

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 juni 2000

WETSVOORSTEL

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET BEDRIJFSLEVEN, HET WETENSCHAPSBELEID,
HET ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN CULTURELE
INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND
EN DE LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Simonne CREYF**

INHOUDSOPGAVE

I. Inleiding	3
II. Procedure	6
III. Algemene bespreking	6
IV. Artikelsgewijze bespreking	7
V. Stemmingen	13

Voorgaande documenten :

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

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

002 tot 004 : Amendementen.

Zie ook :

006 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 juin 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**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ÉCONOMIE, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'ÉDUCATION, DES INSTITUTIONS
SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES
ET DE L'AGRICULTURE
PAR
MME **Simonne CREYF**

SOMMAIRE

I. Exposé introductif	3
II. Procédure	6
III. Discussion générale	6
IV. Discussion des articles	7
V. Votes	13

Documents précédents :

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

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

002 à 004: Amendements.

Voir aussi :

006 : Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :**

Voorzitter / Président : Jos Ansoms

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Pierre Lano, Arnold Van Aperen, Ludo Van Campenhout.
CVP	Jos Ansoms, Simonne Creyf, Trees Pieters.
Agalev-Ecolo	Muriel Gerkens, Leen Laenens.
PS	Jacques Chabot, Bruno Van Grootenbrulle.
PRL FDF MCC	Anne Barzin, Philippe Collard.
Vlaams Blok	Roger Bouteca, Jaak Van den Broeck.
SP	Henk Verlinde.
PSC	Richard Fournaux.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Guy Hove, Georges Lenssen, Hugo Philtjens, Kathleen van der Hoof.
Stefaan De Clerck, Greta D'Hondt, Dirk Pieters, Paul Tant.
Martine Dardenne, Michèle Gilkinet, Simonne Leen.
Elio Di Ripo, Claude Eerdeken, Guy Larcier.
Robert Denis, Eric van Weddingen, Michel Wauthier.
Gerolf Annemans, Koen Bultinck, Hagen Goyvaerts.
Magda De Meyer, Daan Schalk.
Raymond Langendries, Luc Paque.
Danny Pieters, Karel Van Hoorebeke.

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 11 januari en 2, 17, 24 en 30 mei 2000.

I. — INLEIDING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVORSTEL

Toen in 1994 de zwakke weggebruikers en de passagiers van voertuigen recht kregen op een automatische vergoeding van alle schade, met uitzondering van de stoffelijke schade, die zij zouden lijden bij eventuele letselongevallen, betekende dat een grote stap vooruit inzake de nazorg ten behoeve van de slachtoffers van de verkeersonveiligheid.

Dit wetsvoorstel tot wijziging van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 (W.A.M.) gaat terug op een reeds tijdens de vorige zittingsperiode ingediend wetsvoorstel (zie Stuk Kamer nr. 1757/1 – 1997/1998). Om drie redenen wijkt de thans voorliggende tekst evenwel van dat oorspronkelijke wetsvoorstel af.

Ten eerste is er een arrest van het Arbitragehof, waarin wordt gesteld dat de huidige toestand (te weten: geen automatische vergoeding indien het betrokken voertuig een spoorvoertuig is) indruist tegen het in de Grondwet verankerde gelijkheidsbeginsel (Arbitragehof, nr. 92/98, 15 juli 1998, *Belgisch Staatsblad*, 13 oktober 1998).

Ten tweede hollen sommige politierechters de wet uit door een zeer ruime lezing van het begrip «onverschoonbare fout», wat geenszins strookt met de bedoeling van de wetgever.

Ten derde moeten een aantal kleinere, maar noodzakelijke of nuttige verbeteringen in de tekst worden aangebracht.

Hoewel de indiener het met het oog op een definitieve oplossing nog steeds verkieslijk acht een artikel 1385*bis* in te voegen in het Burgerlijk Wetboek, houdt hij zich voorlopig aan de keuze die de wetgever in 1994 uiteindelijk heeft gemaakt, door een artikel 29*bis* in de W.A.M.-wet op te nemen.

De bepalingen met betrekking tot de automatische vergoeding zijn niet van toepassing op treinen en trams. Inmiddels hebben zich nochtans een paar ongevallen met zwakke weggebruikers voorgedaan waarbij het voertuig een tram was, met als gevolg dat het slachtoffer geen aanspraak maakte op een automatische ver-

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions du 11 janvier et des 2, 17, 24 et 30 mai 2000.

I.— EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

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 des 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 une proposition de loi modifiant l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989 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 paraisse toujours préférable à l'auteur de la proposition d'insérer un article 1385*bis* dans le Code civil pour résoudre le problème de façon définitive, il se rallie 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.

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 précité, la Cour d'Arbitrage a estimé que cette situation constitue une

goeding. In zijn bovenvermeld arrest heeft het Arbitragehof gesteld dat een en ander een schending inhoudt van het door de Grondwet gewaarborgde gelijkheidsbeginsel. Daarom ware het aangewezen artikel 1 van de W.A.M.-wet te wijzigen, zodat artikel 29*bis* voortaan ook van toepassing zou zijn op spoorvoertuigen.

De eerste in artikel 29*bis*, § 1, aangebrachte wijziging heeft betrekking op het begrip «verkeersongeval». Ook een ongeval dat opzettelijk door de bestuurder van een motorrijtuig werd uitgelokt, zal aanleiding geven tot automatische vergoeding. Het slachtoffer voelt een dergelijk ongeval immers eveneens als een verkeersongeval aan. Door die hypothese in de toepassingsfeer van artikel 29*bis* op te nemen, wordt de vergoedingsprocedure bespoedigd, want de vergoeding hangt niet langer af van een rechterlijke beslissing.

Voorts wordt niet meer gesproken over een verkeersongeval dat door een motorvoertuig wordt «veroorzaakt», maar wel over schade (met uitzondering van de materiële schade) die de zwakke weggebruiker lijdt als gevolg van een verkeersongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken. De vraag of het ongeval al dan niet door het motorvoertuig werd veroorzaakt is dus niet langer relevant.

Het toepassingsgebied van het artikel wordt bovendien ook verruimd: voortaan zullen ook ongevallen op privé-terreinen aanleiding geven tot automatische vergoeding. Een en ander is het gevolg van het modelverzekeringscontract betreffende de schuld aansprakelijkheid, dat de verzekeringsdekking uitbreidt tot ongevallen op privé-terreinen.

De vierde wijziging die de indiener van het wetsvoorstel in artikel 29*bis*, §1, wil aanbrengen, strekt ertoe voortaan ook kledischade in aanmerking te doen komen voor automatische vergoeding. Vele ongevallen met lichamenlijk letsel gaan gepaard met de vernieling of de ernstige beschadiging van de op dat ogenblik gedragen kledij. Het is onlogisch dat de verzekering in het raam van de gewone aansprakelijkheidsregeling wél de rouwkledij vergoedt, terwijl de automatische vergoeding niet zou slaan op kledischade als gevolg van bloedsporen, het stukknippen bij de hulpverlening enzovoort.

Het thans vigerende artikel 29*bis* wordt zo geïnterpreteerd dat de bestuurder geen recht heeft op enige automatische vergoeding, ook al is hij zelf de rechtverkrijgende van het slachtoffer, bijvoorbeeld als verwant. De hier voorgestelde formulering biedt ruimte om de bestuurder in dergelijke gevallen te vergoeden. U-

violation du principe d'égalité garanti par la Constitution. Il convient 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.

La première modification apportée à l'article 29*bis*, § 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 par 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 un 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 l'auteur de la proposition suggère d'apporter à l'article 29*bis*, § 1^{er}, concerne les dégâts aux vêtements afin qu'ils fassent 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.

L'actuel article 29*bis* est interprété en ce sens qu'il exclut 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 proposée permettra d'indemniser le conducteur en pareil cas. Il convient évidemment, dans ce con-

tervaard moet hierbij wettelijk worden uitgesloten dat bestuurders die hun verwanten opzettelijk doodrijden of verwonden, voor dat misdrijf een vergoeding opstrijken.

De zesde wijziging die in verband met artikel 29*bis*, §1, wordt voorgesteld, heeft betrekking op het begrip «in solidum» en strekt ertoe alle twijfel weg te nemen over de vraag of het slachtoffer van een ongeval met verschillende motorvoertuigen al dan niet zelf de verzekeraar(s) kan aanwijzen die het bedrag moet(en) uitkeren van de automatische vergoeding waar hij of zij recht op heeft. Aldus wordt een einde gemaakt aan de onzekere positie van het slachtoffer, zullen de discussies over de hoogte van het verschuldigde bedrag eenvoudiger worden en zal de vergoeding bijgevolg sneller worden uitbetaald.

De zevende wijziging strekt ertoe tot een ruime lezing van het begrip «functionele prothese» te komen. Functionele prothesen maken het mogelijk om lichamelijke handicaps te compenseren, zodat de betrokkene fysiek naar behoren kan functioneren. Dat betekent dat niet alleen de apparaten die deel uitmaken van het lichaam (bijvoorbeeld een kunstbeen) onder de noemer «functionele prothesen» zouden moeten vallen, maar onder meer ook een bril, een hoorapparaat, een babywieg, een rolwagen of een geleidehond. Eventuele schade daaraan zou ook als lichamelijke schade moeten worden geïnterpreteerd en bijgevolg onder de toepassingsfeer van artikel 29*bis* moeten vallen.

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 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.

texte, 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 proposée à l'article 29*bis*, § 1^{er}, concerne la notion de solidarité et vise à dissiper 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 ou 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}», l'on instaure 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 «suicide». Du même coup, les alinéas 6 et 7 du § 1^{er}, deviennent sans objet et peuvent être abrogés.

Artikel 48^{ter} van de arbeidsongevallenwet behoort tot de bepalingen die de samenloop regelen tussen de schadeloosstelling voor een arbeidsongeval en een overeenkomstig artikel 29^{bis} van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen toegekende vergoeding. Het parallelisme tussen beide wetteksten moet volledig zijn. Bijgevolg moet ook de verzekeraar die de aansprakelijkheid van de bestuurder dekt, in de arbeidsongevallenwet vermeld worden.

Hetzelfde geldt voor het artikel 14^{bis} 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.

II. — PROCEDURE

De commissie heeft, met toepassing van artikel 23, 1., van het Reglement, beslist het advies van de Commissie voor Verzekeringen te vragen over het onderhavige wetsvoorstel.

III. — ALGEMENE BESPREKING

De vertegenwoordiger van de minister stipt aan dat het wetsvoorstel ertoe strekt de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te wijzigen door de bescherming uit te breiden tot de zwakke weggebruikers die het slachtoffer zijn van ongevallen op een privé-terrein waarbij een tram of een trein betrokken was of die opzettelijk werden uitgelokt.

Op het eerste gezicht lijkt het niet gepast in een wetgeving die is uitgewerkt voor de motorrijtuigen op de weg te bepalen dat de exploitanten van een motorrijtuig dat aan spoorstaven gebonden is ertoe verplicht zijn de slachtoffers van een ongeval waarbij een dergelijk motorrijtuig betrokken is te vergoeden.

Die exploitanten moeten immers geen verzekering sluiten om de schade als gevolg van dat soort van ongevallen te dekken.

Het zou misschien opportuun zijn te voorzien in een verplichting om een verzekering te sluiten voor zowel de maatschappijen voor openbaar vervoer als voor de maatschappijen die privé- of industriële spoorlijnen exploiteren.

De Commissie voor Verzekeringen heeft voorgesteld de wetgeving betreffende de vervoerovereenkomst te wijzigen.

L'article 48^{ter} de la loi sur les accidents du 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 29^{bis} 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.

Il en est de même pour l'article 14^{bis} 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.

II.— PROCEDURE

Par application de l'article 23, 1., du Règlement, la commission a décidé de demander l'avis de la Commission des Assurances sur la proposition de loi à l'examen.

III. — DISCUSSION GENERALE

Le représentant du ministre expose que la proposition de loi à l'examen tend à modifier la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en étendant en substance son système de protection aux usagers faibles victimes d'accidents survenus sur un terrain privé, impliquant un tram ou un train, ou causés intentionnellement.

A première vue, il ne semble pas opportun d'insérer une obligation d'indemniser les victimes d'un accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée à charge des exploitants de ce véhicule dans une législation conçue pour les véhicules automoteurs liés à la route.

En effet, ces exploitants ne sont pas tenus de souscrire une assurance pour couvrir les préjudices résultant de ce type d'accident.

Il pourrait être opportuun de prévoir une obligation de souscrire une assurance tant pour les sociétés de transports publics que pour les sociétés exploitant des lignes ferroviaires privées ou industrielles.

La Commission des assurances a proposé une modification de la législation relative au contrat de transport.

Die oplossing biedt geen volledige voldoening omdat het niet vaststaat dat bij alle ongevallen een vervoerder zal betrokken zijn in de zin van de wet.

Gelet op de voormelde overwegingen kan men zich afvragen of het tenslotte niet beter ware een afzonderlijke wet goed te keuren die bepaalt dat de zwakke weggebruikers automatisch worden vergoed.

De uitbreidingen die in het wetsvoorstel worden voorgestaan, kunnen aanleiding geven tot een verhoging van de verzekeringspremies. De automatische vergoeding van de lichamelijke letsels als gevolg van verkeersongevallen is weliswaar onvermijdelijk, maar men moet bijzonder voorzichtig zijn in verband met de uitbreiding betreffende de privé-terreinen, de functionele prothesen of de kledij, alsmede wat de vervanging van het begrip «onverschoonbare fout» betreft.

De heer Jos Ansoms (CVP) geeft aan dat hij, na het advies van de Commissie voor Verzekeringen te hebben gelezen, amendementen heeft ingediend om te antwoorden op de kritiek van die Commissie op zijn wetsvoorstel.

De uitbreidingen waarin het wetsvoorstel voorziet, zoals de automatische vergoeding van de kledij schade, die een psychologisch aspect heeft in het kader van de slachtofferhulp, zou in een concurrerende markt niet mogen leiden tot een aanzienlijke verhoging van de verzekeringspremies.

Mevrouw Muriel Gerkens (ECOLO-AGALEV) vraagt of de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek beslissingsbevoegdheid heeft op het stuk van de prijszetting van de verzekeringspremies.

De vertegenwoordiger van de minister geeft aan dat, ingevolge de Europese richtlijnen inzake verzekeringen, de regering geen speelruimte meer heeft inzake tarieven.

*
* *

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

*
* *

Cette solution n'est pas entièrement satisfaisante dès lors qu'il n'est pas certain que l'ensemble des accidents concerneront un transporteur au sens de la loi.

Eu égard à ces considérations, l'on peut se demander si l'adoption d'une loi autonome organisant l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables n'est en définitive pas la meilleure voie.

Les extensions prévues par la proposition de loi sont de nature à donner lieu à une majoration des primes d'assurance. Si la réparation automatique des lésions corporelles résultant d'accidents de la circulation s'impose, il convient de faire preuve de prudence particulièrement en ce qui concerne l'extension relative aux terrains privés et aux prothèses fonctionnelles ou aux vêtements de même que concernant le remplacement de la notion de «faute inexcusable».

M. Jos Ansoms (CVP) explique qu'il a, suite à la lecture de l'avis de la Commission des assurances, rédigé des amendements afin de répondre aux critiques qu'elle a émises à l'égard de la proposition de loi à l'examen.

Les extensions prévues par la proposition de loi telle que la réparation automatique des dommages causés aux vêtements, qui comporte un aspect psychologique dans le cadre de l'aide aux victimes, ne devraient pas donner lieu, dans un marché concurrentiel, à une augmentation significative des primes d'assurances.

Mme Muriel Gerkens (ECOLO-AGALEV) demande si le ministre de l'Economie dispose d'un pouvoir de décision concernant la fixation des primes d'assurances.

Le représentant du ministre indique qu'en vertu des directives européennes en matière d'assurances, le gouvernement ne dispose plus d'aucune marge de manoeuvre en ce qui concerne les normes tarifaires.

*
* *

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article premier ne donne lieu à aucune discussion.

*
* *

Art. 2 en 3

De heer Jos Ansoms (CVP) dient amendement nr. 1 (DOC 50 0210/002) in omdat het niet past dat de openbare vervoersmaatschappijen er wettelijk worden toe verplicht een aansprakelijkheidsverzekering te hebben.

Het amendement sluit op dat stuk aan bij de stelling van de Commissie voor Verzekeringen. Het wijkt er echter op een belangrijk onderdeel van af aangezien het niet beoogt de toepasselijkheid van artikel 29*bis* op spoorvoertuigen te beperken tot de openbare weg.

Volgens het Arbitragehof is er alleen discriminatie wat de spoorvoertuigen op de openbare weg betreft. In dit amendement gaat de indiener 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 enge interpretatie van het begrip «openbare weg» door het Arbitragehof waarbij eigen stroken voor trams en treinen niet als «openbare weg» worden beschouwd, is voor betwisting vatbaar.

Aangezien ook gereserveerde stroken voor autobussen tot de openbare weg behoren, is het niet duidelijk waarom eigen stroken 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 eigen stroken voor trams en treinen, dan zou dit ook impliceren dat artikel 29*bis* niet van toepassing is op gereserveerde busstroken.

De autosnelwegen zijn gereserveerd voor motorvoertuigen, en niet voor fietsers en voetgangers. Ook zij behoren tot de openbare weg. Mocht artikel 29*bis* niet van toepassing zijn op de aparte tram- en treinstroken, dan zou het ook niet van toepassing mogen zijn op de snelwegen.

3° Wie enige aandacht heeft voor de ontwikkelingen inzake verkeerskunde en de herinrichting van het openbaar domein, weet dat er steeds meer gereserveerde stroken voor de trams en treinen zullen komen. Het is trouwens vooral op zulke beddingen dat zich de meeste ongevallen met zwakke weggebruikers voordoen (bijvoorbeeld de aparte kusttramstrook die de toeristen moeten oversteken op weg naar het strand).

4° Het Arbitragehof hanteert het begrip «onverschoonbare fout» om te stellen dat artikel 29*bis*

Art. 2 et 3

M. Jos Ansoms (CVP) présente l'amendement n° 1 (Doc 50 0210/002) au motif qu'il ne convient pas que les sociétés publiques de transport soient légalement tenues de souscrire une assurance couvrant leur responsabilité.

A cet égard, le présent amendement se conforme à la thèse de la Commission des assurances. Il s'écarte toutefois de cette thèse sur un point important en ce sens qu'il n'entend pas 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 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 aux 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.

Dès lors que les bandes réservées aux autobus font partie de la voie publique, l'on ne voit 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* n'était pas applicable aux sites propres destinés aux trams et aux trains, il ne devrait 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 appli-

niet van toepassing is op de trams en treinen. Het komt het Arbitragehof evenwel niet toe inhoudelijke invulling te geven aan het begrip «onverschoonbare fout».

De indiener van het voorstel wil het begrip «onverschoonbare fout» bovendien vervangen door een begrip dat neerkomt op «zelfmoord».

Mevrouw Leen Laenens (AGALEV-ECOLO) geeft aan dat de voorgestelde hervorming de uitgaven van de maatschappijen voor openbaar vervoer aanzienlijk zal doen stijgen. Het ware aangewezen de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer te raadplegen over deze principekwestie.

De heer Jos Ansoms (CVP) meent dat het ter tafel voorliggende wetsvoorstel hoofdzakelijk bedoeld is om een einde te maken aan de discriminatie tussen de zwakste weggebruikers naargelang zij het slachtoffer zijn van een ongeval waar een spoorvoertuig dan wel een autovoertuig bij betrokken is. De opheffing van die discriminatie mag niet worden uitgesteld door overwegingen die met de uitgaventoename van de bedoelde vervoersmaatschappijen te maken hebben.

De heer Henk Verlinde (SP) acht het belangrijk dat de door artikel 29bis geboden bescherming zou worden uitgebreid tot de zwakke weggebruikers die het slachtoffer zijn van ongevallen die met name plaats vinden op de eigen strook voor de kusttram, ongeacht de plaats van het ongeval (eigen strook of openbare weg). Die uitbreiding maakt het mogelijk een einde te stellen aan de discriminatie waar het Arbitragehof op heeft gewezen.

Volgens *de heer Ludo Van Campenhout (VLD)* zullen de meerkosten die de maatschappijen voor openbaar vervoer als gevolg van de automatische vergoeding moeten dragen, niet al te hoog liggen. Dergelijke vergoedingen zijn gebaseerd op het begrip «objectieve aansprakelijkheid» en zijn verplicht, ongeacht of het voertuig dat betrokken is bij het ongeval, op de weg dan wel op sporen rijdt. Het begrip «objectieve aansprakelijkheid» impliceert niet dat het slachtoffer een fout vaststelt in hoofde van de bestuurder die bij het ongeval betrokken is. Een dergelijke aansprakelijkheid komt ook voor in andere wetten, zoals die van 22 juli 1985 betreffende de wettelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

De vertegenwoordiger van de minister geeft aan dat de maatschappijen voor openbaar vervoer krachtens artikel 10 van de wet van 21 november 1989 niet verplicht zijn om zich te verzekeren. Zij hebben drie mogelijkheden: zich niet verzekeren, een klassieke verzeke-

cable aux trams et aux trains. Il n'appartient cependant pas à la Cour d'arbitrage de définir la notion de «faute inexcusable».

L'auteur de la proposition entend en outre remplacer la notion de «faute inexcusable» par une notion qui équivaut à celle de «suicide».

Mme Leen Laenens (AGALEV-ECOLO) fait observer que la réforme proposée accroîtra sensiblement les dépenses des sociétés de transports publics. Il conviendrait que la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports soit consultée sur cette question de principe.

M. Jos Ansoms (CVP) estime que la proposition de loi à l'examen vise en substance à mettre un terme à la discrimination qui existe entre les usagers de la route les plus vulnérables selon qu'ils sont victimes d'un accident impliquant un véhicule sur rails ou un véhicule automobile. La question de la suppression de cette discrimination ne peut être tenue en suspens pour des motifs tenant à l'accroissement des dépenses des sociétés de transports publics visées.

M. Henk Verlinde (SP) insiste sur l'importance de prévoir une extension de la protection offerte par l'article 29bis aux usagers vulnérables victimes d'accidents se produisant notamment sur le site réservé au tram côtier quel que soit le lieu de survenance de l'accident (site propre ou voie publique). Cette extension permet de supprimer la discrimination mise en cause par la Cour d'arbitrage.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) estime que le surcoût à charge des sociétés de transports publics résultant de l'indemnisation automatique ne sera pas considérable. Ce type d'indemnisation est fondée sur la notion de responsabilité objective et s'impose que le véhicule impliqué soit sur roues ou sur rails. La notion de responsabilité objective ne nécessite pas que la victime établisse une faute dans le chef du conducteur par lequel l'accident survient. Une telle notion est consacrée dans d'autres législations telle que la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de la responsabilité nucléaire.

Le représentant du ministre explique qu'en vertu de l'article 10 de la loi du 21 novembre 1989, les sociétés publiques de transport sont exemptées de l'obligation d'assurance. Trois possibilités s'offrent à celles-ci. Soit elles ne souscrivent aucune assurance, soit elles con-

ring voor burgerlijke aansprakelijkheid sluiten dan wel het risico van een verkeersongeval opnemen in hun polis «verzekering voor burgerlijke bedrijfsaansprakelijkheid».

*
* *

De regering dient de amendementen nrs. 5 en 6 (DOC 0210/004) in.

Amendement nr. 5 strekt ertoe de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in overeenstemming te brengen met het arrest van het Arbitragehof dd. 15 juli 1998.

Het slachtoffer wordt derhalve niet verschillend behandeld naargelang een spoorvoertuig dan wel een ander autovoertuig bij het ongeval is betrokken. Voorts wordt het toepassingsgebied van artikel 29*bis* gepreciseerd onder verwijzing naar artikel 2, §1, van de wet. Alleen strikt privé-terreinen worden er dus van uitgesloten. De Verzekeringscommissie onderstreept dat een dergelijke uitbreiding aanleiding zou geven tot misbruiken.

Bovendien rijden een aantal niet-verzekerde voertuigen op privé-terreinen (bouwterreinvoertuigen, locomotieven die niet buiten de vormingsstations rijden enzovoort).

De andere wijzigingen waar de indieners van het wetsvoorstel voor pleiten, worden niet in aanmerking genomen.

Zoals de Verzekeringscommissie heeft opgemerkt, zijn sommige daarvan overbodig (bijvoorbeeld de solidariteit tussen de verzekeraars of vrijwillig veroorzaakte schadegevallen).

Andere wijzigingen, zoals het heel rekbaar begrip «onverschoonbare fout», lijken niet opportuun.

Amendement nr. 6 is het logische gevolg van amendement nr. 5.

De heer Jos Ansoms (CVP) gaat ermee akkoord dat de strikt privé-terreinen niet onder het toepassingsveld van zijn wetsvoorstel vallen; hij trekt derhalve zijn amendement nr. 2 (DOC 50 0210/002) in.

Hij dient amendement nr. 4 (DOC 50 0210/003) in, dat ertoe strekt uitdrukkelijk te verwijzen naar de begrippen «openbare weg», «terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek» en «terreinen die slechts toegankelijk zijn voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen» Die begrippen worden gehanteerd in artikel 2, §1, van de wet van 21 november 1989.

tractent une assurance responsabilité civile classique ou bien elles incluent le risque d'accident de la circulation dans leur assurance responsabilité civile exploitation.

*
* *

Le gouvernement présente les amendements n° 5 et 6 (DOC50 0210/004).

L'amendement n° 5 tend à mettre la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en conformité avec l'arrêt de la Cour d'arbitrage du 15 juillet 1998.

Il n'y a dès lors plus de traitement différent de la victime selon que l'accident implique un véhicule sur rail ou un autre véhicule automoteur. Le champ d'application de l'article 29*bis* a aussi été précisé par référence à l'article 2, § 1^{er}, de la loi. Seuls les terrains strictement privés sont donc exclus. La Commission des assurances insiste sur le fait qu'une telle extension donnerait lieu à des abus.

D'autre part, un certain nombre de véhicules qui ne sont pas assurés circulent sur des terrains privés (engins de chantier, locomotives ne circulant que dans les gares de formation, etc.).

Les autres modifications proposées par les auteurs de la proposition ne sont pas retenues.

Comme l'a signalé la Commission des assurances, certaines d'entre elles sont superflues (par exemple, la solidarité entre les assureurs ou le cas du sinistre volontaire).

D'autres, telle la notion très extensive de faute inexcusable, ne paraissent pas opportunes.

L'amendement n° 6 est la conséquence logique de l'amendement n° 5.

M. Jos Ansoms (CVP) marque son accord sur l'exclusion des terrains strictement privés. C'est la raison pour laquelle il retire son amendement n° 2 (DOC 50 0210/002).

Il présente l'amendement n° 4 (DOC 50 0210/003) aux fins de se référer explicitement aux notions de voie publique, de terrains ouverts au public et de terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. Ces notions sont énoncées à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989.

Hij kant zich tegen de goedkeuring van de amendementen nrs 5 en 6, met name omdat die het begrip «openbare weg» te eng opvatten. Hij pleit dan ook voor het behoud van de bestaande versie van artikel 3 van zijn wetsvoorstel, onder voorbehoud evenwel van de door de amendementen nrs. 3 en 4 aangebrachte wijzigingen.

De spreker geeft aan dat hij bij het redigeren van zijn amendement nr. 1 opzettelijk heeft nagelaten te verduidelijken dat de verplichting tot schadevergoeding die wordt opgelegd aan de eigenaar van een bij een verkeersongeval betrokken motorrijtuig dat aan spoorstaven is gebonden, slechts geldt voor de ongevallen die op de openbare weg gebeurden

Met amendement nr. 1 wordt, zonder dat er reden tot discussie is, ieder ongeval bedoeld waarbij een voertuig is betrokken dat aan spoorstaven is gebonden en waarvan een zwakke weggebruiker het slachtoffer kan worden, ongeacht de plaats waar een dergelijk ongeval zich voordoet (eigen strook of openbare weg).

In de praktijk betekent dit onder meer dat niet alleen ongevallen met trams of treinen op de oversteekplaats, maar ook buiten de oversteekplaats voor voetgangers en fietsers, onder de toepassing van art. 29bis vallen.

De spreker onderstreept dit en krijgt daarbij instemming van andere commissieleden.

De vertegenwoordiger van de minister benadrukt dat de vergoeding van kledischade afwijkt van de oorspronkelijke logica van artikel 29bis, waarbij een automatische vergoeding wordt ingesteld die uitsluitend voor lichamelijke letsels geldt.

De heer Jos Ansoms (CVP) onderstreept het psychologisch aspect van de vergoeding van schade aan de kledij en de functionele prothesen.

De invoeging in de wet van de formulering «die het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild» kan de extensieve interpretatie van het begrip «onverschoonbare fout» voorkomen. Zo sluit de rechtspraak de fietser die het slachtoffer van een verkeersongeval is uit van het recht op de automatische vergoeding als blijkt dat de betrokkene geen gebruik maakte van het fietspad naast een weg die voor motorvoertuigen is bestemd.

De bedoelde formulering biedt de mogelijkheid het schadegeval te dekken dat het gevolg is van het feit dat de fietser bewust een rood licht heeft genegeerd.

Il s'oppose à l'adoption des amendements n° 5 et 6 en raison notamment de leur conception restrictive de la notion de voie publique. Il se prononce dès lors pour le maintien de la version actuelle de l'article 3 de sa proposition, sous réserve des modifications apportées par les amendements n° 3 et 4.

L'intervenant explique que lors de la rédaction de son amendement n° 1, il a sciemment omis de préciser que l'obligation d'indemnisation incombant au propriétaire du véhicule automoteur lié à une voie ferrée en cas d'accidents de la circulation ne concernait que les seuls accidents survenus sur la voie publique.

L'objectif de l'amendement n° 1 est de viser, sans qu'il y ait matière à discussion, tout accident impliquant un véhicule automoteur lié à une voie ferrée dont un usager vulnérable est susceptible d'être la victime, quel que soit le lieu de survenance d'un tel accident (site propre ou voie publique).

Dans la pratique, cela signifie notamment que le champ d'application de l'article 29bis englobera non seulement les accidents impliquant des trams et des trains survenus sur les passages prévus pour traverser la chaussée, mais également ceux survenus en dehors des passages pour piétons et cyclistes.

L'intervenant attire l'attention sur ce point et d'autres membres de la commission se rallient à son point de vue.

Le représentant du ministre souligne que l'indemnisation des dommages aux vêtements s'écarte de la logique initiale de l'article 29bis qui instaure une indemnisation automatique exclusivement pour les lésions corporelles.

M. Jos Ansoms (CVP) insiste sur l'aspect psychologique de l'indemnisation des dommages causés aux vêtements et aux prothèses fonctionnelles.

L'insertion dans la loi de la formulation «victimes qui ont voulu l'accident et ses conséquences» permet de battre en brèche l'interprétation extensive de la notion de faute inexcusable. A titre d'exemple, la jurisprudence exclut du bénéfice de l'indemnisation automatique le cycliste victime d'un accident de la circulation lorsqu'il n'emprunte pas la piste cyclable jouxtant une route destinée aux véhicules automoteurs.

La formulation précitée permet de couvrir le sinistre résultant de l'inobservation d'un feu rouge par un cycliste.

Algemeen beschouwd verzekert zij het objectieve risico als gevolg van het weg- en spoorwegverkeer waaraan de zwakke weggebruikers blootstaan.

Gelet op het gebrek aan evenwicht tussen de respectieve situatie van de automobilist en de zwakke weggebruiker, is het logisch dat de automatische vergoeding van de risico's inzake het verkeer, systematisch door de eigenaar van het motorvoertuig moet worden gedragen.

De vertegenwoordiger van de minister merkt op dat volgens het zesde lid van artikel 29bis een opzettelijke fout van uitzonderlijke ernst waardoor de degene die ze begaan heeft wordt blootgesteld aan een gevaar waarvan hij zich bewust had moeten zijn, als onverschoonbaar wordt beschouwd en dat volgens het zevende lid van datzelfde artikel het bewijs van onverschoonbare fout niet toegelaten is ten aanzien van slachtoffers jonger dan 14 jaar.

Op grond van soortgelijke bepalingen heeft een Franse rechtbank geoordeeld dat iemand die in staat van dronkenschap 's nachts op een weg met veel verkeer was gaan zitten en het slachtoffer van een ongeval was geworden, geen onverschoonbare fout had begaan.

De huidige bewoordingen van artikel 29bis laten al in zeer veel gevallen een bijna automatische schadeloosstelling toe. Vooraleer wijzigingen te overwegen verdient het aanbeveling te wachten tot daarover rechtspraak is ontwikkeld.

De heer Jos Ansoms (CVP) wenst dat in de definitieve tekst de woorden «slachtoffers die het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild» wordt opgenomen. Dat is de formule waarvoor in 1990 is gekozen door de universitaire experts en de vertegenwoordigers van de verzekeringssector.

Mevrouw Leen Laenens (AGALEV-ECOLO) vraagt waarom de wetgever de door de experts gekozen bewoordingen niet heeft overgenomen.

De heer Jos Ansoms (CVP) legt uit dat de toenmalige regering dat begrip had opgenomen — om redenen die te maken hadden met de sanering van de overheidsfinanciën — in een ontwerp van programmwet tot invoering van een artikel 1385bis in het Burgerlijk Wetboek. Het ging erom de last van de schadeloosstelling van de zwakke weggebruikers over te dragen van de overheids- naar de privé-sector.

De commissie voor de Justitie van de Senaat heeft echter gemeend dat het ondenkbaar was zo'n belangrijke wijziging in het Burgerlijk Wetboek aan te brengen

D'une manière générale, elle garantit le risque objectif résultant de la circulation routière et ferroviaire que courent les usagers vulnérables.

Eu égard au déséquilibre caractérisant la situation respective de l'automobiliste et de l'usager vulnérable, il est logique que l'indemnisation automatique des risques liés à la circulation incombe systématiquement au propriétaire du véhicule automoteur.

Le représentant du ministre fait observer que l'alinéa 6 de l'article 29bis répute inexcusable une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience et que l'alinéa 7 du même article énonce que la preuve d'une faute inexcusable n'est pas admise à l'égard de victimes âgées de moins de quatorze ans.

Sur le fondement de dispositions similaires, un tribunal français a jugé qu'une personne victime d'un accident alors qu'elle s'était assise en état d'ivresse durant la nuit sur une voie à grande circulation n'a pas commis une faute inexcusable.

Dans sa rédaction actuelle, l'article 29bis permet déjà une indemnisation quasi-automatique dans de très nombreux cas. Il conviendrait d'attendre que la jurisprudence se forme à ce propos avant d'envisager des modifications.

M. Jos Ansoms (CVP) souhaite que la formulation «victimes qui ont voulu l'accident et ses conséquences» soit introduite dans le texte final. Cette formulation est celle retenue par des experts universitaires et des représentants du secteur des assurances en 1990.

Mme Leen Laenens (AGALEV-ECOLO) demande la raison pour laquelle la formulation retenue par les experts ne l'a pas été par le législateur.

M. Jos Ansoms (CVP) explique que le gouvernement de l'époque avait repris cette notion, pour des motifs tenant à l'assainissement des finances publiques, dans un projet de loi-programme visant à insérer un article 1385bis dans le Code civil. Il s'agissait de transférer la charge de l'indemnisation des usagers vulnérables du secteur public (l'INAMI) vers le secteur privé.

Toutefois, la commission de la Justice du Sénat a estimé qu'il était inconcevable d'apporter une modification si importante du Code civil par le biais d'une loi-

door middel van een programmawet. Uiteindelijk heeft de wetgever in 1994 een artikel 29bis in de wet van 29 november 1989 ingevoegd.

Na de uitleg van de heer Ansoms trekt de regering haar amendementen nrs. 5 en 6 in.

De heer Jos Ansoms (CVP) stelt amendement nr. 3 (DOC 50 0210/002) voor.

Dit amendement bevat een kleine tekstcorrectie die wordt verdedigd door de Commissie van de Verzekeringen op grond van het feit dat bij een ongeval meer dan één voertuig betrokken kan zijn.

*
* *

Art. 4

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

*
* *

Art. 5

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

*
* *

V. — STEMMINGEN

Artikel 1

Artikel 1 wordt aangenomen met 7 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Art. 2

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 7 tegen 2 stemmen en 1 onthouding.

De amendementen nrs. 5 en 6 worden ingetrokken.

Het aldus geamendeerde artikel 2 wordt aangenomen met 7 tegen 2 stemmen en 1 onthouding en zal artikel 2 *partim* worden van de door de commissie aangenomen tekst.

*
* *

programme. Finalement, le législateur a inséré en 1994 un article 29bis dans la loi du 21 novembre 1989.

Suite à l'intervention de *M. Ansoms*, le gouvernement retire ses amendements n° 5 et 6.

M. Jos Ansoms (CVP) présente l'amendement n° 3 (DOC 50 0210/002).

Le présent amendement tend à apporter une légère correction préconisée par la Commission des assurances au motif que plusieurs véhicules peuvent être impliqués dans un accident.

*
* *

Art. 4

L'article 4 ne donne lieu à aucune discussion.

*
* *

Art. 5

L'article 5 ne donne lieu à aucune discussion.

*
* *

V. — VOTES

Article 1^{er}

L'article premier est adopté par 7 voix et 3 abstentions.

*
* *

Art. 2

L'amendement n° 1 est adopté par 7 voix contre 2 et 1 abstention.

Les amendements n° 5 et 6 sont retirés.

L'article 2, ainsi amendé, est adopté par 7 voix contre 2 et 1 abstention et formera l'article 2 *partim* du texte adopté par la commission.

*
* *

Art. 3

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen.

Amendement nr. 2 wordt ingetrokken.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen.

Het aldus gewijzigde artikel 3 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen en zal artikel 2 *partim* worden van de door de commissie aangenomen tekst..

*
* *

Art. 4

Artikel 4 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen.

*
* *

Art. 5

Artikel 5 wordt aangenomen met 8 tegen 2 stemmen.

*
* *

Een aantal correcties van wetgevingstechnische aard worden onder meer op voorstel van de juridische dienst aangebracht.

Het gehele wetsvoorstel wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 1.

De rapporteur,

Simonne CREYF

De voorzitter,

Jos ANSOMS

Art. 3

L'amendement n° 4 est adopté par 8 voix contre 2.

L'amendement n° 2 est retiré.

L'amendement n° 3 est adopté par 8 voix contre 2.

L'article 3, ainsi modifié, est adopté par 8 voix contre 2 et formera l'article 2 *partim* du texte adopté par la commission..

*
* *

Art. 4

L'article 4 est adopté par 8 voix contre 2.

*
* *

Art. 5

L'article 5 est adopté par 8 voix contre 2.

*
* *

Certaines corrections de nature légistique ont été apportées notamment sur proposition du service juridique.

L'ensemble de la proposition de loi est adoptée par 8 voix contre 1.

La rapporteuse,

Simonne CREYF

Le président,

Jos ANSOMS