

BELGISCHE SENAAT.

VERGADERING VAN 13 NOVEMBER 1906.

Wetsvoorstel betreffende de aansprakelijkheid van eigenaars en bestuurders van motorrijtuigen.

TOELICHTING.

In deze laatste jaren nam het verkeer door middel van motorrijtuigen op wonderbare wijze toe, zoodat het onvermijdelijk aanleiding moest geven tot bezwaren en gevaren, klachten en verzet.

Voorzeker zal niemand willen ontkennen dat het automobilisme een vooruitgang is, ofschoon het vooralsnog niet is gebleken dat de nijverheid er groot voordeel kan bij vinden en dat het nog voor langen tijd eene liefhebberij schijnt te wezen, tot genoegen van rijke of ten minste van zeer welstellende lieden.

Anderdeels, is het vervaardigen van motorrijtuigen een zeer aanzienlijke tak van 's lands nijverheid geworden en er kan geen sprake van zijn, zooals werd geopperd, ten opzichte van dit nieuw vervoermiddel maatregelen te nemen gelijk er werden uitgevaardigd in vreemde landen en die feitelijk neerkomen op een echt verbod.

Doch de snelle uitbreiding van deze liefhebberij, uitbreiding welke, nog niet zoolang geleden, niemand had kunnen vermoeden; de onmogelijkheid om ineens verkeerswegen uitsluitend voor dat gebruik aan te leggen of wel de bestaande wegen daartoe doelmatig in te richten; de overtuiging waarin de vurige aanhangers van deze liefhebberij schijnen te verkeeren dat zij voortaan als meester kunnen beschikken over de openbare wegen (1); de echte snelheidswaanzin bij sommige motorrijders, die zelfs door andere meer bedaarde motorrijders « chauffards », dat is doodrijders, worden geheeten; de talrijke en schier altijd buitengewoon erge ongevallen die dagelijks voorkomen; de woestheid, zoo vaak aan den dag gelegd door hen die deze ongevallen veroorzaken en er enkel op bedacht zijn door verdubbelde snelheid te ontkomen aan straf en vergoeding, zich geenszins

(1) Tijdens de groote legeroefeningen, hebben de motorrijders zich op zoodanige wijze aangesteld, dat de Belgische en vreemde krijgsoverheden er door geërgerd werden en dat er sprake van is, maatregelen te nemen om voortaan te verbieden dat zij zich begeven op het terrein der krijgsoperatiën.

bekommerende om het lot van hunne slachtoffers; al deze omstandigheden gaven ontegensprekelijk aanleiding tot hevigen afkeer en erge verbittering ten aanzien van gansch het « ras » van motorrijders en tegen de liefhebberij in 't algemeen.

Niet zelden weigeren, als een ongeval zich voordoet, de toeschouwers elke hulp om de bestuurders van motorrijtuigen uit den slag te trekken; zelfs gebeurde het, dat de getuigen van het ongeval en de toegestroomde nieuwsgierigen niet den geneesheer wilden halen, wiens aanwezigheid tot verpleging ter plaatse noodig was.

Dit is het bewijs van een niet te ontkennen ernstigen gemoedstoestand, en zoo men er geen acht op geeft, kan hij de meest betreurenswaardige buitensporigheden verwekken.

In het belang der openbare veiligheid, der eensgezindheid onder de burgers en om weerwraak te vermijden, ja, in 't belang zelf van het gild der motorrijders, moeten er dus maatregelen worden genomen om een einde te stellen aan misbruiken, welke bestaan en omvang niet kunnen worden betwist en feitelijk niet betwist worden.

Deze maatregelen kunnen van verschillenden aard zijn.

Enkele strekken tot verzekering van de beteugeling der vastgestelde overtredingen en behooren tot de bevoegdheid der Parketten. In dezen zin kan worden gewezen op de omzendbrieven, tot de ambtenaren en beambten der gerechtelijke politie gericht, om te geraken tot eene strengere toepassing van de wetten en verordeningen betreffende de politie op het vervoer, zoomede het toekennen van premien aan hen die bijdragen om de verwekkers van ongevallen te doen ontdekken.

Sommige strafbepalingen en zeker verbod, voorgesteld door onze achtbare medeleden, de heeren Hanrez, Keesen en anderen, beoogen hetzelfde doel; 't ligt niet op onzen weg hun ontwerp hier te onderzoeken.

Andere maatregelen, van bestuurlijke orde, kunnen doeltreffend worden genomen om overtredingen te voorkomen en gemakkelijker te doen opsporen. Tot deze soort behooren de bepalingen die kunnen bedacht worden om de rijtuigen te doen onderscheiden; andere betreffen de grootte, den vorm, het getal en de plaats der platen; de verplichting om te stoppen aan sommige kruisplaatsen, waar het motorrijtuig een spoor van zijnen doortocht zou laten; ook andere, die strekken om enkel toe te laten het verkeer met rijtuigen die niet zekere, bij verordening te bepalen snelheid mogen te buiten gaan.

Dan hebben wij nog de in te voeren waarborgen om aan de slachtoffers van ongevallen de vergoeding te verzekeren waarop zij aanspraak hebben, zonder te moeten overgaan tot den langdurigen, hardnekkigen en onzekeren strijd voor het gerecht, waartoe zij thans verplicht zijn.

Daartoe strekt dit voorstel.

In het eerste artikel wordt aangenomen dat er, bij een ongeval, een vermoeden van schuld bestaat tegen den bestuurder des rijtuigs en ten voordeele van het slachtoffer. De hierboven uiteengezette bedenkingen rechtvaardigen ten volle deze afwijking van het algemeen beginsel in zake van aansprakelijkheid en van bewijs.

Overigens bestaan er andere gevallen waarin, zonder dat de eischer tot bewijs is verplicht, een vermoeden van schuld en aansprakelijkheid drukt

op den maatschappelijken stand van den betichten persoon. Zoodanig is de toestand van den huisvader of den patroon, die van rechtswege aansprakelijk zijn voor de schade, door hunne minderjarige kinderen of door hunne werklieden veroorzaakt; zoo ook die van den eigenaar van een dier dat eenige schade veroorzaakt; eindelijk die van den vervoerder, welke aansprakelijk blijft voor al de ongevallen die tijdens het vervoer overkomen aan de vervoerde personen of zaken, behoudens het door hem te leveren bewijs dat het ongeval is te wijten aan eene bijzondere oorzaak, welke niet hem kan aangerekend worden.

Om het vermoeden van schuld uit te strekken tot den juridischen toestand waarom het hier te doen is, kan men dezelfde redenen inroepen.

Doorgaans moeten de meeste ongevallen worden toegeschreven aan overdreven snelheid. Welnu, met de middelen waarover men thans beschikt, is het volstrekt onmogelijk den gang van een voertuig nauwkeurig te bepalen. In dezen strijd tusschen motorrijders en gewone stervelingen genieten de eersten dus een voordeel op de anderen, en 't is niet meer dan billijk op rechtskundig gebied het evenwicht te herstellen.

Voegen wij hierbij, dat de motorrijders in volstrekte minderheid zijn onder hen die gebruik maken van den openbaren weg; dat het hun, bij voorkomend geval, vermits er schier altijd verscheidene personen in het rijtuig zitten, gemakkelijker zal vallen getuigenissen ten hunnen voordeele in te winnen; dat uit de bestemming en de tegenwoordige gesteldheid van onze straten en wegen blijkt, dat zij moeten dienen voor voetgangers en voor sommige voertuigen, waaronder het motorrijtuig zelfs niet was voorzien noch vermoed; dat eindelijk, het voorgesteld vermoeden van aard is om de bestuurders omzichtig te maken, wat, zooals ten treurigste blijkt uit de ervaring, al te vaak niet het geval is, — dan hebben wij ten overvloede bewezen hoe billijk het vermoeden is, dat wij nieuw invoeren.

De slotbepaling, die eigenaars of huurders van motorrijtuigen aansprakelijk maakt voor de daad der bestuurders, behoeft geene uitlegging; dat spreekt vanzelf en is enkel de toepassing van de beginselen die gelden in zake van niet opzettelijk vergrijp.

Insgelijks spreekt het vanzelf, dat de twee gevallen van aansprakelijkheid worden saamgevoegd en solidair zijn. En het wordt ook verstaan dat de woorden « eigenaar » en « huurder » enkel gelden als voorbeeld en geenszins beperkend zijn. De vruchtgebruiker, bij voorbeeld, zou op denzelfden voet moeten gesteld worden, wat betreft de aansprakelijkheid die op hem zou drukken voor de daad van zijn voerman, en dat zou insgelijks het geval zijn met de toestanden waarin er tusschen den eigenaar of den houder van het rijtuig en hem die het bestuurt op 't oogenblik van het ongeval, eene betrekking, hetzij van ondergeschiktheid, van opdracht, van leening, of iets dergelijks bestaat.

Hem, die het ongeval veroorzaakte, ongemoeid te laten ingeval het ware bewezen dat er schuld bestaat vanwege het slachtoffer of wel een duidelijk blijkend feit van overmacht, schijnt ons toe de aanvulling en als 't ware eene verzachting te zijn voor het vermoeden waarvan in hoofdzaak sprake is.

Sommigen zouden zelfs deze verzachting willen achterwege laten en, in elk geval, de aansprakelijkheid van den motorrijder handhaven, uitgezonderd alleen het geval van opzettelijke schuld van het slachtoffer.

Dergelijken weg kunnen wij niet inslaan. Het komt ons onmogelijk voor, als 't ware tot onvoorzichtigheid aan te zetten, en zoo het raadzaam is de motorrijders door strenge bepalingen wijsheid in te prenten en eerbied voor het menschelijk leven, van niet minder nut is het, bij voetgangers en bestuurders van andere voertuigen dan motorwagens opletendheid te bewerken en ze te gewennen aan eene wijze van verkeer die in de eerste plaats een vooruitgang mag heeten.

Men hoede zich voor overdrijving, die de beste zaken schaadt, en, onzes dunkens, volstaat de bepaling zooals zij is uitgedrukt, om het beoogde doel te bereiken. Wordt het stelsel van bewijs omgekeerd, legt men niet langer het onvoorzien geval, het niet kennen van de oorzaak ten laste van het slachtoffer, maar wijt men het den motorrijder, dan schijnt het dat daardoor is voldaan aan de billijkheid en dat het algemeen belang er door is gevrijwaard.

*
* *

De tweede nieuwigheid in het ontwerp is het toekennen van de dubbele schadevergoeding.

Vermits men tracht de motorrijders te behoeden voor hunne eigen zorgeloosheid, moeten de gevolgen van de schuld ernstig worden gemaakt. De raming van de werkelijk geleden schade verhoogen, is tevens een maatregel van beteugeling en de burgerrechtelijke vergoeding van handelingen die onuitstaanbaar geworden zijn. Het steeds bedreigd menschenleven moet beschermd worden, en de bedreiging met eene aanzienlijke vergoeding, — daargelaten de straffen die blijven bestaan en terzelfder tijd kunnen toegepast worden, — is voorwaar van aard om de motorrijders te doen nadenken en ze aan te zetten tot omzichtigheid, wat noodzakelijk is, gezien de bereikbare snelheid geenszins past bij den toestand der wegen waarop men daartoe geraakt. Wellicht zal men, tot het oogenblik dat op dit gebied het ideaal is bereikt, — 't is te zeggen : wegen enkel ten gebruike van motorrijtuigen, — in zekere mate minder snel moeten rijden, om de veiligheid en het genoegen van het algemeen te vrijwaren, en ons gevoelen is, dat dit offer dient gebracht te worden.

Het schijnbaar gemis van verhouding tusschen de geleden schade en de verkregen vergoeding vervalt, van 't oogenblik dat men weet waartoe het verschil wordt bestemd : artikel 4 van het ontwerp zegt immers dat dit verschil moet gestort worden in eene gemeenschappelijke verzekeringskas, bij dit artikel 4 ingesteld ten bate der slachtoffers van ongevallen waarvan de daders onbekend mochten blijven.

Voorzeker kan het ook gebeuren dat er, uit hoofde van den verschillenden graad van werkelijke aansprakelijkheid, eenig verschil in de verdeeling van de vergoeding zou zijn. Doch hierop kan men alles antwoorden wat werd in 't midden gebracht tegen hen die, in zake van vergoeding van arbeidsongevallen, opkwamen tegen het streng beginsel en zich verwonderd toonden dat altijd en in elk geval, hoe erg de schuld ook ware, eene gelijke vergoeding was verschuldigd.

't Zal volstaan hier te herinneren in welke bewoordingen de heer Paul Janson zegde dat er een nieuw recht bestaat, waarbij het begrip van

persoonlijke schuld redelijkerwijs moet verzacht worden en van zijne gevolgen verliezen, en waarbij gemeenschappelijke belangen, het tot stand komen van instellingen die solidair in rechte en in feite zijn, doen ontstaan het begrip van solidaire en als 't ware gezamenlijke aansprakelijkheid.

De thans besproken bepaling is niets anders dan eene toepassing van dit nieuw begrip. Het toepassen van de dubbele vergoeding is eigenlijk er verre van af, eene nieuwigheid te zijn en het kan niet onbelangrijk heeten een vluggen blik te werpen op de verschillende rechtstoestanden waarbij men ze kan aantreffen.

Het Romeinsche recht levert daarvan talrijke voorbeelden op.

Reeds in de *wet der XII tafelen* vinden wij een eisch tot dubbele schade tegen den ontrouwen bewaarder (Paul. Coll. 10-7-11).

Later hoedde de vermaarde *aquiliaansche wet* zelve er zich wel voor, de gelijkheid van de vergoeding en van het *damnum injuria datum* als volstrekten regel vast te stellen. Zoo werd het bedrag van de schade berekend naar de grootste waarde, die de vernielde of beschadigde zaak had, binnen het jaar of binnen de maand voorafgaande aan de schadelijke daad (*quantum plurimi*).

De aquiliaansche wet kende insgelijks het dubbel der schade toe, wanneer de dader ze had geloochend : *crescit in duplum adversus infitiantem*.

Daarom ook zijn Gaius en Justiniaan van oordeel dat de aquiliaansche wet eene gemengde wet is, 't is te zeggen strafwet en reïpersecutoire wet (Gaius, 4, 9 — Just., *Inst.*, 4, 6, *de act.* 19 en 26).

Doch 't is vooral in de eischen, gegeven door het edict van den praetor, dat zijn vermenigvuldigd de voorbeelden van vergoedingen hooger dan de schade. Wij bepalen ons tot het aanhalen van eenige dezer rechtsvorderingen.

De *actio depositi*, wanneer het de noodzakelijke bewaargeving geldt, beloopt het dubbel. (D. 16, 3, *depositi vel contra*, I. 1.).

De *actio de recepto contra nautas, caupones, etc.*, gegeven tegen schippers en herbergiers, wegens schade veroorzaakt aan de hun toevertrouwde voorwerpen door toedoen van hunne bedienden, bedraagt insgelijks het dubbel.

De *actio de effusis et dejectis*, tegen hem die het gedeelte van een huis bewoont, van waar werd geworpen of uitgegoten een voorwerp of eene vloeistof die iemand schade veroorzaakten. Deze eisch bedraagt insgelijks het dubbel (D. 9, 3, *de his qui eff.*, I. pr.).

De eenjarige eisch, gegeven voor het dubbel ingeval van schade, verwekt bij een oploop (D. 47, 8, *de Turba*, 4, pr.).

Het komt niet zelden voor, dat door den praetor een eisch tot het vierdubbele wordt toegestaan :

De *actio quod metus causa*, tegen hen die verbintenissen deden aangaan door bedreiging, beliep het vierdubbele (D. 4, 2).

De *actio bonorum vi raptorum*, tegen roof of schade in bende veroorzaakt, bedroeg insgelijks het vierdubbele (*Inst.*, 4, 2, D. 47, 8).

Zoo ook werd een eisch tot bekoming van het vierdubbel toegestaan

ingeval van beschadiging of ontvreemding bij eene ramp, een brand of eene schipbreuk (D. 47,9).

Verder willen wij aanhalen twee eischen *tot het dubbel*, toegestaan door andere Romeinsche magistraten, de *œdiles* :

De *actio redhibitoria* (D. 21, 1. *de œdilio edicto*, 45).

De eisch tegen hem die in de nabijheid van den openbaren weg wilde of gevaarlijke dieren hield (D. 21, 1. *de œdilio edicto*, 42).

In het recht, dat van kracht was tijdens het Keizerrijk, vindt men nog voorbeelden van gemengde eischen :

De *actio de calumnia*, toegelaten voor het vierdubbele, aan hem die werd betaald om een geding al of niet in te stellen (D. 3, 6, *de calumn*, 4).

De eisch voor het dubbel, toegekend tegen den erfgenaam die niet goedschiks afstaat het legaat, aan eene kerk vermaakt (*Inst.* 4, 6, *de act.* 19 en 26. *Cod.* 1, 3, *de episc. et cler.* 45 (46,7)).

De moderne wetgever nam insgelijks meermaals zijne toevlucht tot de « private straf », zooals Savigny ze heet, en bestaande in eene verdubbeling of eene andere vermenigvuldiging van de geleden schade.

De wet van 10 Vendémiaire jaar IV, die de gemeenten aansprakelijk verklaart voor de buitensporigheden der menigte, bepaalt dat zij, indien zij de geplunderde of weggenomen voorwerpen niet *in natura* kunnen teruggeven, verplicht zijn « daarvan den prijs te betalen *op den voet van het dubbel hunner waarde* ten dage waarop de plundering plaats had » (art. 1, titel V).

De mijnwet van 2 Mei 1837, die veroorlooft verkeerswegen te maken in het belang van eene mijnontginning, zegt dat « de vergoeding, verschuldigd aan den grondeigenaar, *op het dubbel* wordt bepaald » (art. 12).

Is het noodig gewag te maken van het *dubbel recht*, een kenmerkend voorbeeld van de gemengde boete, geheven in fiskale zaken?

Moeten wij vermelden de wetsbepalingen in zake van tolwezen, die *tien*, ja, *twintigmaal* het ontdoken recht doen betalen, zonder dat evenwel de aldus gestorte sommen den aard van burgerrechtelijke vergoeding verliezen? (wet van 6 April 1843, art. 22).

Nog onlangs heeft de Belgische wetgever, terugkomende tot het stelsel dat reeds was ingevoerd bij de wet van 26 Februari 1846 (art. 3), nadien bij de wet van 28 Februari 1882 (art. 7), in de wet van 4 April 1900 andermaal aangenomen het beginsel van *dubbele vergoeding* wegens schade, door konijnen toegebracht aan vruchten te velde (art. 7bis).

De veroordeeling tot het dubbel werd, in 1846, in de Kamer der Volksvertegenwoordigers voorgesteld door den heer de Theux, doch, als niet verplichte maatregel, overgelaten aan het oordeel van den rechter; de heer Fallon haalde de Kamer over om te beslissen dat de dubbele vergoeding in elk geval zou toegekend worden.

In 1882 verwierp de Kamer, daarmede de dubbele vergoeding als voorbehoedmiddel huldigende, met 81 stemmen tegen 9 eene wijziging strekkende om in zekere gevallen deze vergoeding te verminderen.

Eindelijk, in 1898 drukte de heer Delbeke, verslaggever, zich aldus uit :
« Het grondig en gewetensvol onderzoek van al de voorgestelde middelen » tegen verwoestingen, door konijnen aangericht, bracht uwe Commissie

» tot de overtuiging dat het beste, zooniet het eenige aan te nemen middel
 » dit is der wet van 1882, namelijk, de dubbele vergoeding voor de
 » aangerichte schade. 't Ware verkeerd daarvan zelfs gedeeltelijk af te
 » zien, om naar andere middelen te zoeken... De dubbele vergoeding is een
 » krachtdadig, doch noodzakelijk middel. »

Hieruit mogen wij afleiden dat de toepassing van meervoudige vergoeding zich kenmerkt als volgt :

1. Voorkoming ;
2. Bescherming van een algemeen belang : openbare veiligheid, landbouw, enz. ;
3. Verdediging tegen een uitzonderlijk gevaar ;
4. Beteugeling van daden waarvan het bewijs moeilijk kan geleverd, de daders bezwaarlijk kunnen opgespoord worden ;
5. Ongelijkheid van de tegenover elkander staande belangen.

Wie begrijpt niet dat al deze kenmerken voorhanden zijn in den nieuwen toestand, verwekt door den vooruitgang van het « automobilisme », in de overdreven snelheid en de onbezonnen daden die het gevolg daarvan zijn ?

*
* * *

Eene veroordeeling, zelfs tot het dubbel van de geleden schade, kan, hetzij uit hoofde van het gering bedrag daarvan, hetzij uit hoofde van den geldelijken toestand des daders, hetzij omdat de dader is gevrijwaard door eene verzekering, soms geen hoegenaamd doelmatig gevolg hebben. Was het niet een van die onverbeterlijke « doodrijders », die in een gesprek met een burgemeester, wien men vroeg om intrekking van een besluit tot regeling van de snelheid der motorrijtuigen op druk bezochte wegen, het volgende antwoordde op het verwijt dat hij eene reeks ongevallen had veroorzaakt : « Wat doet dit ter zake ? Als wij verpletteren, dan betalen wij ! »

Veel doelmatiger schijnt het gevolg dat artikel 3 afleidt uit elke veroordeeling, straf- of burgerrechtelijke, uitgesproken wegens een ongeval, door een motorrijtuig veroorzaakt. Volgens deze bepaling, brengt dergelijke veroordeeling voor den daardoor getroffen persoon het verbod mede, een motorrijtuig te besturen en in bezit te hebben.

Dit is een logisch gevolg. Het kwam ons niet voor, dat men de meening moet volgen van hen die dadelijk het rijtuig, waardoor het ongeval werd veroorzaakt, in beslag willen nemen. Zoo het evenwel raadzaam is de gelijkstelling met de gevolgen van eene veroordeeling wegens jacht- of vischvangstovertreding in dit opzicht te verwerpen, toch mag er worden gesteund op het verbod om een jachtverlof te bekomen, uitgesproken bij artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 Mei 1882 tegen sommige veroordeelden. Doch de verbeurdverklaring is er bepaald noodig, wanneer uit eene reeks ongevallen, waarop veroordeeling volgde, blijkt dat de dader bepaald onvoorzichtig, niet ernstig of niet koelbloedig is.

Het verbod, vermeld in artikel 3 van het ontwerp, is van verschillenden

duur, naar gelang het voortvloeit uit eene eerste, tweede of derde veroordeeling. De verlenging van den duur des verbods is redematig en het is te begrijpen dat hij die eene reeks van drie ongevallen veroorzaakte, waarop veroordeeling volgde, wordt beschouwd als eene soort van openbaar gevaar en uitgesloten van het recht om nog gebruik te maken van voorwerpen bij welker behandeling of gebruik hij zich blijkbaar en onbetwistbaar onbedreven of onvoorzichtig aanstelde.

Ook voor de doelmatigheid van het uitgesproken verbod dient er zekerheid te bestaan. Het ontwerp levert deze zekerheid door het instellen van correctioneele straffen, welke de rechtbanken zullen toepassen volgens de algemeene beginselen. Eindelijk, om te verhinderen dat de wet wordt ondoken en het verbod verijdeld, moet men het geval voorzien waarin de persoon, welken het verbod treft, door tusschenpersonen een motorvoertuig zou bezitten en moet men tevens zekere gansch natuurlijke vermoedens van tusschenpersonen invoeren.

*
* *

Er worden, helaas! te veel uiterst belangwekkende en jammerlijke toestanden in 't leven geroepen door sommige ongevallen. Vaak gebeurt het, — wij hebben het gezegd en 't is bekend, — dat hij, die een ongeval veroorzaakt, allereerst tracht te ontsnappen aan de strafrechterlijke en geldelijke gevolgen van het ongeval en, in stede van verpleging of onderstand te verleenen aan hen die door de botsing leden, zich door eene snelle vlucht en op gevaar af van nieuwe ongevallen, tracht te vrijwaren tegen de vervolgingen die hem te wachten staan. En in de huidige omstandigheden blijven zij, die ongelukken veroorzaken, al te vaak ongestraft en onbekend.

Volgens de verslagen over ongevallen is het eene overigens hoogst loffelijke uitzondering, wanneer slachtoffers worden verpleegd door hen die het motorrijtuig besturen of er inzitten.

Daar de hatelijke houding, die iedereen schandvlekt, de regel is, mag ook hier worden toegepast het beginsel van solidariteit, door ons uiteengezet naar aanleiding van het toekennen der dubbele vergoeding. De gansche corporatie moet instaan voor de gevolgen van ongevallen, waarbij geene persoonlijke en afgezonderde aansprakelijkheid kan worden bepaald, en het is niet meer dan billijk dat zij, die een ongeval veroorzaken, meer bijdragen dan de anderen : daardoor wordt uitgelegd, dat terwijl de eenen maar gehouden zijn tot eene eigenlijk geringe bijdrage, de anderen, om de gemeenschappelijke verzekeringskas in stand te houden, eene som moeten betalen die gelijkstaat met het bedrag van de toegekende vergoeding.

Volgens het ontwerp, heeft de Staat het beheer over deze kas; doch de ondertekenaars van het voorstel zouden er geen bezwaar hoegenaamd in zien, mocht dit beheer worden opgedragen aan deze of gene instelling, al ware zij tot stand gebracht door particulieren die, gemakkelijker dan de Staat, kunnen onderhandelen met naburige landen tot het treffen van vrijwarende en wederkeerige maatregelen.

Voor de bijzonderheden der toepassing stellen wij volle vertrouwen in de verlichte maatregel die het betrokken Bestuur zou nemen om de wet uit te voeren naar den geest die ze ingaf, 't is te zeggen even verre van kwellend ten opzichte der liefhebbers van een sport, die nu in de mode is, als van inwilliging en toegevendheid jegens hen die de wegen van ons heerlijk land tot renbanen willen maken.

CH. MAGNETTE.

Proposition de loi relative à la responsabilité des propriétaires et conducteurs d'automobiles.

ARTICLE PREMIER.

Tout accident causé à des personnes ou à des choses par des véhicules automobiles sera présumé être dû à la faute du conducteur.

Néanmoins la preuve de la force majeure ou de la faute de la victime sera autorisée.

Le propriétaire ou locataire du véhicule sera civilement responsable.

ART. 2.

Les indemnités dues du chef d'accidents prévus au § 1 de l'article 1^{er} seront portées au double.

ART. 3.

Toute condamnation du chef d'un accident prévu à l'article 1^{er}, § I, entraînera de plein droit l'interdiction de conduire et de détenir un véhicule automobile pendant un délai d'une année. S'il survient une seconde condamnation, cette interdiction aura une durée de trois années qui prendront cours le jour où la condamnation a été prononcée.

Une troisième condamnation du même chef entraînera une interdiction permanente et définitive.

Toute contravention à l'interdiction ci-dessus édictée sera punie d'une amende de 26 francs à 3,000 francs et d'un emprisonnement de huit jours à deux ans ou d'une de ces peines seulement. En cas de récidive, l'emprisonnement sera toujours prononcé. En cas de seconde récidive, s'il y a eu mort d'homme ou blessures causées à la victime, la confiscation

Wetsvoorstel betreffende de aansprakelijkheid van eigenaars en bestuurders van motorrijtuigen.

ARTIKEL 1.

Elk ongeval, aan personen of zaken toegebracht door motorvoertuigen, wordt geacht te zijn veroorzaakt door de schuld van den bestuurder.

Evenwel wordt het bewijs van overmacht of van schuld van het slachtoffer toegelaten.

De eigenaar of huurder van het voertuig is burgerrechtelijk aansprakelijk.

ART. 2.

De vergoedingen, verschuldigd wegens ongevallen voorzien bij het 1^{ste} lid van artikel 1, worden op het dubbel gesteld.

ART. 3.

Elke veroordeeling wegens een ongeval, voorzien bij het 1^{ste} lid van artikel 1, brengt van rechtswege het verbod mede, gedurende den tijd van één jaar, een motorvoertuig te besturen en te houden. Heeft er een tweede veroordeeling plaats, dan geldt dit verbod voor drie jaren, te rekenen van den dag waarop de veroordeeling is uitgesproken.

Eene derde veroordeeling wegens dezelfde oorzaak heeft een bestendig en vast verbod ten gevolge.

Elke overtreding van het hierboven bepaalde verbod wordt gestraft met eene boete van 26 tot 3,000 frank en eene gevangenisstraf van acht dagen tot twee jaren of met slechts ééne van deze straffen. Ingeval van herhaling, wordt altijd gevangenisstraf uitgesproken. Ingeval van tweede herhaling, wordt, indien het slachtoffer het leven verloor of wonden bekwam,

du véhicule sera toujours prononcée par les tribunaux.

En ce qui concerne la détention des véhicules automobiles visée au présent article, les époux, père, mère, enfants, descendants et domestiques de la personne frappée de l'interdiction y mentionnée, habitant avec elle, seront considérés comme personnes interposées.

ART. 4.

Tout accident dont l'auteur demeurera inconnu sera à charge d'une caisse commune d'assurances, qui sera alimentée : 1° par des cotisations perçues sur tous les propriétaires ou détenteurs d'automobiles, dans la proportion de cinq pour cent du montant des contributions ou taxes quelconques auxquelles ils sont astreints ; 2° par la moitié du double dommage alloué en vertu de l'article 2 ci-dessus.

L'État aura la gestion de cette caisse et la charge de régler soit amiablement, soit judiciairement, le montant des indemnités qui seront réclamées.

ART. 5.

Le Gouvernement est chargé de prendre les mesures d'exécution qui seront nécessaires.

CH. MAGNETTE,
PROSPER HANREZ,
A. FLECHET,
E. KEESSEN.

het voertuig altijd door de rechtbanken verbeurdverklaard.

Wat betreft het houden van de motorvoertuigen bedoeld in dit artikel, worden de echtgenoot, de vader, de moeder, de kinderen, de afstammelingen en de dienstboden van den persoon, die door het daarin vermelde verbod is getroffen, indien zij bij dezen inwonen, als tusschenpersonen beschouwd.

ART. 4.

Elk ongeval, waarvan de dader onbekend mocht blijven, komt ten laste van eene gemeenschappelijke verzekeringskas ; deze wordt in stand gehouden : 1° door stortingen geheven van al de eigenaars of houders van motorrijtuigen, in de verhouding van vijf ten honderd van het bedrag der belastingen of heffingen van welken aard ook, waartoe ze verplicht zijn ; 2° door de helft van de dubbele schadevergoeding toegekend uit krachte van bovenstaand artikel 2.

De Staat heeft het beheer over deze kas en is belast met de regeling, hetzij in der minne, hetzij in rechte, van het bedrag der gevorderde schadevergoedingen.

ART. 5.

De Regeering neemt de vereischte maatregelen tot uitvoering.