

SEANCES DU MERCREDI 2 MARS 1994
 VERGADERINGEN VAN WOENSDAG 2 MAART 1994

MATIN

SOMMAIRE:

CONGES:

Page 1353.

EXCUSE:

Page 1353.

PROJET DE LOI (Discussion):

Projet de loi portant des dispositions sociales.

(Reprise). — Rapport fait au nom de la commission de la Justice. — Discussion générale. — *Orateurs*: MM. Arts, rapporteur, Van Belle, Vandenberghe, Lallemand, Vaes, Pataer, Mme Cahay-André, MM. Loones, Lozie, M. Watheler, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques, p. 1353.

Discussion de l'article 45, p. 1365.

APRES-MIDI

SOMMAIRE:

EXCUSE:

Page 1367.

COMPOSITION D'UN GROUPE POLITIQUE:

Page 1367.

Ann. parl. Sénat de Belgique - Session ordinaire 1993-1994
 Parlem. Hand. Belgische Senaat - Gewone zitting 1993-1994

OCHTEND

INHOUDSOPGAVE:

VERLOF:

Bladzijde 1353.

VERONTSCHULDIGD:

Bladzijde 1353.

ONTWERP VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende sociale bepalingen.

(Hervatting). — Verslag uitgebracht namens de commissie voor de Justitie. — Algemene beraadslaging. — *Sprekers*: de heren Arts, rapporteur, Van Belle, Vandenberghe, Lallemand, Vaes, Pataer, mevrouw Cahay-André, de heren Loones, Lozie, de heer Watheler, Vice-Eerste minister en minister van Justitie en Economische Zaken, blz. 1353.

Beraadslaging over artikel 45, blz. 1365.

NAMIDDAG

INHOUDSOPGAVE:

VERONTSCHULDIGD:

Bladzijde 1367.

SAMENSTELLING VAN EEN FRACTIE:

Bladzijde 1367.

INTERPELLATIONS (Discussion):

Interpellation de M. De Grauwe au ministre des Finances sur « la privatisation de Distrigaz ».

Orateurs: MM. De Grauwe, Schiltz, M. Maystadt, ministre des Finances, p. 1367.

Interpellation de M. van Weddingen au ministre des Finances sur « la banque de données illégale de l'Inspection spéciale des impôts ».

Orateurs: MM. van Weddingen, Goovaerts, M. Maystadt, ministre des Finances, p. 1371.

Interpellation de M. Loones au ministre des Finances sur « ses déclarations offensantes envers le mouvement flamand, à l'occasion de la concession du Boyau de la mort à Dixmude ».

Orateurs: MM. Loones, Raes, M. Maystadt, ministre des Finances, p. 1373.

Interpellation de M. Matthijs au ministre des Petites et Moyennes Entreprises et de l'Agriculture sur « les problèmes posés par les groupes de travail ayant des attaches avec les établissements scientifiques du ministère de l'Agriculture ».

Orateurs: M. Matthijs, M. Bourgeois, ministre des Petites et Moyennes Entreprises et de l'Agriculture, p. 1379.

PROJETS DE LOI (Discussion):

Projet de loi portant des dispositions sociales.

(Reprise). — Rapport fait au nom de la commission de l'Agriculture et des Classes moyennes. — Discussion générale. — *Orateurs:* MM. Matthijs, rapporteur, De Boeck, p. 1375.

Discussion et vote d'articles, p. 1376.

Rapport fait au nom de la commission de l'Intérieur. — Discussion générale. — *Orateurs:* MM. Van Hooland, Flagothier, M. Tobback, ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique, p. 1383.

Discussion et vote des articles, p. 1387.

Projet de loi portant approbation du protocole au Traité sur l'Antarctique, relatif à la protection de l'environnement, appendice, annexes I, II, III, IV et V, faits à Madrid le 4 octobre 1991.

Discussion générale. — *Orateurs:* MM. Hatry, rapporteur, Cuyvers, p. 1381.

Discussion et vote de l'article unique, p. 1383.

Projet de loi portant certaines mesures sur le plan du droit du travail contre le travail au noir.

Discussion générale. — *Oratrice:* Mme Maximus, p. 1389.

Discussion et vote des articles, p. 1390.

PROJET DE LOI (Dépôt):

Page 1400.

Projet de loi organisant le vote automatisé.

INTERPELLATIES (Bespreking):

Interpellatie van de heer De Grauwe tot de minister van Financiën over « de privatisering van Distrigas ».

Sprekers: de heren De Grauwe, Schiltz, de heer Maystadt, minister van Financiën, blz. 1367.

Interpellatie van de heer van Weddingen tot de minister van Financiën over « de illegale gegevensbank van de Bijzondere Belastinginspectie ».

Sprekers: de heren van Weddingen, Goovaerts, de heer Maystadt, minister van Financiën, blz. 1371.

Interpellatie van de heer Loones tot de minister van Financiën over « zijn beledigende uitspraken tegenover de Vlaamse beweging, naar aanleiding van de concessie van de Dodengang te Diksmuide ».

Sprekers: de heren Loones, Raes, de heer Maystadt, minister van Financiën, blz. 1373.

Interpellatie van de heer Matthijs tot de minister van de Kleine en Middelgrote Ondernemingen en Landbouw over « de problematiek van de werkgroepen verbonden aan de wetenschappelijke instellingen van het ministerie van Landbouw ».

Sprekers: de heer Matthijs, de heer Bourgeois, minister van de Kleine en Middelgrote Ondernemingen en Landbouw, blz. 1379.

ONTWERPEN VAN WET (Beraadslaging):

Ontwerp van wet houdende sociale bepalingen.

(Hervatting). — Verslag uitgebracht namens de commissie voor de Landbouw en de Middenstand. — Algemene beraadslaging. — *Sprekers:* de heren Matthijs, rapporteur, De Boeck, blz. 1375.

Beraadslaging en stemming over artikelen, blz. 1376.

Verslag uitgebracht namens de commissie voor de Binnenlandse Aangelegenheden. — Algemene beraadslaging. — *Sprekers:* de heren Van Hooland, Flagothier, de heer Tobback, minister van Binnenlandse Zaken en Ambtenarenzaken, blz. 1383.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1387.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het protocol betreffende milieubescherming bij het Verdrag inzake Antarctica, aanhangsel, bijlagen I, II, III, IV en V, opge maakt te Madrid op 4 oktober 1991.

Algemene bespreking. — *Sprekers:* de heren Hatry, rapporteur, Cuyvers, blz. 1381.

Beraadslaging en stemming over het enig artikel, blz. 1383.

Ontwerp van wet houdende bepaalde maatregelen op arbeidsrechtelijk vlak tegen het zwartwerk.

Algemene beraadslaging. — *Spreekster:* mevrouw Maximus, blz. 1389.

Beraadslaging en stemming over de artikelen, blz. 1390.

ONTWERP VAN WET (Indiening):

Bladzijde 1400.

Ontwerp van wet tot organisatie van de geautomatiseerde stemming.

SEANCE DU MATIN — OCHTENDVERGADERING

PRESIDENCE DE M. SWAELEN, PRESIDENT VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER SWAELEN, VOORZITTER

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.
De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 10 h 5 m.
De vergadering wordt geopend om 10 h 5 m.

CONGES — VERLOF

MM. Benker et Garcia, en mission à l'étranger, demandent un congé.

Verlof vragen: de heren Benker en Garcia, met opdracht in het buitenland.

— Ces congés sont accordés.

Dit verlof wordt toegestaan.

EXCUSE — VERONTSCHULDIGD

M. Vermeiren, pour devoirs professionnels, demande d'excuser son absence à la réunion de ce jour.

Afwezig met bericht van verhindering: de heer Vermeiren, wegens ambtsplichten.

— Pris pour information.

Voor kennisgeving aangenomen.

ONTWERP VAN WET HOUDENDE SOCIALE BEPALINGEN

*Bespreking van het verslag uitgebracht
namens de commissie voor de Justitie*

Beraadslaging over artikel 45

PROJET DE LOI PORTANT DES DISPOSITIONS SOCIALES

*Discussion du rapport fait au nom
de la commission de la Justice*

Examen de l'article 45

De Voorzitter. — Wij hervatten de beraadslaging over het ontwerp van wet houdende sociale bepalingen met de bespreking van het verslag uitgebracht namens de commissie voor de Justitie met betrekking tot artikel 45.

Nous reprenons la discussion du projet de loi portant des dispositions sociales par l'examen du rapport fait au nom de la commission de la Justice au sujet de l'article 45.

De beraadslaging is geopend.

La discussion est ouverte.

Het woord is aan de rapporteur.

De heer Arts (CVP), rapporteur. — Mijnheer de Voorzitter, de commissie voor de Justitie heeft in drie vergaderingen het belangrijke regeringsontwerp behandeld in verband met de zogenoemde objectieve aansprakelijkheid ten voordele van de zwakke weggebruiker, dat in de programmawet is opgenomen. Hoewel een groot aantal leden van de commissie dit ontwerp bij voorkeur buiten de programmawet en de daarbij horende tijdsdruk wensten te behandelen, heeft de commissie de bespreking ten gronde in de beste traditie gevoerd. Over de grenzen van meerderheid en oppositie heen werd nagegaan of de vooropgestelde doelstellingen wel op de voorgestelde manier dienden te worden geregeld.

De doelstelling is dubbel: enerzijds een bevoorrechte bescherming bieden aan de zwakke weggebruiker die lichamelijke schade heeft geleden ten gevolge van een verkeersongeval waarin een motorrijtuig betrokken is, anderzijds een besparing realiseren in de uitgaven van de ziekteverzekering door een snelle en volledige recuperatie van de kosten die ziekteverzekeraars aan slachtoffers-zwakke weggebruikers betalen. Over de eerste doelstelling was er unanimité. Bij de tweede was er echter ernstige twijfel wat de inhoud en zeker wat de omvang betreft.

Na een eerste algemene discussie werd vlug duidelijk dat de voorgestelde regeling van objectieve aansprakelijkheid zou worden omgebogen tot een specifieke vergoedingsregeling. De aangehaalde argumenten hiertoe kunnen worden samengevat als volgt.

Ten eerste, het gebrek aan coherentie in de wetgeving, wanneer strafrechtelijke verantwoordelijkheid niet parallel blijft met burgerlijke verantwoordelijkheid.

Ten tweede, de verwarring rond een nieuw begrip « sociale fout », vermoed in hoofde van de eigenaar van een motorvoertuig.

Ten derde, de vrees voor een vernietigende controle van het Arbitragehof door aantasting van het gelijkheidsbeginsel tussen de weggebruikers-slachtoffers van een verkeersongeval.

Ten vierde, de gerechtelijke procedures worden niet uitgeschakeld nu de stoffelijke schade toch buiten de regeling valt, zodat fout in hoofde van anderen toch nog dient bewezen om vergoeding voor die stoffelijke schade te bekomen.

Ten vijfde, ook de delegatie van de verbruikers in de adviseerende commissie voor verzekeringen heeft haar voorkeur uitgedrukt ten voordele van een afzonderlijke wetgeving zoals in Frankrijk, zodat de nadruk wordt gelegd op de specifieke vergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers.

Ten zesde, tenslotte werd gesteld dat de zogenoemde RIZIV-besparingscijfers niet heel zeker waren, vermits de RIZIV-kosten, uitbetaald aan de grootste groep van zwakke weggebruikers, de passagiersslachtoffers, nu reeds voor een zeer groot deel worden gecupereerd van de verantwoordelijke bestuurders.

De commissie voor de Justitie besloot daarom de doelstelling van een zekere schadevergoeding voor zwakke weggebruikers inderdaad te regelen, maar met handhaving van de principes der burgerlijke aansprakelijkheid. Een tekstvervangend amendement werd ingediend. Dit bepaalt dat het slachtoffer-zwakke weggebruiker van een verkeersongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, door de verzekeraar van de voertuigeigenaar voor zijn materiële schade wordt vergoed. Deze basisregel werd uitvoerig bediscussieerd en als volgt in een tekst uitgewerkt.

Ten eerste, welke zwakke weggebruikers komen in aanmerking?

Alleen voertgangers en fietsers, met uitsluiting van de meer dan 14-jarigen, die een onverschoonbare fout hebben bedreven, komen als zwakke weggebruiker in aanmerking.

De commissie koos in casu voor het begrip «onverschoonbare fout», grotendeels verwijzend naar de Franse wet-Badinter van 1985.

De omschrijvingen «zware fout», «opzettelijke fout», of zoals in het oorspronkelijke ontwerp, «het ongeval en de gevolgen gewild», werden niet behouden.

Een amendement, ertoe strekkend letterlijk de Franse wettekst over te nemen door aan de onverschoonbaarheid toe te voegen «en indien die fout de enige oorzaak is van het ongeval», werd eveneens afgewezen.

Het is volgens mij de wens van de commissie dat in deze context het begrip «onverschoonbare fout» wordt uitgelegd eensluidend de visie van het Franse Hof van cassatie, zoals ze weergegeven is in het rapport van professor Symoens op de studiedag van Jura Falconis te Leuven, op 11 februari jongstleden.

Ik citeer: «Men begrijpt het groot belang van de interpretatie door de rechtspraak van het begrip onverschoonbare fout. De indruk bestond, de vloed van rechtspraak uit de periode 1985-1987 overschouwend, dat het bestaan van een dergelijke fout al te vlug werd aangenomen en dat de wet van 5 juli 1985 aldus (bewust?) werd uitgehold. Deze evolutie is een halt toegevoegd door twintig arresten op dezelfde dag (20 juli 1987) gewezen door de Cour de cassation die een uiterst restrictieve opvatting huldigen: «*Seule est inexcusable (...) la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité, exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.*»

De commissie heeft dus gekozen voor de zeer restrictieve interpretatie.

De uitsluiting van deze specifieke vergoedingsregeling is dus niet van toepassing op minderjarigen beneden 14 jaar. Die slachtoffers worden altijd vergoed, ook als hun ouders een fout begaan. Deze regel staat volledig los van de aansprakelijkheidsregeling der ouders, die niet wordt gewijzigd.

Ik verwijs naar de talrijke opmerkingen die in dit verband in de commissie werden geformuleerd en die in het geschreven verslag zijn opgenomen.

De passagiers-slachtoffers werden door uw commissie in deze zogenaamde vergoedingsregeling niet beschouwd als zwakke weggebruikers, omdat ze nu reeds in de algemeen geldende regeling bijna allen vergoed worden door een verantwoordelijke bestuurder.

Als men de passagiers toch opneemt in de voorgestelde regeling objectieve aansprakelijkheid, zal zulks ook de interne verzekeringsverhoudingen geweldig wijzigen. Daarover is geen enkel onderzoek verricht.

Een aantal personen blijven in algemene regel evenwel uitgesloten van iedere vergoeding, onder andere de passagiers die zelf fout dragen in het verkeersongeval.

Voor de beperkte groep passagiers moet volgens de commissie voor de Justitie een andere oplossing worden nagestreefd.

Ten tweede, welke schade van de zwakke weggebruiker wordt vergoed in dit systeem?

Het antwoord is duidelijk: alle schade, met uitzondering van de stoffelijke schade.

De commissie bevestigde de omschrijving in de memorie van toelichting die luidt als volgt: «Moeten worden vergoed op basis van dit beginsel, de schade geleden door het slachtoffer zelf van lichamelijke letsels uit hoofde van deze letsels, zijn gebeurlijke morele schade, alsook de door andere personen geleden schade door terugkaatsing ten gevolge van de lichamelijke letsels of het overlijden van het slachtoffer.»

Ten derde, wanneer kan de zwakke weggebruiker aanspraak maken op specifieke vergoeding?

Als hij het slachtoffer is van een verkeersongeval, waarbij een motorrijtuig «betrokken» is. De verwijzing naar het motorvoertuig komt rechtstreeks uit de voorgestelde objectieve aansprakelijkheid met de erbijhorende achterliggende redenering. De verzekeraar van de eigenaar van het verplicht verzekerd motorvoertuig zal de schade van de zwakke weggebruiker betalen.

Het op bladzijde 46 van het verslag vermelde voorbeeld van een defect motorvoertuig dat voortgeduwd wordt, moet als volgt gelezen worden: «motorvoertuig «betrokken» bij een verkeersongeval.» Dan is de specifieke vergoedingsregel mijns inziens zelfs van toepassing op de bestuurder die voertganger werd door het kwetsieve stuurloze motorvoertuig te duwen.

Ten vierde zijn er de bijhorende subrogatierechten.

Om tegemoet te komen aan de tweede doelstelling, namelijk een vermindering der uitgaven van de ziekteverzekering, wordt een specifiek subrogatierecht voorgesteld in het tweede lid van de eerste paragraaf.

Het zij opgemerkt dat dit subrogatierecht voor de ziekteverzekeraar in het oorspronkelijk ontwerp niet expliciet was opgenomen. Immers, krachtens artikel 76quater, paragraaf 2, der ziekteverzekeringswet worden alle door de ziekenfondsen uitgekeerde bedragen teruggevorderd van de aansprakelijke persoon. Dit algemeen wettelijk subrogatierecht verwijst naar de aansprakelijkheidsregel die in casu vervangen is door een vergoedingsregel. Er diende dus wel een specifiek subrogatierecht te worden voorzien.

In paragraaf 4 van de door de commissie voorgestelde tekst werd een tweede subrogatierecht wettelijk geregeld of — moet ik zeggen — bevestigd.

De tekst luidt als volgt: «De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen hun subrogatierecht uitoefenen tegen de voor de schade aansprakelijke persoon of zijn rechthebbenden, voor de schadevergoeding die zij hun krachtens dit artikel hebben betaald.»

De tekst kan dus ook als volgt worden gelezen. Het subrogatierecht wordt gehandhaafd, doch met één uitzondering. Er mag niet worden geraakt aan de schadevergoedingen die zijn uitbetaald aan de zwakke weggebruiker zelf. Daarom wordt het subrogatierecht in dit geval niet uitgeoefend en bestaat er ook geen mogelijkheid van beslag op — of schuldvergelijking met — deze vergoeding.

Ten vijfde, de burgerlijke aansprakelijkheid blijft de algemene regel.

Bij de voorstelling van de objectieve aansprakelijkheid werd wellicht zozeer de nadruk gelegd op het foutloos karakter ten aanzien van de zwakke weggebruiker dat nagelaten werd ook de oorspronkelijke paragraaf 4 te beklemtonen: «De andere regels betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld.»

De commissie voor de Justitie heeft deze bepaling gehandhaafd, maar heeft ze ook benadrukt. Vermits er werd gekozen voor een schadevergoedingsregeling, moest natuurlijk niet meer worden verwezen naar de «andere» regels van de burgerlijke aansprakelijkheid, maar gewoon naar «de» regels van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Verschillende commissieleden verdedigden de idee van een soort immuniteit van de zwakke weggebruiker. Deze zou altijd moeten worden vergoed voor de geleden schade bij een verkeersongeval waarin een motorvoertuig is betrokken, maar zou bovendien altijd vrijuit gaan en nooit burgerlijk aansprakelijk kunnen worden gesteld voor een fout.

De minister van Justitie heeft dergelijke opvatting steeds bestreden, daarin gevolgd door de meerderheid der commissieleden, onder meer met het argument dat zulks aanleiding zou geven tot een veel belangrijker verhoging van de premie voor verzekering burgerlijke aansprakelijkheid van motorvoertuigen dan de nu te verwachten 5 pct.

Tijdens de bespreking in de commissie werd ook gewezen op het ondergraven van de algemene verantwoordelijkheidsgedachten indien de regels voor burgerlijke aansprakelijkheid zouden worden gewijzigd met betrekking tot foutloze gedragingen.

Ten zesde, bij de bespreking van de premieverhoging werden twee aspecten behandeld.

Een algemene premieverhoging voor de verzekeringscontracten burgerlijke aansprakelijkheid motorvoertuigen, die nog moet worden toegestaan wordt beraamd op 5 pct.

Ook de individuele premieschommelingen van het bonus-malussysteem kwamen ter sprake.

De commissie bepaalde daarbij uitdrukkelijk dat een mogelijke schaderegeling door de verzekeraar van een motorvoertuig ten voordele van een zwakke weggebruiker alleen op grond van de nieuwe bepalingen en bij gebreke aan enige fout van de bestuurder van het motorvoertuig geen aanleiding kan noch mag geven tot een malus-aanrekening.

Ten zevende, gezien de bepaling van paragraaf 5 zal de regeling in werking treden op 1 januari 1995.

Dit betekent dat de nieuwe regeling zal gelden voor de schade-regelingen van verkeersongevallen die zich vanaf 1 januari 1995 zullen voordoen.

Mijnheer de Voorzitter, sta mij toe hier ook even het standpunt van de CVP-fractie te verduidelijken.

Hoewel de door de commissie voor de Justitie voorgestelde wetgeving afwijkt van de oorspronkelijke ideeën van de CVP inzake de objectieve aansprakelijkheid, verwoordt in het wetsvoorstel-Ansoms, zal de CVP-fractie ook dit betrokken artikel van de programmawet goedkeuren, rekening houdend met de vele aangehaalde argumenten en met het feit dat de schade van de echte zwakke weggebruiker in de toekomst in vrijwel alle gevallen zal worden vergoed. De CVP-senaatsfractie formuleert daarbij drie voorwaarden.

Ten eerste is het debat niet beëindigd. Verbeteringen aan de burgerlijke verantwoordelijkheidsregeling bij verkeersongevallen blijven mogelijk. Het advies van de Commissie voor verzekeringen dat bij het verslag werd gevoegd, toont aan dat bij de invoering van een nog grotere, zogenaamd objectieve aansprakelijkheid ook over de grenzen van de vergoedingen moet worden gediscussieerd en eventueel over de veralgemening van iedere regeling inzake lichamelijke schade voor alle verkeersslachtoffers. Ook onze veelvuldig toegekende en zo hoge morele schadevergoedingen moeten dan kritisch worden onderzocht.

Ten tweede, de bepaling waarbij de nieuwe regeling niet van toepassing zou zijn voor zwakke weggebruikers, die het ongeval en de gevolgen ervan gewild zouden hebben, een bepaling die door de commissie voor de Justitie werd vervangen door het begrip «onverschoonbare fout», mag geen aanleiding geven tot uitholling van het hele systeem. Wij staan erop dat «onverschoonbare fout» geïnterpreteerd wordt eensluitend de sinds juli 1987 constante restrictieve interpretatie van het Franse Hof van cassatie. We nodigen alle fracties uit met dit standpunt akkoord te gaan.

Ten derde moet de uitsluiting van passagiers uit de nieuwe regeling in de uitvoering van deze wet worden rechtgezet.

Wij stellen vast dat het overgrote deel van de passagiers nu reeds een verzekerde schadevergoeding bij verkeersongeval geniet, maar dat in een beperkt aantal gevallen de passagiers «uit de boot» vallen. Ik heb daar reeds naar verwezen in mijn verslag.

De minister voor Justitie kan ons, in zijn hoedanigheid van minister van Economische Zaken, toezeggen dat er een regeling wordt opgelegd aan de verzekeraars, waarbij die «uitgesloten» passagiers ook zeker kunnen zijn van een vergoeding van hun schade als ze betrokken zijn bij een verkeersongeval. Dit kan, meer bepaald bij de discussie over de premieverhoging, die na

afkondiging van deze wet hoe dan ook in het vooruitzicht wordt gesteld. Zonodig moet de wetgeving op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen maar aanvullend worden gewijzigd.

Onze fractie is verheugd dat de zwakke weggebruiker eindelijk een voorkeursbehandeling zal krijgen.

Wij moeten in die richting verder werken. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Van Belle.

De heer Van Belle (VLD). — Mijnheer de Voorzitter, eerst en vooral wil ik de rapporteur feliciteren met zijn degelijk verslag.

De introductie van een nieuwe aansprakelijkheidsvorm bij verkeersongevallen in ons Belgisch rechtssysteem heeft ongetwijfeld belangrijke juridische, maatschappelijke en economische implicaties. Dit onderwerp is trouwens reeds jaren een thema van discussie.

Oorspronkelijk werd in het wetsontwerp resoluut gekozen voor het invoeren van de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen. U weet net zo goed als ik dat dit betekent dat automobilisten bij ongevallen met zwakke weggebruikers in principe verantwoordelijk worden gesteld voor de schade met uitzondering van de stoffelijke schade. Men gaat ervan uit dat de automobilist zich beweegt tegen onnatuurlijke snelheden en daardoor de objectieve oorzaak is van de meeste ongevallen. Ik heb daarbij toch enkele vragen. Men plaatst de zwakke weggebruikers, voetgangers, fietsers, bejaarden, kinderen, tegenover de harde weggebruikers, de automobilisten, die, om het met de woorden van een journalist te zeggen, «sterk en machtig in hun harnas zitten». De zwakke weggebruikers worden tegenover de sterke weggebruikers gesteld, alsof er geen beschaafde omgang meer mogelijk is in het verkeer; alsof de straat een slagveld is geworden waarop de «sterkeren» het winnen van de «zwakkeren».

Na een uitvoerige, doch onafgewerkte discussie in de commissie voor de Justitie, werd uiteindelijk geopteerd voor een afgezwakte vorm van de oorspronkelijke versie. De notie «objectieve aansprakelijkheid» werd uitdrukkelijk geweerd.

Het is op wetgevend vlak absoluut onverantwoord om een dergelijke belangrijke materie via een programmawet te introduceren in ons rechtssysteem. Iedere partij, ook de CVP, heeft daar trouwens bij de aanvang van de commissiebesprekingen op gewezen.

Het hoofddoel van de nieuwe regeling is van budgettaire aard. De Regering verwacht van de invoering van de objectieve aansprakelijkheid 1,2 miljard bezuinigingen in de ziekteverzekering. Men rekent immers op een vermindering van de uitgaven van het RIZIV door de financieringslast van de nieuwe regeling door te schuiven naar de verzekeringssector. Ik vraag mij toch af wat er, ingevolge het amendement van de heren Vandenberghe en Erdman, van de 1,2 miljard zal overblijven. Alle schade, met uitzondering van de stoffelijke schade die de zwakke weggebruiker oploopt tengevolge van een verkeersongeval, zal automatisch door de verzekeringsmaatschappij van de eigenaar of de houder van het betrokken rijtuig moeten worden vergoed.

De uitgavenvermindering voor het RIZIV blijkt echter geenszins uit objectieve gegevens. Misschien kan de minister ons meedelen wat de eigenlijke budgettaire weerslag zal zijn van de voorgestelde regeling? Er werd nooit een kosten-batenanalyse gemaakt en het amendement van de heren Vandenberghe en Erdman toont aan dat men op dit vlak totaal in het onbekende fluctueert.

Wat wel vaststaat, de rapporteur heeft daar trouwens op gewezen, is dat de verzekeringspremies onvermijdelijk fors zullen stijgen. Dit komt uiteraard ten laste van de burger. Momenteel houdt men voor dat een stijging van 5 pct. zou volstaan. Dit is evenwel niet realistisch, zeker niet wanneer men de financiële toestand van de tak «burgerrechtelijke aansprakelijkheid» van de verzekeringsmaatschappijen kent.

Het zou ons dan ook niet verbazen, de afleidingsmaneuvers van de Regering kennende, dat na één jaar reeds een tweede stijging van de verzekeringspremies zou worden geregeld.

De nieuwe regeling beoogt eveneens een verbetering van de sociale toestand van de zwakke weggebruiker, waarin hij soms belandt ingevolge betrokkenheid bij een verkeersongeval.

Er wordt dus van uitgegaan dat degene die een motorrijtuig in het verkeer brengt het risico op zich neemt van de eventuele schade die het kan berokkenen aan de zwakke weggebruiker, ongeacht diens fout; tenzij de fout werkelijk onverschoonbaar is.

Een dergelijk rechtvaardigheidsargument werkt nochtans in tegenovergestelde richtingen. Men kan immers ook aanvoeren dat een dergelijke regeling indruist tegen het algemeen rechtsgevoelen, meer bepaald dat iemand niet aansprakelijk kan worden gesteld zonder dat hij een fout beging.

Indien men een onvoorwaardelijke vergoeding van « onschuldige » slachtoffers verdedigt om in individuele gevallen « recht te doen », moet men zich realiseren dat hierdoor vele « onschuldige » derden het slachtoffer van een ongeval kunnen worden.

De Raad van State heeft ons inziens terecht gewezen op de discriminatie van bestuurders van voertuigen die zelf het slachtoffer kunnen zijn, maar die worden uitgesloten van de regeling geldend voor de andere slachtoffers.

Men kan ook vragen stellen bij de billijkheid van de aansprakelijkheid van de eigenaar van een regelmatig geparkeerd of gestolen voertuig, betrokken bij een verkeersongeval. Als bijvoorbeeld mijn wagen gestolen wordt, is mijn verzekeraar verantwoordelijk als die wagen een ongeluk veroorzaakt.

Men voelt onmiddellijk aan dat een dergelijk delicate en fundamentele verandering in ons gangbaar aansprakelijkheidsrecht een grondig, diepgaand en zelfs maatschappelijk debat vergt en zeker niet zo maar « à l'improviste », via een programmawet, kan worden geïntroduceerd in ons rechtstelsel.

Wij beweren niet dat dit ontwerp geen goede kanten heeft. Waarom niet vooraf de gemeenten erbij betrekken en ze aansporen tot het opmaken van een verkeersveiligheidsplan? Waarom ook niet vooraf het openbaar vervoer erbij betrekken dat een zeer positieve inbreng kan doen?

Mijnheer de Vice-Eerste minister, wij staan open voor het debat, maar vinden het moeilijk om de nu voorgestelde regeling goed te keuren. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Vandenberghe.

De heer Vandenberghe (CVP). — Mijnheer de Voorzitter, « in het begin was de fout ». Zo zou men de beschrijving van de geschiedenis van de burgerlijke aansprakelijkheid kunnen aanvaarden.

De burgerlijke aansprakelijkheid steunt traditioneel op het beginsel dat het slachtoffer de fout moet aantonen die in oorzake-lijk verband staat met de schade om schadevergoeding te bekomen.

Op het vlak van de burgerlijke aansprakelijkheid zijn er vandaag, tenminste op het eerste gezicht, nog drie landen in Europa, België, Groot-Brittannië en Ierland, trouw gebleven aan het oorspronkelijk regime van de bewezen fout. In geen enkel van deze drie landen werd een specifiek systeem voor de vergoeding van de verkeersschade in het leven geroepen. Dit wil daarom niet zeggen dat het verkeerselement als zodanig geen invloed heeft, meer bepaald wanneer een wagen erbij betrokken is, op de « appreciatie » van de fout van de zwakke weggebruiker.

Met foutaansprakelijkheid kan worden gelijkgesteld het systeem van aansprakelijkheid dat steunt op de vermoede fout van de bestuurder, zoals het bestaat in Italië en Nederland.

Specifieke teksten ingelast in het Burgerlijk Wetboek verleggen de bewijslast van de fout en stellen het slachtoffer vrij om de fout van de aanrijdende bestuurder aan te tonen.

De bestuurder zal zich van zijn aansprakelijkheid maar kunnen bevrijden in de mate dat hij kan bewijzen dat hij geen fout heeft begaan.

Een belangrijke bijkomende stap wordt gezet wanneer een bijzondere tekst of een bijzondere jurisprudentiële interpretatie het kader van de vermoede fout overstijgt om ten laste van de be-

stuurder of de houder van het voertuig een « aansprakelijkheid van rechtswege » op te leggen, die niet kan worden weerlegd door dat de bestuurder de afwezigheid van fout bij hemzelf aantoon-

De heer Seeuws, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op

Dit is het geval in zeven van de twaalf landen van de Europese Unie. Deze zeven landen kunnen worden verdeeld in twee groepen. In zes landen, Duitsland, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Griekenland en Portugal, bestaat een bijzondere wet met een specifieke regeling van de verkeersaansprakelijkheid. Voor Luxemburg heeft de rechtspraak een regime uitgewerkt op basis van het Burgerlijk Wetboek, geïnspireerd door de Franse jurisprudentie die in de jaren 1930-1940 tot stand kwam met de arresten Jand'heur en Franck. Dit betekent dat in zeven landen het slachtoffer enkel het bestaan van zijn schade en het causaal verband tussen die schade en het verkeersongeval moet aantonen om de aansprakelijkheid van de betrokken automobilist te laten vaststellen. Die aansprakelijkheid kan enkel terzijde geschoven worden in uitzonderlijke omstandigheden.

Bijkomend moet worden vermeld dat de regimes die de aansprakelijkheid van rechtswege in het leven roepen in een bijzondere wet, soms het voordeel van hun bepalingen beperken, hetzij ten overstaan van sommige personen, hetzij voor sommige types van schade, hetzij door de schadevergoeding wettelijk te limiteren. Aldus kunnen de houders of de bestuurders-slachtoffers in Denemarken en in Nederland de fout van de aanrijdende derde bestuurder aantonen om de aansprakelijkheid van deze laatste te laten vaststellen.

In Duitsland, Griekenland, Nederland en Portugal dienen de passagiers die kosteloos worden vervoerd, de fout van de vervoerende bestuurder aan te tonen. Bepaalde vormen van schade kunnen enkel vergoed worden indien het slachtoffer de fout kan bewijzen van degene die men aansprakelijk acht. In Spanje is dat de materiële schade, in Duitsland, Spanje en Griekenland de niet-economische schade, in Duitsland, Spanje en Portugal de schade die een wettelijk plafond overschrijdt zoals vastgelegd in de bijzondere verkeerswet.

In het licht van deze beginselen is het belangrijk te onderzoeken welke factoren tot een volledige of een gedeeltelijke bevrijding van de aansprakelijke automobilist tegenover de zwakke weggebruiker zullen leiden. Deze vraag speelt enkel in de regimes van aansprakelijkheid van rechtswege of van objectieve aansprakelijkheid.

In het systeem dat op het foutbeginsel is gesteund, zal het juridisch debat het bewijs of de afwezigheid van de fout van de bestuurder aantonen, wat gebeurlijk aan de bestuurder toelaat zijn aansprakelijkheid te beperken, eventueel uit te sluiten. Daarmede te vergelijken zijn de regimes waar de bestuurder vermoed wordt aansprakelijk te zijn, maar waar hij een tegenbewijs kan aanvoeren. Waar in deze systemen de wet of de jurisprudentie de taak van het slachtoffer heeft vergemakkelijkt om het bewijs van de fout aan te tonen, zal de aansprakelijkheid nochtans fragieler zijn, daar een volledig tegenbewijs door de bestuurder mogelijk blijft.

Geen enkel regime van aansprakelijkheid van rechtswege, zelfs niet het meest gunstige voor de slachtoffers, kan worden aanzien als een zuivere vorm van objectieve aansprakelijkheid waarvan men zich nooit kan bevrijden. Het regime dat het dichtst bij een zuivere objectieve aansprakelijkheid staat, is het Deense systeem dat de bevrijding van de autobestuurder enkel toelaat in geval van opzettelijke fout of zware fout van het slachtoffer. In Frankrijk is de situatie meer gecompliceerd. Het regime dat door de wet van 5 juli 1985 werd ingevoerd, heeft de mogelijkheden van bevrijding gemoduleerd in het kader van de leeftijd en de toestand waarin het slachtoffer zich bevindt. Zoals in Denemarken kan de verantwoordelijke zich bevrijden indien het slachtoffer, ongeacht zijn leeftijd, vrijwillig de schade heeft gezocht die het heeft geleden.

De bevrijding is ook mogelijk voor het slachtoffer ouder dan 16 jaar en jonger dan 70 jaar dat niet voor 80 pct. of meer arbeidsongeschikt is, indien het slachtoffer een onverschoonbare fout heeft gemaakt die de exclusieve oorzaak is van het verkeersongeval. Deze voorwaarden zijn zo streng dat de bevrijding op die

grond in Frankrijk uitzonderlijk is. Ik verwijs ter zake naar de meest recente publikaties in Frankrijk van Mazeaud en Tuñc en van Starck uit 1992 en 1993.

In de andere landen waar het systeem van de aansprakelijkheid van rechtswege functioneert, leidt de exclusieve fout van het slachtoffer tot de totale bevrijding van de chauffeur. Dit is impliciet het geval in Duitsland en expliciet in Spanje, Griekenland en Portugal. Aldus bestaat, met uitzondering van Denemarken en Frankrijk, in heel de Europese Unie een rechtsregel waardoor de niet-exclusieve fout van het slachtoffer zijn schade-aanspraken kan beperken.

Overmacht of onvoorzienbare omstandigheden worden, met uitzondering van Denemarken en Frankrijk, als bevrijdend beschouwd. De in dit ontwerp voorgestelde regeling houdt een regeling in van gemoduleerde foutloze aansprakelijkheid.

Ik wilde dit rechtsvergelijkend onderzoek naar voren brengen om aan te tonen dat de voorgestelde regeling inderdaad gemoduleerd is, maar toch op Europees niveau een van de beste regelingen is ter bescherming van de zwakke weggebruiker. De vergoeding van alle schade van het slachtoffer, voetganger of fietser, wordt inderdaad, met uitzondering van de stoffelijke schade, verzekerd door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of de houder van het motorvoertuig of door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, zonder rekening te houden met de eventuele fout van het slachtoffer. Derhalve wordt voor de vergoeding van deze schade wel degelijk een aansprakelijkheid van rechtswege of een foutloze aansprakelijkheid ingevoerd.

Tijdens de besprekingen in de commissie ontspon zich een debat over de omstandigheden waarin een uitzondering denkbaar zou zijn. In het rechtsvergelijkend overzicht heb ik reeds aangegeven dat in alle landen van de Europese Unie uitzonderingen op dit beginsel worden geformuleerd.

Om te beginnen moet worden onderstreept dat, in tegenstelling tot de andere landen van de EU, het slachtoffer dat niet ouder is dan 14 jaar, altijd zal worden vergoed. Deze eerste vaststelling maakt het ons mogelijk te stellen dat de voorgestelde regeling aan de top staat van de Europese wetgeving ter zake.

Een tweede vaststelling is dat de uitzonderingsgrens vastgelegd wordt door het begrip « onverschoonbare fout ». De rapporteur is hierop in zijn uitstekend verslag uitvoerig ingegaan. Waarom wordt het begrip « onverschoonbare fout » gebruikt en niet de oorspronkelijke geformuleerde tekst in verband met de opzettelijke fout en opzettelijk gewilde gevolgen? In mijn overzicht heb ik reeds aangegeven dat alle regimes verder gaan dan de louter opzettelijke fout en de opzettelijk gewilde schadelijke gevolgen van het slachtoffer. Deze notie wordt in Frankrijk gebruikt om de minderjarige nog aansprakelijk te stellen en wordt in Denemarken met een grove fout gelijkgesteld.

Men wil echter, naar mijn oordeel terecht, aan de rand van het gedrag van de zwakke weggebruiker een vorm van responsabilisering of verantwoordelijkheidszin behouden, mede in het licht van de werking van het strafrecht ten opzichte van verkeersovertredingen door de zwakke weggebruiker.

Verder heeft het begrip « onverschoonbare fout » in de Franse rechtspraak een zeer duidelijke inhoud gekregen, terwijl de voorgestelde tekst « opzettelijke fout en opzettelijk gewilde gevolgen » door de Belgische rechtspraak diende te worden ingevuld. Op pagina 33 van het verslag wordt duidelijk aangehaald dat het de bedoeling van het wetsontwerp is het begrip « onverschoonbare fout » te verstaan in de betekenis die blijkt uit de rechtspraak van het Franse Hof van cassatie van 1987. Die zegt: « *Seule est inexcusable en sens de ... la faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience.* »

Ook de tweede vaststelling leidt derhalve in alle eerlijkheid tot het besluit dat de voorgestelde regeling samengaat met de strengste Europese regelingen die in Frankrijk en Denemarken de zwakke weggebruiker willen beschermen.

Een derde vaststelling is dat de zwakke weggebruiker door de geamendeerde tekst, in vergelijking met de oorspronkelijke tekst, in een betere positie wordt geplaatst, wat in dit debat systematisch over het hoofd wordt gezien. Bij een verkeersongeval heeft men

dikwijls te maken met een kruiscombinatie van rechtsregelen die bepalend zijn voor de afwikkeling van het dossier en voor de vergoeding. Voor de schade die de zwakke weggebruiker veroorzaakt aan het aanrijdende voertuig en de chauffeur, eventueel de passagier, door zijn eigen fout, blijft het gemeenrecht, namelijk de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek, van toepassing. Dit betekent dat er compensatie zou kunnen ontstaan of beslag zou kunnen worden gelegd bij de verzekeringsinstelling die de schade geleden door de zwakke weggebruiker moet vergoeden, maar die terzelfder tijd een vordering zou kunnen laten gelden omwille van de schade veroorzaakt aan de wagen, de chauffeur en de passagiers. Om deze compensatie en dit beslag uit te sluiten en om aldus de schadevergoeding aan de zwakke weggebruiker prioritair veilig te stellen, bepaalt paragraaf 4 van de voorgestelde tekst dat die vergoedingen niet vatbaar zijn voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van de andere vergoedingen uit noofde van het verkeersongeval.

Het is juist dat de vergoeding voor de passagiers weggelaten is, terwijl ze nog voorkwam in de oorspronkelijke tekst. Dit is niet zo onlogisch aangezien bij de meeste ongevallen de passagiers reeds een vordering tot schadevergoeding kunnen uitoefenen, ofwel omwille van de fout van de bestuurder van de wagen waarin ze zich bevinden, ofwel omwille van de fout van de aanrijdende wagen. Uit mijn rechtsvergelijkend overzicht waar ik zoeven naar heb verwezen, blijkt dat in de meeste landen van de Europese Unie de passagiers niet worden gelijkgesteld met de zwakke weggebruiker.

Ook moet rekening worden gehouden met de opmerkingen van de Raad van State die in het licht van het gelijkheidsbeginsel had opgemerkt dat er een probleem zou rijzen wanneer voor de passagier de objectieve aansprakelijkheid zou gelden, terwijl dit voor de bestuurders a priori uitgesloten is. In welke mate zou men dit onderscheid in het licht van het gelijkheidsbeginsel kunnen verantwoorden, zeker voor een bestuurder die bij een ongeval zelf geen enkele fout heeft begaan. De Raad van State had daaromtrent vastgesteld dat de bestuurders van motorrijtuigen niet alleen het risico scheppen eigen aan het autoverkeer, doch daaraan eveneens zijn blootgesteld, ofschoon niet in dezelfde mate als de zwakke weggebruikers, die zich niet in een voertuig verplaatsen of als passagiers in een motorrijtuig meereiden.

De Raad van State acht het niet gerechtvaardigd een regeling uit te werken die de bestuurders van motorrijtuigen en hun rechtverrijdenden volkomen uitsluit van de toepassing van de wetbepalingen in verband met de objectieve aansprakelijkheid ongeacht de schuld van de bestuurder. Zoals collega Arts opmerkte is het echter geenszins de bedoeling dat kleine percentage passagiers dat niet voor een vergoeding in aanmerking kan komen, in de kou te laten staan. Terloops gezegd, in Frankrijk was dat vóór de inwerkingtreding van de wet-Badinter slechts 1 pct. van de gevallen.

Vóór de inwerkingtreding van deze wet op 1 januari 1995 moet er dus in de verzekeringswet een bepaling worden ingelast om voor passagiers die niet worden vergoed omdat geen aansprakelijkheid voor het ongeval kan worden bewezen, een specifieke regeling uit te werken.

De voorgestelde regeling die het beginsel van de verzekeringsaansprakelijkheid of *assurance oblige* huldigt, is van die aard dat bij een vergoeding van de verkeersschade zoals hier voorgesteld, het bonus-malussysteem niet automatisch moet worden toegepast.

Op grond van mijn rechtsvergelijkend onderzoek kan dus zonder enige schroom worden bevestigd dat de voorgestelde regeling die een aansprakelijkheid van rechtswege invoert ten voordele van de zwakke weggebruiker voor alle schade, behalve de stoffelijke schade, in Europa een toppositie inneemt. Er kan geenszins worden beweerd dat de hier voorgestelde regeling een uitholling zou betekenen van het regime van de aansprakelijkheid van rechtswege. (Applaus.)

M. le Président. — La parole est à M. Lallemand.

M. Lallemand (PS). — Monsieur le Président, je serai assez bref. Je partage l'avis de M. Van Belle lorsqu'il regrette qu'un projet de cette envergure soit intégré dans une loi-programme.

Néanmoins, le travail fourni par la commission de la Justice est remarquable par la densité et la qualité des échanges auxquels tous les membres ont participé. Ce travail a conduit à une réforme fondamentale du projet du Gouvernement. Les modifications apportées au projet démontrent l'intérêt pris par la commission au travail parlementaire et l'importance déterminante de son intervention. En qualité de président de la commission de la Justice, je voudrais souligner combien j'ai apprécié les interventions de M. Arts. J'admire le sérieux et la conscience professionnelle qui l'animent dans la rédaction de ses rapports, lesquels témoignent avec exactitude du travail accompli.

La lecture desdits rapports permet de prendre conscience de la manière dont la commission s'est investie dans ce projet. A cet égard, les interventions de M. Vandenberghe ont été hautement appréciées en raison de la compétence juridique de celui-ci.

Je suis d'accord avec la plupart des arguments développés par M. Vandenberghe; leur précision et leur netteté ne souffrent pas de contestations, de critiques ou d'ajouts.

J'approuverai le projet tel que nous l'avons modifié. Nous avons souhaité ces modifications car nous avons voulu, notamment, éviter que des critiques juridiques importantes ne mettent en péril la viabilité du projet. Notre souci a été de limiter autant que possible les contestations qui pourraient surgir à l'encontre de la réforme proposée. Je pense que le travail de la commission aura une incidence déterminante dans l'appréciation qui sera portée ultérieurement sur la future loi.

Nous approuvons ce projet car il introduit une réforme essentielle dans le droit de la responsabilité en assurant une protection des usagers dits faibles, les piétons et les cyclistes. Il s'agit d'une réforme fondamentale qui supprime en matière de circulation l'obligation de l'absence de faute pour pouvoir bénéficier du paiement des dommages corporels. Cette modification profitera à ceux qui sont objectivement fragilisés par la mise en circulation des véhicules. Il convient de saluer cette extension d'un idéal de solidarité.

Certes, certaines réserves ont été émises quant à la présomption de faute dans le chef de l'automobiliste. Une limite importante a été apportée à cette présomption par la consécration du principe de la faute inexcusable qui élimine la protection que la loi entend assurer aux usagers dits faibles.

Il serait d'ailleurs difficilement acceptable, dans l'opinion, qu'une faute quasi intentionnelle de par sa gravité ne soit pas sanctionnée par la responsabilité. Cette limite a un fondement non seulement juridique mais aussi, incontestablement, idéologique, et cela d'autant plus que nous vivons dans un régime qui ne généralise pas le système de la responsabilité objective, c'est-à-dire qui ne l'établit pas pour l'ensemble des usagers de la route.

Par ailleurs, nous comprenons que l'on ne soit pas allé plus loin en la matière car une réforme qui généraliserait tout à fait la responsabilité objective, d'une part, causerait de multiples problèmes de droit et de fait et, d'autre part, accroîtrait considérablement le coût de ladite réforme.

Par conséquent, nous approuverons le projet avec détermination et conviction. Toutefois, nous considérons que cette réforme n'est qu'un point de départ et qu'il faudra débattre à nouveau ce sujet en commission de la Justice, dans un délai que j'espère raisonnable, pour parfaire une modification de notre droit de plus en plus souhaitée et demandée. *(Applaudissements.)*

M. le Président. — La parole est à M. Vaes.

M. Vaes (Ecolo). — Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord m'associer aux remerciements adressés à M. Arts pour son travail. En effet, les discussions ont été difficiles et son rapport indique que, lors du débat relatif à la proposition examinée, nous avons pu régler en tout cas une série de problèmes techniques. En effet, nous avons clarifié un certain nombre d'éléments; je pense notamment à la définition des termes «véhicule impliqué», «véhicule en circulation», «bonus malus», etc.

Toutefois, l'essentiel ne se trouve peut-être pas dans ces considérations techniques et, personnellement, j'éprouve un malaise quant à la façon dont le débat s'est déroulé sur le plan politique.

En effet, comme vous le savez, un comité interministériel s'est penché voici plus de trois ans sur l'analyse de la proposition — défendue depuis longtemps par les écologistes et d'autres, mais peut-être pas avec suffisamment d'insistance — d'examiner le principe de la responsabilité objective, simplement pour provoquer une prise de conscience relative aux rapports de force inégaux entre ces usagers de la route légers et lourds, les plus vulnérables étant les piétons et les cyclistes. Ce danger augmente d'ailleurs de plus en plus, en raison de l'amplification du trafic.

Dans notre esprit, il s'agissait de reconnaître que notre «civilisation» actuelle place de plus en plus dans un rapport de forces tout à fait inégal les piétons et les cyclistes, victimes faibles qui n'ont souvent pas le choix de leur mode de déplacement, par rapport à ceux qui, pour certaines raisons, qu'elles paraissent légitimes ou non, possèdent et utilisent un véhicule automobile et mettent objectivement les piétons et les cyclistes dans une situation difficile.

Ce danger est tellement réel — le ministre lui-même est allé, consciemment ou non, dans ce sens — qu'en Belgique en tout cas, l'opinion suivante se généralise: «Il faut être fou pour encore circuler à vélo sur les routes.» Or, à mon sens, la sagesse devrait être d'utiliser la marche ou le vélo chaque fois que c'est possible.

Comme vous le savez peut-être, depuis 1975, je me bats avec vigueur, et dans une optique de prévention des risques, pour que les cyclistes puissent avoir le droit de circuler normalement sur la voirie et pour partager équitablement les possibilités de mobilité, et cela, en faveur d'une série de personnes qui n'ont pas d'autre choix; je pense notamment aux jeunes.

La circulation, telle qu'elle est organisée aujourd'hui pour les cyclistes et pour les piétons, rend les villes inhumaines et inacceptables pour la sécurité et la vie des enfants.

En ce qui nous concerne, ce projet avait une grande importance surtout s'il entraînait une nouvelle prise de conscience de notre culture politique, à savoir que nous sommes responsables des modifications fondamentales des rapports de force entre les personnes dans la vie quotidienne, d'une part, et, d'autre part, qu'il nous appartient de prendre les dispositions nécessaires pour mieux protéger, préventivement si possible. C'est à ce niveau que le Gouvernement est nul, à l'heure actuelle, dans ses mesures de protection des piétons et des cyclistes, mises à part quelques avancées du ministre Dehaene, à qui je rends hommage pour les modifications qu'il a apportées au Code de la route.

Grâce à ce projet, nous espérons donc provoquer une nouvelle prise de conscience collective du danger qu'il y a à mettre en circulation des véhicules qui rendent objectivement, en soi et par leur nombre, la vie difficile et dangereuse aux personnes les plus faibles.

Or, c'est à ce niveau que s'est opéré politiquement le changement pendant les travaux parlementaires parce que le premier projet qui avait été soumis — et défendu d'ailleurs au début par le ministre Wathelot en commission — a soudainement changé d'optique à la demande de certains commissaires, comme le rapport semble l'indiquer.

Je ne vais pas épiloguer à ce sujet, mais c'est le ministre qui a proposé de modifier la façon d'aborder ce problème. C'est sa responsabilité. On peut en discuter mais, pour ma part, je ne partage pas cette nouvelle approche parce que notre premier objectif — qui était justement une meilleure indemnisation des victimes, fondée sur une nouvelle prise de conscience des responsabilités de chacun — a été changé, pour transformer ce projet vers un nouveau régime spécial d'assurance. Les justifications fournies ne sont plus la responsabilité objective, mais seulement les suivantes: l'INAMI payerait moins — entre 1 milliard et 1,5 milliard —, les victimes seraient mieux indemnisées et, si possible, plus rapidement, pour les lésions corporelles qu'elles ne pourraient assumer elles-mêmes du fait qu'elles n'ont pas d'assurance.

A juste titre, il a été demandé s'il était pensable que les cyclistes soient assurés. Ce problème n'a pas été suffisamment creusé. Les cyclistes impliqués dans les accidents de circulation étant, dans plus de 60 p.c. des cas, victimes de lésions corporelles, je crains que les primes d'assurance ne soient démesurées. Il serait en outre

assez paradoxal de devoir payer une prime d'assurance de 5 000 francs pour avoir le droit de circuler avec un vélo valant 5 à 10 000 francs.

Nous voilà à nouveau confrontés aux contradictions de notre culture. Pour rester logiques en matière d'assurances, si les cyclistes étaient obligés de s'assurer comme les automobilistes, nous en arriverions à des impossibilités financières.

En ce qui nous concerne, nous estimons qu'il est aujourd'hui normal que les automobilistes et la société prennent collectivement et solidairement en charge les risques qu'ils font courir à certaines catégories d'usagers. Ce système aurait d'ailleurs déjà dû être appliqué depuis longtemps.

Les deux autres objectifs consistant à alléger les frais de l'INAMI et à indemniser, totalement et rapidement, les victimes d'accidents de la circulation ayant subi des lésions corporelles restent par ailleurs fondés, mais méritent quelques commentaires.

En ce qui concerne l'INAMI, je regrette toujours que le Gouvernement ait soumis à un débat un tel projet dans une loi-programme, mais il reconnaît lui-même que l'objectif essentiel consiste à réaliser une économie financière. Je regrette également qu'il n'ait fourni aucune annexe chiffrée crédible permettant de justifier son évaluation — à 1 milliard, 1,5 milliard ou 500 millions, nul ne sait — de la différence de coût à charge de l'INAMI. C'était pourtant possible par des simulations théoriques ou sur la base des statistiques existantes.

Sur le plan de la clarification, de la transparence et des implications financières, ce projet est insuffisamment étayé, ce qui ne facilitera pas le travail de la Chambre. Le Gouvernement devrait avoir la décence de se présenter devant cette dernière assemblée avec un document-annexe précisant les circonstances dans lesquelles sont survenus des accidents entre piétons, cyclistes et automobilistes et indiquant dans combien de cas ces différentes catégories d'usagers de la route ont été ou non jugées responsables et indemnisées en tout ou en partie, et à charge de qui.

D'après mes informations portant sur l'analyse de la loi Badinter, il apparaît qu'en France de 13 à 15 p.c. des piétons ou des cyclistes sont considérés comme fautifs dans un accident les impliquant avec un véhicule automobile et ne sont donc pas indemnisés.

En Belgique, toujours d'après mes informations, 30 p.c. de piétons et 50 p.c. de cyclistes seraient non indemnisés. Ou bien le contentieux est réglé à l'amiable entre la compagnie d'assurance et la victime, ou bien il est réglé par la voie judiciaire auquel cas, jugeant de la faute par exemple du piéton ou du cycliste ou de la responsabilité partagée, on aboutit dans notre pays à ce que 50 p.c. de cyclistes sont considérés par la jurisprudence comme étant fautifs alors qu'à l'avenir, ils tomberont sous le régime de la responsabilité objective et seront indemnisés. Vis-à-vis des cyclistes, la jurisprudence belge apparaît nettement plus sévère que la jurisprudence française. Je suis frappé de constater que dans les accidents de la route impliquant des cyclistes, on considère chez nous que, dans 50 p.c. des cas, ils sont fautifs, toujours si je me réfère aux informations dont je dispose et que le ministre devrait d'ailleurs faire vérifier par ses services.

M. Vandenberghe (CVP). — Vous devriez préciser vos sources.

M. Vaes (Ecolo). — Mes informations proviennent de l'UPEA, l'Union professionnelle des entreprises d'assurance.

M. Vandenberghe (CVP). — Où sont publiés ces renseignements?

M. Vaes (Ecolo). — Les données relatives à la France proviennent du rapport portant sur la loi Badinter tandis que les statistiques concernant la Belgique m'ont été données par téléphone par un technicien de l'UPEA. Je souhaite vivement que mes informations soient vérifiées. Je critique précisément le Gouvernement parce qu'il n'a pas renseigné les données chiffrées qui auraient

permis de juger de l'ampleur des risques couverts et de l'étendue des conséquences de la modification du régime, notamment au niveau de l'INAMI.

Je tiens donc à insister sur le fait qu'en Belgique, les cyclistes sont facilement tenus pour responsables. Pour ma part, je prétends qu'ils sont placés dans des situations de trafic extrêmement difficiles.

Je voudrais citer un exemple qui me choque: en Wallonie, une route relie Louvain-la-Neuve à Dion-Valmont. Cette route le long de laquelle sont sises trente-cinq maisons privées ne comporte pas de piste cyclable et est interdite aux cyclistes. Il est donc interdit et légalement impossible aux riverains de circuler à bicyclette sur la route donnant accès à leur propre habitation. C'est un scandale! J'ai d'ailleurs écrit aux responsables régionaux à ce sujet mais n'ai pas reçu de réponse. Cet exemple illustre clairement que beaucoup d'autorités belges n'ont pas encore compris, accepté ni intégré l'utilisation d'un vélo dans leur politique de la circulation.

Je voudrais m'adresser maintenant à M. Vandenberghe qui, en commission, a fait une longue démonstration concernant la faute inexcusable et a défendu la position actuelle de la majorité sur ce point. Je ne partage pas son avis, même si je reconnais sa grande compétence en matière de législation comparée. Nous avons d'ailleurs déposé un amendement pour compléter la notion de faute inexcusable par la formule «et qui est la cause exclusive de l'accident» entre le mot «inexcusable» et les mots «ne peut se prévaloir...». En effet, il apparaît que le contentieux d'application de la loi Badinter résulte principalement de l'interprétation, que les assureurs veulent la plus extensive possible, de la notion de faute inexcusable. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle il existe une grande diversité de jurisprudence à ce sujet. Vous avez choisi la décision de la Cour de cassation qui n'est pas la seule décision de jurisprudence à laquelle il fallait faire droit. En effet, elle ne détermine pas une fois pour toutes le sens du droit...

De heer Arts (CVP), rapporteur. — Op één dag heeft het Franse Hof van cassatie twintig arresten gevelde die allemaal in dezelfde richting gaan. In zo een situatie is het toch de regel dat de rechtsmacht zich neerlegt bij de interpretatie van het Hof van cassatie. Een beetje vertrouwen in de rechterlijke macht zou niet misplaatst zijn.

M. Vaes (Ecolo). — C'est quand même une définition qui prête à une interprétation, ne fût-ce qu'à cause de la formulation de l'arrêt disant «sans raison valable et aurait dû avoir conscience...».

Considérez-vous vraiment que c'est une formulation claire et d'interprétation stricte qui permette aux juges de voir dans quel cas la faute est inexcusable ou pas?

La définition fournie par la Cour de cassation prête donc encore à de multiples interprétations. Or, à mon sens, si l'on veut suivre l'intention du projet consistant à accélérer le règlement des indemnités dues pour lésions corporelles et à éviter le contentieux interminable sur la faute éventuelle de la victime, il faut réduire au maximum la clause d'exonération de l'automobiliste liée à la faute inexcusable du piéton ou du cycliste. C'est en tout cas un choix qui me paraît être dans la ligne de l'utilité sociale et politique du projet, faute de quoi on offre à nouveau aux assureurs la possibilité de se soustraire à leurs obligations.

Un deuxième élément fait défaut dans le projet actuel dans la mesure où l'objectif serait réellement d'assurer l'indemnisation non seulement totale, mais aussi rapide de la victime. Dès que les montants de l'indemnité envisagée sont relativement importants, les compagnies d'assurances ont un intérêt financier à retarder le plus possible l'indemnisation de la victime et à discuter longuement des montants en cause. C'est normal puisque leur logique est financière.

Je n'ai pas déposé d'amendements à cet égard parce qu'ils étaient juridiquement difficiles à intégrer dans le projet, mais je pense que cela se fera ou devrait se faire à la Chambre.

J'estime qu'il convient de prévoir, comme le fait la loi Badinter, que les compagnies d'assurances doivent, dans un délai déterminé, émettre des propositions motivées et tarifées concernant l'indemnisation de l'ensemble des dommages subis par la victime ou ses ayants droit. Le système français va donc plus loin puisqu'il exige la production d'une proposition d'indemnisation motivée et écrite dans les huit mois. Un délai de quinze jours est ensuite accordé à la victime pour accepter ou refuser la transaction. Pourquoi un tel délai? Parce que, très souvent, des victimes faibles, mal informées quant aux droits et aux possibilités d'indemnisation, notamment en cas de dommage moral, lors de la perte d'un enfant ou d'une invalidité par exemple, sont lésées pour partie de leurs droits objectifs à indemnités sur des sommes parfois importantes. Si l'on offre 500 000 francs pour l'ensemble d'un dommage à une personne démunie, elle peut être amenée à considérer que ce montant est énorme, alors que défendue par un avocat, elle aurait sans doute obtenu, comme en France où les taux d'indemnisation sont publiés, 1,2 ou 1,5 million de francs.

Le délai de réflexion proposé par la loi française permet donc à la personne de recourir aux services d'un expert pour évaluer l'offre de la compagnie d'assurances.

Notre projet ne prévoit pas un tel délai et je souhaiterais vivement que la loi soit complétée en ce sens, parce que cela répond à l'objectif poursuivi d'une indemnisation totale et rapide.

Pour toutes ces raisons, nous avons redéposé un amendement non pas symbolique mais à portée juridique. De plus, étant donné l'évolution du travail en commission, qui a changé l'esprit et la pondération des objectifs du projet du Gouvernement, et même si je soutiens l'idée que l'INAMI prenne en charge des responsabilités qui, collectivement et solidairement, devraient être assumées par les automobilistes responsables, je persiste à croire que ce projet a été élaboré en hâte en commission du Sénat et qu'il mérite un nouvel examen en commission de la Chambre où d'autres amendements seront déposés.

Vous imaginez bien que ce n'est donc pas avec le même enthousiasme que nos collègues de la majorité que nous aborderons le vote sur ce projet. Nous attendons de voir le sort qui sera fait à l'amendement que nous avons déposé et réservons notre vote final. (Applaudissements.)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Pataer.

De heer Pataer (SP). — Mijnheer de Voorzitter, wat in het ontwerp van sociale programmawet aanvankelijk te lezen stond onder de hoofding «objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen» heeft in de senaatscommissie voor de Justitie een vrij grondige metamorfose ondergaan. Het zeer lezenswaardige verslag van de heer Arts maakt dit overduidelijk. Nogal wat burgers in het land, alsmede de politici die voor de belangen van die burgers wensen op te komen, waren maar wat blij dat er ten minste één hoofdstuk in de programmawet voorkwam waarmee niet direct in de beurs van diezelfde burgers wordt getast.

Integendeel. Door een «soort» van objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen in te voeren wou men de zogenoemde zwakke weggebruikers, die vaak ook tot de zwakkere sociale groepen behoren, beter beschermen. Dat het een belangrijke groep medeburgers betreft, blijkt uit het jaarverslag 1992 van het Instituut voor de verkeersveiligheid. «Belangrijk» betekent hier in de eerste plaats: een groep van mensen die meer dan het beschermen waard zijn, vermits uit de cijfers van voornoemd instituut kan worden afgeleid dat de vijf- tot negenjarigen bij de voetgangers de grootste risicogroep vormen, met bijna 35 pct. van de doden en zwaargewonden, terwijl ook onze bejaarde medeburgers opnieuw groot risico lopen wanneer ze zich te voet of met de fiets in het verkeer bewegen. Dat het aantal dode en zwaargewonde fietsers en voetgangers sinds 1980 spectaculair is gedaald, met respectievelijk 30 en 47 pct., mag ons niet misleiden. Het is immers best mogelijk dat het aantal fietsers en voetgangers in het verkeer sterk is gedaald omwille van het grote risico om gedood of gekwetst te worden. Het is overigens bekend dat meer en meer Belgen ook voor kortere afstanden vandaag de auto gebruiken in plaats van de fiets of te voet te gaan.

Het uitgangspunt voor de vernieuwing in ons rechtssysteem die we nu bespreken, is de vaststelling dat zwakke weggebruikers dikwijls bij de geringste fout moeten opdraaien voor de gevolgen van een verkeersongeval, terwijl deze gevolgen sterk worden verzwaard door de snelheid en de massale aanwezigheid van het gemotoriseerd verkeer. De sociale conclusie van deze redenering en deze vaststelling is dan dat het gemotoriseerd wegverkeer, via het verplicht verzekeringssysteem, zijn werkelijke kostprijs zelf moet dragen, in plaats van, zoals nu, een deel van deze kostprijs ten laste van de gemeenschap, in casu de ziekteverzekering, te leggen.

De klassieke foutaansprakelijkheid wordt verantwoord door haar preventieve functie. Zij zet de burger ertoe aan zich te houden aan de voorschriften van de wet of aan de algemene zorgvuldigheidsnorm. Ten opzichte van voetgangers en fietsers kan die redenering moeilijk onverkort worden gehandhaafd. Zij worden tot voorzichtigheid aangezet veel meer door hun kwetsbaarheid in het verkeer dan door overwegingen in verband met mogelijke schadeloosstelling.

In andere Europese landen — de heer Vandenberghe heeft hier uitgebreid over gehad — werden de voorbije jaren de aansprakelijkheidsregels inzake verkeerschade reeds in die zin gewijzigd. Vroeg of laat moest dit ook bij ons gebeuren. Wij kunnen immers ook op dat vlak geen eiland blijven. Een zinnetje in het nog steeds geldende regeerakkoord was en is ter zake vrij duidelijk. Minder duidelijk is op welk moment de Regering dit voorneemen in een wetsontwerp zou omzetten. Dit is intussen schijnbaar opgeklaard: het zou gebeuren via de sociale programmawet met het voordeel en het nadeel van dien.

Het voordeel is uiteraard dat dit onderwerp ineens grote voorrang kreeg op onze agenda en in een mum van tijd zou worden behandeld. Nadeel is dan vanzelfsprekend het gevaar van overhaasting en het risico dat besparingsoverwegingen zwaarder zouden doorwegen dan de uitgesproken wil om een fundamentele regel uit ons burgerlijk recht in belangrijke mate bij te sturen.

Voor onze fractie is en blijft het uitgangspunt via deze nieuwe regeling de niet-gemotoriseerde slachtoffers van verkeersongevallen op eenvoudige wijze een zo breed mogelijke schadeloosstelling te waarborgen.

Er moet worden vastgesteld, zo niet gevreesd, dat deze doelstelling via onderhavige tekst niet helemaal wordt gerealiseerd. Er is eerst het onderscheid dat wordt gemaakt naargelang de aard van de schade. Stoffelijke schade in hoofde van de zwakke weggebruikers, hoe beperkt deze ook moge zijn, wordt uitgesloten. Dit betekent dat in feite verschillende schaderegelingssystemen naast elkaar zullen blijven bestaan, wat de afwikkeling van de schaderegelingen zeker niet vereenvoudigt. Tevens kan de voetganger of de fietser, die door zijn foutief gedrag een verkeersongeval heeft veroorzaakt, worden aangesproken voor de schade die hij aan derden heeft berokkend. Tenslotte blijft de strafrechtelijke aansprakelijkheid onverkort overeind.

Het zijn nochtans niet zozeer die onvolkomenheden of bezwaren die hebben geleid tot de totstandkoming in de commissie van een nieuwe tekst. De alternatieve tekst, waarin niet langer gesproken wordt van objectieve aansprakelijkheid, is vooral het resultaat van de niet-bereidheid van een meerderheid in de commissie om de burgerlijke aansprakelijkheid, één van de hoekstenen van onze samenleving, al te sterk op de helling te plaatsen. Sommigen betreurden dat een nieuw foutbegrip, de sociale fout, dreigde te worden ingevoerd, waardoor de algemeen aanvaarde opvatting zou worden ondergraven dat aan elke maatschappelijke activiteit risico's verbonden zijn. Het kan niet worden ontkend dat ook de minister heeft beklemtoond dat vanuit politiek oogpunt het moeilijk is de publieke opinie te overtuigen van de rechtvaardigheid van een regeling die iemand voor schade aansprakelijk stelt waaraan hij geen schuld heeft.

Het kan evenmin moeilijk worden ontkend dat de regeling van «de vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen», zoals titel V nu luidt, weliswaar de zwakke weggebruikers meer waarborgen biedt voor de vergoeding van hun lichamelijke en aanverwante schade bij een verkeersongeval en tevens een besparing van ongeveer 1 miljard zal teweegbrengen op de uitga-

ven van de ziekteverzekering, maar dat zij in geen geval de uitvoering betekent van één van de engagementen waartoe de Regering zich bij haar start in 1992 heeft verbonden.

Titel V mag, hoe dan ook, tot de meest positieve hoofdstukken van de sociale programmawet worden gerekend. Dit is voor onze fractie een voldoende reden om het mee goed te keuren, zij het met enkele bedenkingen.

Ten eerste, het slachtoffer, waarvan men de bescherming beoogt en dat een onverschoonbare fout heeft begaan, kan zich niet op het voordeel van artikel 45 van de programmawet beroepen indien het ouder is dan 14 jaar. Wij gaan ervan uit dat die onverschoonbare fout een zeer uitzonderlijke situatie is. Er kan alleen sprake zijn van een onverschoonbare fout als er sprake is van een vrijwillige fout van uitzonderlijke zwaarwichtigheid die het slachtoffer blootstelt aan gevaar zonder geldige reden. Wij vrezen niettemin dat dit begrip aanleiding zal geven tot heel wat betwistingen, te meer daar het begrip « verschoonbare fout » door onze rechtspraak nog moet worden uitgeklaard.

Het is overigens verre van zeker dat de Franse rechtspraak ons daarbij zeer nuttig kan zijn, vermits die rechtspraak gesteund is op een begrip dat in de Franse wet anders werd gedefinieerd, namelijk als « onverschoonbare fout, die de enige oorzaak is van het ongeval ». Het lijkt ons dan ook meer dan noodzakelijk dat, hetzij via uitvoeringsbesluiten, — het koninklijk besluit op de modelovereenkomst inzake autoverzekeringen moet dan worden aangepast — hetzij via bijkomend wetgevend werk, het begrip « onverschoonbare fout » nader wordt gedefinieerd. Ons inziens dient een « onverschoonbare fout » als een nagenoeg opzettelijke fout te worden beschouwd en het verheugt mij dat ook collega Lallemand zich in dergelijke bewoordingen heeft uitgesproken.

Ten tweede, vermoeden wij sterk dat de verzekeringswereld vrij tevreden zal zijn met de nu voorgestelde tekst. In het zopas bekend gemaakte jaarverslag van de BVVO lezen we dat ze kunnen akkoord gaan met een betere regeling van de schade aan voetgangers en fietsers, maar dat dit niet mag leiden tot een situatie waarbij « de niet-gemotoriseerden hun verantwoordelijkheid ontlopen ». Ik denk dat ze voldoende hebben gekregen. De verzekeraars wijzen er ook op dat de vergoedingen die zij zullen moeten betalen aan zwakke weggebruikers hoger liggen dan die welke de ziekteverzekering dient uit te keren. Zo zullen ze ook moeten opdraaien voor een volledige vergoeding van de invaliditeit, voor de volledige dekking van de medische kosten en voor de morele schadevergoeding. Daarom vragen ze of de tijd voor België niet rijp is om te discussiëren over het principe van de onbeperkte verzekeringsdekking voor de aansprakelijkheid voor lichamelijke letsels, ten einde de financiële weerslag van deze hervorming voor de automobilisten te milderen. Zij vragen uitdrukkelijk, of de Regering met dat standpunt akkoord kan gaan. De reactie van de minister, eventueel in zijn hoedanigheid van minister van Economische Zaken, hierop interesseert mij.

Ten derde, aangezien de objectieve aansprakelijkheid in hoofde van autobestuurders nu niet wordt ingevoerd en gelet op de bepaling ter zake in het regeerakkoord, vragen wij uitdrukkelijk van de Regering en van de minister van Justitie een engagement om loyaal mee te werken aan ieder wetgevend initiatief in die richting, al was het maar om de overbelasting van de rechtbanken als gevolg van betwistingen allerhande, waarover de Brusselse balies onlangs nog hebben geweeklaagd, tegen te gaan. De SP staat klaar om dit debat aan te gaan en liefst zo vlug mogelijk. Wij zullen in elk geval nooit aanvaarden dat de goedkeuring van onderhavige tekst wordt ingeroepen als een alibi om het debat over de objectieve aansprakelijkheid *sine die* uit te stellen.

Laten we tenslotte terdege beseffen dat de beste bescherming van de zwakkere weggebruikers nog steeds anders en elders kan en moet gebeuren. Het komt er in de eerste plaats op aan de verkeersveiligheid voor de meer kwetsbare weggebruikers te verhogen. Dit vereist een geïntegreerde aanpak van een aantal aanpassingen aan wegen en steden, maar ook van een verandering in de mentaliteit van vooral de minst of de minder kwetsbare weggebruikers. Zo zullen er maatregelen moeten worden genomen om de snelheid van de auto's drastisch te beperken onder meer door de straten zo in te richten dat automobilisten automatisch hun snelheid aanpassen of door gewoon geen auto's meer te produceren die sneller kunnen rijden dan de maximum snelheid

die in ons land wordt toegestaan. De zone-30-wetgeving zou in de woonwijken eerder regel dan uitzondering moeten zijn. Voetpaden moeten beter worden ingericht en de oversteeptijden aan verkeerslichten moet beter worden afgestemd op de snelheid van ouderen en gehandicapten. Dit zijn maar enkele grepen uit de besluiten van een colloquium over « ouderen en mobiliteit » dat vorige maand door de beweging Langzaam Verkeer werd georganiseerd in samenwerking met een zeer representatieve bond van gepensioneerden.

Mijnheer de Voorzitter, langzaamheid past grote zaken. Dat geldt ongetwijfeld ook voor de invoering van de « objectieve aansprakelijkheid » in ons rechtsbestel. Maar het kan verkeren. Laten wij er samen werk van maken. Ik hoop alvast dat we daarbij niet zullen vastlopen in de eindeloze file van onze overvolle agenda. (Applaus.)

M. le Président. — La parole est à Mme Cahay.

Mme Cahay-André (PSC). — Monsieur le Président, les articles 47 et 48 ancienne numérotation de la loi-programme, sur lesquels nous nous penchons aujourd'hui, ont fait l'objet de débats de grande qualité en commission, lesquels ont permis un vote sur un texte fondamentalement revu par rapport au projet original, sans pour autant modifier l'objectif poursuivi par le Gouvernement.

Je tiens à remercier le président de la commission de la Justice, M. Lallemand, et le rapporteur, M. Arts, pour cette qualité et cette sérénité des débats.

L'objectif, disais-je, me semble atteint et il n'est pas inutile de le rappeler comme nous l'avons fait à plusieurs reprises en commission.

Cet objectif est budgétaire : l'allègement des dépenses obligatoires de l'INAMI consécutives à un accident de la circulation dans lequel un piéton ou un cycliste se trouve impliqué. Il ne s'agit pas d'une conséquence, il s'agit du but visé par le projet.

Cependant, les moyens que nous nous donnons pour atteindre ce but divergent considérablement de ce que le Gouvernement avait envisagé. C'est d'abord le concept même de la responsabilité objective, pour ainsi dire absent de notre droit, qui a fait place à celui, sans doute plus juste, de l'indemnisation automatique. En conséquence, ce n'est pas le Code civil qui subit une modification majeure, mais la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicule automobile.

Il n'était sans doute pas opportun d'examiner dans un délai aussi court le principe novateur de la responsabilité objective ni idéal de le voir apparaître dans une loi-programme. Ne pas l'examiner aujourd'hui ne signifie pas nécessairement l'enterrer définitivement. Je rappelle qu'il figure dans la déclaration gouvernementale.

De surcroît, ledit principe n'était peut-être pas le plus approprié. Car même si la responsabilité est « objective », découlant du risque que l'automobiliste contribue à créer en mettant son véhicule en circulation, elle n'en reste pas moins liée à une notion de responsabilité qui peut être ressentie injustement par l'automobiliste dont le comportement est parfaitement correct, mais qui renverse un piéton manifestement fautif. De plus, par la suite, cet automobiliste doit éventuellement supporter une augmentation de son degré de bonus-malus, laquelle augmentation n'aurait pas eu pour effet de décourager le délit de fuite.

La voie de l'indemnisation me paraît donc préférable, notamment parce qu'elle empêche cette révision du degré de bonus-malus.

Mais qu'indemnise-t-on ? Le texte, ici, a positivement évolué.

Des « dommages résultant des lésions corporelles ou du décès », comme stipulé dans le projet initial, nous sommes progressivement passés à l'indemnisation de tout dommage, les dégâts matériels exceptés. On évite, ce faisant, de confier aux cours et tribunaux la tâche d'interpréter ces « dommages résultant des lésions corporelles ou du décès », tâche particulièrement difficile, on l'imagine, lorsqu'il se serait agi d'envisager le dommage moral ou psychologique.

Si l'objet de l'indemnisation est ainsi étendu, son montant le sera aussi, puisque l'INAMI ne pouvait intervenir que de façon limitée.

Non seulement le projet transfère des charges, mais encore il améliore l'indemnisation. Non seulement l'objectif budgétaire est atteint, mais encore une seconde préoccupation majeure est rencontrée: une réelle et complète protection des piétons et des cyclistes, ces usagers que l'on appelle « faibles ».

Cela dit, rien ne se perd, rien ne se crée! Quel sera donc le coût supplémentaire supporté par les automobilistes?

Les compagnies d'assurance annoncent une augmentation de 5 p.c. des primes, chiffre relativement faible compte tenu de l'impact budgétaire en faveur de l'INAMI et de l'étendue de la protection des usagers « faibles », tant en ce qui concerne l'objet que le montant de l'indemnité.

Ces 5 p.c. ont été calculés en tenant compte d'une action récursoire, qui renforce l'équité du système. C'est de l'équité aussi que participe l'impossibilité pour l'assureur de compenser ou de saisir les indemnités qu'il aurait versées au piéton ou au cycliste fautif, en vue du paiement des autres indemnités liées à raison de l'accident comme, par exemple, les dégâts matériels au véhicule assuré contre ce risque. Sans cette précaution, le système aurait évidemment perdu beaucoup de son efficacité.

Je ne peux donc que me réjouir des résultats de nos travaux qui, comme je le disais d'emblée, ont permis d'atteindre l'objectif budgétaire fixé par des moyens sans doute plus appropriés. La protection des « usagers faibles » nous concerne tous: ne sommes-nous pas tour à tour automobilistes, piétons et — pour certains — cyclistes? C'est donc l'ensemble de la population, sans exception, qui se trouvera demain mieux protégée qu'aujourd'hui. Pour cette raison, je voterai, avec mon groupe, en faveur de ces articles de la loi-programme. (*Applaudissements.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Loones.

De heer Loones (VU). — Mijnheer de Voorzitter, ik zal trachten bondig te zijn, maar ik wens toch de mening van de Volksunie aangaande dit belangrijk wetsontwerp weer te geven. Wij hebben een enigszins speciaal standpunt. De Volksunie heeft zich immers aangesloten bij een meerderheidsinitiatief. Het stoort mij evenwel dat men een onderscheid maakt tussen twee categorieën weggebruikers. Wij zijn allemaal « zwakke weggebruikers », elke autobestuurder gaat wel eens te voet of rijdt soms met de fiets.

Men heeft iets willen doen aan de positie van de zwakke weggebruiker en wat genoemd wordt « de objectieve aansprakelijkheid bij verkeersongevallen » werd aangepast aan een systeem van gewaarborgde vergoeding door de verzekeringsmaatschappijen. Dit is de essentie.

De commissie voor de Justitie heeft ter zake zeer goed werk geleverd. Sinds lang is de Volksunie bezorgd om, buiten iedere beoordeling van fouten, de zwakke weggebruikers te beschermen. Dit doel is bereikt. Door de tekst, die in de commissie voor de Justitie werd aanvaard, wordt alle schade, opgelopen door zwakke weggebruikers en voortvloeiend uit lichamelijke letsels, vergoed door de verzekeraars van de motorrijtuigen. Dit blijft gelden wanneer de zwakke weggebruikers, meer bepaald fietser van voetgangers, zelf aansprakelijk zijn voor het ongeval. Het blijft zelfs gelden in geval van zware fout.

De enige uitzondering slaat op de « onverschoonbare fout » begaan door slachtoffers die ouder zijn dan 14 jaar. Omtrent die « onverschoonbare fout » is, in de meest stellige bewoordingen, gewezen op de restrictieve omschrijving van het begrip. De rapporteur heeft trouwens zopas gevraagd daarover een standpunt in te nemen. Wij verwijzen uitdrukkelijk naar de Franse rechtspraak, waarin bijvoorbeeld is beslist dat de voetganger die oversteekt bij rood licht nog altijd verschoonbaar blijft.

De minister heeft tevens bevestigd dat de « onverschoonbare fout » van het slachtoffer determinerend moet zijn geweest voor het veroorzaken van het ongeval. De groenen hebben in dat verband een amendement voorgesteld. Dit strekt ertoe naast het begrip « onverschoonbare fout » als voorwaarde te stellen dat de « onverschoonbare fout » de enige oorzaak van het ongeval moet

zijn. Wij steunen dit amendement, dat wij zullen medeondertekenen, maar vinden het niet essentieel. Wanneer het niet wordt aanvaard, zullen we dus toch het ontwerp goedkeuren.

De combinatie van de restrictieve opvatting van het begrip « onverschoonbare fout », samen met de zeer ruime omschrijving waaruit blijkt dat het motorrijtuig moet « betrokken zijn » bij het verkeersongeval, zorgt ervoor dat door de nu reeds voorliggende wettekst een systeem ontstaat van een zeer ruime vergoeding van de zwakke weggebruiker.

Om dit te verduidelijken volstaat het één van de bij de bespreking aangehaalde voorbeelden te citeren: een fietser die, duidelijk onvoorzichtig omdat hij bijvoorbeeld onder invloed is, ten val komt tegen een stilstaand voertuig dat reglementair is gestationeerd, valt onder de toepassing van de wet. Men gaat er dan van uit dat het voertuig « betrokken » is bij het ongeval en de fietser zal vergoed worden voor alle schade die hij bij het ongeval heeft opgelopen, met inbegrip van de geneeskundige kosten, vergoeding voor arbeidsongeschiktheid en morele schadevergoeding.

Men kan zich afvragen of het nodig was om bovendien nog als principe voorop te stellen dat de autobestuurder, of in het geval van de stilstaande wagen de eigenaar of de houder van het motorrijtuig, aansprakelijk werd geacht voor die schade binnen het begrip « objectieve aansprakelijkheid », dat volgens het ontwerp werd toegevoegd aan de bestaande aansprakelijkheidsregel in het Burgerlijk Wetboek. De Volksunie meent uitdrukkelijk van niet. Voor ons ligt het belang van de zwakke weggebruiker voorop. Van ondergeschikt belang is het stigma dat moet worden gelegd op een autobestuurder die, zelfs als hij geen enkele fout heeft begaan, toch « objectief aansprakelijk » wordt geacht.

Zoals in de Franse wetgeving legt de tekst de nadruk op de vergoeding van het slachtoffer en komen de noties aansprakelijkheid en aansprakelijke persoon pas op de tweede plaats.

De oplossing die in de commissie voor de Justitie, met de actieve medewerking van de minister van Justitie op grond van de besprekingen, waarvan de rapporteur uitstekend verslag heeft uitgebracht gevonden werd, heeft ons toegelaten een heel belangrijke stap te doen in de richting van de solidariteit en de bescherming van de zwakke weggebruikers. Dit neemt niet weg dat de Volksunie voorstander blijft van een meer fundamentele behandeling van het dossier.

Een dermate belangrijke hervorming, waarvan de voorbereidende discussies meer dan dertig jaar hebben aangesleept, kan toch niet inderhaast worden doorgedrukt in het kader van de behandeling van twee artikelen van een programmawet, en dan nog om redenen die niets te maken hebben met de oorspronkelijke doelstelling, namelijk de bescherming van de zwakke weggebruiker, maar om budgettaire redenen.

De kritiek komt ook uit onverwachte hoek. Wie de eerlijkheid heeft om kennis te nemen van het verslag van de commissie voor de Justitie en van de verduidelijkingen die nog in deze vergadering worden gegeven, zal merken dat de regeringstekst tot complexe implicaties zou hebben geleid, zowel voor het stelsel van de verzekeringen als voor ons systeem van burgerlijke aansprakelijkheid en zal moeten toegeven dat de oplossing die wij hier hebben uitgewerkt, merkbaar beter is dan de oorspronkelijke. Ik herhaal daarbij nochtans dat we vragende partij blijven voor een diepgaande bespreking. Tenslotte wil ook de Volksunie uiteraard een antwoord geven op de door rapporteur Arts gestelde vragen nopens de situatie van de — zij het beperkte groep — passagiers die buiten het vergoedingssysteem dreigen te vallen. Het moet mogelijk zijn om in uitvoeringsbesluiten dwingende verplichtingen zoals deze met betrekking tot de inzittenden op te leggen.

De uitgewerkte oplossing verheugt ons hoewel we weten dat parlementair werk, dat soms in ondankbare omstandigheden wordt geleverd, niet altijd perfect is. (*Applaus.*)

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Lozie.

De heer Lozie (Agalev). — Mijnheer de Voorzitter, in een bondige uiteenzetting wens ik eerst nog even iets te zeggen over de procedure. Ik weet dat ik in herhaling zal vervallen, maar het mag toch worden herhaald dat het onverantwoord is dat het begrip « objectieve aansprakelijkheid », dat een wijziging aanbrengt in

een aantal van onze basisrechtsprincipes, op een drafje en gekoppeld aan de sociale programmawet door het Parlement wordt gejaagd.

Bovendien is de koppeling aan de sociale programmawet een devaluatie van het principe tot een budgettaire maatregel, en wij betreuren dit.

Ik betreur ook de onverzettelijkheid van de minister en van de meerderheid van de commissie om het principe van de objectieve aansprakelijkheid in te voeren voor alle schade. Men aanvaardt eigenlijk niet dat elke burger het recht heeft zich op een veilige manier buiten te bewegen. Deze veiligheid wordt immers vandaag objectief bedreigd door het toenemend gemotoriseerd verkeer. Geen enkele voetganger neemt als voetganger het risico het leven van medeburgers in gevaar te brengen. Elke automobilist weet echter dat hij/zij alleen al door in de wagen te stappen een risico, een bedreiging vormt voor het leven van zwakke weggebruikers.

Dit is de basis van het principe van de objectieve aansprakelijkheid, maar dit principe wordt niet ingevoerd in het ontwerp. Meer nog. Tijdens de discussie viel zelfs de bedenking dat elke ouder die een kind of een jongere de straat laat opgaan, toch moet beseffen dat die jongere of dat kind een hinder kan vormen voor het autoverkeer en dat de ouders dus best een verzekering nemen om eventuele schade te dekken.

De heer Pataer (SP). — Dat is toch een beetje overdreven.

De heer Lozie (Agalev). — Die redenering werd nochtans in de discussie naar voren gebracht als argument tegen het invoeren van het principe van de objectieve aansprakelijkheid. Ik beweer niet dat de meerderheid in de commissie deze mening deelde, maar de opmerking is toch gevallen. Dit toont aan dat sommige mensen problemen hebben met het principe van de objectieve aansprakelijkheid. Nu reeds beperkt het verkeer te veel de bewegingsruimte van de zwakke weggebruiker. Vermits het verkeer steeds toeneemt, kunnen wij vermoeden wat dit in de toekomst voor de zwakke weggebruiker zal betekenen.

Er werd vandaag ook gediscussieerd over het begrip «aansprakelijkheid wegens fout». Op dit punt brengt het ontwerp immers een wijziging aan in de wetgeving. Tot nu toe wordt de vergoeding geregeld na het aantonen van de fout bij het ontstaan van een verkeersongeval. Volgens het ontwerp wordt, ongeacht wie in fout is, de schade steeds vergoed door de autobestuurder, maar dit is enkel beperkt tot de lichamelijke schade. Dit is ontegensprekelijk een belangrijke stap voorwaarts in de richting van het principe van objectieve aansprakelijkheid. Voor ons is het echter te beperkt. Bovendien wordt dit geregeld via de wet op de aansprakelijkheidsverzekering en is er geen wijziging in burgerlijk recht.

Het ontwerp regelt het principe niet ten gronde. De verklaring van de CVP dat het debat nog open is, stelt ons onvoldoende gerust. Ik heb het gevoel dat men niet kan aanvaarden dat de zwakke weggebruiker fouten mag maken zonder te moeten opdraaien voor de zware stoffelijke schade die deze fout teweeg brengt bij de autobestuurder. De voetganger is toch niet verantwoordelijk voor de kosten die de autobestuurder zich heeft gepermitteerd bij het aanschaffen van een wagen.

De uiteenzetting van collega Vandenberghe heeft bovendien nog eens aangetoond dat dit ontwerp een beter lot verdient dan een spoedprocedure via de programmawet. De internationale rechtsvergelijking had nog grondiger kunnen worden uitgediept.

Ik wil ook nog iets zeggen over het amendement van collega Vaes, dat gaat over de uitsluiting van de toepassing van de wet bij een onverschoonbare fout. Verschillende uiteenzettingen vandaag tonen aan dat de discussie over het begrip «onverschoonbare fout» niet uitgesloten is. Daarom begrijpen wij helemaal niet waarom de meerderheid het amendement op artikel 29bis, waardoor de uitsluiting beperkt wordt tot die gevallen waarbij de onverschoonbare fout de enige oorzaak is van het ongeval, verworpen heeft. Men beroept zich voor de invulling van het begrip «onverschoonbare fout» wel op de toepassing van de Franse wetgeving ter zake in de rechtspraak van het Franse Hof van cassatie, maar men neemt niet het artikel van de Franse wetge-

ving over, waarin wordt bepaald dat de onverschoonbare fout de enige oorzaak van het ongeval moet zijn voor uitsluiting van de toepassing van de wet.

De heer Arts (CVP), rapporteur. — Dat zou nadelig zijn voor de zwakke weggebruiker.

De heer Lozie (Agalev). — Daarvan kunt u mij niet overtuigen.

De heer Arts (CVP), rapporteur. — Indien wij dat zouden aanvaarden, zou elk ongeval aanleiding geven tot een gerechtelijke procedure.

De heer Lozie (Agalev). — Dat is niet juist.

De heer Arts (CVP), rapporteur. — Bij een ongeval zijn steeds twee partijen betrokken. De tegenpartij, de autobestuurder, zal alles in het werk stellen om te bewijzen dat de onverschoonbare fout de enige oorzaak is. Dit is nadelig voor de zwakke weggebruiker.

De heer Lozie (Agalev). — Nu volstaat het dat er een onverschoonbare fout is om de objectieve aansprakelijkheid en de toepassing van de wet te kunnen omzeilen. Bij een brede interpretatie van het begrip onverschoonbare fout kan de objectieve aansprakelijkheid al te vaak haar toepassing verliezen.

M. Vaes (Ecolo). — Le cas typique, monsieur Arts, est celui rappelé par M. Loones. En effet, il est gênant d'estimer qu'un automobiliste qui a garé correctement son véhicule et qui ne l'occupe pas au moment de l'accident puisse éventuellement être considéré comme responsable. Dans ce cas, le véhicule est un obstacle fixe comme pourrait l'être un mur, une borne, un signal. Et c'est précisément cet exemple-là qui est visé. Lorsque le conducteur n'est pas dans son véhicule, on peut commencer à examiner la faute inexcusable et exclusive de la victime. Par contre, lorsque le véhicule est en circulation, la présomption de non-faute devrait être accordée à la victime la plus faible.

De heer Loones (VU). — Mijnheer de Voorzitter, graag kreeg ik hier een verduidelijking van de heer Arts, want dat punt zal straks bij de stemming waarschijnlijk het enige twistpunt zijn. Ik zie niet in in welke mate de bijkomend opgelegde voorwaarde van de exclusiviteit van de onverschoonbare fout aanleiding kan geven tot meer procedures. Integendeel. Uiteraard moeten de twee elementen cumulatief worden toegepast. Wanneer blijkt dat naast een onverschoonbare fout er ook nog een andere fout in het geding is, zal dit meteen aanleiding geven tot volledige uitkering en tot het toepassen van de wet. Er zullen minder betwistingen zijn dan wanneer er slechts één voorwaarde, namelijk de onverschoonbare fout, wordt gesteld. En met name zullen alle juridische betwistingen omtrent de verdeelde aansprakelijkheid wegvallen.

De heer Lozie (Agalev). — Mijnheer de Voorzitter, het heeft mij verheugd te vernemen dat ook de heer Pataer het met het principe eens is en dat bijgevolg het amendement van de heer Vaes hier op zijn plaats is.

De eerste stap naar de objectieve aansprakelijkheid is dus gezet en dit is ontegensprekelijk belangrijk. Het debat werd echter niet ten gronde gevoerd en wij weten dat, eens een probleem werd besproken, het moeilijk is om het debat te heropenen. Die vrees bleek ook uit de uiteenzetting van de heer Pataer die eveneens aandrang op een debat ten gronde. De onverzettelijkheid van de Regering om de objectieve aansprakelijkheid in het Burgerlijk Wetboek in te schrijven en slechts gedeeltelijk in de verzekeringsaansprakelijkheid op te nemen geeft weinig hoop dat in de nabije toekomst deze tekst nog zal kunnen worden verbeterd.

Mijnheer de Voorzitter, Agalev zal deze al te beperkte en te voorlopige regeling niet steunen.

M. le Président. — La parole est à M. Wathelet, Vice-Premier ministre.

M. Wathelet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques. — Monsieur le Président, je souhaite tout d'abord féliciter l'ensemble des membres — tant de la majorité que de l'opposition — de la commission de la Justice du Sénat pour la qualité du travail qu'ils ont accompli.

La tâche consistait, notamment, à voter une loi-programme sociale dans des délais impartis. Priorité a donc été accordée à l'agenda et M. Pataer en a relevé l'avantage. Mais le travail de la commission, qui était de présenter un texte de meilleure qualité, a également permis d'atteindre les deux objectifs du Gouvernement.

Le premier est de réaliser une économie budgétaire dans le chef de l'INAMI. A cet égard, je signale à M. Vaes que les évaluations dont nous avons fait état proviennent de cet organisme lui-même. Le second objectif, qui peut, en partie, être poursuivi parallèlement au premier, consiste à indemniser rapidement certains usagers tout en évitant, dans un premier temps en tout cas, le débat relatif à l'imputation de la responsabilité.

Je pense que nous avons atteint ces deux buts. Je tiens dès lors à remercier tout spécialement le rapporteur; je ne doute pas de l'utilité future de son travail. J'adresse également mes remerciements à M. Vandenberghe, qui a brossé une esquisse des réalisations effectuées dans les autres pays de l'Union européenne. Cette ébauche nous sera certainement très précieuse dans l'avenir. Elle a, en outre, permis de démythifier une série d'affirmations qui, bien que lancées généreusement, sont toutefois erronées. Ces déclarations portent généralement sur les éventuels défauts de pareille législation et sur les qualités qu'une autre, plus symboliquement basée sur la notion de responsabilité objective, pourrait présenter.

Je conviens tout à fait que ce débat sur la responsabilité objective en matière de circulation routière n'est pas épuisé. Mon objectif n'était pas de pouvoir dire qu'ayant exécuté la déclaration gouvernementale, je pouvais clore le sujet. La liste des choses qui devront encore être abordées est longue; l'avenir l'est également. Nous avons l'éternité devant nous.

Les buts décrits plus haut doivent cependant être atteints. La loi-programme nous en donne la possibilité.

En commission, M. Pataer a relevé un paradoxe. Il est, en effet, quelque peu insensé de modifier le Code civil et des notions de l'importance de celle de la responsabilité à l'occasion de l'élaboration d'une loi-programme. D'une part, nous étions confrontés à des délais très courts, à l'impossibilité d'une modification du texte à la Chambre et à la nécessité de la publication urgente au *Moniteur belge*; d'autre part, nous étions en droit d'estimer que le texte n'étant pas si mauvais, on pouvait en conserver la forme.

Je pense que, finalement, nous avons trouvé la bonne solution. Une législation aussi fondamentale que le Code civil ne doit pas être modifiée dans le cadre de la rédaction d'une loi-programme. Nous avons bien agi en nous limitant à utiliser l'instrument juridique le plus adéquat pour atteindre nos objectifs.

Pour le reste, il nous est toujours loisible d'entamer une réforme plus fondamentale et mieux pensée de la législation — dans ce cas, *nostra culpa* pour le Gouvernement. Cette réforme devra évidemment être fondée sur une étude sérieuse et comparative, comme celle établie par M. Vandenberghe notamment.

La loi-programme porte essentiellement sur des aspects budgétaires. Il est donc normal que nous disposions d'un instrument juridique qui ne porte pas atteinte à des principes aussi fondamentaux que ceux de la responsabilité.

Quelles sont, au-delà de ces considérations portant sur le symbole et l'intitulé, les modifications apportées au texte initial et sur lesquelles je marque mon accord?

Il s'agit d'abord de la faute inexcusable. La proposition initiale postulait que seule la victime âgée de plus de quatorze ans ayant voulu l'accident et ses conséquences était exclue du bénéfice du système de responsabilité objective. Cette mesure équivalait à n'exclure du système que les seuls suicidaires sous réserve

d'établir que la victime ait effectivement voulu l'accident et ses conséquences. Ce texte était trop « déresponsabilisant ». Je pense qu'il est sage que la victime ayant commis une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience soit exclue du système. Nous n'ignorons pas que cette notion de faute inexcusable doit être définie de manière très stricte. Nous nous sommes référés à la jurisprudence de la Cour de cassation française en la matière. Les juges belges apprécieront, tout en ayant la possibilité de s'inspirer des règles suivies par leurs collègues français.

Nous avons eu raison de ne pas retenir la condition que la faute est la seule et unique cause de l'accident, et je rejoins M. Arts lorsqu'il a répondu sur ce point à M. Lozie. Il est évident que la suppression de cet élément conduit à une simplification souhaitable du système. Cette notion de faute inexcusable est préférable au texte initial qui, en plus de problèmes de principe et de « déresponsabilisation », allait susciter des débats extraordinairement ambigus.

La deuxième modification apportée au projet — sur l'insistance de M. Vandenberghe — concerne l'exclusion des passagers. Je voudrais rassurer les membres redoutant, à tort, que l'exclusion des passagers du système d'indemnisation obligatoire diminue le rendement budgétaire de moitié au motif qu'il y a beaucoup plus de passagers que de conducteurs victimes d'accidents de la route.

Par ailleurs, au niveau de l'indemnisation, seul se pose le problème des passagers considérés directement responsables — au sens de responsabilité pour faute — de l'accident dont ils sont victimes. Cela représente une infime partie des passagers blessés. Je me suis engagé en commission à négocier avec les compagnies d'assurances un système de couverture analogue à la formule « Auto plus » rendue obligatoire en 1989. Il s'agira de couvrir par cette future formule « Passagers plus » les passagers blessés et responsables de l'accident causé par le véhicule dans lequel ils ont pris place.

L'avantage majeur de la disposition nouvelle se situe au niveau juridique. Le Conseil d'Etat craignait qu'une discrimination inacceptable se produise et que la Cour d'arbitrage en arrive à déclarer une inconstitutionnalité. Nous avons répondu à cette objection car il est en effet difficile de justifier le fait qu'un passager coupable d'une lourde faute soit « privilégié » par rapport à un conducteur qui ne commet aucune faute. Nous avons évité cet écueil en nous basant sur le fait que le passager — en termes de responsabilité objective ou de risque créé par la mise en circulation d'un véhicule — participe à ce risque. Il devient un usager « fort » puisqu'il participe au risque en montant dans le véhicule.

Nous avons donc eu raison d'exclure les passagers: d'une part, cette mesure était nécessaire sur le plan juridique et, d'autre part, sur le plan budgétaire, elle ne nous empêche pas d'atteindre notre objectif.

J'en arrive à la troisième remarque. Le texte de ce projet — dit de responsabilité objective au départ et d'indemnisation obligatoire ensuite — devait aussi, sur le plan juridique, correspondre à nos possibilités économiques. C'est la raison pour laquelle nous avons expressément introduit dans le texte la notion d'action récursoire. En effet, l'augmentation de 5 p.c. des primes d'assurances a été calculée en tenant compte de cette action. Si celle-ci n'avait pas été prévue ou si un doute avait existé en la matière, nous aurions certainement dû subir une augmentation — peut-être intolérable, en tout cas à court terme — des primes d'assurances. Nous avons donc dû organiser expressément et de manière claire cette action récursoire.

J'ajoute que, toujours en ce qui concerne les dommages corporels, nous avons aussi inséré dans ce texte une disposition permettant non seulement d'atteindre l'objectif budgétaire mais aussi de protéger l'usager faible: jamais la compagnie d'assurances ne pourra, au travers de l'action récursoire, récupérer, auprès de la victime responsable, les frais encourus pour la réparation de son dommage corporel. Il s'agit donc d'une avancée significative dans la protection de la victime faible.

Par ailleurs, je voudrais attirer votre attention sur un autre élément. Nous devons encore expliquer au citoyen que la responsabilité objective ne signifie pas que l'automobiliste impliqué dans un accident, que son assureur est tenu de couvrir, a commis une faute.

Par ailleurs, le fait d'être déclaré responsable objectivement n'entraîne aucune aggravation quant au système du bonus malus.

Nous devons profiter de la période transitoire qui va suivre — puisque nos objectifs gouvernementaux seront atteints par le texte que le Sénat a bien voulu améliorer — pour mieux expliquer la véritable notion de responsabilité objective afin de pouvoir, pour l'avenir, concevoir un autre projet, comportant un avantage non compris dans celui-ci : diminuer la charge judiciaire des accidents de la circulation. La proposition Arts y contribuera certainement puisqu'une compétence — lourde actuellement — sera transférée du tribunal de première instance vers le tribunal de police, une augmentation considérable du cadre accompagnant cette mesure.

Cela dit, il est clair qu'un projet plus large comportant la notion de responsabilité objective et s'inspirant des expériences menées ailleurs pourrait contenir un avantage supplémentaire : la décharge du système judiciaire et un recours peut-être beaucoup plus important aux accords existant entre les différentes compagnies d'assurances. (*Applaudissements.*)

M. Vaes (Ecolo). — Je vous remercie de bien vouloir reconnaître cet avantage maintenant !

M. Wathelet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques. — Que voulez-vous dire ?

M. Vaes (Ecolo). — En commission, j'ai indiqué que ce projet avait pour avantage — que j'espérais réel et croyais possible — de réduire l'arriéré judiciaire. Vous-même et les membres de la majorité ne l'avez pas estimé, pour une raison que j'ai moi-même acceptée : la responsabilité objective n'est pas totale et il subsistera un contentieux concernant les dégâts matériels alors que ce contentieux sera réduit quant aux dégâts corporels.

Je suis heureux que vous admettiez aujourd'hui l'idée que le projet est aussi intéressant dans la perspective d'une réduction du contentieux judiciaire, ce que je souhaite personnellement.

M. Wathelet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques. — Monsieur Vaes, le seul point qui nous oppose, c'est que vous avez l'air de croire que je le dis pour la première fois. J'en ai déjà parlé en commission. A cet égard, mon interprétation rejoint celle de M. Arts.

M. Vaes (Ecolo). — Je ne vous fais pas de reproche, je dis simplement qu'il est intéressant que vous apportiez maintenant ces précisions.

M. Wathelet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques. — Je l'ai aussi indiqué en commission. J'ai seulement contesté le fait que ce projet diminuerait l'arriéré judiciaire. Cela n'entre ni dans ses objectifs ni, malheureusement, dans ses moyens. Je le répète aujourd'hui en séance publique.

M. Vaes (Ecolo). — Il me semble que nous pouvons espérer aussi de ce projet une diminution de l'arriéré judiciaire.

De Voorzitter. — Daar niemand meer het woord vraagt in de beraadslaging verklaar ik ze voor gesloten en gaan wij over tot de bespreking van artikel 45.

Plus personne ne demandant la parole dans la discussion, je la déclare close et nous passons à l'examen de l'article 45 qui est ainsi rédigé :

TITRE V. — De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation

Art. 45. Il est inséré dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, un chapitre *Vbis* nouveau, comprenant les articles 29bis et 29ter, rédigé comme suit :

« Chapitre *Vbis*. — De l'indemnisation de certaines victimes d'accidents de la circulation.

Art. 29bis. § 1^{er}. A l'exception des dégâts matériels, tous les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès, causés à toute victime d'un accident de la circulation ou à ses ayants droit, dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, sont indemnisés par l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule automoteur conformément à la présente loi, ou, à défaut d'assurance, par le Fonds commun de garantie automobile.

Les organismes assureurs, au sens de l'article 2 de la loi du 9 août 1963 instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, qui ont indemnisé les victimes visées à l'alinéa précédent sont subrogés dans les droits de celles-ci.

La victime âgée de plus de 14 ans qui a commis une faute inexcusable ne peut se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}.

§ 2. Le conducteur et les passagers d'un véhicule automoteur et leurs ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article.

§ 3. Il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi, à l'exclusion du véhicule mis en circulation et qui ne permet pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

§ 4. L'assureur ou le Fonds commun de garantie automobile ne peuvent exercer leur droit de subrogation contre le responsable du dommage ou ses ayants droit pour les indemnités qu'ils leur ont payées en vertu du présent article.

Ces indemnités ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

§ 5. Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article.

Art. 29ter. Sans préjudice de l'article 33 de la présente loi, le présent chapitre entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995. »

TITEL V. — Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen

Art. 45. In de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wordt een nieuw hoofdstuk *Vbis* ingevoegd, dat de artikelen 29bis en 29ter omvat, luidende :

« Hoofdstuk *Vbis*. — Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen.

Art. 29bis. § 1. Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar of de houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet, of, bij gebreke van verzekering, door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

De verzekeringsinstellingen in de zin van artikel 2 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering, die de slachtoffers bedoeld in het eerste lid hebben vergoed, treden in de rechten van die slachtoffers.

Het slachtoffer dat een onverschoonbare fout heeft begaan, kan zich niet op de bepalingen van het eerste lid beroepen indien het ouder is dan 14 jaar.

§ 2. De bestuurder en de passagiers van een motorrijtuig en hun rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel.

§ 3. Onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van het voertuig dat in het verkeer wordt gebracht en waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden.

§ 4. De verzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds kunnen hun subrogatierecht niet uitoefenen tegen de voor de schade aansprakelijke persoon of zijn rechthebbenden, voor de schadevergoeding die zij hun krachtens dit artikel hebben betaald.

Die vergoedingen zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van de andere vergoedingen uit hoofde van het verkeersongeval.

§ 5. De regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld.

Art. 29ter. Onverminderd artikel 33 van deze wet, treedt dit hoofdstuk in werking op 1 januari 1995.»

M. Vaes et consorts ont déposé l'amendement que voici :

« Au § 1^{er}, troisième alinéa, de l'article 29bis proposé, insérer les mots « et qui est la cause exclusive de l'accident » entre le mot « inexcusable » et les mots « ne peut se prévaloir ... »

« In § 1, derde lid, van het voorgestelde artikel 29bis tussen de woorden « dat een onverschoonbare fout heeft begaan » en de woorden « kan zich niet » in te voegen de woorden « die de exclusieve oorzaak is van het ongeval. »

La parole est à M. Vaes.

M. Vaes (Ecolo). — Monsieur le Président, le débat a notamment porté sur l'ampleur de la modification engendrée par le projet — ce dont je me réjouis — mais également sur les problèmes liés à la façon dont les assureurs invoqueront ou non, dans leur intérêt, la faute inexcusable. Il faut bien reconnaître que là se situe une partie de la problématique.

Mon amendement a pour objectif de réduire au maximum la discussion sur la faute éventuelle de la victime. Je ne peux accepter qu'on veuille maintenir le texte actuel uniquement dans le but invoqué « d'éviter de déresponsabiliser » les piétons et les cyclistes

car quels sont ceux qui créeraient volontairement un accident dans lequel ils risqueraient la mort, un handicap à vie ou de graves lésions corporelles ?

Cette façon de voir me semble pour le moins curieuse. Je désire confirmer que seul le suicide ou la mutilation volontaire est, comme le ministre l'a rappelé en commission, le cas limite qui pourrait être pris en compte.

Ce n'est pas l'objectif de ce projet, qui est limité à l'indemnisation des lésions corporelles, de faciliter l'ouverture d'un débat sur la faute inexcusable. C'est dans ce sens que je crois devoir interpréter l'esprit à la fois juridique et politique de la disposition en maintenant cet amendement.

M. le Président. — La parole est à M. Wathelet, ministre.

M. Wathelet, Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et des Affaires économiques. — Monsieur le Président, je demande le rejet de cet amendement pour les raisons exposées en commission.

M. le Président. — Le vote sur l'amendement et le vote sur l'article 45 sont réservés.

De stemming over het amendement en de stemming over artikel 45 worden aangehouden.

Nous poursuivrons nos travaux cet après-midi à 14 heures.

Wij zetten onze werkzaamheden voort vanmiddag om 14 uur.

La séance est levée.

De vergadering is gesloten.

(La séance est levée à 12 h 15 m.)

(De vergadering wordt gesloten om 12 h 15 m.)