

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 mei 2000

WETSVOORSTEL

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

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 2

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 2. — In artikel 29bis, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wordt tussen het eerste en het tweede lid een nieuw lid ingevoegd, waarvan de tekst luidt als volgt :

«Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken dat aan spoorstaven is gebonden, wordt de verplichting tot schadevergoeding die in het voorgaande lid is bepaald, aan de eigenaar van het voertuig opgelegd».

Voorgaande documenten :

Doc 50 **0210/ (1999-2000) :**

001 : Wetsvoorstel van de heren Ansoms, Vandeurzen, Van Parys en Verherstraeten .

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 mai 2000

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**

AMENDEMENTS

N°1 DE M. **ANSOMS**

Art. 2

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 2. — Dans l'article 29bis, §1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« En cas d'accident de la circulation impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée, l'obligation d'indemniser les dommages prévue à l'alinéa précédent incombe au propriétaire de ce véhicule. ».

Documents précédents :

Doc 50 **0210/ (1999-2000) :**

001 : Proposition de loi de MM. Ansoms, Vandeurzen, Van Parys en Verherstraeten.

VERANTWOORDING

Deze werkwijze is juridisch verkieslijk boven die welke in het wetsvoorstel zelf werd gevolgd. De werkwijze van het wetsvoorstel zelf impliceert dat de openbare vervoermaatschappijen wettelijk een verplichte aansprakelijkheidsverzekering moeten hebben, zoals degenen die zich in het wegverkeer begeven, en dat is niet het geval.

In de Commissie voor de Verzekeringen had de werkwijze, zoals hier in dit amendement gevolgd, de meeste bijval.

Weliswaar zijn we in één belangrijk onderdeel afgeweken van de Commissie voor de Verzekeringen. Deze wil de toepasselijkheid van artikel 29*bis* op spoorvoertuigen beperken tot de openbare weg. Volgens het Arbitragehof is er enkel discriminatie wat de spoorvoertuigen op de openbare weg betreft. In dit amendement gaan wij verder om de volgende redenen :

1° het Arbitragehof verhindert niet dat de wetgever, wat de toepasselijkheid van artikel 29*bis* op trams en treinen betreft, verder zou gaan dan ongevallen die zich voordoen op de openbare weg;

2° de enige interpretatie van het begrip «openbare weg» door het Arbitragehof waarbij aparte beddingen voor trams en treinen niet als «openbare weg» worden beschouwd, is voor betwisting vatbaar.

- ook gereserveerde stroken voor autobussen behoren tot de openbare weg. Wij zien niet in waarom aparte beddingen voor trams en treinen niet tot de openbare weg zouden behoren en aparte busstroken wel. Als artikel 29*bis* niet van toepassing mag zijn op aparte beddingen voor trams en treinen, dan zou dit ook impliceren dat artikel 29*bis* niet van toepassing is op gereserveerde busstroken;

- autosnelwegen zijn gereserveerd voor motorvoertuigen, en niet voor fietsers en voetgangers. Ook zij behoren tot de openbare weg. Als artikel 29*bis* niet van toepassing zou zijn op aparte beddingen voor trams en treinen, dan ook niet op autosnelwegen.

3° wie de evolutie in de verkeerskunde en in de herinrichting van het openbaar domein een beetje volgt, weet dat er meer en meer gereserveerde beddingen voor trams en treinen zullen komen. Het is trouwens vooral op zulke aparte beddingen dat de ongevallen met zwakke weggebruikers zich voordoen (bijvoorbeeld kusttram, waar toeristen de gereserveerde bedding oversteken op hun weg naar het strand).

4° het Arbitragehof hanteert het begrip «onverschoonbare fout» om de toepasselijkheid van artikel 29*bis* op trams en treinen niet aan te nemen. Het is echter op de eerste plaats niet aan het Arbitragehof om inhoudelijke invulling te geven aan het begrip «onverschoonbare fout», en bovendien willen wij in dit wetsvoorstel het begrip «onverschoonbare fout» zelf verlaten en vervangen door een begrip dat neerkomt op «zelfmoord».

JUSTIFICATION

Cette procédure est préférable, sur le plan juridique, à celle prévue par la proposition de loi même, qui implique que les sociétés publiques de transport sont tenues légalement de contracter une assurance couvrant leur responsabilité, tout comme les acteurs de la circulation routière, ce qu'elles ne sont pas.

La Commission des assurances avait marqué sa préférence pour la procédure prévue par le présent amendement.

Le présent amendement s'écarte certes sur un point important de la thèse de la Commission des assurances. Celle-ci entend en effet limiter à la voie publique l'applicabilité de l'article 29*bis* aux véhicules sur rails. Selon la Cour d'arbitrage, il n'y a de discrimination qu'en ce qui concerne les véhicules sur rails se trouvant sur la voie publique. Le présent amendement va plus loin, et ce, pour les raisons suivantes :

1° la Cour d'arbitrage ne s'oppose pas à ce que le législateur étende à d'autres accidents que ceux qui se produisent sur la voie publique l'applicabilité de l'article 29*bis* aux trams et trains ;

2° l'interprétation étroite de la notion de « voie publique » par la Cour d'arbitrage, qui considère que les sites propres ne font pas partie de la voie publique, est contestable.

- les bandes réservées aux autobus font partie de la voie publique. Nous ne voyons dès lors pas pourquoi les sites propres destinés aux trams et aux trains ne feraient pas partie de la voie publique. Si l'article 29*bis* n'était pas applicable aux sites propres destinés aux trams et aux trains, cela impliquerait également qu'il ne s'applique pas aux bandes réservées aux bus ;

- les autoroutes sont réservées aux véhicules à moteur et non aux cyclistes et aux piétons. Elles font pourtant partie de la voie publique. Si l'article 29*bis* ne s'appliquait pas aux sites propres destinés aux trams et aux trains, il ne devrait donc pas non plus s'appliquer aux autoroutes.

3° celui qui suit un tant soit peu l'évolution qui se produit au niveau de la traficologie et du réaménagement du domaine public sait que les sites réservés aux trams et aux trains seront de plus en plus nombreux. C'est d'ailleurs essentiellement sur de tels sites propres que se produisent les accidents impliquant des usagers vulnérables (par exemple, le site réservé au tram côtier, que les touristes traversent en se rendant à la plage).

4° la Cour d'arbitrage utilise la notion de « faute inexcusable » pour juger que l'article 29*bis* n'est pas applicable aux trams et aux trains. Il n'appartient cependant pas à la Cour d'arbitrage de définir la notion de « faute inexcusable » et nous entendons en outre abandonner la notion de « faute inexcusable » dans notre proposition de loi et la remplacer par une notion qui équivaut à celle de « suicide ».

Nr. 2 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 3

In A), de woorden «zelfs indien het zich voordeed op een privé-terrein» **schrappen**.

VERANTWOORDING

Artikel 39 van het modelcontract dat ongevallen met zwakke weggebruikers op privé-terrein uitsluit, werd niet opgenomen in de officiële tekst van het koninklijk besluit van 1992.

Zoals verscheidene deskundigen uit de Commissie van de Verzekeringen hebben beklemtoond is het systeem van de automatische vergoeding dus in principe ook van toepassing op ongevallen die zich op privé-terrein voordoen.

Nr. 3 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 3

In A), de woorden «van het betrokken voertuig» **vervangen door de woorden** «*van elk van de betrokken voertuigen*».

VERANTWOORDING

Dit is een kleine tekstcorrectie die wordt verdedigd door de Commissie van de Verzekeringen. Bij een ongeval kan inderdaad meer dan één voertuig betrokken zijn.

Jos ANSOMS (CVP)

N° 2 DE M. **ANSOMS**

Art. 3

Au A), supprimer les mots « même sur un terrain privé, ».

JUSTIFICATION

L'article 39 du contrat type, qui exclut les accidents survenus sur un terrain privé et impliquant des usagers vulnérables, n'a pas été repris dans le texte officiel de l'arrêté royal de 1992.

Ainsi que plusieurs experts de la Commission des assurances l'ont souligné, le régime de l'indemnisation automatique s'applique donc en principe également aux accidents qui surviennent sur un terrain privé.

N° 3 DE M. **ANSOMS**

Art. 3

Au littera A), remplacer les mots « du véhicule impliqué » **par les mots** « *de chaque véhicule impliqué* ».

JUSTIFICATION

Le présent amendement tend à apporter une légère correction préconisée par la Commission des assurances. Plusieurs véhicules peuvent en effet être impliqués dans un accident.