

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2000-2001

6 DECEMBER 2000

Wetsontwerp tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **SANTKIN**

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren De Grauwe, voorzitter; Caluwé, mevrouw Kestelijn-Sierens, de heren Maertens, Moens, Moraël, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, mevrouw Willame-Boonen en de heer Santkin, rapporteur.
2. Plaatsvervangers: de heren de Clippele, Hordies, Poty en Vandenberghe.
3. Andere senatoren: de heer Van Quickenborne.

*Zie:***Stukken van de Senaat:****2-478 - 1999/2000:**

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer.

2-478 - 2000/2001:

Nr. 2: Amendement.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

6 DÉCEMBRE 2000

Projet de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. **SANTKIN**

Ont participé aux délibérations de la commission:

1. Membres effectifs: MM. De Grauwe, président; Caluwé, Mme Kestelijn-Sierens, MM. Maertens, Moens, Moraël, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Mme Willame-Boonen et M. Santkin, rapporteur.
2. Membres suppléants: MM. de Clippele, Hordies, Poty et Vandenberghe.
3. Autres sénateurs: M. Van Quickenborne.

*Voir:***Documents du Sénat:****2-478 - 1999/2000:**

N° 1: Projet transmis par la Chambre.

2-478 - 2000/2001:

N° 2: Amendement.

Dit wetsontwerp is op 16 juni 2000 overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers en op 30 juni 2000 geëvoceerd door de Senaat op verzoek van 20 senatoren (zie: griffiebulletin nr. 29).

De evocatietermijn die op 17 november 2000 verstreek, werd door de parlementaire overlegcommissie verlengd tot 22 december 2000.

De commissie heeft dit wetsontwerp op 16 november besproken in aanwezigheid van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, en op 22 november 2000 en 6 december 2000 in aanwezigheid van de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid.

1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN ECONOMIE EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BELAST MET HET GROOTSTEDENBELEID

Dit wetsontwerp wil verbeteringen aanbrengen in de schadevergoedingsregeling voor de zogenoemde zwakke weggebruikers: voetgangers, fietsers en passagiers.

Een eerste wijziging volgt uit arrest nr. 92/98 van het Arbitragehof van 15 juli 1998 (*Belgisch Staatsblad* van 13 oktober 1998): de vergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers wordt ook toegepast als het betrokken voertuig een spoorvoertuig is.

Daarnaast breidt het wetsontwerp de bestaande regeling op verschillende punten uit.

Ten slotte wordt artikel 29bis in overstemming gebracht met de bepalingen die gelden inzake arbeidsongevallen.

De Kamer heeft deze tekst zonder al te veel wijzigingen aan het oorspronkelijke wetsvoorstel aan te brengen, goedgekeurd.

Enerzijds wordt het toepassingsgebied van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen verduidelijkt. Voortaan verwijst men voor de plaats van het ongeval naar artikel 2, § 1, van voornoemde wet. Men beoogt dus uitdrukkelijk de openbare weg en de private terreinen die openstaan voor het publiek (bijvoorbeeld de parkings van de grootwarenhuizen ...).

Anderzijds wordt de uitbreiding van het toepassingsgebied tot de spoorvoertuigen in artikel 29bis zelf ondergebracht.

Gezien het arrest van het Arbitragehof is het noodzakelijk de toepassing van de schadevergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers uit te breiden tot spoorvoertuigen. De vraag is echter in welke wet deze wijziging geplaatst moet worden.

Le présent projet de loi a été transmis, le 16 juin 2000, par la Chambre des représentants et a été évoqué, le 30 juin 2000, par le Sénat à la demande de 20 sénateurs (voir le bulletin du greffe n° 29).

Le délai d'évocation, qui venait à échéance le 17 novembre 2000, a été prorogé jusqu'au 22 décembre 2000 par la Commission parlementaire de concertation.

La commission a examiné le présent projet de loi le 16 novembre 2000 en présence de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, et le 6 décembre 2000 en présence du ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la politique des grandes villes.

1. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DE L'ÉCONOMIE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CHARGÉ DE LA POLITIQUE DES GRANDES VILLES

Le projet de loi à l'examen vise à améliorer le régime d'indemnisation des usagers de la route dits faibles: piétons, cyclistes, passagers.

Une première modification fait suite à l'arrêt n° 92/98 de la Cour d'arbitrage du 15 juillet 1998 (*Moniteur belge* du 13 octobre 1998). Le régime des usagers faibles est étendu aux véhicules sur rails.

Ensuite, le projet envisage plusieurs extensions du régime actuel.

Enfin, deux dispositions veillent à une meilleure harmonisation de l'article 29bis avec les dispositions en matière d'accidents du travail.

La Chambre a voté ce texte sans apporter trop de modifications au texte de la proposition de loi initiale.

D'une part, le champ d'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, est clarifié. Dorénavant, on renvoie, pour le lieu de l'accident, à l'article 2, § 1^{er}, de la loi précitée. On vise donc expressément la voie publique et les terrains privés qui sont ouverts au public (par exemple les aires de stationnement des grandes surfaces).

D'autre part, l'extension du champ d'application aux véhicules sur rails est insérée dans l'article 29bis lui-même.

L'extension du régime d'indemnisation des usagers faibles aux véhicules sur rails est obligatoire. C'est une conséquence de l'arrêt de la Cour d'arbitrage. La seule question, assez secondaire, est de savoir dans quel texte légal placer la modification.

De andere uitbreidingen van de toepassingsfeer van de wet komen voort uit de wens van de auteurs om bepaalde verkeersslachtoffers beter te helpen.

De Kamer heeft over het oorspronkelijk voorstel een rapport gevraagd aan de Commissie voor verzekeringen.

De verbetering van de hulp aan de zwakke weggebruikers is uiteraard een goede zaak. De minister vreest alleen dat dit ontwerp invloed kan hebben op de verzekeringspremies. Er zal volgens de verzekeraars een prijskaartje aan vasthangen, maar hoeveel dit zal bedragen is niet te zeggen. Door de concurrentie in deze sector werken autoverzekeraars met een kleine winstmarge, wat nog niet het geval was toen artikel 29bis werd ingevoegd.

De minister vindt de doelstellingen van het wetsontwerp prijzenswaardig. Hij wijst er echter op dat een prijsverhoging voor de autoverzekering de strijd tegen de niet-verzekerden en de maatregelen om de autoverzekering toegankelijker te maken, kan hinderen.

2. UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

Dit wetsontwerp zal op drie punten invloed hebben voor de NMBS:

— Tot hiertoe heeft de wet enkel betrekking op «motorrijtuigen: rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden» (artikel 1 van de wet). De wet slaat dus slechts op ongevallen waarbij dergelijke soorten voertuigen betrokken zijn, rijdend op plaatsen omschreven in artikel 2, namelijk de openbare weg. Als het wetsontwerp ook van toepassing wil zijn op motorrijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn, dan moet dit ontwerp eerst artikel 1 wijzigen door toevoeging van dit soort motorrijtuigen. Het moet eveneens artikel 2 wijzigen, aangezien een spoorweg geen deel uitmaakt van de openbare weg of van de andere plaatsen omschreven in artikel 2.

— De wet van 21 november 1989 preciseert in artikel 10 dat «(...), de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, (...) niet verplicht is een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.» Dat betekent dat de motorrijtuigen van de NMBS buiten het toepassingsgebied van de wet vallen en de NMBS haar eigen verzekeraar is voor de voornoemde voertuigen, ten minste wat materiële schade betreft. Er is dus slechts sprake van «zelfverzekering» van de NMBS voor de materiële schade aan de motorrijtuigen. Voor lichamelijke schade beschikt de NMBS over een

Les autres extensions de la loi sont dictées par le souci des auteurs d'améliorer le sort de certaines victimes d'accidents de la route.

La Chambre a demandé un rapport à la Commission des assurances sur la proposition initiale.

L'amélioration du sort des usagers de la route les plus faibles est, certes, une bonne chose. La seule réserve du ministre est que ce projet peut avoir une répercussion sur les primes d'assurance. Ce coût n'a pas pu être chiffré, mais, d'après les assureurs, il sera bien réel. La concurrence dans le secteur fait que les assureurs automobiles travaillent avec peu de marges bénéficiaires, ce qui n'était pas le cas lors de l'introduction de l'article 29bis.

Le ministre trouve louables les objectifs du projet de loi. Toutefois, il souligne que toute augmentation du prix de l'assurance automobile risque de rendre plus difficile la lutte contre la non-assurance et les mesures en matière d'accès à l'assurance automobile.

2. EXPOSÉ DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

En ce qui concerne l'impact du projet de loi pour la SNCB, il est indispensable de spécifier trois points:

— La loi ne concerne, jusqu'à ce jour, que «les véhicules automoteurs à savoir les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée» (article 1^{er} de la loi). La loi ne vise donc que les accidents mettant en cause de tels types de véhicules et circulant dans des endroits définis par l'article 2 à savoir la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. Si le projet de loi tend à viser les véhicules automoteurs liés à une voie ferrée, encore faut-il que le projet modifie l'article 1^{er} pour qu'elle ajoute ce type de véhicules automoteurs liés à une voie ferrée et qu'elle modifie l'article 2 dans la mesure où une voie ferrée ne fait ni partie de la voie publique ni des autres endroits définis à l'article 2.

— La loi du 21 novembre 1989 spécifie en son article 10 que: «... la SNCB n'est pas tenue de contracter une assurance pour les véhicules appartenant ou immatriculés en son nom.» Cela signifie que la SNCB, pour ce qui concerne ses véhicules automoteurs, échappe au champ d'application de la loi et est, pour lesdits véhicules, du moins pour ce qui concerne les dégâts matériels, son propre assureur. Il n'est donc question «d'auto assurance» de la SNCB que pour les dégâts matériels aux véhicules automoteurs. Pour les dommages corporels, la SNCB dispose d'une assurance ordinaire responsabilité civile qui est du même

gewone verzekering inzake burgerlijke aansprakelijkheid van hetzelfde type als die welke dergelijke schade vergoedt in geval van een spoorwongeval. Bijgevolg is het zo dat, zelfs al voorziet het vierde lid van artikel 29bis in de toepassing van dit artikel, ook voor voertuigen die artikel 10 hiervan vrijstelt, deze afwijking slechts van toepassing is op motorrijtuigen van de NMBS, aangezien alleen deze laatste bedoeld zijn in artikel 10. Er is dus geenszins sprake van een uitbreiding van deze afwijking, met strikte interpretatie zoals alle afwijkingen, tot niet uitdrukkelijk in artikel 10 bedoelde tractietuigen (locomotieven, elektrische treinstellen, ...).

— Tot slot is het zo dat de verschillende verzekeringen van de NMBS, die haar aansprakelijkheid dekken zowel bij een verkeersongeval veroorzaakt door een motorrijtuig op een openbare weg als bij een spoorwongeval dat schade veroorzaakt aan derden, gewone aansprakelijkheidsverzekeringen zijn in die zin dat ze niet worden opgelegd door een wet. Dit type verzekering beantwoordt niet aan de definitie van een «wettelijk verplichte verzekering», wat wel het geval is voor de BA-autoverzekering bedoeld in de wet van 21 november 1989.

Als conclusie van deze eerste vraag is het duidelijk dat, zoals de tekst van het wetsontwerp nu is, de weerslag van de wijziging voor de NMBS onbestaande is.

Om deze wet te kunnen toepassen op de NMBS, zowel voor haar motorrijtuigen als voor haar «aan spoorstaven gebonden motorrijtuigen», zou er een grondige wijziging in artikel 1, 2 en 10 van de wet moeten komen, wat zou betekenen dat deze wijziging ook moet slaan op de voertuigen die toebehoren aan de overheid of aan de openbare instellingen vermeld in voornoemd artikel 10, aangezien dit laatste ook betrekking heeft op de Staat, de gewesten, de gemeenschappen, de Regie der Posterijen, ... zowel voor de voertuigen die hen toebehoren als voor die welke op hun naam zijn ingeschreven.

Zouden zelfmoorden binnen het toepassingsveld van de wet vallen?

Als het wetsontwerp het toepassingsveld van de wet zou uitbreiden tot de NMBS, zowel voor haar motorrijtuigen als voor haar aan spoorstaven gebonden motorrijtuigen, moet nog worden nagegaan of dit artikel 20bis wel degelijk van toepassing is op dit specifieke geval.

Men mag immers niet uit het oog verliezen dat artikel 29bis bedoeld is om sommige slachtoffers van verkeersongevallen te vergoeden.

Zo bepaalt het nieuwe vijfde lid van het wetsontwerp uitdrukkelijk: «slachtoffers die ouder zijn dan 14 jaar en het ongeval en zijn gevolgen hebben gewild,

type que celle indemnisant de tels dommages en cas d'accident ferroviaire. En conséquence, même si l'alinéa 4 de l'article 29bis prévoit l'application de cet article, également pour les véhicules exemptés par l'article 10, cette dérogation ne s'applique cependant qu'aux véhicules automoteurs de la SNCB, puisque seuls ces derniers sont visés dans l'article 10. Il n'est donc nullement question d'étendre cette dérogation, qui comme toutes les dérogations sont de stricte interprétation, à des engins de traction (locomotives, automotrices, ...) non expressément visés à l'article 10.

— Enfin, les différentes assurances de la SNCB, qui couvrent sa responsabilité tant en cas d'accident de la circulation provoqué par un véhicule automoteur sur une voie publique qu'en cas d'accident ferroviaire causant des dommages à des tiers, sont des assurances en responsabilité ordinaire en ce sens qu'elles ne sont pas imposées par une loi. Ce type d'assurance ne répond pas à la définition d'une «assurance légalement obligatoire» comme tel est le cas pour l'assurance RC Auto, visée par la loi du 21 novembre 1989.

En conclusion de cette première question, il est évident que, dans l'état actuel des textes du projet de loi, l'impact de la modification proposée est inexistant pour la SNCB.

Pour pouvoir appliquer cette loi à la SNCB tant en ce qui concerne ses véhicules automoteurs que ses «véhicules automoteurs liés à une voie ferrée», il faudrait que la loi soit modifiée en profondeur dans ses articles 1^{er}, 2 et 10 ce qui signifierait que cette modification devrait également concerner les véhicules appartenant à l'État ou aux organismes publics cités dans ledit article 10 puisque ce dernier vise également l'État, les régions, les communautés, la SNCV, la Régie des Postes, ..., tant pour les véhicules leur appartenant que pour ceux immatriculés en leur nom.

Les suicides entreraient-ils dans le champ d'application de la loi?

Si le projet de loi venait à étendre le champ d'application de la loi à la SNCB en ce qui concerne à la fois ses véhicules automoteurs et également ses véhicules automoteurs liés à la voie ferrée, encore conviendrait-il de vérifier si cet article 29bis s'applique bien au cas d'espèce.

En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'article 29bis a pour but d'indemniser certaines victimes d'accidents de la circulation.

Ainsi, le nouvel alinéa 5 du projet de loi stipule expressément que: «les victimes âgées de plus de 14 ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne

kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid».

In geval van een zelfmoord is het niet mogelijk te bewijzen dat het slachtoffer het ongeval niet heeft gewild.

Het is duidelijk dat, zelfs als het slachtoffer slechts zijn dood heeft willen veroorzaken, het inderdaad onmogelijk zal zijn vol te houden dat hij niet wist dat hij tegelijkertijd een ongeval zou veroorzaken, met de eventueel schadelijke gevolgen die eruit voortvloeien voor zijn nalatenschap en dus voor zijn erfgenamen.

Dit nieuwe lid, in zijn huidige versie, zou dus aanleiding kunnen geven tot steriele debatten, te meer omdat de betrokken persoon overleden zal zijn. In geval van zelfmoord zou de toepassing van dit artikel 29bis dus waarschijnlijk omstreden worden.

3. ALGEMENE BESPREKING

Een commissielid stipt aan dat dit wetsontwerp, oorspronkelijk in de Kamer als wetsvoorstel (Stuk Kamer, nr. 50-210/1) ingediend, de bedoeling heeft een aantal lacunes die sinds geruime tijd in de wetgeving voorkomen, op te heffen en met name wat betreft de ongevallen met de kusttram.

Volgens de uiteenzetting van de minister van Mobiliteit en Vervoer zou het wetsontwerp, zoals het aan de Senaat is overgezonden, niet op de NMBS toegepast kunnen worden zonder een aantal bijkomende wijzigingen in de bestaande wetgeving. Zijn er ook bijkomende wijzigingen nodig om de bepalingen van het wetsontwerp van toepassing te maken op de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer zoals De Lijn? Als dat het geval zou zijn, wordt een van de belangrijkste doelstellingen van dit ontwerp niet bereikt en dient de tekst ervan dringend te worden geamendeerd.

De minister van Mobiliteit en Vervoer verklaart dat ook zij de lacunes wenst op te heffen en ervoor wil zorgen dat de slachtoffers en de zwakke weggebruikers beter vergoed worden, zoals dat het geval is voor de wegongevallen, waar ervan uitgegaan wordt dat zij «in hun recht zijn».

Indien de wetgever een echt toepasbaar wetsontwerp wil maken dat resultaten oplevert voor de zwakke weggebruikers die aangereden worden of een ongeluk krijgen door een trein, zal de huidige formulering niet genoeg rechtskracht hebben tegenover de NMBS.

De wetgever moet uitmaken of de bepalingen van de artikelen aangepast moeten worden om, met

peuvent se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}».

Dans le cas du suicide, il n'est pas possible de prouver que la victime n'a pas voulu l'accident.

Certes, il est clair que même si cette dernière n'a voulu provoquer que sa mort, il sera impossible de soutenir qu'elle ignorait provoquer simultanément un accident et les conséquences éventuellement dommageables qui en découlent à charge de sa succession et donc de ses héritiers.

Ce nouvel alinéa, dans sa version actuelle, risque donc de donner lieu à des débats stériles, et ce d'autant plus que la personne concernée sera décédée. Par conséquent, en cas de suicide, l'application de cet article 29bis serait vraisemblablement contestée.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Un commissaire souligne que le présent projet de loi qui a été initialement déposé à la Chambre sous forme de proposition de loi (doc. Chambre, n° 50-210/1), a pour but de combler plusieurs lacunes constatées dans la législation depuis un certain temps, notamment en ce qui concerne les accidents impliquant les trams de la côte.

Selon l'exposé de la ministre de la Mobilité et des Transports, le projet de loi, tel qu'il a été transmis au Sénat, ne pourrait être appliqué à la SNCB sans apporter une série de modifications complémentaires à la législation existante. Des modifications supplémentaires sont-elles également nécessaires pour rendre les dispositions du projet applicables aux sociétés régionales de transports publics telles que «De Lijn»? Si tel est le cas, un des principaux objectifs de ce projet n'est pas atteint et il s'impose d'en amender le texte de manière urgente.

La ministre de la Mobilité et des Transports déclare qu'elle partage l'objectif de combler des lacunes et de permettre que les victimes et les usagers faibles puissent être mieux indemnisés, comme c'est le cas dans le cadre des accidents autoroutiers, où ils sont considérés comme étant dans leur droit.

Par conséquent, si le législateur veut que le projet soit réellement applicable et qu'il ait des effets par rapport aux usagers faibles qui se feraient renverser ou accider par un train, il semble que la formulation actuelle risque de ne pas avoir les effets suffisants par rapport à la SNCB.

Il appartient au législateur de voir s'il faut améliorer les dispositions des articles pour qu'elles puissent

betrekking tot de NMBS, werkelijk invloed te hebben. De minister voegt daaraan toe dat er nog een bijzonderheid is, namelijk dat de kusttram of de stadstrams op sporen rijden die deel uitmaken van de openbare ruimte of die toch kunnen worden overgestoken door voetgangers en fietsers, terwijl de sporen van de treinen — behalve de overwegen — op zich geen onderdeel zijn van de openbare ruimte hoewel ze niet omheind zijn. Men kan aan de treinsporen dus niet echt hetzelfde statuut toekennen als aan de sporen van de kusttram of de stadstrams, aangezien de sporen in de twee laatste gevallen wel degelijk deel uitmaken van de openbare ruimte.

De bijzonderheid bestaat er dus in dat de sporen van de NMBS niet echt deel uitmaken van de openbare ruimte. Indien de wetgever wenst dat de bepalingen van het wetsontwerp van toepassing zijn op de NMBS, dienen wij ook rekening te houden met de zelfdodingen, aangezien de meeste ongevallen met zwakke gebruikers hierop neerkomen. Iemand die ervoor kiest een ongeval te veroorzaken, bevindt zich natuurlijk in een andere positie dan een slachtoffer. Die twee gevallen moeten dus apart worden beschouwd. Bij de NMBS vallen er veel minder echte «slachtoffers» dan bij De Lijn, de MIVB, enz.

Het commissielid leidt hieruit af dat het probleem dus alleen voor de NMBS rijst, en met name voor de plaatsen die niet kunnen worden verondersteld voor het publiek toegankelijk te zijn. Is het ontwerp voor het overige wel van toepassing op de NMBS of zijn nog andere wetswijzigingen vereist?

De minister herhaalt dat de artikelen 1 en 2 van de wet van 21 november 1989 gewijzigd moeten worden, wil men het wetsontwerp ook op de NMBS toepasbaar maken. Het zou echter over een marginaal aantal gevallen gaan, aangezien er veel minder mensen per ongeluk door een trein worden gegrepen dan dat er ongevallen gebeuren in de algemene openbare ruimten. Indien men het wetsontwerp van toepassing wil maken op motorvoertuigen die op een spoor rijden (treinen), moet men artikel 1 wijzigen zodat dit type voertuig wordt genoemd en moet men ook artikel 2 wijzigen omdat de spoorweg noch tot de openbare weg, noch tot de andere in artikel 2 bepaalde plaatsen behoort.

De minister merkt nog op dat met de kusttram ieder jaar een relatief groot aantal ongevallen gebeurt. Misschien moet gewerkt worden in de richting van een wijziging van het beheerscontract, wat echter een gewestmaterie is. Om dit probleem in zijn geheel aan te pakken, is een samenwerking tussen het federaal en het gewestelijk niveau noodzakelijk.

Een commissielid wenst over het advies van de commissie voor Verzekeringen te beschikken. Bevat

réellement avoir un effet par rapport à la SNCB. La ministre ajoute qu'il y a aussi une particularité qui fait qu'autant le tram de la côte ou les trams en ville roulent sur des voies qui sont des espaces publics ou, en tout cas, qui sont traversées par des piétons, des cyclistes, etc., autant en principe les voies de chemin de fer, sauf aux passages à niveau, ne le sont pas, parce que ce sont pas des espaces publics comme tels, bien que ces voies ne soient pas clôturées. Par conséquent, l'on ne peut pas considérer qu'une voie de chemin de fer a tout à fait le même statut que les lignes du tram de la côte ou des trams urbains dans la mesure où ces derniers sont vraiment sur l'espace public général.

Pour la SNCB, la particularité est donc que ces voies n'appartiennent pas à cet espace public propre. En même temps, si le législateur veut que les dispositions du projet de loi s'appliquent à la SNCB, se pose aussi la question des suicides puisqu'ils constituent la plupart des accidents avec des usagers faibles. La situation d'une personne qui a fait le choix d'avoir un accident, est différente de celle d'une victime. Il faudrait séparer ces deux problèmes. À la SNCB, les vraies victimes sont beaucoup plus rares qu'avec «De Lijn», la «STIB», etc.

Le commissaire en infère que le problème se pose donc uniquement pour la SNCB, et notamment pour les lieux dont on ne peut pas supposer qu'ils sont accessibles au public. Le projet s'applique-t-il pour le surplus à la SNCB ou faut-il modifier d'autres lois à cette fin?

La ministre répète que les articles 1^{er} et 2 de la loi du 21 novembre 1989 devraient être modifiés si l'on veut que le projet s'applique à la SNCB. Toutefois, cette application risque de rester marginale parce que le nombre de gens qui se font faucher accidentellement par un train sur les voies est beaucoup moins important que le nombre d'accidents qui peuvent arriver dans les espaces publics généraux. Par conséquent, si l'on veut que le projet vise les véhicules automoteurs liés à une voie ferrée (les trains), il faudrait modifier ledit article 1^{er} pour qu'il comprenne ce type de véhicule et qu'il modifie l'article 2, dans la mesure où une voie ferrée ne fait ni partie de la voie publique, ni des autres endroits définis à l'article 2.

La ministre relève que le tram côtier est impliqué chaque année dans un nombre relativement élevé d'accidents. Peut-être faut-il travailler dans le sens d'une modification du contrat de gestion, mais il s'agit là d'une matière régionale. Pour s'attaquer à ce problème de manière globale, une coopération entre les niveaux fédéral et régional s'impose.

Un commissaire souhaite disposer de l'avis de la commission des Assurances. Cet avis contient-il un

dat advies een berekening van de weerslag van het wetsontwerp op de hoogte van de verzekeringspremies?

De minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek deelt het advies mee. Hij stipt aan dat zelfs de verzekeringsmaatschappijen nog geen cijfers kunnen plakken op de premieverhogingen die uit het eventueel aannemen van dit wetsontwerp zouden voortvloeien. Het aspect van de concurrentie zal hier zeker een rol spelen.

Het commissielid heeft bedenkingen bij de term «functionele prothese» (artikel 2, wijziging C). De gehanteerde definitie: «de door het slachtoffer gebruikte middelen om lichamelijke gebreken te compenseren». In het verslag van de bevoegde Kamercommissie (Stuk Kamer, nr. 50-210/5, 99/00, blz. 5) staat te lezen dat «onder meer ook een bril, een hoorapparaat, een babywieg!?!» onder de noemer functionele prothesen moeten vallen. Dat laatste lijkt toch wel wat te ver te gaan.

Het lid vraagt om verder te zoeken naar een betere definitie van wat een functionele prothese is. Navraag bij het RIZIV heeft nog geen resultaat opgeleverd.

De minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek verklaart dat de rechtspraak over de functionele prothesen vrij schaars is op het gebied van de automobiel. Zij is daarentegen overvloedig op het gebied van arbeidsrecht. Het lijkt erop dat dit laatste zowel voor de werkongevallen als voor de verkeersongevallen geldt. Volgens professor Caroline Van Schoubroeck(1), «kan noch uit de wet, noch uit de voorbereidende werken, enig doorslaggevend argument worden afgeleid op grond waarvan deze interpretatie niet zou mogen worden toegepast in het kader van artikel 29bis van de WAM-wet».

Het begrip functionele prothese

Het Hof van Cassatie gaf een definitie van het begrip functionele prothese, met name in twee arresten van 18 maart 1985 (in het Nederlands) en van 23 januari 1995 (in het Frans). Beide definities zijn evenwaardig.

Cass. 18 maart 1985:

«Prothesen en orthopedische toestellen hebben de betekenis van kunst- en hulpmiddelen, die een valide persoon niet behoeft en die als gevolg van het ongeval nodig zijn om aangetaste of verzwakte lichaamsdelen

(1) Van Schoubroeck Caroline, *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, in *Referentabundel van studiedag Jura Falconis*, 5 februari 1999, blz. 31 en 32.

calcul de l'impact du projet de loi sur le montant des primes d'assurance?

Le ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique communique cet avis. Il souligne que même les compagnies d'assurances n'ont pas encore pu chiffrer les majorations de primes qui découleraient de l'adoption éventuelle du projet de loi. L'aspect de la concurrence jouera certainement un rôle en l'espèce.

Le commissaire émet des réserves quant aux termes «prothèses fonctionnelles» (article 2, modification C). La définition utilisée est la suivante: «les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles». Dans le rapport de la commission compétente de la Chambre (doc. Chambre, n° 50-210/5, 99/00, p. 5), on peut lire que notamment les «lunettes, un appareil auditif, un berceau!?!» sont considérés comme des prothèses fonctionnelles. Ce dernier exemple semble quelque peu excessif.

Le membre demande que l'on continue à chercher une meilleure définition de la prothèse fonctionnelle. La demande adressée en ce sens à l'INAMI n'a pas encore donné de résultat.

Le ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique explique que la jurisprudence relative aux prothèses fonctionnelles est assez rare en matière automobile. Elle est en revanche abondante en droit du travail. Il semble que cette dernière soit valable tant en ce qui concerne les accidents du travail que les accidents de la route. Selon le professeur Caroline Van Schoubroeck(1), «Noch uit de wet, noch uit de voorbereidende werken, kan enig doorslaggevend argument worden afgeleid op grond waarvan deze interpretatie niet zou mogen worden toegepast in het kader van artikel 29bis van de WAM-wet».

La notion de prothèse fonctionnelle

La Cour de cassation a défini la notion de prothèses fonctionnelles, notamment dans deux arrêts du 18 mars 1985 (en néerlandais) et du 23 janvier 1995 (en français). Les deux définitions sont équivalentes.

Cass. 18 mars 1985:

«Prothesen en orthopedische toestellen hebben de betekenis van kunst- en hulpmiddelen, die een valide persoon niet behoeft en die als gevolg van het ongeval nodig zijn om aangetaste of verzwakte lichaamsdelen

(1) Van Schoubroeck Caroline, *Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid*, in *Referentabundel van studiedag Jura Falconis*, 5 février 1999, pp. 31 et 32.

te steunen of te vervangen dan wel het gebruik of de functies ervan te bevorderen.»

Cass. 23 januari 1995:

«Il y a lieu d'entendre par appareils de prothèse et d'orthopédie, les moyens d'assistance artificiels dont une personne valide n'a pas besoin et qui, suite à un accident un travail, sont nécessaires pour soutenir ou remplacer des parties du corps déficientes ou affaiblies ou pour en favoriser l'usage ou les fonctions.»

Ontwikkelingen

Uit de definities die hierboven zijn aangehaald en de preciseringen die door de rechtspraak zijn aangebracht, kan men besluiten dat de functionele prothesen aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

a) Een kunstmiddel

Een prothese is een toestel, een instrument, een uitrusting of een stof die geen deel uitmaakt van het menselijk lichaam, maar die in of buiten het lichaam wordt aangebracht(1).

Het betreft geen dienst, in het bijzonder van medische zorg of van hulp aan derden(2). De kosten voor het plaatsen en functioneren van de toestellen moeten niettemin in rekening worden gebracht. Deze kostprijs moet breed opgevat worden. Aldus was men van oordeel dat de aanvullende kostprijs van de verzekering tegen burgerlijke aansprakelijkheid van de bestuurder, als prothese vergoed moest worden(3).

Het is geen vereiste dat het om hoogtechnologisch of complex materiaal gaat. Aldus werd geoordeeld dat cellulosewatten en -compressen(4), gewone schoenen(5) en een rolstoel(6) prothesen zijn.

Evenmin is het vereist dat het duurzame of niet-hernieuwbare middelen betreft(7).

(1) Cf. Arbeidsrechtbank van Bergen, 13 januari 1999.

(2) Cass., 20 april 1998: «de bijkomende vergoeding voor maximale hulp van derden sluit de noodzaak van een prothese niet uit».

(3) Cf. Arbeidsrechtbank van Luik, 29 juni 1995.

(4) Cf. Cass., 23 januari 1995.

(5) Arbeidsrechtbank van Brugge, 26 november 1999: «Gewone schoenen, waarvan jaarlijks twee extra paren moeten aangeschaft worden om de aangetaste of verzwakte lichaamsdelen te ondersteunen of hun functies te bevorderen, zijn een prothese.»

(6) Arbeidsrechtbank van Brussel, 22 september 1995.

(7) Cass. 23 januari 1995: «Cette définition ne fait pas de distinction entre des moyens d'assistance ayant une certaine durée et d'autres plus éphémères.»

te steunen of te vervangen dan wel het gebruik of de functies ervan te bevorderen.»

Cass. 23 janvier 1995:

«Il y a lieu d'entendre par appareils de prothèse et d'orthopédie, les moyens d'assistance artificiels dont une personne valide n'a pas besoin et qui, suite à un accident un travail, sont nécessaires pour soutenir ou remplacer des parties du corps déficientes ou affaiblies ou pour en favoriser l'usage ou les fonctions.»

Développements

Des définitions citées ci-dessus et des précisions apportées par la jurisprudence, on peut déduire que les prothèses fonctionnelles doivent répondre aux conditions suivantes:

a) Un moyen artificiel

Une prothèse est un appareil, un instrument, un matériel ou une matière qui ne fait pas partie du corps humain, mais qui est placé à l'intérieur ou à l'extérieur du corps(1).

Il ne s'agit pas d'un service, notamment des soins médicaux ou de l'aide de tiers(2). Le coût de placement et fonctionnement des appareils doit néanmoins être pris en compte. Ce coût doit s'entendre de manière large. Ainsi, il a été jugé que le coût supplémentaire de l'assurance de responsabilité civile du conducteur devait être indemnisé au titre de prothèse(3).

Il n'est pas requis qu'il s'agisse de matériels de haute technologie ou complexes. Il a ainsi été jugé que de l'ouate cellulosique et des compresses(4), des chaussures ordinaires(5), une chaise roulante(6) sont des prothèses.

Il n'est pas non plus requis qu'il s'agisse de moyens durables ou non renouvelables(7).

(1) Cf. Cour du travail de Mons, 13 janvier 1999.

(2) Cass., 20 avril 1998: «de bijkomende vergoeding voor maximale hulp van derden sluit de noodzaak van een prothese niet uit».

(3) Cf. Cour du travail de Liège, 29 juin 1995.

(4) Cf. Cass., 23 janvier 1995.

(5) Tribunal du travail de Bruges, 26 november 1999: «Gewone schoenen, waarvan jaarlijks twee extra paren moeten aangeschaft worden om de aangetaste of verzwakte lichaamsdelen te ondersteunen of hun functies te bevorderen, zijn een prothese.»

(6) Tribunal du travail de Bruxelles, 22 septembre 1995.

(7) Cass. 23 janvier 1995: «Cette définition ne fait pas de distinction entre des moyens d'assistance ayant une certaine durée et d'autres plus éphémères.»

b) Als gevolg van een (arbeids)ongeval

Deze voorwaarde is een constante in de rechtspraak(1) en zij lijkt geen andere moeilijkheden dan feitelijke problemen op te leveren.

Deze voorwaarde kan men verplaatsen naar het kader van de automobiëlverzekering, door te stellen dat de aanwending van de prothesen het gevolg van het ongeval moet zijn.

c) Het noodzakelijkheids criterium

De prothese moet noodzakelijk zijn. Ieder voorwerp dat noodzakelijk wordt als gevolg van het verlies van een orgaan of van een functie, is bijgevolg nog geen prothese (2).

Maar het betreft een middel dat een valide persoon niet nodig heeft(3). Deze noodzakelijkheid zit hem, wat de prothesen betreft, in het feit dat een orgaan niet wordt vervangen, maar wel de functies die het orgaan of het vernielde lidmaat vervult. De prothese is erop gericht deze functie of functies die definitief verloren zijn als gevolg van een ongeluk, te compenseren, door optimaal gebruik te maken van de overblijvende functies(4).

Het begrip noodzakelijkheid moet niet (enkel) beoordeeld worden ten opzichte van de beroepsactiviteit(5). Het moet de revalidatie van het slachtoffer tot een zo normaal mogelijk(6) leven tot doel hebben. Het moet dus niet enkel in een fysiologische zin, maar tevens in een sociale(7), ja zelfs psychologische(8) zin begrepen worden.

Op het specifieke terrein van artikel 29bis van de wet op de verplichte verzekering van voertuigen, heeft

(1) Cf. bijvoorbeeld Cass., 18 maart 1985, Cass., 23 januari 1995, Arbeidsrechtbank van Bergen, 13 januari 1999, Arbeidsrechtbank van Tongeren, 1 oktober 1999.

(2) Cass., 23 januari 1995.

(3) Cf. Cass., 15 oktober 1990, Cass., 18 maart 1985 en Cass., 23 januari 1995.

(4) Arbeidshof van Bergen, 3 november 1999.

(5) Arbeidsrechtbank van Tongeren, 1 oktober 1999: «Het is niet vereist dat de werking van de apparaten de arbeidsongeschiktheid uiteindelijk verminderd heeft. Het volstaat dat ze nuttig zijn.»

(6) Arbeidshof van Bergen, 18 februari 1998: «Si les prothèses à prendre en charge sont celles qui sont jugées nécessaires, c'est-à-dire dont la victime a besoin, cette notion de besoin doit être entendue non pas dans le sens d'une exigence par rapport à une activité professionnelle mais dans le sens d'une nécessité pour utiliser adéquatement les fonctions corporelles qui subsistent. Tout appareil dont le but est de favoriser la réadaptation de la victime à une vie aussi normale que possible est donc généralement considéré comme nécessaire.»

(7) Cf. Arbeidshof van Luik, 17 mei 1983.

(8) Cf. Arbeidshof van Bergen, 3 november 1999.

b) Suite à un accident (du travail)

Cette condition est constante dans la jurisprudence(1) et ne semble pas poser de difficultés autres que des problèmes de fait.

On peut transposer cette condition dans le cadre de l'assurance automobile, en posant que l'usage des prothèses doit être consécutif à l'accident.

c) Le critère de nécessité

La prothèse doit être nécessaire. «Tout objet nécessité par la perte d'un organe ou d'une fonction ne constitue dès lors pas une prothèse(2).»

Il s'agit d'un moyen dont une personne valide n'a pas besoin(3). Cette nécessité consiste dans le fait, pour les prothèses, de remplacer «non pas un organe, mais les fonctions que remplissait l'organe ou le membre détruit. La prothèse tend à compenser cette ou ces fonctions définitivement perdues à la suite de l'accident par l'utilisation optimale des fonctions qui demeurent(4)».

La notion de nécessité ne doit pas s'apprécier (uniquement) au regard de l'activité professionnelle(5). Elle doit avoir pour but de favoriser la réadaptation de la victime à une vie aussi normale que possible(6). Elle doit donc être comprise non seulement dans un sens physiologique, mais aussi dans un sens social(7), voire psychologique(8).

Dans le domaine spécifique de l'article 29bis de la loi sur l'assurance obligatoire automobile, le juge a

(1) Cf. par exemple Cass., 18 mars 1985, Cass., 23 janvier 1995, cour du travail de Mons, 13 janvier 1999, tribunal de travail de Tongres, 1^{er} octobre 1999.

(2) Cass., 23 janvier 1995.

(3) Cf. Cass., 15 octobre 1990, Cass., 18 mars 1985 et Cass., 23 janvier 1995.

(4) Cour du travail de Mons, 3 novembre 1999.

(5) Tribunal du travail de Tongeren, 1^{er} octobre 1999: «Het is niet vereist dat de werking van de apparaten de arbeidsongeschiktheid uiteindelijk verminderd heeft. Het volstaat dat ze nuttig zijn.»

(6) Cour du travail de Mons, 18 février 1998: «Si les prothèses à prendre en charge sont celles qui sont jugées nécessaires, c'est-à-dire dont la victime a besoin, cette notion de besoin doit être entendue non pas dans le sens d'une exigence par rapport à une activité professionnelle mais dans le sens d'une nécessité pour utiliser adéquatement les fonctions corporelles qui subsistent. Tout appareil dont le but est de favoriser la réadaptation de la victime à une vie aussi normale que possible est donc généralement considéré comme nécessaire.»

(7) Cf. Cour du travail de Liège, 17 mai 1983.

(8) Cf. Cour du travail de Mons, 3 novembre 1999.

de rechter een valse tand, bestemd om een tand te vervangen die in een ongeval(1)(2) verloren ging, als een prothese beschouwd. Een derde vonnis kende een vergoeding *ex æquo et bono* toe als prothese voor het verlies van een bril(3).

De enige beperking voor iedere verloren of verstoorde functie op dat gebied, lijkt erin te bestaan dat men op zoek gaat naar het meest doeltreffende(4) technische middel en dat men de oplossingen uitsluit die slechts een groter comfort bieden, dat gewoonweg als nuttig(5) wordt gekwalificeerd.

Het voorliggende wetsontwerp

In tegenstelling tot wat voorafgaat, waren sommige auteurs blijkbaar van oordeel dat de prothesen niet alleen tot doel hebben een deel van het lichaam te vervangen en dat aldus bijvoorbeeld brillen niet als dusdanig(6) beschouwd konden worden. Het is waarschijnlijk deze zienswijze die de auteurs van het voorliggende wetsontwerp(7), ertoe heeft geleid het begrip van functionele prothese nader te bepalen.

We lezen inderdaad: «Niet alleen apparaten die rechtstreeks tot het lichaam behoren (bijvoorbeeld een kunstbeen) maar onder meer ook een bril, een hoorapparaat, een wieg voor een baby, een rolwagen en een geleidehond worden als functionele prothese beschouwd(8) ...»

Volgens de zienswijze van professor Van Schouwbroeck die reeds eerder werd geciteerd, belet er niets dat de rechtspraak op het gebied van de arbeidsongevallen wordt toegepast in geval van een verkeersongeval. Wij denken dus dat de definitie van de balie van Gent te eng is, aangezien functionele prothesen niet alleen maar tot doel hebben een lidmaat of een orgaan te vervangen, maar wel degelijk geheel of gedeeltelijk de functie van dat lidmaat of van dat orgaan(9).

Aan de andere kant en nog altijd op grond van deze rechtspraak lijken bepaalde voorbeelden die door de auteurs van het ontwerp worden gegeven, te ver te

considéré comme une prothèse une fausse dent destinée à remplacer une dent cassée dans l'accident(1)(2). Un troisième jugement a accordé une indemnité *ex æquo et bono* au titre de prothèse pour la perte d'une paire de lunettes(3).

La limite en la matière semble être, pour chaque fonction perdue ou perturbée, d'identifier le moyen technique le plus adéquat(4) et d'exclure les solutions qui permettraient simplement un confort plus important qualifié simplement d'utile(5).

Le projet de loi à l'examen

Contrairement à ce qui précède, certains auteurs semblent avoir estimé que les prothèses ont seulement pour objet de remplacer une partie du corps et que, donc, des lunettes par exemple ne pouvaient pas être considérées comme telles(6). Il est probable que c'est cette opinion qui a amené les auteurs du projet de loi à l'examen(7), à préciser la notion de prothèse fonctionnelle.

On lit en effet que «Il convient de considérer comme prothèse fonctionnelle non seulement les appareils qui font partie intégrante du corps (par exemple, une jambe artificielle), mais également des lunettes, un appareil auditif, un berceau, un fauteuil roulant, un chien d'aveugle(8) ...»

Selon l'opinion du professeur Van Schouwbroeck déjà citée, rien n'empêche la jurisprudence en matière d'accidents du travail de s'appliquer en cas d'accident de la route. Nous pensons donc que la définition du barreau de Gand est trop étroite, puisque les prothèses fonctionnelles n'ont pas uniquement pour objet de remplacer un membre ou un organe, mais la fonction que ce membre ou cet organe ne peut plus remplir en tout ou en partie(9).

En revanche et toujours sur base de cette jurisprudence, certains exemples donnés par les auteurs du projet semblent aller trop loin. Il faut en effet que les

(1) Cf. Pol. Brugge, 5 mei 1998.

(2) Cf. Pol. Brugge, 9 november 1998.

(3) Cf. Pol. Kortrijk, 14 oktober 1998.

(4) Cf. Arbeidshof van Bergen, 3 november 1999.

(5) Idem.

(6) R. De Jonghe, Zwakke weggebruiker, rechtsbijstandsverzekeraar, advocaat en rechter, een driehoeksverhouding, in Vlaamse Conferentie der Balie van Gent, geciteerd door Caroline Van Schouwbroeck, *op. cit.*, blz. 31.

(7) Wetsvoorstel tot verbetering van de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van voertuigen.

(8) Stuk Kamer, n° 50-210/1, blz. 5.

(9) Wat de uitdrukking «functionele prothesen» verklaart.

(1) Cf. Pol. Brugge, 5 mai 1998.

(2) Cf. Pol. Brugge, 9 mai 1998.

(3) Cf. Pol. Courtrai, 14 octobre 1998.

(4) Cf. Cour du travail de Mons, 3 novembre 1999.

(5) Idem.

(6) R. De Jonghe, Zwakke weggebruiker, rechtsbijstandsverzekeraar, advocaat en rechter, een driehoeksverhouding, in Vlaamse Conferentie der Balie van Gent, cité par Caroline Van Schouwbroeck, *op. cit.*, p. 31.

(7) Proposition de loi améliorant le régime de l'indemnisation automatique des dommages subis par les usagers de la route les plus vulnérables et les passagers de véhicules.

(8) Doc. Chambre, n° 50-210/1, p. 5.

(9) Ce qui explique d'ailleurs l'expression «prothèses fonctionnelles».

gaan. Het moet inderdaad zo zijn dat de prothesen gerechtvaardigd zijn door de noodzakelijkheid van een functie te herstellen, die als gevolg van een ongeval verloren is gegaan. De toestand van het slachtoffer moet dus als gevolg van het ongeval verergerd zijn. Bijgevolg wordt de vergoeding van een bril niet als een functionele prothese beschouwd, indien het slachtoffer vóór het ongeval een bril droeg. In dat geval betreft het materiële schade, die niet thuishoort in het toepassingsveld van artikel 29bis van de wet op de voertuigen.

Besluit

Er bestaat dus, zoals eerder al werd gezegd, slechts weinig specifieke rechtspraak op het gebied van de functionele prothesen. De rechtspraak over de arbeidsongevallen is overvloediger en wij hebben er slechts een zeer klein gedeelte uit geciteerd. Het blijkt dat, ondanks de verschillende toepassingsvelden, het begrip functionele prothese dat bij de arbeidsongevallen wordt toegepast, overgeplaatst kan worden naar de verkeersongevallen. Het zou zelfs breder moeten zijn, aangezien op dat laatste gebied, het overheersend principe dat is van het algeheel schadeherstel, terwijl de schadevergoedingen in het geval van arbeidsongevallen in principe beperkt zijn per categorie.

De precisering die door de auteurs van het voorliggende wetsontwerp wordt aangebracht, is nuttig om de rechtspraak op het gebied van verkeersongevallen af te stemmen op die van de arbeidsongevallen en om te enge definities van het begrip functionele prothese te vermijden.

Aan de andere kant dreigt de toelichting dit begrip verder uit te breiden dan de definitie die op het gebied van arbeidsongevallen wordt aanvaard en materiële schade te doen vergoeden onder de uitdrukking «functionele prothesen».

4. BESPREKING VAN HET AMENDEMENT

Mevrouw Kestelijn-Sierens dient een amendement nr. 1 in (zie Stuk Senaat, nr. 2-478/2, 2000-2001), dat ertoe strekt om in artikel 2 in de voorgestelde wijziging van letter C), de voorgestelde aanvullende zin te vervangen door een definitie van functionele prothesen die geïnspireerd is op een arrest van het Hof van Cassatie (Cass. 15.10.1990, rolnummer 7189).

De definitie in het wetsontwerp is zeer ruim en kan tot problemen aanleiding geven. Wat moet immers worden verstaan onder de begrippen «middel» respectievelijk «lichamelijke gebreken»? Zo zou men kunnen argumenteren dat ook potentieverhoogde middelen onder functionele prothesen vallen. Vandaar is naar een nieuwe definitie gezocht die gebaseerd is op de rechtspraak.

prothèses soient justifiées par la nécessité de rétablir la fonction perdue suite à un accident. Il faut donc une aggravation de l'état de la victime suite à l'accident. On exclura donc l'indemnisation au titre de prothèse fonctionnelle par exemple, des lunettes si la victime en portaient avant l'accident. Il s'agit, dans ce cas, d'un dommage matériel, exclu du champ d'application de l'article 29bis de la loi auto.

Conclusion

Ainsi que cela a déjà été dit, il y a peu de jurisprudence spécifique en matière de prothèses fonctionnelles. La jurisprudence relative aux accidents du travail est plus abondante et nous n'en avons cité qu'une infime partie. Il semble que, malgré des champs d'application différents, la notion de prothèse fonctionnelle utilisée en accidents du travail puisse être transposée pour les accidents de la route. Elle devrait même être plus large puisque, dans cette dernière matière, le principe qui prévaut est la réparation intégrale du préjudice, alors qu'en accidents du travail les indemnisations sont, par principe, limitées par catégories.

La précision apportée par les auteurs du projet de loi à l'examen est utile pour aligner la jurisprudence en matière d'accident de la route sur celle des accidents du travail et éviter des définitions trop restrictives de la notion de prothèse fonctionnelle.

En revanche, l'exposé des motifs risque d'étendre cette notion au-delà de la définition acceptée en matière d'accidents du travail et de faire indemniser sous le vocable prothèses fonctionnelles des dommages matériels.

4. EXAMEN DE L'AMENDEMENT

Mme Kestelijn-Sierens dépose un amendement n° 1 (doc. Sénat, n° 2-478/2, 2000-2001), qui tend, en ce qui concerne l'article 2, à remplacer la modification proposée au littera C), par une définition des prothèses fonctionnelles qui est inspirée par l'arrêt de la Cour de cassation (Cass. 15.10.1990, n° de rôle 7189).

La définition qui est utilisée dans le projet de loi est très large et elle peut donner lieu à des problèmes. On peut en effet se demander ce qu'il faut entendre par les mots «moyens» et «déficiences corporelles»? On pourrait ainsi arguer que les moyens permettant d'augmenter la puissance sexuelle sont également des prothèses fonctionnelles. L'auteur de l'amendement a donc voulu trouver une nouvelle définition basée sur la jurisprudence.

De voorgestelde definitie zou als voordeel hebben dat bijvoorbeeld kinderwagens niet langer als functionele prothesen zouden worden aangezien. Dat kan immers onmogelijk de bedoeling zijn. Een baby kan zich sowieso niet zelfstandig verplaatsen.

Een commissielid vraagt of de speciale brillen die mensen na een ongeval soms moeten dragen, ook binnen de definitie van het amendement vallen.

De auteur van het amendement stelt dat als die speciale bril nodig is voor de correctie van een verzwakt lichaamsdeel, in casu de ogen, dit een functionele prothese is. Een zonnebril daarentegen zou geen prothese zijn.

Een ander commissielid verwijst naar de oorspronkelijke tekst: «de door het slachtoffer gebruikte middelen om lichamelijke gebreken te compenseren». Hij vraagt zich af wat dit betekent met betrekking tot de dieren die door verlamden worden gebruikt. Hij heeft de indruk dat dit onder de oorspronkelijke definitie viel.

Volgens de auteur van het amendement kan bijvoorbeeld een blindengeleidehond inderdaad als een prothese worden beschouwd omdat die precies dienst doet om aangetaste of verzwakte lichaamsdelen te verhelpen.

De minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek verwijst naar de rechtspraak. Op grond van deze rechtspraak kunnen de functionele prothesen ruwweg gedefiniëerd worden — wat overeenstemt met het amendement van mevrouw Kestelijn-Sierens — als: «een kunsthulpmiddel dat binnen of buiten het lichaam wordt aangebracht», «dat onontbeerlijk is geworden als gevolg van een ongeval». Dit laatste aspect is belangrijk. (In het Frans: «C'est rendu nécessaire par l'accident.»), «om de heraanpassing van het slachtoffer te begunstigen».

Deze definitie is dus niet in tegenspraak met de definitie die wordt voorgesteld in het amendement.

De minister meent enerzijds dat het amendement niet onontbeerlijk is omdat de rechtspraak bestaat, anderzijds is het misschien nuttig om bepaalde onduidelikheden weg te werken.

Een commissielid begrijpt het verschil tussen het amendement en het wetsontwerp niet zo goed. Wanneer men het heeft over een «gebrek», dan heeft men het toch over die aspecten waarin de persoon in kwestie verschilt van een valide persoon. Als het dan gaat om het compenseren van een «gebrek», is dit toch hetzelfde als «te steunen of te vervangen dan wel het gebruik of de functies ervan te bevorderen». Het amendement is alleen wat ruimer. De vraag rijst of het de moeite loont om door zo'n minieme aanpassing de inwerkingtreding van deze wetgeving te vertragen.

La définition proposée a par exemple l'avantage que les landaus ne seraient plus considérés comme des prothèses fonctionnelles, ce qui serait absurde. Un bébé est de toute façon incapable de se déplacer de manière autonome.

Une commissaire demande si des lunettes particulières que des gens doivent porter à la suite d'accidents, entrent dans la définition que propose l'amendement.

L'auteur de l'amendement déclare que si ces lunettes spéciales sont nécessaires pour corriger un membre affaibli, en l'occurrence les yeux, il s'agit alors d'une prothèse fonctionnelle. Des lunettes de soleil, par contre, ne seraient pas une prothèse.

Un autre commissaire se réfère au texte actuel: «les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles». Il se demande quelle est la situation par rapport à l'utilisation d'animaux par des tétraplégiques. Il a l'impression que ce cas entre dans la définition initiale.

D'après l'auteur de l'amendement, un chien d'aveugle peut effectivement être considéré comme une prothèse parce qu'il sert précisément à pallier un membre déficient ou affaibli.

Le ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique fait référence à la jurisprudence. Sur la base de celle-ci, les prothèses fonctionnelles peuvent être globalement définies comme — et cela correspond à l'amendement de Mme Kestelijn-Sierens — un moyen d'assistance artificiel placé à l'intérieur ou à l'extérieur du corps, «qui est rendu nécessaire par l'accident». Ce dernier aspect est important. «Pour favoriser la réadaptation de la victime à une vie aussi normale que possible».

Il n'y a donc pas de contradiction entre cette définition et celle proposée par l'amendement.

Le ministre est d'avis, d'une part, que l'amendement n'est pas indispensable parce que la jurisprudence existe et, d'autre part, qu'il est peut-être utile pour éliminer certaines imprécisions.

Un commissaire ne comprend pas très bien la différence qu'il y a entre l'amendement et le projet de loi. Lorsqu'on parle de «déficience», on entend tout de même par là les aspects qui font que la personne en question est différente d'une personne valide. Si donc il est question de compenser une «déficience», cela veut tout de même dire la même chose que «soutenir ou remplacer des membres déficients ou affaiblis ou en développer l'usage ou les fonctions». La seule différence, c'est que l'amendement est un peu plus large. La question est de savoir si cela vaut la peine de retarder l'entrée en vigueur de la législation pour une adaptation aussi minime.

De auteur van het amendement blijft evenwel bij haar standpunt dat de in het ontwerp vastgestelde definitie van functionele prothese, interpretatieproblemen zal opleveren. Het amendement poogt de subjectieve elementen uit de definitie te halen.

Een ander lid heeft eveneens een aantal bedenkingen bij het amendement. Hij begrijpt niet dat de argumenten die de minister aanreikt om het amendement te steunen dienstig zouden zijn, integendeel. De voornaamste twee criteria die de minister naar voren brengt, zijn vooreerst dat de tekortkomingen het gevolg moeten zijn van het ongeval, het hulpmiddel mocht dus nog niet nodig geweest zijn vóór het ongeval. Voor dat criterium wordt in het amendement niet gekozen. Ten tweede moet het volgens de minister de aanpassing aan het normale leven bevorderen. Ook dat is niet in het amendement bepaald. Ten derde houdt het amendement ook een gevaar in. Het gebruik van het woordje «en» houdt immers in dat de twee voorwaarden gelijktijdig moeten zijn vervuld. De eerste voorwaarde luidt: «... die een valide persoon niet behoeft ...» Welnu, een valide persoon kan perfect een bril nodig hebben. Als gevolg daarvan zou de vergoeding van dat soort prothese niet kunnen worden toegestaan.

De minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek begrijpt dat de nieuw voorgestelde definitie een dubbelzinnigheid kan inhouden. Hij verwijst naar de rechtspraak (Cass. 18 maart 1985 en 23 januari 1995). De kern van de zaak is volgens hem het bevorderen van functies.

Als het doel is het lichaam weer te kunnen gebruiken zoals vóór het ongeval, gaat het om een functionele prothese. Indien men echter het gebruik dat men vroeger van zijn lichaam had nog wenst te verbeteren, is er een probleem. Wanneer men het hierover niet eens raakt, kan men zich altijd beroepen op de jurisprudentie. Het amendement is trouwens op de jurisprudentie gebaseerd.

Voor een commissielid is het belangrijk te vermelden dat het hier ook gaat om functionele prothesen die door het ongeval vernield zijn. Het gaat dus niet alleen om de vergoeding van lichamelijke schade. Daar kan nog bijkomen dat ten gevolge van het ongeval het slachtoffer in de toekomst behoefte heeft aan een aantal prothesen.

Een ander commissielid snijdt opnieuw de kwestie aan van de dieren die de verlamden helpen. Is dit geval wel degelijk in het amendement begrepen?

De minister van Economie vindt dat daar een essentieel probleem ligt. Ieder woord is belangrijk, zelfs wanneer de jurisprudentie de grondslag vormt. Men zou kunnen denken dat het amendement een restrictieve interpretatie mogelijk maakt van een aantal zaken die in de toelichting worden vermeld en die

L'auteur de l'amendement maintient son point de vue suivant lequel la définition de la prothèse fonctionnelle qui figure dans le projet de loi posera des problèmes d'interprétation. L'amendement a pour but de retirer les éléments subjectifs de cette définition.

Un autre membre a également quelques remarques à formuler au sujet de l'amendement. Il ne comprend pas en quoi les arguments que le ministre avance pour soutenir l'amendement sont pertinents, au contraire. Les deux critères les plus importants que le ministre avance sont, tout d'abord, que les déficiences doivent résulter de l'accident et que la personne en question n'a donc pas dû avoir besoin du moyen avant l'accident. Ce critère n'est pas retenu dans l'amendement. En deuxième lieu, le moyen en question doit, d'après le ministre, favoriser l'adaptation à la vie normale. Or, cet élément ne figure pas non plus dans l'amendement. Troisièmement, l'amendement comporte aussi un risque. L'utilisation du mot «et», implique en effet que les deux conditions doivent être réunies simultanément. La première est: «dont une personne valide n'a pas besoin ...». Or, une personne valide peut parfaitement avoir besoin de lunettes. Il s'ensuit qu'on ne pourra pas accorder l'indemnisation de ce type de prothèse.

Le ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique admet que la nouvelle définition qui est proposée pourrait être ambiguë. Il fait référence à la jurisprudence (Cass., 18 mars 1985 et 23 janvier 1995). Pour lui, le développement des fonctions est au cœur de l'affaire.

Si c'est pour retrouver l'usage de son corps d'avant l'accident, il s'agit d'une prothèse fonctionnelle. Par contre, si c'est pour promouvoir l'usage que l'on en avait, cela devient plus difficile. En cas de contentieux, de toute manière, la référence sera la jurisprudence. Or, l'amendement est inspiré par la jurisprudence.

Pour un commissaire, il est important de mentionner qu'il s'agit également des prothèses fonctionnelles qui ont été détruites par l'accident. Il ne s'agit donc pas uniquement d'une indemnité pour les dommages physiques. À cela peut s'ajouter le fait que, en raison de l'accident, la victime devra peut-être avoir besoin de prothèses à l'avenir.

Un autre commissaire revient sur la problématique des animaux qui sont nécessaires aux tétraplégiques. Ces cas sont-ils bien prévus par l'amendement?

Le ministre de l'Économie estime qu'il y a là un problème de fond. Tous les mots comptent, même si la jurisprudence reste la référence. On pourrait considérer qu'il y a une interprétation restrictive à travers l'amendement par rapport à certaines choses qui figurent dans l'exposé des motifs et qui vont un peu plus

daar wat breder zijn opgevat. In de inleiding die de hoofdindieners in de Kamer heeft gegeven, staat te lezen dat de betrokkene fysiek naar behoren moet kunnen functioneren.

Men voegt daaraan toe «Dat betekent dat niet alleen de apparaten die deel uitmaken van het lichaam (bijvoorbeeld een kunstbeen) onder de noemer 'functionele prothesen' zouden moeten vallen, maar onder meer ook een bril, een hoorapparaat, een babywieg, een rolwagen of een geleidehond» (zie Stuk Kamer, nr. 50-210/5, blz. 5).

Volgens de minister moet de commissie een keuze maken. Enerzijds is het amendement misschien minder volledig dan wat de hoofdindieners van het oorspronkelijke wetsvoorstel bedoelde. Anderzijds weet men dat de jurisprudentie, die zeer dicht bij het bedoelde amendement aanleunt, de doorslag zal geven.

De auteur van het amendement vraagt of het dan niet beter is om te verwijzen naar een bestaand arrest van het Hof van Cassatie en zich te houden aan een reeds bestaande definitie, in plaats van een nieuwe definitie aan te nemen die opnieuw aanleiding kan geven tot interpretatiemoeilijkheden. Door het amendement zou een geleidehond en een bril onder de definitie van een functionele prothese vallen, maar niet een babywieg.

5. STEMMINGEN

Het amendement wordt verworpen met 5 tegen 4 stemmen bij 1 onthouding. Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding. Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Jacques SANTKIN.

De voorzitter,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Zie: Stuk Senaat nr. 2-478/4

loin. Dans l'exposé introductif, l'on parle du bon fonctionnement physique de l'intéressé.

On y ajoute «Que cette interprétation implique qu'il convient de considérer comme prothèse fonctionnelle, non seulement les appareils qui font partie intégrante du corps (par exemple une jambe artificielle), mais également des lunettes, un appareil auditif, un berceau, un fauteuil roulant, ou un chien d'aveugle» (doc. Chambre, n° 50-210/5, p. 5).

D'après le ministre, la commission se trouve devant le choix suivant. D'une part, l'amendement peut être moins exhaustif que les intentions de l'auteur principal de la proposition de loi initiale. D'autre part, on sait que l'on retombera sur la jurisprudence qui est très proche dudit amendement.

L'auteur de l'amendement demande s'il ne serait pas préférable dans ce cas de faire référence à l'arrêt existant de la Cour de cassation et de s'en tenir à une définition existante au lieu d'adopter une définition nouvelle qui pourrait à nouveau donner lieu à des difficultés d'interprétation. En vertu de cet amendement, un chien d'aveugle et une paire de lunettes entreraient dans la définition d'une prothèse fonctionnelle, mais pas un berceau.

5. VOTES

L'amendement est rejeté par 5 voix contre 4 et 1 abstention. L'ensemble du projet de loi a été adopté par 8 voix et 1 abstention. Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,
Jacques SANTKIN.

Le président,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Voir: doc. Sénat n° 2-478/4