

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

5 OKTOBER 1998

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de
vergoedingsregeling voor lichamelijke
en morele schade, geleden door
zwakke weggebruikers en
passagiers van voertuigen
bij letselongevallen**

(Ingediend door de heer Jos Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De invoering van de automatische vergoeding voor lichamelijke en morele schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van voertuigen bij letselongevallen, is ongetwijfeld een grote stap vooruit inzake de nazorg voor slachtoffers van de verkeersonveiligheid.

Alhoewel een duurzame oplossing van het probleem door de invoering van een artikel 1385*bis* in het Burgerlijk Wetboek nog steeds onze voorkeur wegdraagt, willen we ons voorlopig houden aan de keuze die in 1994 door de wetgever is gemaakt (invoering van een artikel 29*bis* in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen), zij het mits een aantal aanpassingen en ook een wijziging van de wettelijke regeling inzake

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

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

5 OCTOBRE 1998

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les règles d'indemnisation
des dommages corporels et moraux
subis par les usagers de la route les
plus vulnérables et par les passagers
de véhicules lors d'accidents ayant
entraîné des lésions**

(Déposée par M. Jos Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'instauration d'une indemnisation automatique des dommages corporels et moraux subis par les usagers de la route les plus vulnérables et par les passagers de véhicules lors d'accidents ayant entraîné des lésions constitue indubitablement un progrès important dans la prise en charge des victimes de l'insécurité routière.

Même si nous jugeons toujours préférable de régler durablement la question en insérant un article 1385*bis* dans le Code civil, notre proposition de loi ne remet, pour l'instant, pas en cause l'option retenue par le législateur en 1994 (insertion d'un article 29*bis* dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs), mais elle y apporte une série d'adaptations et elle modifie les dispositions légales relatives à l'obligation d'assurance des véhicules

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

de verzekeringsverplichting van spoorvoertuigen (titel VII*bis* van het Wetboek van koophandel). Sinds de inwerkingtreding van deze wet is immers een aantal pijnpunten aan de oppervlakte gekomen. Het oplossen van die pijnpunten is de bedoeling van dit wetsvoorstel.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN.

Art. 2

Door haar invoeging in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen is de automatische vergoeding voor lichamelijke schade van zwakke weggebruikers en passagiers van voertuigen niet van toepassing op treinen en trams. Nochtans gebeuren er ongevallen met zwakke weggebruikers waarbij het voertuig een tram is, zodat het slachtoffer de automatische vergoeding niet kan genieten. Hierover is overigens een zaak aanhangig bij het Arbitragehof op basis van de schending van het grondwettelijke gelijkheidsbeginsel.

Teneinde deze discriminatie op te heffen worden de bepalingen van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 ook ingevoegd in titel VII*bis* van het Wetboek van koophandel.

Art. 3

A) De eerste wijziging in het eerste lid van § 1 heeft betrekking op het begrip «verkeersongeval». Ook een ongeval dat opzettelijk wordt uitgelokt door de bestuurder van een motorrijtuig, zal aanleiding geven tot automatische vergoeding. Zulk ongeval is in de perceptie van het slachtoffer ook een verkeersongeval. Door het ook binnen de toepassingssfeer van artikel 29*bis* te brengen, wordt de uitkering van de vergoeding versneld. De vergoeding is dan immers niet langer het gevolg van een strafrechtelijk vonnis.

Daarnaast wordt niet meer gesproken over een verkeersongeval dat «veroorzaakt» wordt door een motorvoertuig, maar wel schade (met uitzondering van materiële schade) die geleden wordt door de zwakke weggebruiker naar aanleiding van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken. De vraag of het ongeval veroorzaakt werd door het motorvoertuig, is aldus niet langer relevant.

ferroviaires (titre VII*bis* du Code de commerce). La présente proposition de loi vise en effet à aplanir un certain nombre de difficultés qui sont apparues depuis l'entrée en vigueur de l'article 29*bis* précité.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Du fait qu'elles ont été insérées dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les dispositions relatives à l'indemnisation automatique des dommages corporels des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules ne s'appliquent pas aux trains et aux trams. Les usagers vulnérables qui sont victimes d'un accident impliquant un tram n'ont dès lors pas droit à l'indemnisation automatique. La Cour d'arbitrage a d'ailleurs été saisie d'un dossier relatif à un accident de ce type, dossier introduit sur la base de la violation du principe constitutionnel d'égalité.

Afin de mettre fin à cette discrimination, nous proposons d'insérer également les dispositions de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 dans le titre VII*bis* du Code de commerce.

Art. 3

A) La première modification apportée au § 1er, alinéa 1er, concerne la notion d'accident de la circulation. Un accident provoqué intentionnellement par le conducteur d'un véhicule automoteur donnera également lieu à une indemnisation automatique. Du point de vue de la victime, un tel accident est, lui aussi, un accident de la circulation. L'extension du champ d'application de l'article 29*bis* à l'indemnisation de tels accidents permettra d'accélérer la procédure d'indemnisation, du fait que cette dernière ne dépendra plus d'une décision judiciaire.

En outre, la notion d'accident de la circulation causé par un véhicule automoteur est remplacée la notion de dommages (à l'exception des dégâts matériels) subis par l'usager de la route vulnérable lors d'un accident impliquant un véhicule automoteur. Le fait de savoir si l'accident a été causé par le véhicule automoteur n'est donc plus important.

De werkingssfeer van het artikel wordt nog verder uitgebreid. Ook ongevallen op privé-terrein dienen aanleiding te geven tot automatische vergoeding. Deze regeling is een consequentie van het model-verzekeringscontract betreffende de «schuld-aansprakelijkheid» dat de verzekeringsdekking uitbreidt tot ongevallen op privé-terreinen.

De vierde wijziging betreft de kledijschade, die ook in aanmerking zal komen voor automatische vergoeding. Vele ongevallen met lichamelijk letsel vernielen of beschadigen gedragen kledij. Het is niet logisch dat in de gewone aansprakelijkheidsregeling de verzekering wel de rouwkledij vergoedt, terwijl bij de automatische vergoeding de kledijschade door bloedsporen, stukknippen bij de hulpverlening enz. niet vergoed wordt.

De vijfde wijziging betreft de bestuurder. Artikel 29*bis* geeft aanleiding tot interpretaties waarbij de bestuurder van elke automatische vergoeding uitgesloten wordt, óók als hij zelf rechthebbende is van het overleden slachtoffer, bijvoorbeeld als verwant. De nieuwe formulering biedt in zulk geval ruimte om de bestuurder te vergoeden.

Een laatste wijziging van dit lid (het begrip «in solidum») neemt alle twijfel weg over de vraag of het slachtoffer dat recht heeft op de automatische vergoeding, bij een ongeval waarbij verschillende motorrijtuigen zijn betrokken, zelf de verzekeraar(s) kan aanwijzen die het verschuldigde bedrag moet (moeten) uitkeren. Op die manier wordt de onzekerheid bij het slachtoffer opgeheven, worden de discussies over de hoogte van het verschuldigde bedrag vereenvoudigd en wordt bijgevolg de uitbetaling van de vergoeding versneld.

B) Het is de bedoeling dat het begrip «functionele prothese» geïnterpreteerd wordt in de ruime zin van het woord. Functionele prothesen maken het mogelijk om lichamelijke handicaps te compenseren zodat de betrokkene fysisch naar behoren kan functioneren. Dat betekent dat niet alleen apparaten die rechtstreeks tot het lichaam behoren (bijvoorbeeld een kunstbeen) maar ook een bril, een hoorapparaat, een wieg voor een baby, een rolwagen, een geleidehond enz. als functionele prothese worden beschouwd en dat de schade hieraan als lichamelijke schade moet worden geïnterpreteerd en dus onder de toepassing van artikel 29*bis* valt.

Le champ d'application de l'article 29*bis* précité est également étendu de manière à assurer également l'indemnisation automatique des victimes d'accidents survenus sur des terrains privés. Cette évolution résulte des dispositions du contrat d'assurance type relatives à la responsabilité en cas de faute, lesquelles étendent la couverture de l'assurance aux accidents sur terrains privés.

La quatrième modification que nous proposons d'apporter concerne les dégâts aux vêtements, qui pourront également faire l'objet d'une indemnisation automatique. Nombreux sont les accidents entraînant des lésions corporelles qui détruisent ou endommagent les vêtements portés. Il n'est pas logique que dans le cadre du régime ordinaire de responsabilité, l'assurance couvre les habits de deuil, alors que dans le cadre de l'indemnisation automatique, les dégâts occasionnés aux vêtements par des traces de sang, par leur découpage lorsqu'il est porté secours à la victime, etc., ne sont pas indemnisés.

La cinquième modification que nous proposons d'apporter concerne le conducteur. L'article 29*bis* donne lieu à des interprétations excluant le conducteur du bénéfice de toute indemnisation automatique, même s'il est lui-même ayant droit de la victime décédée, par exemple, en tant que parent. La formulation que nous proposons permettra d'indemniser le conducteur en pareil cas.

La dernière modification que nous proposons d'apporter à cet alinéa (la notion de «solidarité») dissipe tout doute quant à la question de savoir si la victime qui peut prétendre à l'indemnisation automatique peut, en cas d'accident impliquant différents véhicules automoteurs, désigner elle-même le ou les assureurs qui devront verser le montant dû. Cette modification permettra donc de lever l'incertitude à laquelle la victime est en proie, de simplifier les discussions concernant l'importance du montant dû et d'accélérer par conséquent le paiement de l'indemnité.

B) Nous estimons que la notion de «prothèse fonctionnelle» doit s'interpréter au sens large du terme. Les prothèses fonctionnelles permettent de compenser des handicaps corporels, de manière à assurer le bon fonctionnement physique de l'intéressé. Cette interprétation implique qu'il convient de considérer comme prothèse fonctionnelle non seulement les appareils qui font partie intégrante du corps (par exemple, une jambe artificielle), mais également des lunettes, un appareil auditif, un berceau, un fauteuil roulant, un chien d'aveugle et qu'il convient de considérer les dommages qui y sont occasionnés comme des dommages corporels, auxquels l'article 29*bis* est dès lors applicable.

C) Door de verwijzing naar verkeersongevallen «in de zin van het eerste lid» wordt er ook voor het Motorwaarborgfonds en voor voertuigen die op basis van artikel 10 feitelijk zijn vrijgesteld van de verzekeringsverplichting, een vergoedingsplicht ingevoerd voor ongevallen op privé-terrein.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 4 van titel VII*bis* van het Wetboek van koop-handel, ingevoegd bij de wet van 25 augustus 1891, wordt aangevuld met het volgende lid:

«Bij verkeersongevallen waarbij spoorvoertuigen betrokken zijn, zijn de bepalingen van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen van toepassing. Deze vergoedingsplicht wordt uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering in het algemeen en de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in het bijzonder, voorzover daarvan in het bedoelde artikel 29*bis* niet wordt afgeweken.».

Art. 3

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 vervangen bij de wet van 13 april 1995 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) in § 1 wordt het eerste lid vervangen door het volgende lid:

«Bij een aanrijding waarbij een of meerdere motorrijtuigen zijn betrokken, zelfs op een plaats die niet toegankelijk is voor het publiek, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van het betrokken voertuig, alle

C) En insérant une référence aux accidents de la circulation «au sens de l'alinéa 1^{er}», nous instaurons également une obligation d'indemnisation pour le Fonds de garantie automobile et pour les véhicules qui sont exemptés de fait de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la loi précitée, en cas d'accident se produisant sur des terrains privés.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 4 du titre VII*bis* du Code de commerce, inséré par la loi du 25 août 1891, est complété par l'alinéa suivant:

«Les dispositions de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs s'appliquent aux accidents de la circulation impliquant des véhicules ferroviaires. Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que l'article 29*bis* visé n'y déroge pas.».

Art. 3

A 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 remplacé par la loi du 13 avril 1995, sont apportées les modifications suivantes:

A) le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, est remplacé par l'alinéa suivant:

«En cas de collision impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, même à un endroit qui n'est pas accessible au public, tous les dommages, à l'exception des dégâts matériels et des dégâts subis par le conducteur du véhicule impliqué, subis par les

schade geleden door de slachtoffers en hun recht-hebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledijschade, solidair vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaars, de bestuurders of de houders van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken.».

B) in § 1 wordt het tweede lid aangevuld als volgt:

«Onder functionele prothesen wordt begrepen: de materiële middelen, gebruikt door het slachtoffer met het doel lichamelijke gebreken te compenseren.»;

C) in § 1, vierde lid worden tussen de woorden «verkeersongevallen» en «waarbij» de woorden «in de zin van het eerste lid» ingevoegd;

D) paragraaf 2 wordt opgeheven.

13 mei 1998

J. ANSOMS

victimes et leurs ayants droits et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont indemnisés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité des propriétaires, des conducteurs ou des détenteurs des véhicules automoteurs.»;

B) le § 1^{er}, alinéa 2, est complété comme suit:

«Il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles: les moyens matériels utilisés par la victime dans le but de compenser des déficiences corporelles.»;

C) dans le § 1^{er}, alinéa 4, les mots «, au sens de l'alinéa 1er,» sont insérés entre les mots «aux accidents de la circulation» et les mots «impliquant des véhicules»;

D) le § 2 est abrogé.

13 mai 1998.