

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 oktober 1999

WETSVOORSTEL

**tot verbetering van de regeling inzake
automatische vergoeding van de schade,
geleden door zwakke weggebruikers en
passagiers van voertuigen**

(ingediend door de heren Jos Ansoms,
Jo Vandeurzen, Tony Van Parys en
Servais Verherstraeten)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 octobre 1999

PROPOSITION DE LOI

**améliorant le régime de
l'indemnisation automatique
des dommages subis par les usagers de la
route les plus vulnérables
et les passagers de véhicules**

(déposée par MM. Jos Ansoms,
Jo Vandeurzen, Tony Van Parys en
Servais Verherstraeten)

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)
BV	: Beknopt Verslag
PLEN	: Plenum
COM	: Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Séance plénière
COM	: Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De invoering, in 1994, van de automatische vergoeding van alle schade, met uitzondering van de stoffelijke schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van voertuigen bij letselongevallen, was ongetwijfeld een grote stap vooruit inzake de nazorg van de slachtoffers van de verkeersonveiligheid.

Dit wetsvoorstel tot wijziging van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 (W.A.M.) diende ik al tijdens de vorige zittingsperiode in (zie *Parl. St.*, Kamer, 1997-98, nr. 1757/1), maar het is gewijzigd om drie belangrijke redenen.

Op de eerste plaats is er een arrest van het Arbitragehof, dat de huidige toestand, waarbij de automatische vergoeding niet van toepassing is wanneer het betrokken voertuig een spoorvoertuig is, een schending noemt van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel (Arbitragehof nr. 92/98, 15 juli 1998, *B.S.*, 13 oktober 1998).

Op de tweede plaats wordt de wet door sommige politierechters uitgehold door het begrip «onverschoonbare fout» zeer ruim te interpreteren, wat zeker niet de bedoeling van de wetgever was.

Op de derde plaats moeten een aantal kleinere, maar noodzakelijke of nuttige verbeteringen aan de tekst aangebracht worden.

Alhoewel de invoeging van een artikel 1385*bis* in het Burgerlijk Wetboek nog steeds onze voorkeur wegdraagt om het probleem voorgoed op te lossen, houden wij ons voorlopig aan de keuze die de wetgever in 1994 uiteindelijk gemaakt heeft, door artikel 29*bis* in de W.A.M.-wet in te voegen.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Doordat de regeling van de automatische vergoeding opgenomen is in de W.A.M.-wet, is ze niet van toepassing op treinen en trams. Intussen hebben zich nochtans een aantal ongevallen met zwakke weggebruikers voorgedaan waarbij het voertuig een tram was, zodat het slachtoffer de automatische vergoeding niet kon

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'instauration, en 1994, d'une indemnisation automatique de tous les dommages, à l'exception des dommages matériels, subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules lors d'accidents ayant entraîné des lésions a indubitablement constitué un progrès important dans la prise en charge des victimes de l'insécurité routière.

La présente proposition de loi reprend en fait une proposition de loi modifiant l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 que nous avons déjà déposée au cours de la législature précédente (voir *Doc.* n° 1757/1, 1997-1998), en la modifiant toutefois pour trois raisons importantes.

Tout d'abord, la Cour d'arbitrage a rendu un arrêt estimant que la réglementation actuelle, en vertu de laquelle l'indemnisation automatique ne s'applique pas lorsque le véhicule en question est un véhicule sur rails, constitue une violation du principe d'égalité garanti par la Constitution (Cour d'arbitrage n° 92/98, 15 juillet 1998, *Moniteur belge* du 13 octobre 1998).

En deuxième lieu, certains juges de police vident la loi de sa substance en donnant une interprétation très extensive de la notion de «faute inexcusable», ce qui n'était certainement pas l'intention du législateur.

Enfin, il y a lieu d'apporter quelques modifications mineures, mais nécessaires ou utiles au texte initial.

Bien qu'il nous paraisse toujours préférable d'insérer un article 1385*bis* dans le Code civil pour résoudre le problème de manière définitive, nous nous rallions provisoirement à l'option retenue finalement par le législateur en 1994, à savoir l'insertion d'un article 29*bis* dans la loi du 21 novembre 1989.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Du fait qu'elles ont été insérées dans la loi du 21 novembre 1989, les dispositions relatives à l'indemnisation automatique ne s'appliquent pas aux trains et aux trams. Les usagers faibles qui, depuis, ont été victimes d'accidents impliquant un tram n'ont dès lors pas eu droit à l'indemnisation automatique. Dans son arrêt pré-

genieten. In het eerder vermelde arrest heeft het Arbitragehof gesteld dat deze toestand een schending inhoudt van het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel. Daarom wordt artikel 1 van de W.A.M.-wet gewijzigd, zodat artikel 29*bis* ook van toepassing is op spoorvoertuigen.

Art. 3

De eerste wijziging in §1 heeft betrekking op het begrip «verkeersongeval». Ook een ongeval dat opzettelijk is uitgelokt door de bestuurder van een motorrijtuig, zal aanleiding geven tot automatische vergoeding. Zo'n ongeval is in de perceptie van het slachtoffer ook een verkeersongeval. Door het ook binnen de toepassings sfeer van artikel 29*bis* te brengen, wordt de uitkering van de vergoeding versneld. De vergoeding is dan immers niet meer 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 de 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.

Het toepassingsgebied van het artikel wordt voorts nog uitgebreid: ook ongevallen op privé-terreinen dienen aanleiding te geven tot automatische vergoeding. Deze regeling is een consequentie van het modelverzekeringscontract betreffende de «schuld aansprakelijkheid», dat de verzekeringsdekking uitbreidt tot ongevallen op privé-terreinen.

De vierde wijziging in §1 betreft de kledijschade, die ook in aanmerking zal komen voor automatische vergoeding. Vele ongevallen met lichamelijke letsels vernielen of beschadigen gedragen kledij ernstig. 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 in §1 betreft de bestuurder. Het huidige artikel 29*bis* geeft aanleiding tot interpretaties waarbij de bestuurder van elke automatische vergoe-

ing, la Cour d'arbitrage a estimé que cette situation constitue une violation du principe d'égalité garanti par la Constitution. Nous proposons dès lors de modifier l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989, de sorte que l'article 29*bis* s'applique également aux véhicules sur rails.

Art. 3

La première modification apportée au § 1^{er} 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.

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 au § 1^{er} 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 au § 1^{er} concerne le conducteur. L'actuel article 29*bis* donne lieu à des interprétations excluant le con-

ding uitgesloten wordt, zelfs als hij zelf rechthebbende is van het overleden slachtoffer, bijvoorbeeld als verwant. De voorgestelde formulering biedt ruimte om de bestuurder te vergoeden in zo'n geval. Vanzelfsprekend moet hierbij wettelijk uitgesloten worden dat bestuurders, die hun verwanten opzettelijk doodrijden of verwonden, vergoed zouden worden voor zo'n misdrijf.

De zesde wijziging in §1 (het begrip «in solidum») neemt alle twijfel weg over de vraag of het slachtoffer dat recht heeft op 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.

Met de zevende wijziging is het 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 onder meer ook een bril, een hoorapparaat, een wieg voor een baby, een rolwagen en een geleidehond als functionele prothese worden beschouwd en dat de schade hieraan als lichamelijke schade moet worden geïnterpreteerd en bijgevolg onder de toepassing van artikel 29*bis* valt.

De achtste wijziging heeft betrekking op het vierde lid van §1. Door de verwijzing naar verkeersongevallen «in de zin van het eerste lid», wordt ook voor het Motorwaarborgfonds en voor de voertuigen die op basis van artikel 10 feitelijk zijn vrijgesteld van de verzekeringsverplichting, een vergoedingsplicht ingevoerd voor ongevallen op privé-terrein.

De negende wijziging vervangt het begrip «onverschoonbare fout» door een bepaling uit de consensusstekst over de invoering van een artikel 1385*bis* in het Burgerlijk Wetboek, die in 1990 reeds werd opgesteld door de rondetafelconferentie die werd georganiseerd door de toenmalige ministers van Justitie en Verkeerswezen en waaraan werd deelgenomen door academische experts en vertegenwoordigers van de verzekeringssector. De term «slachtoffers die het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild» is veel strikter

ducteur du bénéficiaire 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. Il convient évidemment, dans ce contexte, d'insérer une disposition légale qui exclut de toute indemnisation les conducteurs qui tuent ou blessent intentionnellement des parents, leur méfait ne pouvant être récompensé.

La sixième modification que nous proposons d'apporter au § 1^{er} (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.

La septième modification vise à ce que l'on interprète la notion de «prothèse fonctionnelle» au sens large. 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.

La huitième modification concerne l'alinéa 4 du paragraphe 1^{er}. Par la référence à des 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.

La neuvième modification remplace la notion de «faute inexcusable» par une disposition du texte de consensus sur l'introduction d'un article 1385*bis* dans le Code civil, rédigée dès 1990 par la table ronde organisée par les ministres de la Justice et des Communications de l'époque, table ronde à laquelle ont participé des experts universitaires et des représentants du secteur des assurances. La formulation «victimes qui ont voulu l'accident et ses conséquences» est beaucoup plus stricte et s'approche fortement de la notion de «sui-

en leunt zeer dicht aan bij het begrip zelfmoord. Meteen kunnen ook het huidige zesde en zevende lid van §1 opgeheven worden, omdat ze geen zin meer hebben.

Art. 4

Artikel 48ter van de arbeidsongevallenwet behoort tot de bepalingen die de samenloop regelen tussen de schadeloosstelling voor een arbeidsongeval en een overeenkomstig artikel 29bis van de W.A.M. toegekende vergoeding. Het parallellisme tussen beide wetteksten moet volledig zijn. Bijgevolg moet ook de verzekeraar die de aansprakelijkheid van de bestuurder dekt, in de arbeidsongevallenwet vermeld worden.

Art. 5

Hetzelfde geldt voor het artikel 14bis van de wet van 3 juli 1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector.

Jos ANSOMS (CVP)
Jo VANDEURZEN (CVP)
Tony VAN PARYS (CVP)
Servais VERHERSTRAETEN (CVP)

cide». Du même coup, les alinéas 6 et 7 du § 1^{er} deviennent sans objet et peuvent être abrogés.

Art. 4

L'article 48ter de la loi sur les accidents de travail compte parmi les dispositions qui régissent le concours entre l'indemnisation pour un accident du travail et l'indemnisation accordée en vertu de l'article 29bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Le parallélisme entre les deux textes doit être complet. Il convient dès lors de mentionner également dans la loi sur les accidents du travail l'assureur qui couvre la responsabilité du conducteur.

Art. 5

Il en est de même pour l'article 14bis de la loi du 3 juillet 1967 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, worden de woorden «,zonder aan spoorstaven te zijn gebonden» vervangen door de zin «Wanneer deze rij- of voertuigen aan spoorstaven gebonden zijn, is deze wet niet van toepassing, behoudens de bepalingen van hoofdstuk *Vbis*».

Art. 3

In artikel 29*bis* van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) Paragraaf 1, eerste lid, wordt vervangen als volgt:

«§1. Bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn, zelfs indien het zich voerde op een privé-terrein, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van het betrokken voertuig, alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade, in solidum vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken. Deze bepaling is ook van toepassing indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de bestuurder.»

B) Paragraaf 1, tweede lid, wordt aangevuld met de volgende zin: «Onder functionele prothesen wordt verstaan: de door het slachtoffer gebruikte middelen om lichamelijke gebreken te compenseren».

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

D) Paragraaf 1, vijfde lid, wordt vervangen als volgt: «Slachtoffers die ouder zijn dan 14 jaar en het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid».

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

A l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les mots «sans être liés à une voie ferrée» sont remplacés par la phrase «La présente loi, sauf les dispositions du chapitre *Vbis*, ne s'applique pas à ces véhicules lorsqu'ils sont liés à une voie ferrée.».

Art. 3

A l'article 29*bis* de la même loi, sont apportées les modifications suivantes:

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

«En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, même sur un terrain privé, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur du véhicule impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit 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 du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur.»;

B) le § 1^{er}, alinéa 2, est complété comme suit:
«Il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles: les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles.»;

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

D) le § 1^{er}, alinéa 5, est remplacé par l'alinéa suivant:
«Les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne peuvent se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}.»;

E) Paragraaf 1, zesde en zevende lid, worden opgeheven.

F) Paragraaf 2 wordt aangevuld als volgt: «, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt».

Art. 4

In artikel 48ter, eerste lid, van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 worden de woorden «, de bestuurder» ingevoegd tussen de woorden «die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar» en de woorden «of van de houder».

Art. 5

In artikel 14bis, §3, van de wet van 3 juli 1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector worden de woorden «, de bestuurder» ingevoegd tussen de woorden «die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar» en de woorden «of van de houder».

7 juli 1999

Jos ANSOMS (CVP)
Jo VANDEURZEN (CVP)
Tony VAN PARYS (CVP)
Servais VERHERSTRAETEN (CVP)

E) au § 1^{er}, les alinéas 6 et 7 sont abrogés;

F) le § 2 est complété comme suit:
«, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.».

Art. 4

Dans l'article 48ter, alinéa 1^{er}, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, les mots «, du conducteur» sont insérés entre les mots «qui couvre la responsabilité du propriétaire» et les mots «ou du détenteur».

Art. 5

Dans l'article 14bis, § 3, de la loi du 3 juillet 1967 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, des accidents survenus sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public, les mots «, du conducteur» sont insérés entre les mots «qui couvre la responsabilité du propriétaire» et les mots «ou du détenteur».

7 juillet 1999.