inwerkingtreding ervan is voorzien. Ze begrijpt dat het de bedoeling is het wetsontwerp op 1 januari 1995 van kracht te laten worden en vindt het aangewezen dat dit uitdrukkelijk in het ontwerp wordt vastgesteld.

De Commissie wenst er ten slotte — zij het in het kort — de aandacht op te vestigen dat dit wetsontwerp belangrijke implicaties heeft op andere wetgevingen, waaronder:

- artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringen;

- koninklijk besluit van 3 februari 1992 betreffende de tariefnormen;

- koninklijk besluit van 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst B.A.-motorrijtuigen.

2. Bespreking van het voorgestelde artikel 1385bis

Paragraaf 1, lid 1

Gelet op de vele vragen die worden gesteld, verstrekken de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen een aantal verduidelijkingen:

- Indien er verschillende voertuigen in een verkeersongeval betrokken zijn, kan het slachtoffer de « aan te spreken » verzekeraar kiezen overeenkomstig artikel 45 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (verdeling van de last van het schadegeval in geval van samenloop van verzekeringen).

- In eerste instantie zal de verzekerde passagier normalerwijze vergoed worden door de verzekeraar van het voertuig waarmee hij vervoerd werd, en de voetganger of fietser door de verzekeraar van het voertuig dat hem aangereden heeft.

- De door de aansprakelijke partij veroorzaakte schade komt uiteindelijk ten laste van de verzekeraar van die partij of, eventueel, van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. In de hypothese waarin er uiteindelijk geen aansprakelijkheid, volgens de gewone aansprakelijkheidsregels, vastgesteld wordt (geen bewezen fout, wat zeldzaam is), draagt iedere verzekeraar de voorgeschoten bedragen om de voetgangers, fietsers en inzittenden te vergoeden. In deze hypothese wordt, zoals nu, geen enkele bestuurder vergoed (er bestaan wel formules van zogenaamde persoonlijke verzekeringen om deze te dekken). Ingeval het voertuig niet geïdentificeerd is, moet de voetganger of fietser wel alleszins het bewijs leveren dat het om een verkeersongeval gaat en dat hij lichamelijke schade (inclusief medische verzorging) geleden heeft, teneinde door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds vergoed te kunnen worden.

- De voetgangers, fietsers en inzittenden blijven alleszins wel, op grond van het bestaand gemeen recht inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid, aansprakelijk voor de schade die ze aan derden, inclusief de bestuurder of eigenaar van het « betrokken » motorrijtuig, toegebracht hebben.

Het is de bedoeling van de verzekeringsondernemingen over het voorgaande onderling conventies te sluiten met het oog op de uiteindelijke afhandeling of afwikkeling van de schadelasten tussen alle « betrokken » B.A.-motorrijtuigenverzekeraars.

Selon la Commission, il s'indiquerait en tout cas de préciser aussi clairement que possible les principes explicités ci-dessus dans l'Exposé des motifs de la nouvelle disposition légale.

Plusieurs membres de la Commission posent des questions portant sur la clarté et la précision de la terminologie utilisée.

L'exposé des motifs éclaire quelque peu les différentes notions. Il semble cependant indiqué d'examiner s'il n'est pas possible de faire usage d'une formulation plus précise pour éviter des contestations lors de l'application.

Des questions sont ainsi posées à propos des notions suivantes de l'alinéa 1^{er} du § 1^{er}:

— « celui qui met en circulation un véhicule » : la majorité des membres croit comprendre qu'il s'agit de la personne sur laquelle repose aussi l'obligation d'assurance en application de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, à savoir le propriétaire, le détenteur ou le conducteur du véhicule automoteur.

A cette énumération, doivent encore être ajoutés le voleur et le receleur; dans ces derniers cas, c'est le Fonds commun qui intervient.

En tout cas, il conviendrait d'apporter la complète clarté sur la question de savoir qui, dans un cas concret — le propriétaire, le détenteur ou le conducteur — est déclaré « objectivement responsable ». Cette question semble incontestablement d'un grand intérêt chaque fois que plusieurs assureurs (par ex. celui qui assure le propriétaire ou le conducteur) peuvent être concernés.

— « dommages résultant des lésions corporelles (...) » : selon certains membres, il faudrait préciser qu'à côté des dommages subis par la victime elle-même, sont aussi visés les dommages par répercussion (à d'autres personnes).

— « accident » : la Commission se demande jusqu'où va le concept d'accident.

Les représentants des entreprises d'assurances et des intermédiaires pensent que la responsabilité objective que l'on règle ici devrait seulement valoir pour les piétons, cyclistes et occupants qui sont les victimes d'un accident de la circulation; ils demandent que cela soit précisé expressément dans le projet même. Bien que le concept « accident de la circulation » ne soit pas lui-même défini dans le texte légal, l'on trouve dans la jurisprudence et la doctrine suffisamment d'éléments qui permettent de cerner les cas qui ne seraient pas visés ici.

Ils proposent de modifier comme suit l'alinéa 1^{er} dy § 1^{er} du futur article 1385bis:

« Celui qui met en circulation un véhicule automoteur est responsable des dommages résultant des lésions corporelles causées à toute victime par un accident de la circulation dans lequel ce véhicule est impliqué. »

— « impliqué » : la mise en circulation d'un véhicule ne doit pas nécessairement comporter une action active. Les véhicules en stationnement et à l'arrêt sont aussi visés.

§ 1^{er}, alinéa 2

Les délégations des consommateurs et des intermédiaires sont d'avis que l'exclusion dont il est question dans cet alinéa est formulée de manière trop vague. Le concept « vouloir un accident et ses conséquences » suscite beaucoup de questions et donne lieu à interprétation. Ainsi, on peut par exemple avoir voulu l'accident mais pas pour autant ses conséquences (par ex. vandalisme).

Naar de mening van de Commissie verdient het alleszins wel aanbeveling de hierboven uiteengezette beginselen in de Memorie van Toelichting bij de nieuwe wettelijke regeling zo duidelijk mogelijk te preciseren.

Verskillende leden van de Commissie stellen vragen bij de duidelijkheid en de nauwkeurigheid van de gebruikte terminologie.

De memorie van toelichting licht weliswaar de verschillende noties toe. Toch lijkt het aangewezen te onderzoeken of een duidelijkere formulering niet mogelijk is om zo veel mogelijk betwistingen bij de toepassing te vermijden.

Zo worden vragen gesteld bij de volgende in lid 1 van § 1 gebruikte begrippen:

— « hij die een voertuig in het verkeer brengt » : de meerderheid van de leden meent te begrijpen dat het hier gaat om de persoon op wie ook de verzekeringsplicht rust, bij toepassing van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, met name de eigenaar, de houder of de bestuurder van het motorrijtuig.

Bij deze opsomming dient alleszins de dief en de heler gevoegd te worden; in deze laatste gevallen komt het Waarborgfonds tussen.

Er zou alleszins volledige duidelijkheid moeten zijn over de vraag wie bij een concreet ongeval precies — de eigenaar, de houder of de bestuurder — voor de veroorzaakte schade « objectief aansprakelijk » wordt gesteld. Deze vraag lijkt in ieder geval van groot belang te zijn telkens als er verschillende verzekeraars (bijvoorbeeld voor de eigenaar respectievelijk de bestuurder) betrokken kunnen zijn.

— « schade die het gevolg is van de lichamelijke letsels (...) » : volgens sommige leden zou moeten verduidelijkt worden dat naast de schade door het slachtoffer zelf geleden ook schade door weerkatsing (aan andere personen) bedoeld wordt.

— « ongeval » : de Commissie vraagt zich af hoever het begrip ongeval reikt.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en de tussenpersonen menen dat de hier geregelde objectieve aansprakelijkheid alleen zou mogen gelden voor voetgangers, fietsers en inzittenden die het slachtoffer van een verkeersongeval zijn en vragen dat dit uitdrukkelijk in het ontwerp zelf zou worden verduidelijkt. Ook al is het begrip « verkeersongeval » zelf niet nader gedefinieerd in de wettekst zelf, toch zijn er in de rechtspraak en de rechtsleer voldoende elementen aanwezig om een nadere identificatie van de hier beoogde respectievelijk niet-beoogde ongevallen mogelijk te maken.

Zij stellen voor § 1, lid 1 van toekomstig artikel 1385bis als volgt te wijzigen:

« Hij die een motorrijtuig in het verkeer brengt, is aansprakelijk voor de schade die het gevolg is van de lichamelijke letsels die zijn toegebracht aan ieder slachtoffer door een verkeersongeval waarbij het motorrijtuig is betrokken. »

— « betrokken » : het in het verkeer brengen van een voertuig hoeft niet noodzakelijkerwijze een actieve daad uit te maken. Ook geparkeerde en stilstaande voertuigen worden beoogd.

§ 1, lid 2

De delegaties van de verbruikers en van de tussenpersonen zijn van oordeel dat de in dit lid bedoelde uitsluiting te vaag geformuleerd is. Het « willen van het ongeval en de gevolgen ervan » roept veel vragen en interpretaties op. Zo kan bijvoorbeeld het ongeval gewild zijn maar daarom niet de gevolgen ervan (bijvoorbeeld vandalisme).

Ces délégations souhaitent que l'exclusion soit limitée au suicide et à l'automutilation comme cela est déjà précisé dans l'exposé des motifs et correspond apparemment à l'idée de départ du groupe de travail qui a rédigé le projet de loi. La simple référence à ces notions dans l'exposé des motifs leur semble insuffisante et pas efficace dans la pratique étant donné que souvent l'on ne dispose que du texte de la loi lorsqu'on l'applique.

La loi Badinter suit sur ce point une autre approche en parlant de la faute inexcusable. Le fait est que cette notion de faute inexcusable a donné lieu en France à pas mal de jurisprudence et doctrine.

La délégation des entreprises contrôlées trouve que le texte proposé dans le projet est suffisamment clair et elle n'est pas favorable à la reprise des notions de suicide et automutilation.

La Commission fait observer que dans le texte français, le mot « pourra » doit être remplacé par « peut ».

§ 2, alinéa 1^{er}

La Commission propose de réécrire cet alinéa comme suit pour éviter les problèmes d'interprétation :

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

Un membre estime que cette disposition est en réalité superflue parce que les personnes transportées sont aussi des victimes au sens de l'article 1^{er} du projet.

§ 2, alinéa 2

Quelques membres pensent que cet alinéa 2, en vertu duquel le conducteur et ses ayants droit sont exclus du bénéfice de l'indemnité d'assurance, entraîne une discrimination à l'égard de ces personnes. De même, le conducteur qui n'a pas commis de faute et est cependant blessé n'est pas indemnisé. Selon ces membres, ce cas devrait être repris dans le projet.

La délégation des entreprises d'assurances souligne que l'extension de cette couverture d'assurance à ces personnes est pour ainsi dire impayable car elle entraînerait une augmentation notable du coût de l'assurance. Elle se réfère pour le surplus aux observations déjà formulées ci-dessus.

Plusieurs membres pensent que l'exposé des motifs relatif à cette disposition devrait être adapté. Il y est en effet question des « ayants droit des conducteurs ». Or, cette notion est plus restrictive que le texte du projet, qui parle « des personnes qui invoquent le préjudice résultant des lésions corporelles ou du décès de ce conducteur ».

§ 3

Pas d'observations.

§ 4

Pour éviter des problèmes d'interprétation, la Commission propose de préciser que l'on vise ici les « autres » règles de la responsabilité civile.

Deze delegaties wensen dat de uitsluiting zou beperkt worden tot zelfmoord en zelfverminking zoals dit reeds in de memorie van toelichting wordt gepreciseerd, en blijkbaar ook overeenstemt met het uitgangspunt van de werkgroep, die het wetsontwerp heeft opgesteld. De loutere vermelding hiervan in de memorie van toelichting lijkt hen niet voldoende en in de praktijk niet werkzaam, aangezien men toch vaak enkel de wet bij de toepassing ervan ter beschikking heeft.

Een andere benadering wordt aangereikt door de Franse wet-Badinter waar sprake is van de onverschoonbare fout (faute inexcusable). Feit is wel dat deze notie van onverschoonbare fout in Frankrijk aanleiding gaf tot heel wat rechtspraak en rechtsleer.

De delegatie van de gecontroleerde ondernemingen vindt de in het ontwerp voorgestelde tekst duidelijk genoeg en is geen voorstander van het opnemen van de noties zelfmoord en zelfverminking.

De Commissie wijst erop dat in de Franse tekst het woord « pourra » dient vervangen te worden door « peut ».

§ 2, lid 1

De Commissie stelt voor de tekst van dit lid als volgt te herschrijven om interpretatieproblemen te vermijden :

« Dit artikel is eveneens van toepassing op de slachtoffers die op het tijdstip van het ongeval worden vervoerd, ook ter uitvoering van een overeenkomst. »

Een lid is de mening toegedaan dat deze bepaling eigenlijk overbodig is omdat de vervoerde personen ook slachtoffers zijn in de zin van artikel 1 van het ontwerp.

§ 2, lid 2

Enkele leden herhalen dat dit lid 2, waardoor de bestuurder en zijn rechthebbenden van deze verzekeringsvergoeding worden uitgesloten, een discriminatie t.a.v. deze personen invoert. Ook de bestuurder die zelf geen fout heeft gemaakt en toch gekwetst is wordt immers niet vergoed. Volgens deze leden zou dit geval toch moeten worden opgenomen in het ontwerp.

De delegatie van de verzekeringsondernemingen wijst erop dat uitbreiding van deze verzekeringsdekking tot die personen als het ware onbetaalbaar is aangezien de kostprijs van de verzekering fors zou verhogen en verwijst voor het overige naar haar hierboven reeds geformuleerde opmerkingen.

Verschillende leden menen dat de memorie van toelichting aangaande deze bepaling zou moeten aangepast worden. Daar is immers sprake van « rechthebbenden van de bestuurders ». Deze notie is beperkter dan de tekst van het wetsontwerp zelf waar sprake is van « personen die aanvoeren schade te lijden ten gevolge van de lichamelijke letsels opgelopen door de bestuurder of van diens overlijden ».

§ 3

Geen opmerkingen.

§ 4

Om interpretatieproblemen te vermijden stelt de Commissie voor te preciseren dat hier de « andere » regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld worden.

Etant donné que les règles de droit commun seront d'application aux différents droits de recours susceptibles d'être exercés à l'égard des personnes responsables ainsi qu'aux droits de créance entre les assureurs, plusieurs membres insistent enfin pour qu'il soit procédé à un examen approfondi des implications que ce projet de loi a sur ces différents droits.

Le Président,

H. COUSY.

Aangezien de gemeenrechtelijke regels van toepassing zullen zijn op de verschillende verhaalsrechten t.a.v. de aansprakelijke personen en de vorderingsrechten tussen de verzekeringsondernemingen onderling, benadrukken verschillende leden ten slotte nogmaals dat op een grondige wijze zou moeten worden onderzocht welke implicaties dit wetsontwerp heeft op die verschillende rechten.

De Voorzitter,

H. COUSY.

ANNEXE 2

OFFICE DE CONTROLE DES ASSURANCES

Bruxelles, le 9 décembre 1993

AVIS

Emis par le Conseil de l'Office de Contrôle des Assurances sur le projet de loi relatif à la responsabilité civile pour les dommages résultant des lésions corporelles subies par les victimes d'accidents dans lesquels un véhicule automoteur est impliqué.

1. Généralités

Sans vouloir examiner en détail le motif actuel pour lequel le présent projet de loi doit être parachevé en toute hâte, à savoir l'économie en assurance maladie-invalidité, le Conseil souscrit à l'objectif visé initialement par le projet aux fins d'offrir à l'usager de la route qui se trouve dans une position de faiblesse, une protection plus grande que cela n'était le cas jusqu'à présent.

Le Conseil tient en premier lieu à souligner que l'insertion dans le Code civil, d'un régime de responsabilité objective en matière de véhicules automoteurs n'est pas, selon lui, la meilleure solution. Bien qu'il s'agisse d'un régime nouveau — puisqu'il instaure une responsabilité objective dans le chef de celui qui met un véhicule en circulation — les nouvelles dispositions restent cependant très liées à la matière de la responsabilité civile Auto telle qu'elle apparaît dans la loi du 21 novembre 1989.

Le projet de loi fait référence à des notions et concepts qui sont propres à la législation spécifique en matière d'assurance R.C. Auto et qui y sont également définis; le risque existe que par leur insertion dans le Code civil, leur signification telle qu'elle résulte de la loi de 1989 ou de la jurisprudence qui s'y rattache se perde ou devienne imprécise et que ceci donne lieu à divers problèmes d'interprétation.

Le Conseil exprime dès lors sa préférence pour insérer le nouveau régime soit par une loi distincte comme il en existe déjà pour l'Auto dans beaucoup d'autres Etats européens (voir liste en annexe) et en Belgique dans d'autres domaines (par exemple la loi du 30 juillet 1979 relative à la prévention des incendies et des explosions ainsi qu'à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile dans ces mêmes circonstances), soit, ce qui vaut encore mieux, en complétant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile.

Tout comme la délégation des entreprises d'assurances et celle des intermédiaires au sein de la Commission, le Conseil s'interroge quant à la couverture illimitée de cette responsabilité objective. Il est conscient que cette responsabilité illimitée entraînera non seulement une hausse de prime mais posera en outre des problèmes pour la réassurance. Eu égard à la situation financière des entreprises d'assurances, ce dernier aspect ne peut sûrement pas être négligé.

Le Conseil estime que l'instauration de certains plafonds pour la couverture et/ou de certaines exclusions, peut constituer une solution. Un membre renvoie à ce propos à la législation sur les accidents du travail qui est également un régime de responsabilité objective et qui prévoit un plafond pour les dommages corporels ainsi qu'une exclusion des dommages moraux.

BIJLAGE 2

CONTROLEDIENST VOOR DE VERZEKERINGEN

Brussel, 9 december 1993

ADVIES

Uitgebracht door de Raad van de Controledienst over het wetsontwerp betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de schade die het gevolg is van lichamelijke letsels toegebracht aan slachtoffers van ongevallen waarbij een motorrijtuig is betrokken.

1. Algemeen

Zonder in te gaan op de actuele reden, met name de besparing in de ziekte- en invaliditeitsverzekering, omwille waarvan voorliggend ontwerp van wet nu in alle haast dient doorgevoerd te worden, onderschrijft de Raad de oorspronkelijk door het ontwerp beoogde doelstelling om de zwakke weggebruiker een grotere bescherming dan tot nu toe het geval was te bieden.

De Raad wenst er in de eerste plaats op te wijzen dat het invoegen van een regeling van objectieve aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen in het Burgerlijk Wetboek volgens hem niet de juiste oplossing is. Hoewel het een nieuw regime betreft — aangezien het een objectieve aansprakelijkheid instelt in hoofde van diegene die een motorrijtuig in het verkeer brengt — blijft het toch sterk gebonden aan de burgerrechtelijke aansprakelijkheid AUTO zoals die is voorzien in de wet van 21 november 1989.

Het wetsontwerp verwijst naar noties en concepten die eigen zijn aan die specifieke wetgeving inzake de B.A.-motorrijtuigverzekering en daar ook gedefinieerd worden. Het gevaar bestaat dat door de opname ervan in het Burgerlijk Wetboek hun betekenis zoals die voortvloeit uit de wet van 1989 of uit de daarop betrekking hebbende rechtspraak verloren gaat of onduidelijk wordt en dat dit tot diverse interpretatieproblemen aanleiding zal geven.

De voorkeur van de Raad gaat dan ook uit naar een afzonderlijke wet zoals in veel andere Europese landen voor auto (zie lijst als bijlage) en in België waar ook afzonderlijke wetten een objectieve aansprakelijkheid in bepaalde domeinen hebben ingesteld (bv. de wet van 30 juli 1979 betreffende de preventie van brand en ontploffing en betreffende de verplichte verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid in dergelijk gevallen). Volgens de Raad lijkt de opname van voorliggend stelsel van objectieve aansprakelijkheid in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen de beste oplossing.

Net zoals de delegatie van de verzekeringsondernemingen en de tussenpersonen in de Commissie stelt de Raad vragen bij de onbeperkte dekking van deze objectieve aansprakelijkheid. Hij is er zich van bewust dat die onbeperkte dekking niet alleen een premieverhoging met zich zal brengen maar daarnaast problemen zal stellen voor de herverzekering ervan. Gelet op de financiële gezondheid van de verzekeringsondernemingen mag dit laatste aspect zeker niet worden verwaarloosd.

De Raad meent dat het instellen van bepaalde plafonds voor de dekking en/of bepaalde uitsluitingen een oplossing kan bieden. Een lid verwijst daarbij naar de wetgeving inzake arbeidsongevallen, ook een regeling van objectieve aansprakelijkheid, waar in een plafond voor lichamelijke schade en in een uitsluiting voor morele schade is voorzien.

Quant à la problématique de la protection de l'indemnisation, soulevée par la Commission, le Conseil souligne qu'étant donné que le projet lui-même ne stipule rien en la matière, les règles de droit commun sont d'application; l'indemnité peut donc faire l'objet d'une saisie. Le Conseil estime cependant qu'il convient d'examiner dans quelle mesure une protection particulière doit être accordée à cette indemnité. Il remarque à ce propos que les règles de droit commun doivent en tout cas s'appliquer à la réparation du dommage moral.

2. Discussion du projet même

§ 1^{er}, premier alinéa

Le Conseil propose de renvoyer explicitement à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité en matière de véhicules automoteurs de façon à indiquer clairement sur quelle personne la responsabilité objective repose. Il s'agit du propriétaire ou du détenteur du véhicule, à savoir la personne sur qui l'obligation d'assurance repose.

Le Conseil se rallie à la Commission pour préciser qu'il s'agit d'un accident de « circulation ».

Il lui semble en outre indiqué, par analogie au § 2, de mentionner le décès de la victime.

Le Conseil souligne que lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident, la victime peut s'adresser à chacune des personnes objectivement responsables et que ces dernières sont tenues *in solidum* en vertu du droit commun.

Il comprend que les assureurs feront des conventions en vue d'une réparation mutuelle de la charge ultérieurement.

L'article 45 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre n'offre pas de solution étant donné qu'il s'agit de risques différents.

§ 1^{er}, alinéa 2

Le Conseil est conscient que cette disposition est très large et favorable aux victimes. Il sera en effet difficile de fournir la preuve que la victime a voulu les conséquences de l'accident de circulation.

§ 2, alinéa 1^{er}

Le Conseil estime que cet alinéa est superflu. Les personnes ici visées sont en effet déjà visées au § 1^{er} de l'article où il est question de « toute victime ». L'exposé des motifs peut éventuellement être précisé en ce sens.

§ 2, alinéa 2

Le Conseil estime que l'exclusion du bénéfice de ce régime de responsabilité objective, du conducteur et des personnes qui subissent des dommages résultant des lésions corporelles ou du décès du conducteur, constitue une certaine discrimination mais comprend que cette exclusion s'inspire principalement de motifs inhérents au coût et à la fraude éventuelle.

§ 3

Sans se prononcer sur le problème, le Conseil souligne que l'exemption concernant les handicapés qui mettent en circulation un véhicule ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas, appelle pourtant des observations:

Inzake de problematiek van de bescherming van de schadevergoeding, zoals opgeworpen door de Commissie, wijst de Raad erop dat, aangezien het ontwerp zelf niets bepaalt, de gemeenrechtelijke regels van toepassing zijn; er kan dus beslag gelegd worden op de vergoeding. De Raad meent evenwel dat moet onderzocht worden in welke mate aan die vergoeding een bijzondere bescherming moet worden toegekend. Hij merkt daarbij op dat in ieder geval de gemeenrechtelijke regels op de morele schadevergoeding moeten van toepassing zijn.

2. Bespreking van het ontwerp zelf

§ 1, 1e lid

De Raad stelt voor expliciet naar de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te verwijzen om duidelijk te maken op welke persoon de objectieve aansprakelijkheid rust. Dit is de eigenaar of de houder van het motorrijtuig m.n. de persoon op wie de verzekeringsverplichting rust.

De Raad sluit zich aan bij de Commissie om te preciseren dat het om een « verkeers » ongeval gaat.

Daarnaast lijkt het hem aangewezen om naar analogie met § 2 het overlijden van het slachtoffer te vermelden ten einde interpretatieproblemen te vermijden.

De Raad wijst erop dat wanneer meerdere voertuigen betrokken zijn in een ongeval, het slachtoffer zich tot elk van de objectief aansprakelijke kan richten en deze laatste volgens het gemeen recht in solidum gehouden zijn.

Hij begrijpt dat de verzekeraars overeenkomsten zullen sluiten om naderhand de last onderling te verdelen.

Artikel 45 van de wet van 25 juni 1992 op de landsverzekeringsovereenkomst biedt geen oplossing aangezien het gaat om verschillende risico's.

§ 1, lid 2

De Raad is er zich van bewust dat deze bepaling zeer ruim en gunstig is voor de slachtoffers. Het zal immers moeilijk zijn het bewijs te leveren dat het slachtoffer de gevolgen van het verkeersongeval heeft gewild.

§ 2, lid 1

De Raad meent dat dit lid overbodig is. De hier bedoelde personen zijn immers reeds beoogd in § 1 van het artikel waar sprake is van « ieder slachtoffer ». Eventueel kan de memorie van toelichting in die zin worden verduidelijkt.

§ 2, lid 2

De Raad meent dat de uitsluiting uit deze regeling van objectieve aansprakelijkheid van de bestuurder en de personen die schade lijden ten gevolge van de lichamelijke letsels of van het overlijden van de bestuurder, een zekere discriminatie inhoudt maar begrijpt dat deze uitsluiting voornamelijk omwille van de kostprijs en de mogelijke fraude is ingegeven.

§ 3

Zonder zich uit te spreken over het probleem wijst de Raad erop dat de vrijstelling voor gehandicapten die een voertuig in het verkeer brengen waarmee niet sneller dan stapvoets gereden wordt toch enkele onvermoede gevolgen heeft:

— Il est exact que par l'exclusion du § 3, le conducteur handicapé visé devient une personne protégée au sens du projet.

— Ce régime est-il équitable à l'égard de tiers-victimes? Un piéton ou un cycliste qui est renversé par un tel véhicule, n'est en effet pas couvert si le conducteur handicapé n'est pas responsable (le régime de responsabilité usuelle joue);

— Le conducteur handicapé d'un véhicule spécialement équipé permettant de rouler plus vite, sera lui un responsable objectif au sens du projet mais ne pourra pas lui-même bénéficier de ce régime puisqu'il sera un conducteur exclu. Est-ce justifié?

§ 4

Le Conseil ne formule pas d'observations spécifiques. Toutefois, il tient à souligner les conséquences importantes que ce régime aura pour les autres règles et législations en matière de responsabilité.

C'est ainsi que le cumul éventuel de ce régime de responsabilité objective et de celui résultant de la législation sur les accidents du travail, devra être réglé. Aucune disposition ne spécifie en effet qui intervient en cas de cumul.

Le Conseil souligne enfin qu'il faudra examiner dans quelle mesure l'arrêté royal du 3 février 1992 fixant des normes tarifaires applicables à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, devront être adaptés.

La loi du 21 novembre 1989 précitée ne paraît pas devoir être modifiée si l'on s'en tient à l'approche de la modification du Code civil.

Enfin, il conviendra de modifier l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances afin d'étendre la compétence du Fonds commun de garantie à l'hypothèse de responsabilité objective visée par le présent projet.

Actuellement, le fonds n'intervient que dans le cadre de la responsabilité classique.

Etant donné que l'Office revoit actuellement l'ensemble de la loi de contrôle pour l'adapter aux troisièmes directives européennes en matière d'assurances(1), cette modification pourra se faire dans ce cadre et il n'est pas nécessaire de l'introduire dans le projet de loi étudié ici.

A toutes fins utiles, un projet de loi est joint qui concrétise la solution proposée par le Conseil d'introduire un chapitre spécifique dans la loi du 21 novembre 1989 plutôt qu'un article dans le Code civil.

Président,

J.-M. DELPORTE.

— Door de uitsluiting van de § 3 wordt de gehandicapte bestuurder een door dit stelsel beschermd persoon maar:

— Is deze regeling billijk t.a.v. derde-slachtoffers? Een voetganger of fietser die door zo'n rijtuig wordt aangereden is immers niet gedekt wanneer de gehandicapte bestuurder niet aansprakelijk is (de gewone aansprakelijkheidsregeling speelt hier wel);

— De bestuurder-gehandicapte van een speciaal uitgerust voertuig, dat sneller rijdt, zal in het kader van deze aansprakelijkheidsregeling wel een objectief aansprakelijke zijn in de zin van het ontwerp maar kan zelf niet van deze regeling genieten omdat hij een uitgesloten bestuurder is. Is dit gerechtvaardigd?

§ 4

De Raad uit geen specifieke opmerkingen. Toch wenst hij te wijzen op de belangrijke gevolgen die deze regeling zal hebben voor de andere aansprakelijkheidsregels en wetgevingen.

Zo dient in ieder geval de mogelijke samenloop van deze objectieve aansprakelijkheidsregeling en de arbeidsongevallenwetgeving geregeld te worden. Er wordt immers niet bepaald wie bij samenloop tussenkijmt.

De Raad wijst er tenslotte op dat zal moeten worden onderzocht in welke mate het koninklijk besluit van 3 februari 1992 tot vaststelling van de tariefnormen die van toepassing zijn op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en het koninklijk besluit van 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen zullen moeten worden aangepast.

De wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen lijkt niet te moeten worden gewijzigd.

Tenslotte zal het nodig zijn om artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen te wijzigen ten einde de bevoegdheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds uit te breiden tot de in voorliggend ontwerp bedoelde hypothese.

Tot nu toe komt het Fonds alleen tussen in het kader van de klassieke aansprakelijkheid.

Aangezien de Controledienst de gehele controlewet aan het herzien is om deze wet aan de derde richtlijnen(1) aan te passen kan voormelde wijziging in dat kader plaatsvinden en is het niet nodig in een bepaling in voorliggend ontwerp te voorzien.

Bij dit advies wordt een wetsontwerp gevoegd dat de door de Raad voorgestelde oplossing concretiseert door in een specifiek hoofdstuk in de wet van 21 november 1989 te voorzien.

Voorzitter,

J.-M. DELPORTE.

(1) Note du rapporteur:

Il s'agit de:

— la troisième directive du Conseil en matière d'assurance vie n° 92/96/C.E.E. du 10 novembre 1992;

— la troisième directive du Conseil en matière d'assurance non-vie n° 92/49/C.E.E. du 18 juin 1992.

(1) Nota van de rapporteur:

Het gaat over:

— de derde levensrichtlijn van de Raad nr. 92/96/E.E.G. van 10 november 1992;

— de derde richtlijn schadeverzekering van de Raad nr. 92/49/E.E.G. van 18 juni 1992.

Danemark. — <i>Denemarken</i>	1903
Allemagne. — <i>Duitsland</i>	1906, iwt. 1909
Finlande. — <i>Finland</i>	1925
Italie. — <i>Italië</i>	1912
Luxembourg. — <i>Luxemburg</i>	Cass. 25 février/februari 1931
Pays-Bas. — <i>Nederland</i>	1927
Norvège. — <i>Noorwegen</i>	1912
Autriche. — <i>Oostenrijk</i>	1908
Espagne. — <i>Spanje</i>	Loi/wet 24 déc./dec. 1962, spéc./inz. art. 39.
Suède. — <i>Zweden</i>	1916
Suisse. — <i>Zwitserland</i>	1932
France. — <i>Frankrijk</i>	1985
Danemark. — <i>Denemarken</i>	1986

Projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Art. ... — Le titre de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs est remplacé par le libellé suivant :

« Loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et à l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation. »

Art. ... — Un chapitre VI nouveau rédigé comme suit, est inséré entre le chapitre V « Dispositions pénales » et le chapitre VI « Dispositions transitoires » de la loi du 21 novembre 1989 précitée :

« Chapitre VI : De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation.

Art. 30. — § 1^{er}. Sans préjudice des autres règles de la responsabilité civile, le propriétaire ou le détenteur qui met un véhicule automoteur en circulation au sens de la présente loi, est responsable des dommages résultant des lésions corporelles ou du décès causés à toute victime d'un accident de circulation dans lequel ce véhicule est impliqué.

La victime âgée de plus de quatorze ans ne peut se prévaloir de l'alinéa précédent si elle a voulu l'accident et ses conséquences.

§ 2. Le conducteur d'un véhicule automoteur ne peut se prévaloir du présent article. Il en est de même des personnes qui invoquent le préjudice résultant des lésions corporelles ou du décès de ce conducteur.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi à l'exclusion du véhicule mis en circulation par un handicapé et qui ne permet pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas. »

Art. ... — § 1^{er}. Les chapitres VI « Dispositions transitoires » et X « Dispositions finales » de la loi du 21 novembre 1989 précitée, deviennent respectivement les chapitres VII et VIII.

§ 2. Les articles 30, 31, 32, 33 et 34 de la même loi deviennent respectivement les articles 31, 32, 33, 34 et 35.

Entrée en vigueur

Art. ... — Les articles ..., ... et ... entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

Bekendtgørelse of Faerdselslov (1955)
Strassenverkehrsgesetz (1952), spéc./inz. § 7-9
Loi de 1959. — *Wet van 1959*.
Art. 2054 Codice civile (1942)
Toujours d'application. — *Nog steeds van kracht*.
Wegenverkeerswet (1935, iwt. 1951), spéc./inz. art. 31.
Loi de 1961. — *Wet van 1961*.
Eisenbahn und Kraftfahrzeughafpflichtgesetz (1959), spéc./inz. § 7.
Toujours d'application. — *Nog steeds van kracht*.
—
Loi sur la circulation routière (Strassenverkehrsgesetz) (1958), spéc./inz. art. 58-62.
Loi Badinter. — *Wet-Badinter*.
Road Traffic Act.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

Art. ... — Het opschrift van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt vervangen door de volgende tekst :

« Wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en de vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen. »

Art. ... — Tussen hoofdstuk V « Strafbepalingen » en hoofdstuk VI « Overgangsbepalingen » van de voormelde wet van 21 november 1989 wordt een nieuw hoofdstuk VI gevoegd, dat luidt als volgt :

« Hoofdstuk VI : Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen.

Art. 30. — § 1. Onverminderd de andere regels van burgerrechtelijke aansprakelijkheid is de eigenaar of de houder die een motorrijtuig in het verkeer brengt in de zin van deze wet, aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit de lichamelijke letsels of het overlijden van een slachtoffer veroorzaakt door een verkeersongeval waarbij het motorrijtuig is betrokken.

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

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

§ 3. Onder motorrijtuig moet worden verstaan elk motorrijtuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van het rijtuig dat door een gehandicapte in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden. »

Art. ... — § 1. De hoofdstukken VI « Overgangsbepalingen » en X « Slotbepalingen » van de voormelde wet van 21 november 1989 worden respectievelijk de hoofdstukken VII en VIII.

§ 2. De artikelen 30, 31, 32, 33 en 34 van dezelfde wet worden respectievelijk de artikelen 31, 32, 33, 34 en 35.

Inwerkingtreding

Art. ... — De artikelen ..., ... en ... treden in werking op 1 januari 1995.