

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1992-1993 (*)

5 JULI 1993

WETSVOORSTEL

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

AMENDEMENTEN

N° 1 VAN DE HEREN **DE MOL EN SCHELLENS**

Art. 5 (*nieuw*)

Een artikel 5 (*nieuw*) toevoegen luidend als volgt :

« Art. 5. — Een schadegeval waarvoor de verzekeraar een vergoeding ten voordele van de benadeelden heeft betaald of zal moeten betalen uitsluitend op grond van deze wet kan geen aanleiding geven tot een verhoging van de premie ».

VERANTWOORDING

De huidige reglementering inzake de tarieven die van toepassing zijn op verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen voorzien een stijging van de verzekeringspremie naargelang de verzekeraar tussenkomt voor een schadegeval. Dit systeem vloeit voort uit het beginsel van de foutaansprakelijkheid, omdat het toelaat een onderscheid te maken tussen de voorzichtige en onvoorzichtige bestuurders.

Bij de invoering van de objectieve aansprakelijkheid moet hiermee rekening worden gehouden. Wanneer de verzekeraar uitsluitend op grond van deze wet tussenkomt stelt zich niet de vraag of de bestuurder al dan niet een fout

Zie :

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

— N° 1 : Wetsvoorstel van de heer De Mol.

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

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1992-1993 (*)

5 JUILLET 1993

PROPOSITION DE LOI

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

AMENDEMENTS

N° 1 DE MM. **DE MOL ET SCHELLENS**

Art. 5 (*nouveau*)

Insérer un article 5 (*nouveau*), libellé comme suit :

« Art. 5. — Un sinistre pour lequel l'assureur doit payer ou a payé une indemnité aux personnes lésées uniquement en vertu de la présente loi ne peut donner lieu à une majoration de la prime ».

JUSTIFICATION

La réglementation actuelle relative aux tarifs applicables à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs prévoit une majoration de la prime d'assurance lorsque l'assureur intervient dans le cadre d'un sinistre. Ce système découle du principe de la responsabilité fondée sur la faute, parce qu'il permet de faire une distinction entre les conducteurs prudents et les conducteurs imprudents.

Il doit être tenu compte de cette règle pour l'instauration de la responsabilité objective. Lorsque l'assureur intervient uniquement en vertu de la présente loi, la question de savoir si le conducteur a ou non commis une faute ne se

Voir :

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

— N° 1 : Proposition de loi de M. De Mol.

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

heeft begaan. Het zou dan ook onrechtvaardig zijn de bestuurder te straffen door de betaling van een hogere premie wanneer geen fout bewezen is.

N° 2 VAN DE HEREN DE MOL EN SCHELLENS

Art. 6 (*nieuw*)

Een artikel 6 (*nieuw*) toevoegen, luidend als volgt :

« Art. 6. — *In artikel 50, § 1, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen wordt een vierde lid toegevoegd, luidend als volgt :*

« *De eigenaar, de houder en de bestuurder van een motorrijtuig dat in het verkeer is, kunnen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding bekomen van de schade ingevolge een ongeval waarbij het motorrijtuig is betrokken, wanneer voor deze schade niemand aansprakelijk kan worden gesteld en de schade niet te wijten is aan een fout in hoofde van de eigenaar, de houder of de bestuurder* ». ».

VERANTWOORDING

Eén van de doelstellingen van het wetsvoorstel bestaat erin verkeersslachtoffers op eenvoudige wijze te vergoeden. Zo zullen de benadeelden zich kunnen wenden tot de verzekeraar van het motorvoertuig dat de schade heeft veroorzaakt. Anderzijds zal ingevolge artikel 3 de zwakke weggebruiker niet kunnen worden aangesproken voor de schade ingevolge de deelname van een motorrijtuig aan het verkeer evenals van de schade van het motorrijtuig zelf. Dergelijke bepaling is noodzakelijk om te verhinderen dat de objectieve aansprakelijkheid zou worden uitgehold doordat uiteindelijk de zwakke weggebruiker toch zou moeten instaan voor de schade.

Anderzijds moet worden verhinderd dat deze bepaling voor gevolg heeft de bestuurder die zelf schade heeft geleden ingevolge een verkeersongeval onvergoed zou blijven. Voorgesteld wordt om in dergelijke gevallen een tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds mogelijk te maken. Het Waarborgfonds zal tussenkomen wanneer voor de door de eigenaar, houder of bestuurder geleden schade niemand aansprakelijk kan worden gesteld en de schade niet te wijten is aan een fout van de bestuurder. Er wordt geen onderscheid gemaakt naargelang de aard van de schade.

Samen met de invoering van het beginsel van de objectieve aansprakelijkheid leidt dit tot volgend systeem. Bij een verkeersongeval waarbij één of meerdere motorrijtuigen zijn betrokken kunnen zwakke weggebruikers en passagiers schadevergoeding bekomen van de verzekeraar van het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt, zonder dat het bewijs van een fout vereist is. Voor de bestuurders onderling geldt de foutaansprakelijkheid. Wanneer evenwel niemand aansprakelijk kan worden gesteld en de schade niet aan de fout van de betrokken bestuurder is te wijten dan blijft de bestuurder niet onvergoed maar kan hij zich tot het Waarborgfonds richten.

J. DE MOL
A. SCHELLENS

pose pas. Il serait dès lors injuste de pénaliser le conducteur en lui faisant payer une prime peu élevée s'il n'est pas établi qu'il a commis une faute.

N° 2 DE MM. DE MOL ET SCHELLENS

Art. 6 (*nouveau*)

Ajouter un article 6 (*nouveau*), libellé comme suit :

« Art. 6. — *L'article 50, § 1^{er}, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances est complété par un quatrième alinéa, libellé comme suit :*

« *Le propriétaire, le détenteur et le conducteur d'un véhicule automoteur admis à la circulation peuvent obtenir du Fonds commun de garantie la réparation des dommages causés par un accident dans lequel le véhicule automoteur est impliqué, lorsque personne ne peut être rendu responsable de ces dommages et que ceux-ci ne sont pas imputables à une faute du propriétaire, du détenteur ou du conducteur* ». ».

JUSTIFICATION

Un des objectifs de la proposition de loi est de simplifier la procédure d'indemnisation des accidentés de la route, qui pourront désormais s'adresser à l'assureur du véhicule automoteur qui a causé le dommage. Par ailleurs, l'article 3 dispose que l'usager de la route « faible » n'est pas responsable du dommage causé par un véhicule automoteur admis à la circulation ni du dommage causé au véhicule automoteur lui-même. Une telle disposition est nécessaire si l'on veut éviter que la responsabilité objective soit vidée de sa substance, ce qui serait le cas si l'usager de la route « faible » devait malgré tout répondre finalement des dommages.

D'autre part, cette disposition ne peut avoir pour effet que le conducteur qui a lui-même subi des dommages à la suite d'un accident de la circulation ne soit pas indemnisé. Il est proposé de prévoir dans pareils cas l'intervention du Fonds commun de garantie, lequel interviendrait lorsque personne ne peut être rendu responsable des dommages subis par le propriétaire, le détenteur ou le conducteur et que les dommages ne sont pas imputables à la faute du conducteur. Il n'est fait aucune distinction selon la nature des dommages.

Combiné à l'instauration de la responsabilité objective, le présent amendement conduira au système suivant. En cas d'accident de la circulation dans lequel un ou plusieurs véhicules automoteurs sont impliqués, les usagers de la route « faibles » et les passagers pourront se faire indemniser par l'assureur du véhicule automoteur qui a causé les dommages, sans qu'une faute doive être établie. Entre les conducteurs, c'est la responsabilité fondée sur la faute qui s'applique. Toutefois, lorsque personne ne peut être rendu responsable et que le dommage n'est pas imputable à une faute du conducteur concerné, le conducteur peut malgré tout se faire indemniser par le Fonds commun de garantie.