

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

26 NOVEMBRE 1998

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 29bis de la loi du
21 novembre 1989 relative à
l'assurance obligatoire de la
responsabilité en matière de véhicules
automoteurs, en vue d'élargir
la notion «d'usager faible»**

(Déposée par M. Michel Moock)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 45 de loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales a inséré dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs la notion de «responsabilité objective» du propriétaire, du conducteur ou du détenteur d'un véhicule automoteur, pour les lésions corporelles causées à un «usager faible» lors d'un accident de la circulation impliquant ce véhicule, sans qu'il soit nécessaire de prouver l'existence d'une faute.

En effet, on a constaté au cours de la dernière décennie une importante augmentation du nombre de victimes d'accidents de la circulation impliquant des véhicules automoteurs. De même, l'accroissement du parc automobile augmente considérablement les risques pour l'intégrité physique des personnes qui se trouvent en état de faiblesse par rapport aux véhicules précités.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

26 NOVEMBER 1998

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 29bis
van de wet van 21 november 1989
betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen, teneinde het begrip
«zwakke weggebruiker» te verruimen**

(Ingediend door de heer Michel Moock)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Via artikel 45 van de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen werd het begrip «objectieve aansprakelijkheid» van de eigenaar, de bestuurder of de bezitter van een motorrijtuig opgenomen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Daardoor werden voornoemde personen aansprakelijk gesteld voor de lichamelijke letsels die zij naar aanleiding van een verkeersongeval met dat motorrijtuig aan een «zwakke weggebruiker» hadden toegebracht, zonder dat het daarbij nog langer nodig was een fout te bewijzen.

Het is immers gebleken dat het aantal slachtoffers bij verkeersongevallen met motorrijtuigen het jongste decennium fors is gestegen. Bovendien komt de fysieke integriteit van de weggebruikers die zich tegenover voornoemde voertuigen in een zwakkere positie bevinden, door het aangroeiende wagenpark steeds meer in het gedrang.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Avant la loi 30 mars 1994, les dommages subis par les victimes de lésions corporelles dues à des accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules automoteurs n'étaient soit pas réparés, soit partiellement réparés. Quant aux procédures d'indemnisation, elles étaient longues, parfois partielles, réduites ou même absentes. En particulier, l'allongement de la procédure était dû au fait que la victime avait la charge de la preuve de la responsabilité du conducteur du véhicule.

Ces dispositions devaient, incontestablement, faire l'objet d'aménagements. Ce fut le cas avec la loi du 30 mars 1994, qui améliore le sort des victimes de lésions corporelles résultant d'un accident de circulation.

L'évolution très considérable du trafic routier ne réduit pas cette insécurité et, compte tenu des caractéristiques physiques de certains véhicules, dont les poids lourds, les risques encourus par les usagers sont encore augmentés. Ainsi, par exemple, des carambolages importants surviennent couramment sur les autoroutes. Dans ces cas, il est incontestable que la présence de poids lourds augmente considérablement la probabilité de lésions corporelles graves occasionnées aux usagers de véhicules plus «faibles».

L'objet de cette proposition de loi est d'étendre la règle insérée par la loi du 30 mars 1994. Actuellement, si un usager de la route motorisé heurte un usager non-motorisé ou si les passagers d'un véhicule à moteur sont impliqués dans un accident, la responsabilité incombe, en principe, au conducteur du véhicule à moteur. En l'occurrence, il s'agirait d'étendre, en cascade, cette règle à toutes les catégories de véhicules telles que définies dans l'arrêté royal du 6 mai 1988 et dans la directive du Conseil du 29 juillet 1991 (91/439/CEE). Ainsi, par exemple, une telle responsabilité objective serait définie dans le cas d'un accident entre un camion et une automobile. A charge de l'assureur du véhicule «fort», de démontrer l'éventuelle responsabilité inexcusable du conducteur de la voiture. De la même manière que dans le système actuel, seuls les dégâts corporels seraient visés.

Dans la référence à la classification des véhicules automobiles, des regroupements de catégories seraient réalisés. En effet, il s'agit ici de prendre en considération le risque objectif encouru par un usager eu égard à l'inertie des autres catégories de véhicules.

Ainsi, les motocyclettes de catégories A3, A2 et A1 seraient regroupées dans la catégorie F1. Les véhicules de catégorie C et D figureraient au sein d'une même catégorie (F3) tandis que les véhicules sur rail

Vóór de wet van 30 maart 1994 werd wie na een ongeval met een motorrijtuig een lichamelijk letsel had opgelopen, niet of slechts gedeeltelijk vergoed. De vergoedingsprocedures waren overigens traag en soms onvolledig, beperkt of zelfs onbestaande. Dat die procedure lang kon duren, was met name te wijten aan het feit dat het slachtoffer moest bewijzen dat de bestuurder van het voertuig een fout had begaan.

Een aanpassing van die bepalingen kon dan ook niet uitblijven. Die kwam er via de wet van 30 maart 1994, op grond waarvan mensen die aan een verkeersongeval lichamelijke letsels overhouden, op een betere regeling kunnen rekenen.

De drastische evolutie van het wegverkeer werkt de onveiligheid nog in de hand en verhoogt de risico's voor de weggebruikers, gelet op de materiële kenmerken van bepaalde voertuigen, zoals de zware vrachtwagens. Zo gebeuren bijvoorbeeld geregeld zware ongevallen op de autosnelwegen. In die gevallen staat het buiten kijf dat de aanwezigheid van zware vrachtwagens leidt tot een sterke toename van het risico op ernstige lichamelijke letsels bij wie in een «zwakker» voertuig zit.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de bij de wet van 30 maart 1994 ingevoegde bepaling uit te breiden. Wanneer vandaag een bestuurder van een motorrijtuig een niet gemotoriseerde weggebruiker aanrijdt of wanneer de passagiers van een motorrijtuig in een ongeval betrokken geraken, wordt de bestuurder van het motorrijtuig in beginsel aansprakelijk gesteld. Hier is het de bedoeling die regel nu ook toepasbaar te maken op alle categorieën van voertuigen als omschreven in het koninklijk besluit van 6 mei 1988 en in de richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 (91/439/EEG). Zo zou die objectieve aansprakelijkheid nu bijvoorbeeld ook gaan gelden bij een ongeval tussen een vrachtwagen en een personenwagen. Het bewijs dat de bestuurder van de personenwagen eventueel een onverschoonbare fout heeft begaan, zou dan moeten worden geleverd door de verzekeraar van het «sterke» voertuig. Net zoals in de huidige regeling zou het ook hier alleen om de lichamelijke letsels gaan.

Wat de verwijzing naar de indeling van de motorrijtuigen in categorieën betreft, zou een aantal van die categorieën worden samengevoegd. Er moet terzake immers rekening worden gehouden met het objectieve risico dat een weggebruiker loopt ten opzichte van de logheid van de andere categorieën van voertuigen.

Zo zouden de motorrijwielen van de categorieën A3, A2 en A1 samen een categorie F1 vormen. De voertuigen van de categorie C en D zouden alle onder eenzelfde categorie (F3) vallen, terwijl op sporen rijdende

seraient assimilés aux véhicules automoteurs et formeraient une catégorie F4. Quant aux véhicules de catégorie B, ils formeraient une seule catégorie (F2). Ainsi, les catégories prises en compte pour l'évaluation de la responsabilité seraient, par ordre décroissant de «faiblesse», F1, F2, F3, et F4.

M. MOOCK

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, inséré par la loi du 30 mars 1994 et modifié par la loi du 13 avril 1995, il est inséré un § 2*bis*, rédigé comme suit :

«§ 2*bis*. Pour l'application du présent paragraphe, les véhicules automoteurs ou liés à une voie ferrée sont classés, par ordre croissant, dans les catégories suivantes :

F1) les motocyclettes de catégorie A1, A2 et A3;

F2) les véhicules de catégorie B;

F3) les véhicules de catégorie C et D;

F4) les véhicules sur rail.

Par dérogation au § 2, le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit peuvent se prévaloir du présent article lorsque le dommage a été causé par un véhicule d'une catégorie supérieure, visée à l'alinéa 1^{er}.».

13 octobre 1998

M. MOOCK
R. DEMOTTE

voertuigen zouden worden gelijkgesteld met motorrijtuigen en in een categorie F4 worden ondergebracht. De categorie F2 zou dan weer bestaan uit alle voertuigen van categorie B. Voor het bepalen van de aansprakelijkheid zouden dus, in dalende orde van kwetsbaarheid, respectievelijk de categorieën F1, F2, F3 en F4 worden gehanteerd.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ingevoegd bij de wet van 30 maart 1994 en gewijzigd bij de wet van 13 april 1995, wordt een §2*bis* ingevoegd, luidend als volgt:

«§2*bis*. Voor de toepassing van deze paragraaf worden de motorrijtuigen of de op sporen rijdende voertuigen, in stijgende volgorde, ondergebracht in de onderstaande categorieën:

F1) de motorrijwielen van de categorieën A1, A2 en A3;

F2) de voertuigen van categorie B;

F3) de voertuigen van de categorieën C en D;

F4) de op sporen rijdende voertuigen.

In afwijking van §2 kunnen de bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden zich op dit artikel beroepen, zo het letsel werd veroorzaakt door een voertuig van een hogere categorie, als bedoeld in het eerste lid.».

13 oktober 1998