

LA MACHINE SE PAIE.
**DE AUTOMOBILISMEWET EN DE
JURIDISCHE RISICOTHEORIE, 1905-1909**
DONALD WEBER

1. Inleiding¹

In de jaren 1905 tot 1909 werd in de Belgische Senaat geprobeerd om een wet te creëren die iets moest doen aan het toenmalig nieuwe probleem van de verkeersongevallen. Merkwaardig genoeg werd daarbij niet, of niet direct, geprobeerd om die verkeersongevallen te voorkomen, of ten minste te bestrijden met afschrikwekkende strafmaatregelen. Er werd geprobeerd om de gemotoriseerde snelheidsduivels 'aansprakelijk' te maken. Zelfs, en dat was toen nog redelijk nieuw, als er niet meteen een fout kon bewezen worden. De automobilist werd automatisch verantwoordelijk geacht, en moest hoe dan ook betalen, schuld of geen schuld.

Deze wet werd '*Loi de l'automobilisme*' genoemd, hetgeen ik hier zal vertalen als 'Automobilismewet'. Voor alle duidelijkheid: de Automobilismewet is er nooit gekomen. Hij werd gestemd, zij het in serieus ingekrompen vorm, door de Senaat, maar de behandeling ervan werd door de Kamer nooit opgenomen – ongetwijfeld onder invloed van de regering, die dit Senaatsinitiatief niet genegen was.

Maar ook al is de Automobilismewet er niet gekomen, toch is het debat dat in de Senaat gevoerd werd, en ver daarbuiten, tot vandaag nog steeds de moeite waard, omdat belangrijke principes als aansprakelijkheid, fout en verantwoordelijkheid er op een fundamentele en innoverende wijze werden besproken.

2. Voorstel Hanrez

Op 26 december 1905 diende de liberale senator Prosper Hanrez het eerste voorstel in voor een Automobilismewet, onder de titel *Wetsvoorstel betreffende de aansprakelijkheid voortspruitende uit ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen*.² Sinds het verschijnen van de eerste gemotoriseerde voertuigen op Belgische wegen, halverwege de jaren 1890, was de automobiel al verschillende keren ter sprake gekomen in het Belgische parlement. In 1899 was tijdens een koers in de buurt van Namen een ernstig ongeluk gebeurd, waarbij de stichter van de Automobile Club de Belgique, Charles 'Charley' Craninckx, zwaargewond was geraakt. En in 1903 hadden de Franse autoriteiten de koers Parijs-Madrid stilgelegd, nadat op de eerste wedstrijddag zes doden en een veelvoud aan zwaargewonden waren gevallen. Beide voorvallen hadden aanleiding gegeven tot debatten in het parlementaire halfroond, waarbij het fenomeen van het automobilisme niet bepaald positief ter sprake kwam.

¹ Donald Weber is verbonden aan het Amsab-Instituut voor Sociale Geschiedenis en aan de UGent-Onderzoeksgroep Sociale Geschiedenis na 1750. Deze tekst is een bewerking van een hoofdstuk uit zijn proefschrift van 2008. Donald WEBER, *Automobilisering en de overheid in België vóór 1940: Besluitvormingsprocessen bij de ontwikkeling van een conflictbeheersingssysteem*, Gent, 2008, 267-314.

² *Parl.St.* Senaat, 26 december 1905, nr. 12.

In de toelichting bij zijn voorstel beleeft Hansez in eerste instantie lippendienst aan de automobiel, die hij '*een onbetwistbare vooruitgang*' noemde. Maar hij betreurde het oneigenlijke gebruik voor luxevoertuigen, daar waar hij de toekomst van de automobiel zag als vervanger van paard en kar, in de vorm van camions en bestelwagens. Hoge snelheden waren daarbij zeker niet nodig, en dat gold ook voor het personenvervoer. In de ogen van Hanrez moesten hoge snelheden voor landverkeer in ieder geval en principieel worden uitgesloten: voertuigen die niet geleid werden en zelfstandig op soms omgewoelde oppervlakten reden aan hoge snelheden zouden immers altijd een gevaar betekenen: '*Il est insensé de vouloir réaliser sur les routes des vitesses de trains express, et ces vitesses sont cependant parfois dépassées.*'³ De toelichting ging net niet zover om te stellen dat automobielen overbodig waren en maar best afgeschaft werden, maar het scheelde niet veel: treinen en trams maakten snelle automobielen overbodig, en de wegen waren bestemd voor karren en voetgangers, niet voor automobielen.

Het voorstel zelf gaf een op het eerste zicht wat merkwaardige invulling aan deze stellingen. Hanrez zelf drukte het als volgt uit: '*L'automobiliste, entraîné par sa passion de la vitesse, ne peut être retenu que par les responsabilités auxquelles il s'expose.*' De auteur leek vooral iets te willen doen aan het feit dat automobilisten die door hun excessief rijgedrag ongelukken veroorzaakten zich vervolgens aan hun verantwoordelijkheid onttrokken door hiaten in de wetgeving en door een oneigenlijk gebruik van verzekeringen. Concreet stelde het voorstel dat bij verkeersovertredingen niet enkel de chauffeur of de persoon achter het stuur strafbaar waren, maar ook degene bij wie zij in dienst waren. Op die manier wilde het voorstel paal en perk stellen aan de praktijk waarbij rijke automobieleigenaren die hun chauffeurs opgedragen hadden om snel te rijden bij ongelukken hun straf ontliepen door alle verantwoordelijkheid naar de chauffeur te schuiven. Let wel: in het voorstel Hanrez werden de chauffeurs niet ontzien, zij bleven ook nog strafbaar, naast en tegelijk met hun meester.

Ten tweede kantte het voorstel zich tegen het verzekeren van schade bij automobielongevallen. Hanrez vreesde dat dit aan de automobilisten een gevoel van straffeloosheid gaf, en stelde daarom voor dat verzekeringen nietig zouden zijn wanneer de schade veroorzaakt was door een verkeersovertreding. Het voorstel Hanrez werd mede-ondertekend door een politiek gesproken nogal bont gezelschap: de katholieke monseigneur Eugène Keesen, de socialist Armand Libiouille, een jurist, en de liberaal Auguste Lambiotte, een industrieel.

Het voorstel Hanrez was al bij al nog eerder gematigd, en de erin voorgestelde aansprakelijkheidsregeling kon uiteraard enkel op indirecte wijze effecten hebben op het rijgedrag van recalcitrante automobilisten, in hoofdzaak door het dreigen met financiële repercussies. Maar de automobilistenorganisaties

³ *Parl.St.* Senaat, 26 december 1905, nr. 12, 1.

reageerden als door een wesp gestoken. Reeds in januari 1906 regende het reacties in de automobielpers.

Jules Hansez van de Moto Club de Belgique sprak van '*les articles insensés des quatre sénateurs motophobes et ennemis du progrès*', en wees het voorstel Hanrez radicaal af. Tegenover de nietigheid van verzekeringen bij verkeersovertradingen argumenteerde Hansez dat automobilisten onterecht steeds weer bij de rijke mensen werden gerekend, er werden immers ook tweedehands automobielen verkocht aan best wel lage prijzen, en wat met zonen die van hun vader een wagen gekregen hadden maar nog geen kapitaal hadden kunnen opbouwen? Als de verzekering niet mocht uitbetalen, en de automobilist kon de schadevergoeding niet opbrengen, dan zou het voorstel Hanrez in plaats van de slachtoffers te helpen hen juist ernstig benadelen! Als alternatief schoof de Moto Club het invoeren van een rijbewijs naar voren, dat intrekbaar zou zijn bij overtradingen. Chauffeurs zouden dan wel dubbel uitkijken, want bij een veroordeling zouden ze hun broodwinning verliezen.⁴

Enkele weken later publiceerde *Le Véloce* een uittreksel uit de *Journal des Tribunaux* waarin een aantal bezwaren van wat meer juridische aard werden geuit tegen het voorstel Hanrez. De auteur wees erop dat een automobieleigenaar veroordeeld kon worden tot desnoods jaren gevangenisstraf voor iets dat hij niet had gedaan, bijvoorbeeld wanneer een chauffeur in zijn dienst was gaan spelerijden achter zijn rug en een zwaar ongeval had veroorzaakt. Dat was geheel in strijd met het juridische grondbeginsel dat de straf altijd persoonlijk moest zijn. Ook tegen de nietigheid van verzekeringen bij verkeersovertradingen keerde het artikel zich, hier was het argument dat deze nietigheid enkel gold voor automobilisten en niet voor bestuurders van karren, terwijl de laatsten nochtans betrokken waren in de meerderheid van de verkeersongevallen.⁵

Ook Hector Colard reageerde erg negatief in het tijdschrift van de Touring Club. Hij omschreef het voorstel Hanrez als onbegrijpelijk, onsamenhangend, excessief en contraproductief.⁶ De Automobile Club reageerde pas veel later op het voorstel Hanrez, in een publicatie die begin 1908 verscheen. De automobielerclub legde meteen de vinger op de wonde: de maatregelen in het voorstel Hanrez konden maar gelegitimeerd worden door het automobilisme voor te stellen als een loutere sport. Als het waar was dat het beoefenen van deze sport het gebruik van de openbare weg gevaarlijk maakte, waarom het automobilisme dan niet meteen goed en wel verbieden? Maar als automobielen niet enkel voor het plezier gebruikt werden, maar ook voor nuttig transport, net als koetsen en karren, waarom moesten ze dan aan een uitzonderingswetgeving onderworpen worden?⁷

⁴ *Automobile-Véloce*, 11 januari 1906, 34.

⁵ *Automobile-Véloce*, 25 januari 1906, 101-2.

⁶ *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, januari 1906, 24-5.

⁷ *L'Automobilisme devant le Sénat*, Brussel, 1908, 6-7.

3. Voorstel Magnette

Zo het voorstel Hanrez nog erg bescheiden was geweest en relatief weinig deining had veroorzaakt in de Senaat en daarbuiten, dan lag dat anders met het tweede wetsvoorstel over de aansprakelijkheid van de automobilisten, dat een jaar later in de Senaat werd neergelegd. Het voorstel Magnette hernam de ideeën van Hanrez (die trouwens medeondertekende), maar breidde deze aanzienlijk uit, en introduceerde begrippen als de dubbele schadevergoeding, ontzetting uit het recht tot besturen, en een compensatiekas voor slachtoffers.

Charles Magnette, een progressieve liberaal uit Luik, stond nochtans niet bekend als een automobielhater, integendeel, de man was al jaren een prominent lid van de Touring Club, en had op diverse gelegenheden zijn interesse laten blijken voor kwesties die met toerisme te maken hadden. In 1899, tijdens de voorbereidende werkzaamheden aan de Verkeerswet, toen Magnette nog in de Kamer zetelde, werd hij door de Touring Club nog gerekend tot '*nos défenseurs habituels*' en opgeroepen om de standpunten van de toeristenclub te verdedigen.⁸

Het voorstel Magnette ofwel *Wetsvoorstel betreffende de aansprakelijkheid van eigenaars en bestuurders van motorrijtuigen* werd neergelegd op 13 november 1906.⁹ Magnette somde in zijn toelichting de omstandigheden op die hem tot zijn voorstel hadden gebracht: de snelle toename van het aantal automobielen, de onmogelijkheid om op korte termijn afzonderlijke autowegen aan te leggen of de bestaande wegen geschikt te maken voor automobielverkeer, de overtuiging van de automobilisten dat zij als meester konden beschikken over de openbare wegen, de snelheidswaanzin bij de doodrijders, de talrijke en bijna altijd bijzonder erge ongevallen, en de brutaliteit en schaamteloosheid van zij die ongevallen veroorzaakten en daarna wegluchtten. Al deze omstandigheden gaven aanleiding tot afkeer van en verbittering tegenover het automobilisme.

*Niet zelden weigeren, als een ongeval zich voordoet, de toeschouwers elke hulp om de bestuurders van motorrijtuigen uit den slag te trekken; zelfs gebeurde het, dat de getuigen van het ongeval en de toegestroomde nieuwsgierigen niet den geneesheer wilden halen, wiens aanwezigheid tot verpleging ter plaatse noodig was.*¹⁰

Om het probleem aan te pakken waren maatregelen op verschillende vlakken nodig. Een van de zwaarst wegende problemen was dat slachtoffers van ongevallen gedwongen werden tot een langdurige strijd voor het gerecht, met onzekere afloop, om vergoeding te verkrijgen. Het was op deze kwestie dat het voorstel Magnette een antwoord wilde bieden.

⁸ *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, februari 1899, 34.

⁹ *Parl.St.* Senaat, 13 november 1906, nr. 5.

¹⁰ *Parl.St.* Senaat, 13 november 1906, nr. 5, 2.

In essentie bevatte het voorstel vier maatregelen. De eerste was de belangrijkste: de bewijslast bij ongevallen met automobielen werd omgekeerd. Tot dan, wanneer een slachtoffer van een ongeval een schadevergoeding wilde verkrijgen van de persoon die het ongeval veroorzaakte, moest de verantwoordelijkheid van de laatste worden aangetoond: wie een fout begaan had moest betalen. Maar bij automobielongevallen, zo betoogde Magnette, was dat vaak uiterst moeilijk. Meestal bestond de fout uit overdreven snelheid, maar dat was materieel gezien achteraf erg moeilijk aan te tonen. En vaak waren de slachtoffers eenzame reizigers op verlaten landelijke wegen, zonder getuigen, behalve dan de passagiers in de automobiel die het natuurlijk voor de automobilist opnamen.

Daarom werd in het voorstel een vermoeden van schuld bij de bestuurder wettelijk vastgelegd, en was het aan de automobilist om zijn onschuld te bewijzen. Dat laatste was niet onmogelijk, het voorstel Magnette stond uitdrukkelijk twee gevallen toe waarin de automobilist vrijuit zou gaan: bij bewijs van overmacht, of wanneer kon bewezen worden dat het ongeval de schuld van het slachtoffer was. Niet onbelangrijk ten slotte was de bepaling dat de eigenaar van de wagen, niet noodzakelijk de bestuurder, burgerrechtelijk aansprakelijk was. Dat verhinderde dat slachtoffers in de kou bleven staan, als een onvermogene chauffeur-knecht tot de schadevergoeding werd veroordeeld.

Het voorstel Magnette ging dus een stap verder dan het voorstel Hanrez: in het laatste werd verhinderd dat de automobieleigenaar de dans zou ontspringen door chauffeur én meester strafrechtelijk aansprakelijk te maken – en dus vrijwel automatisch ook burgerrechtelijk. Maar om tot een veroordeling te komen moest nog steeds een fout aangetoond worden door het slachtoffer. Precies daarin ging Magnette een stap verder: de schadevergoeding zou hoe dan ook moeten betaald worden. Het was aan degene die het ongeval veroorzaakte om zichzelf vrij te pleiten.

De tweede vernieuwing was de invoering van de dubbele schadevergoeding, hetgeen betekende dat de te betalen som het dubbele zou zijn van de waarde die als schade werd vastgesteld. Dit had een dubbel doel: enerzijds was het bedoeld als een financiële sanctie voor doodrijders, anderzijds werd het extra geld niet aan het slachtoffer uitgekeerd, maar gestort in de gemeenschappelijke verzekeringskas die in een ander artikel werd opgericht, een maatregel die bedoeld was voor de slachtoffers van ongevallen waarvan de daders onbekend waren. Dat leek ernstig in strijd met de grondbeginselen van het recht, de schadevergoeding behoorde immers tot het burgerlijk recht, de straf tot het strafrecht. Magnette voelde zich dan ook verplicht om een hele reeks voorbeelden van wetgeving op te sommen waarbij sprake was van een dubbele schadevergoeding, te beginnen bij het Romeinse recht en eindigend bij de wet op de konijnenjacht.

De laatste maatregel ten slotte was een voorloper van de ontzegging van het recht op besturen. Bij veroordeling wegens een ongeval zou van rechtswege een

rijverbod van een jaar worden uitgesproken, bij de derde veroordeling werd dat verbod zelfs levenslang. Bovendien sloeg dit verbod niet enkel op het besturen van een automobiel, maar ook op het bezit ervan. Een veroordeelde automobilist moest dus zijn wagen van de hand doen, en ook zijn naasten mochten geen automobiel bezitten voor de duur van het verbod.

De Senaat aanvaardde het in behandeling nemen van het wetsvoorstel, maar op de zitting van 18 december 1906 bleek al snel hoezeer de betrokken ministers afkerig waren van het voorstel. Na wat discussie heen en weer kon de regering verhinderen dat er in de Senaatscommissie voor justitie een rapporteur voor het wetsvoorstel zou aangesteld worden. Daarmee was het voorstel Magnette al meteen op de lange baan geschoven.¹¹

Tegenover de automobilistenorganisaties was het voorstel Magnette niets minder dan een oorlogsverklaring. De Touring Club reageerde bijtend cynisch op deze '*salade liégeoise*' met een alternatief wetsvoorstel: '*Artikel 1. Alle automobilisten worden ter dood veroordeeld en geëxecuteerd.*' De bezwaren klonken vertrouwd: de rechtsprincipes werden dooreengehaspeld, de automobilisten werden (alweer) aan een uitzonderingswetgeving onderworpen, en de compensatiekas voor verkeersslachtoffers zou aanzetten tot roekeloos rijgedrag.¹²

Jules Hansez van de Moto Club ging ditmaal een stap verder, en liet zijn reactie publiceren als een 25 bladzijden tellende brochure onder de titel *Analyse et critique du projet de loi Magnette concernant les accidents automobiles*. Opnieuw gaf dit niet bepaald aanleiding tot een hoogstaand juridisch debat. Volgens Hansez kwam het vermoeden van schuld erop neer dat een automobilist verantwoordelijk kon worden gesteld voor elk ongeval dat voorgekomen was op een weg waar hij gepasseerd was, tenzij hij getuigen kon produceren die het tegendeel bewezen! Aangezien het voorstel Magnette inzake burgerlijke verantwoordelijkheid naast de eigenaar ook de huurder vermeldde, beweerde Hansez in alle ernst dat wie in een taxi stapte of een busticket kocht voortaan verantwoordelijk kon gesteld worden voor elk ongeval onderweg.

Inzake de compensatiekas had hij echter wel een tegenargument dat steek hield: een brave automobilist die na een ongeval stopte om het slachtoffer te helpen werd veroordeeld om bij te dragen aan de verzekeringskas, maar een doodrijder die zijn slachtoffer in de steek liet betaalde niets. Met andere woorden, de compensatiekas was zodanig georganiseerd dat de eerlijke automobilisten het gelag betaalden voor de doodrijders.

Verder liet het voorstel zich moeilijk rijmen met de gerechtelijke praktijk die bij verkeersongevallen vaak een gedeelde verantwoordelijkheid uitsprak, bijvoorbeeld een derde voor het slachtoffer en twee derden voor de bestuurder,

¹¹ *Hand. Senaat*, 18 december 1906, 9-10.

¹² *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, december 1906, 390.

en de schadevergoeding hiermee in verhouding bracht. Tegenover deze praktijk was het voorstel Magnette natuurlijk zwart-wit: de bestuurder was helemaal schuldig of helemaal niet schuldig, en in het eerste geval werd de schadevergoeding bovendien verdubbeld.

Bovendien had Hansez ook een punt toen hij er op wees dat het voorstel Magnette elk utilitair gebruik van automobielen in de praktijk onhaalbaar maakte. Hoe kon een zakenman, dokter of winkelier nog investeren in een auto voor zijn werk, als hij telkens wanneer hij schuldig werd bevonden bij een verkeersongeval – hoe onbeduidend ook, een kip doodrijden volstond – gedwongen werd om zijn wagen te verkopen? Niet te vergeten hierbij, volgens het voorstel was de automobilist altijd schuldig tenzij het tegendeel kon worden bewezen. Hansez gaf dan ook op cynische wijze aan dat het beter was om uit te stappen en de kip gewoon dood te schieten, dat gaf hetzelfde resultaat maar er was ten minste geen sprake van een verkeersongeval.¹³

Ook de bepaling dat de hele familie na een veroordeling geen auto meer mocht bezitten was hopeloos excessief. Neem een vader van 50 en een zoon van 30, die beiden automobilist waren maar gescheiden leefden in eigen huizen. Op een dag veroorzaakte de zoon een ongeval, moest de vader dan zijn auto verkopen? Dat had natuurlijk ook wel voordelen, als een vader aan een ongehoorzame zoon wilde verbieden om met een auto te rijden, dan moest hij gewoon even een auto huren en snel ergens een hond gaan doodrijden ...¹⁴

Op 28 december 1907 werd door de Automobile Club de Belgique haar jaarlijkse autosalon gehouden, waarop alle door haar erkende automobilistenorganisaties werden uitgenodigd. Eerste punt op de agenda: *Mesures à prendre en vue de la discussion au Sénat du projet Magnette*.¹⁵ Deze besprekingen, en de werkzaamheden van de geschillencommissie van de Automobile Club leidden tot een hoogstaande en juridisch grondig onderbouwde reactie, die op 31 maart 1908 in boekvorm werd uitgegeven en verspreid, in de vorm van een bundel met de parlementaire documenten in verband met de wetsvoorstellen Hansez en Magnette, en bijhorende rapporten en amendementen, evenals de schriftelijke reacties van de Automobile Club en de Moto Club.¹⁶ Dit was een uitgave van de geschillencommissie van de Automobile Club, die werd voorgezeten door Edouard Rolin, voormalig hoofdredacteur van de *Revue de droit international et de législation comparée* (1890-1904) en later minister van Binnenlandse Zaken (1925-1926)¹⁷, en in

¹³ *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, december 1906, 13-15.

¹⁴ J. HANSEZ, *Analyse et critique du projet de loi Magnette concernant les accidents automobiles*, Elsene, 1906.

¹⁵ BE UGENT CBV.I.A.109.4.35.

¹⁶ *L'Automobilisme devant le Sénat*, Brussel, 1908.

¹⁷ VAN MOLLE, *Het Belgisch parlement*, 285.

hoofdzaak samengesteld was uit advocaten verbonden aan het Brusselse Hof van Beroep en aan het Hof van Cassatie.

Het rapport Rolin kante zich, zoals mocht verwacht worden, geheel tegen de maatregelen in het voorstel Magnette. Enkel in de ontzegging tot het recht van sturen kon de commissie zich gedeeltelijk vinden, zij het in een geheel andere vorm dan in het voorstel Magnette en gekoppeld aan de invoering van een (intrekbaar) rijbewijs. Verder hanteerde het rapport min of meer dezelfde argumenten als in de brochure van Hansez. Zeer belangrijk in het licht van de verdere gebeurtenissen was dat de commissie haar verbazing uitdrukte over het feit dat Magnette zelf in zijn toelichting niet het verband had gelegd met de toen erg actuele juridische risicotheorie, die het concept hanteerde van de verantwoordelijkheid zonder fout, en die nog niet zo lang geleden aanleiding had gegeven tot een lang parlementair debat naar aanleiding van de Arbeidsongevallenwet uit 1903. Dit was de eerste maal dat in België een verband werd gelegd tussen verkeersongevallen en de risicotheorie.

Charles Magnette zelf liet zich bij al deze kritiek vanuit de hoek van de automobilisten niet onbetuigd. In april 1907 stuurde hij zowel naar de Touring Club als naar de Moto Club een brief met het verzoek om de tekst te publiceren van een wetsvoorstel dat in Frankrijk was opgesteld geworden door Ambroise Colin en gepubliceerd in het *Bulletin de la Société d'études législatives*. Dit wetsvoorstel was een van de vele wetgevende initiatieven die sinds 1901 in Frankrijk waren genomen als reactie op de ongevallen met automobielen.¹⁸

Het voorstel Colin kwam in sterke mate overeen met Charles Magnettes eigen voorstel, en bevatte eveneens de omkering van de bewijslast, en de verzekeringskas voor slachtoffers van automobielongevallen. Het sprak niet over een rijverbod (minder relevant in Frankrijk gezien daar al sinds 1899 een rijbewijs was vereist) en de dubbele schadevergoeding, maar voerde daarentegen een bepaling in tegen het vluchtmisdrijf die later ook in België zou worden voorgesteld: elke automobilist die een ongeval veroorzaakte moest dat binnen de 24 uur aangeven bij de burgemeester. Zowel *Le Véloce* als het bulletin van de Touring Club gingen op het verzoek in en publiceerden de tekst van het voorstel Colin.¹⁹

Het wetsvoorstel in de Senaat kreeg een echo in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Op 26 februari 1907 behandelde de Kamer een interpellatie van Pieter Daens – christendemocraat en broer van de gekende priester Adolphe Daens – over '*les inconvénients auxquels donne lieu la vitesse immodérée des automobiles et les accidents qu'elle produit.*' Daens was radicaal

¹⁸ A. COLIN en H. CAPITANT, *Cours élémentaire de droit civil français*. Paris, Librairie Dalloz, 1914-1916, 3 vol.

¹⁹ *Automobile-Véloce*, 25 april 1907, 521-2, *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30 mei 1907, 164. Zie ook François EWALD, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème*, Parijs, 1982, 22-3.

en hartstochtelijk tegen het automobilisme gekant, en nam geen blad voor de mond: '*Sedert het rijden der automobilisten, op 't zien van de ijzere gevaarten met rook en stank, verspreidende vernieling en moord, heeft ons volk den naam gevonden van doodrijders.*' Hij schold de automobilisten uit voor rijke anarchisten en dreigde ermee dat het volk bloedig wraak zou nemen. Daarop riposteerde minister Van der Bruggen dat volksvertegenwoordigers die met de automobielen naar het parlement kwamen in alle politieke partijen te vinden waren, en dat de partij van Daens zelf gebruik had gemaakt van automobielen tijdens de jongste verkiezingscampagne!²⁰

Minister van der Bruggen zette dan uitvoerig het regeringsstandpunt uiteen betreffende de maatregelen die moesten genomen worden tegen de automobielenongevallen. Deze kwamen in hoofdzaak neer op een verdieping en uitbreiding van het bestaande verkeersreglement. Daarbij werd uitdrukkelijk verwezen naar voorstellen die door de Automobile Club waren bezorgd aan de regering, en werd gesteld dat de maatregelen zouden uitgewerkt worden in overleg met de automobilistenorganisaties. De minister verdedigde bijna woordelijk de voorstellen van de automobielenclubs en riep uitdrukkelijk hun medewerking in:

*La plupart des automobilistes sont groupés dans quelques sociétés puissantes: il y en a, je crois, quatre en Belgique. Il est de l'intérêt de celles-ci, l'initiative de l'Automobile Club en est la preuve, de veiller à ce que les conséquences des folies de quelques-uns ne rejaillissent pas sur les autres. Elles se résoudront, je l'espère, à exclure de leurs rangs les automobilistes qui leur seraient dénoncés pour avoir commis des imprudences ou qui auraient été frappés de condamnations.*²¹

Een jaar later volgde opnieuw een kleurrijke interpellatie van Pieter Daens over de '*moordenaars in russische beestenvellen*' die kindertjes en arme grijsaards bloederig doodreden. Daens verweet de minister het invoeren van de nieuwe maatregelen uit te stellen en wierp hem voor de voeten: '*Is 't omdat de hoogste macht driftig per auto rijdt, dat gij niet handelen durft!*'²²

4. Rapport Braun

Bijna een jaar na het neerleggen van het voorstel Magnette was het nog steeds niet behandeld geworden door de Senaatscommissie. Aan het begin van het nieuwe parlementaire jaar besloten twee invloedrijke senatoren, de katholieke voormalige regeringsleider Jules Vandenpeereboom en de liberale Brusselse burgemeester Emile De Mot, om de handen in elkaar te slaan. Ze hielden op 12 november 1907 een krachtige interventie in de Senaat waarbij ze eisten dat de voorstellen Hanrez en Magnette in behandeling zouden genomen worden.²³ De

²⁰ *Hand.* Kamer, 26 februari 1907, 623-4.

²¹ *Hand.* Kamer, 26 februari 1907, 625.

²² *Hand.* Kamer, 6 maart 1908, 1017-8 en 12 maart 1908, 1085-6.

²³ *Hand.* Senaat, 12 november 1907, 5-6.

regering durfde nu niet meer te wachten, en in de commissie mocht rapporteur Alexandre Braun aan de slag.

In april 1908 werd het rapport Braun neergelegd. Het was een lijk en indrukwekkend document. Braun beperkte zich hoegenaamd niet tot de twee te bespreken voorstellen, integendeel. Hij analyseerde de (mogelijke) aansprakelijkheid van automobilisten bij ongevallen en alle denkbare maatregelen tegen automobielongevallen in zeventien vragen waar de commissie diepgaande besprekingen over voerde. Dat leidde uiteindelijk tot een geheel nieuw voorstel, dat de voorstellen Hanrez en Magnette moest vervangen.²⁴

Maar het rapport Braun stopte daar niet, in bijlagen werd een breed internationaal rechtskundig vergelijkend onderzoek toegevoegd naar ongevallenstatistieken en naar alle wetten in voege of in behandeling omtrent de aansprakelijkheid van automobilisten en verkeersregeling in het algemeen. Alexandre Braun, die in 1893 reeds een *Traité pratique du droit civil allemand* had gepubliceerd, ging daarbij uitvoerig in op de Duitse wet op de aansprakelijkheid van automobilisten (*Haftpflichtgesetz*) die op dat ogenblik in het Duitse parlement besproken werd, en ontpopte zich als een fervente aanhanger van de juridische risictheorie.

Deze theorie probeerde de oude grondregel uit het burgerlijk recht 'geen verantwoordelijkheid zonder fout', voornamelijk vervat in de artikels 1382 tot en met 1384 van het Burgerlijk Wetboek, te vervangen en een verantwoordelijkheid in te voeren die op een persoon zou wegen niet omdat deze een fout beging, maar omdat er van zijn handelen of vanuit zijn bezittingen een risico uitging dat tot schade kon leiden. De theorie werd op het einde van de negentiende eeuw voor het eerst geformuleerd in Frankrijk door Josserand en Saleilles in verband met arbeidsongevallen.²⁵ Bij ongelukken op het werk moest de werkman voor de rechter de fout van de patroon kunnen aantonen.

*Cette situation était inique ; il répugne à notre sentiment de la justice que le patron, enrichi par le travail de son ouvrier, puisse se désintéresser de l'accident causé par ce travail même, et abandonner à leur sort la victime ou ses héritiers.*²⁶

De nieuwe benadering werd in de wetgeving het eerst toegepast in de Arbeidsongevallenwet, in België in 1903.²⁷ Maar de theorie was aantrekkelijk voor toepassingen op allerlei vlakken. Zo merkte Edmond Picard op in de Senaat op 15 maart 1907, bij de verdediging van de *Loi sur la recherche de la*

²⁴ *Parl.St.* Senaat, 9 april 1908, nr. 87.

²⁵ L. JOSSERAND, *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Parijs, 1897, R. SALEILLES, *Les accidents de travail et la responsabilité civile*, Parijs, 1897.

²⁶ J. DE DECKER, *La responsabilité civile, la théorie du risque et les accidents d'automobiles*, Brussel, 1911, 2.

²⁷ J. DEFERME, *Uit de ketens van de vrijheid. Het debat over de sociale wetgeving in België, 1886-1914*, Leuven, 2007, 277-310.

paternité, dat wanneer een man veroordeeld werd tot het betalen van vergoedingen ook als zijn vaderschap niet volledig was vastgesteld, dat dit een nieuw voorbeeld was van verantwoordelijkheid zonder fout, '*le Risque du concubinat*'.²⁸

Het rapport Braun begon traditiegetrouw met een lofrede van de automobiel, maar stelde dat de snelheid van de nieuwe tuigen een probleem opriep. Het was geen uitsluitend Belgisch probleem, er waren vele landen waar men op dat ogenblik aan een gelijkaardige wetgeving aan het werken was: Duitsland, Zwitserland, Frankrijk, Oostenrijk, etc. Braun somde de maatregelen op die telkens weer terugkeerden in de diverse voorstellen: rijbewijzen en intrekking ervan, snelheidslimieten, nummerplaten, aangifteplicht bij ongevallen, etc.

De kern van de kwestie, volgens het rapport Braun, was het opheffen van het onevenwicht tussen de twee partijen die tegenover elkaar stonden, de sterke automobilist tegen de zwakke voetganger. Er moest vermeden worden dat de arme klasse het in een rechtszaak tegen de rijke klasse zou opnemen, door een systeem te creëren dat automatisch genoegdoening aan het slachtoffer gaf. Braun legde een direct verband met de wet op de arbeidsongevallen, en stelde dat het *droit de l'automobilisme* de tweede zegevierende toepassing van de risictheorie zou worden. Immers, de doden die het automobilisme met zich meebracht waren geen kwestie van persoonlijke fouten, maar een natuurlijke prijs die voor de vooruitgang moest betaald worden.

*Mais nous plaçant au point de vue de la sauvegarde sociale, nous devons observer aussi que la machine se paie, se paie elle-même et se paie volontiers en nature. Divinité aussi cruelle que le Moloch antique, elle ne concède à l'homme ses faveurs et ne lui délègue sa puissance que contre la levée d'une dime proportionnelle de sacrifices humains. Son culte est un culte sanglant. Les statistiques nous rendent sur ce point un poignant témoignage: l'accident est en fonction de l'invention mécanique. L'emploi des machines est soumis à un marchandage horrible: tant ou tant d'êtres vivants immolés ; c'est le tarif inexorable de chacun de ses progrès! Devant la constance et la généralité de ce fait, s'effacent toutes les vaines et misérables distinctions de personnalité et de faute: l'accident de mécanique ou d'industrie a pour caractère essentiel d'être fatal et d'être anonyme. Il se confond avec la notion d'une tare immense, d'un fatum universel qui pèserait comme la loi commune ou mieux comme la condition naturelle sur toute mise en œuvre de forces élémentaires dans une application mécanique. Tel est le risque de mécanique.*²⁹

Het door de Senaatscommissie voorgestelde nieuwe *Ontwerp van wet op het gebruik van motorrijtuigen (Proposition de loi sur l'automobilisme)* bevatte vier luiken, over respectievelijk het rijbewijs, de aansprakelijkheid, de verplichte verzekering en het strafregister voor automobilisten.³⁰ Het wetsvoorstel maakte het recht om een automobiel te besturen afhankelijk van het bezit van een door

²⁸ DE DECKER, *La responsabilité civile*, 5.

²⁹ *Parl.St.* Senaat, 9 april 1908, nr. 87, 149.

³⁰ *Parl.St.* Senaat, 9 april 1908, nr. 87, 157-9.

de overheid uit te reiken rijbewijs. Dit rijbewijs kon door de rechtbank ingetrokken worden bij verkeersovertredingen voor een duur die afhankelijk was van de ernst van de overtreding, maar die in het ergste geval levenslang kon zijn. Het voorstel bevatte ook de regeling van het vluchtmisdrijf uit het Franse voorstel Colin: wie een ongeval veroorzaakte moest hiervan binnen de 24 uur aangifte doen, op straffe van verlies van het rijbewijs.

Inzake de burgerlijke aansprakelijkheid nam het rapport Braun de bepalingen van het voorstel Magnette over: omkering van de bewijslast, het slachtoffer moest geen fout bewijzen, de fout werd verondersteld bij de automobilist te liggen, tenzij deze overmacht of een fout bij het slachtoffer kon bewijzen. Dit was in de ogen van Braun de toepassing van de risicotheorie. Maar hij voegde hier een belangrijke beperking aan toe: met deze procedure konden enkel schadevergoedingen uitgekeerd worden tot een maximum van dertigduizend frank (dit kwam neer op de aankoopssom van een auto van de duurste klasse). Wie een hogere schadevergoeding wilde moest zich tot het gewone gemeen recht wenden en dus alsnog de fout van de automobilist bewijzen. De Automobilmewet schafte de aansprakelijkheidsbepalingen in het Burgerlijk Wetboek immers niet af, maar voegde er iets aan toe, een toegankelijker procedure voor wie met het klassieke recht in de kou bleef staan.

Een derde belangrijke vernieuwing die door de Senaatscommissie werd voorgesteld was de verplichte verzekering voor automobilisten. Elke auto moest verzekerd zijn bij een erkende verzekeringsmaatschappij. Daarbij werd het belangrijke principe geformuleerd dat de verzekeringsmaatschappij zich in geen geval kon onttrekken van betaling aan het slachtoffer. Anderzijds moest de verzekeringsmaatschappij steeds de schadevergoeding kunnen terugvragen van de automobilist indien deze veroordeeld werd voor een overtreding van het verkeersreglement. Aldus werd een krachtig financieel drukmiddel in het leven geroepen om de automobilisten te motiveren om de verkeersregels na te leven.

Het rapport Braun presenteerde tevens een breed overzicht van wetgevende initiatieven rond de aansprakelijkheid van automobilisten in een aantal landen. De *Motor Act* van 1903 van Groot-Brittannië stelde in zijn eerste artikel dat onvoorzichtig rijden een misdrijf was, en verplichtte automobilisten om te stoppen wanneer zich een ongeval voorgedaan had. Bovendien bestond er jurisprudentie die stelde dat een automobilist onderweg voortdurend bedacht moest zijn op gevaar en steeds in staat om te remmen en een ongeval te voorkomen. Met andere woorden, een ongeluk was altijd het gevolg van een onvermogen van de automobilist, wat erg dicht in de buurt kwam van het vermoeden van schuld zoals het in het voorstel Magnette was geformuleerd. Ook in de Scandinavische landen, Denemarken, Noorwegen en Zweden,

bestonden reeds bepalingen die de aansprakelijkheid bij ongevallen bij de automobieleigenaars legden.³¹

In Frankrijk bestond er een situatie die sterk geleek op de Belgische. Sinds 1901 waren een groot aantal voorstellen neergelegd in het parlement, gericht op het beteugelen van wangedrag door automobilisten en het voorkomen van automobielongevallen. De twee belangrijkste waren enerzijds het reeds hoger aangehaalde wetsvoorstel van Colin uit 1907 dat de aansprakelijkheid bij de automobilisten legde en een compensatiekas voor slachtoffers voorzag, anderzijds de reactie van de regering hierop, die op 12 maart 1908 een wetsontwerp neerlegde waarin geopteerd werd voor een strategie van intrekbare rijbewijzen. Het voorstel Colin was intussen reeds door de Franse regering voorgelegd aan de lokale besturen, die het met grote meerderheid hadden afgewezen.³²

In Zwitserland was reeds geruime tijd een parlementaire strijd bezig rond de aansprakelijkheid van de automobilisten, voornamelijk door het baanbrekende werk van professor Friedrich Meili, van het instituut voor internationaal recht van Zürich. Een eerste voorstel was in 1904-1905 slechts op het nippertje kunnen afgewend worden, onder meer door het bitse verzet van de Automobile Club Suisse. In 1907 was een nieuw voorstel uitgewerkt door Meili. In Duitsland werd vanaf 1902 door juristen een aantal maatregelen in verband met de aansprakelijkheid van de automobilisten uitgewerkt, dat in 1904 als een eerste voorstel aan de Reichstag werd voorgelegd. Na de verkiezingen van 1906 was het nietig geworden, maar op het moment dat het rapport Braun verscheen werd een nieuw voorstel voorbereid. Oostenrijk bevond zich in een gelijkaardige situatie als Zwitserland en Duitsland: een wetsontwerp was in 1904 neergelegd en begin 1907 aanvaard door de Kamer, maar nadien gewijzigd en opnieuw doorgestuurd door de Senaat. De parlementaire behandeling was nog bezig begin 1908.³³

Hoewel de maatregelen in het rapport Braun heel wat gematigder waren dan deze in de voorstellen Hanrez en Magnette, stonden de automobilistenorganisaties niet bepaald te juichen langs de kant. De reactie was minder heftig dan bij de twee vorige voorstellen, maar de houding bleef sterk afwijzend. Dat bleek al uit de antwoorden die door de commissie Rolin van de Automobile Club werden geformuleerd op zeventien vragen in het rapport

³¹ *Parl.St.* Senaat, 9 april 1908, nr. 87, 166-7. S. FRIBERG en B.W. DUFWA, The development of traffic liability in Sweden, in Wolfgang ERNST (ed.), *The development of traffic liability*, Cambridge, 2010, 203-4. Met dank aan Bruno Debaenst voor het signaleren van deze publicatie.

³² *Parl.St.* Senaat, 9 april 1908, nr. 87, 172-3.

³³ *Parl.St.* Senaat, 9 april 1908, nr. 87, 173-7. F. MEILI, *Geschichte und System des internationalen Privatrechts*. Stockstadt-am-Main, Keip, 2007, viii-209 p. (oorspronkelijke uitgave door Duncker & Humblot, Leipzig, 1892). Idem, *International Civil and Commercial Law as Founded Upon Theory, Legislaton and Practice*. Stockstadt-am-Main, Keip & Von Delft, 2006, xxvi-559 p. (oorspronkelijk uitgegeven in New York, 1905). S. LOHSSE, The development of traffic liability in Germany, in W. ERNST (ed.), *The development of traffic liability*, Cambridge, 2010, 130-1.

Braun. Vrijwel alle nieuwe maatregelen werden afgewezen, steeds werd gesteld dat het bestaande recht volstond. Het vluchtmisdrijf moest niet gelden als een bijzonder misdrijf maar als een verzwarende omstandigheid. De commissie Rolin wees eveneens de risicotheorie en al haar toepassingen zoals het vermoeden van schuld of de omkering van de bewijslast resoluut af: een automobilist die geen enkele fout had begaan was niet verantwoordelijk en kon geen aansprakelijkheid opgelegd worden. Wel moest er dringend een misdrijf gemaakt worden van chauffeurs-knechten die gingen spelerijden met de automobiel van hun meester en schade veroorzaakten, volgens de Automobile Club de meest voorkomende oorzaak van ongevallen.³⁴ In maart 1908 bracht de commissie Rolin een bezoek aan senator Braun, om hun antwoorden op de vragen te overhandigen en te trachten hem van hun standpunten te overtuigen. Braun kondigde echter aan dat hij van plan was om de omkering van de bewijslast voor te stellen.³⁵

De Touring Club bleef ditmaal enigszins afzijdig en reageerde pas midden mei 1908 voor het eerst. De juridische kwaliteiten en de ijver van senator Braun werden erkend. Het gekende standpunt werd herhaald: geen uitzonderingswetgeving voor het automobilisme, het gemene recht volstond. Volgens de Touring Club was de kwestie langzaam maar zeker gedateerd aan het worden. Ten tijde van het eerste voorstel van Hanrez in 1905 werd het automobilisme nog algemeen als een sport beschouwd, maar nu in 1908 was dat enigszins veranderd. Er werd nu met de automobiel gereden uit noodzaak, omdat het een gemakkelijke, snelle en handige wijze van voortbewegen was. Het bewijs hiervoor was elke dag op de wegen te zien: daar waar enige jaren daarvoor nog bijna alle automobielen open modellen waren geweest, opdat de in zware kostuums ingesnoerde inzittenden niets van de snelheidsbeleving zouden missen, zag men in 1908 in meerderheid gesloten modellen rondrijden, met inzittenden die beschermd tegen weer en wind alledaagse kleding konden dragen. Nu het automobielgebruik genormaliseerd was, was het nog enkel een kwestie van tijd voor de maatschappij eraan zou wennen.

*Nos frères inférieurs, les animaux, les chiens ont fait leur éducation aussi ... Dans le grand tohu-bohu moderne, chaque élément finit par prendre sa place, par se caser, par s'accommoder à ce qui se produit de nouveau.*³⁶

Na mei 1908 gebeurde er nog maar weinig. Het rapport Braun werd voor het einde van het parlementaire jaar niet meer in behandeling genomen. Ook na het begin van de volgende Senaatszitting leek de regering niet geneigd de kwestie op de agenda te zetten. Op 23 december 1908 vroeg Charles Magnette om de agendering van de wetsvoorstellen en hun rapport.³⁷ Geen reactie. Twee maanden later, op 26 februari 1909, opnieuw een vraag tot agendering. Minister

³⁴ *L'Automobilisme devant le Sénat*, Brussel, 1908, 2-5

³⁵ *Automobile-Vélocité*, 12 maart 1908, 254.

³⁶ *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 15 mei 1908, 210.

³⁷ *Hand. Senaat*, 23 december 1908, 101.

Helleputte zag het ongeduld toenemen, en vroeg expliciet aan de Senaat om de bespreking van de Automobilmewet uit te stellen, en te wachten tot de regering klaar was met een eigen wetsontwerp dat diverse van de maatregelen in het rapport Braun zou overnemen. Maar het was duidelijk dat de Senaat ditmaal wel zou agenderen.³⁸

Alexandre Braun toog nogmaals aan het werk en schreef een aanvullend rapport. Immers, in het jaar dat verlopen was sinds het oorspronkelijke rapport Braun waren in Duitsland en Oostenrijk de debatten rond de hoger aangehaalde ontwerpen in wetten uitgemond, en was er in Frankrijk in juli 1908 een wet op het vluchtmisdrijf verschenen.³⁹ De bal was nu aan het rollen, en de behandeling van de voorstellen door de Senaat onvermijdelijk geworden.

5. Debat

Op 2 juni 1909 was het dan zover. Drie en een half jaar nadat Prosper Hanrez zijn wetsvoorstel had neergelegd begon de Senaat eindelijk aan de discussie over de aansprakelijkheid van de automobilisten en andere maatregelen tegen de automobielongevallen. De vergadering wijdde niet minder dan acht zittingdagen aan het debat in juni, en hernam de discussie nog maar eens bij de tweede stemming op 13 juli 1909, het langste en diepstgravende debat dat in België ooit is gevoerd rond de automobilisering.

Toch hadden de regering en de automobilistenorganisaties al die tijd weinig reden om zich zorgen te maken. De complexiteit van de juridische risicotheorie waarvan de rapporteur een zo enthousiaste aanhanger was, en de uiteenlopende toepassingen ervan in de verschillende voorstellen zorgden voor zo vele juridische weerhaakjes dat het debat ontaardde in een legalistische strijd waarin de proponenten meer met elkaar in de clinch gingen over zaken als het statuut van de 'cas fortuit' dan dat er eigenlijk op anti-automobile maatregelen werd gebroed.

Als een van de eerste sprekers nam de vader van het belangrijkste voorstel, Charles Magnette, het woord. Magnette bracht hulde aan het rapport Braun, en ontkende ten stelligste dat hij de ondergang van de automobieliindustrie wenste. Hij weerlegde de veel gehoorde klacht van de automobilisten dat ze buiten het gewone-gemeen recht werden geplaatst: '*Nous ne vous y mettons pas, vous y êtes!*' Het automobiellegebruik creëerde nu eenmaal een nieuwe, onvoorziene en gevaarlijke situatie. Automobilisten waren daarbij verantwoordelijk voor hun

³⁸ *Hand.* Senaat, 26 februari 1909, 152-3.

³⁹ *Parl.St.* Senaat, 1908-1909, nr. 61, 29-31.

Oostenrijk, wet van 9 augustus 1908 op de aansprakelijkheid bij schade veroorzaakt door automobielen. Duitsland, 3 mei 1909, *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen*, nog niet uitgevaardigd maar reeds gestemd in het parlement op het ogenblik waarop het aanvullend rapport werd geschreven. Frankrijk, *Loi du 20 juillet 1908 établissant, en cas d'accident, la responsabilité des conducteurs de véhicules de tout ordre.*

wagens, zoals ouders voor hun kinderen, onderwijzers voor hun schoolkinderen, en meesters voor hun dienstponeel. Magnette wees dan ook het bestaande burgerlijk recht af dat het slachtoffer dwong om de fout van de dader te bewijzen: als er schade was toegebracht, was het de schadetoebrenger die moest bewijzen dat hij of zij niet verantwoordelijk was.

Tot slot richtte Magnette zich tot zijn collega's, tot een Senaat waarin driekwart van de zetelende senatoren over een automobiel beschikte! Hijzelf behoorde tot de minderheid van vijftien à twintig Senaatsleden die geen automobiel had, en deed een beroep op de '*bon sens*' van zijn medesenatoren.⁴⁰

Op 4 juni 1909 namen dan de tegenstanders van de voorgestelde maatregelen het woord. Verrassend was de inbreng van de katholieke senator burggraaf Paul Berryer, 41 jaar en pas sinds een jaar in de Senaat, maar op weg om een politiek zwaargewicht te worden (het jaar erna trad hij toe tot de regering als minister van Binnenlandse Zaken). Berryer wees de toepassing van de risicoftheorie bij automobielongevallen af. Er was een fundamenteel verschil met arbeidsongevallen. Bij arbeidsongevallen kon de patroon het risico nog min of meer inschatten door goede of slechte arbeiders aan te nemen of af te danken, met als hefboom het loon. Maar de automobilist had geen enkele manier om de andere weggebruiker die hij zou ontmoeten in te schatten.

Berryer schoof een alternatief naar voren: de juridische gelijkschakeling van de automobiel met het paard. Artikel 1385 van het Burgerlijk Wetboek behandelde reeds de schade door paarden veroorzaakt op de weg. Als de automobiel een slachtoffer maakte, dan zou de eigenaar dat moeten vergoeden, zoals ook wanneer een paard schrok en iemand beet of trapte de eigenaar van dat paard een vergoeding moest betalen. Tenzij in het laatste geval, volgens artikel 1385, de eigenaar kon bewijzen dat het slachtoffer of iemand anders een fout had begaan. Dat kwam volgens Berryer neer om de omkering van de bewijslast, hetgeen het nieuwe wetsvoorstel overbodig maakte.

Na hem kwam de liberale senator Alfred Magis aan de beurt, zelf een automobilist (*'Je roule comme un père de famille'*). Volgens het rapport Braun kon het slachtoffer kiezen: genieten van een schadevergoeding zonder een fout te bewijzen, maar beperkt tot maximum dertigduizend frank (rapport Braun), of procederen en een fout aantonen, maar dan zonder een limiet op de schadevergoeding (artikel 1382 Burgerlijk Wetboek). Magis beweerde dat dit aanleiding zou geven tot chantagepraktijken. Slachtoffers zouden tegen de automobilist zeggen: *'Geef mij direct dertigduizend frank of ik laat enkele vrienden getuigen dat het jouw fout is en dan kost het je een veelvoud voor de rechtbank.'*⁴¹

⁴⁰ *Hand. Senaat*, 3 juni 1909, 195-9.

⁴¹ *Hand. Senaat*, 4 juni 1909, 206-10 (Berryer) en 210-212 (Magis).

Omdat de voorstellen veeleer betrekking hadden op het strafrecht dan op het verkeersreglement, was het niet de minister van Landbouw of van Openbare Werken, maar minister van Justitie Léon de Lantsheere die namens de regering het woord voerde. De minister was, zoals verwacht, erg afwijzend. Hij erkende dat de snelheid van de automobielen hinderlijk was, maar benadrukte tegelijk het belang van de automobielinclusie voor het land. Voor de regering was aanvaardbaar: de invoering van een intrekbaar rijbewijs en van het vluchtmisdrijf als bijzonder misdrijf. Verder ook de confiscatie van het voertuig bij vluchtmisdrijf, en een bijkomende straf voor een onleesbare nummerplaat. Minister de Lantsheere pleitte eveneens, geheel in lijn met het programma van de automobielenclubs, voor een verzwarende omstandigheid in het geval van een chauffeur die zonder toelating van zijn meester was gaan spelerijden met de automobiel.

Andere maatregelen waren overbodig, de bestaande wetgeving volstond. De risicotheorie toepassen op automobielverkeer was veel te verre gaand. Er waren te veel elementen in het verkeer die konden bijdragen tot het ontstaan van schade om eenzijdig en veralgemeend de verantwoordelijkheid aan één partij toe te wijzen, dit zou een reeks onrechtvaardigheden doen ontstaan. Wat het paard van Berryer betrof: artikel 1385 gold enkel indien het paard zonder bewaking was, bij aanwezigheid van de begeleider was deze altijd verantwoordelijk. Een paard had een eigen karakter, vandaar dit artikel. Een automobiel daarentegen stond gewoon stil, en als hij bijvoorbeeld van een helling afbolde, dan was dat nog altijd een fout van de bestuurder die de rem was vergeten en niet van de automobiel.⁴²

Daar was rapporteur Alexandre Braun uiteraard niet mee gediend. In een bijzonder langdurige redevoering verdedigde hij met vuur de voorstellen van de Senaatscommissie. Er moest nu eenmaal iets gebeuren. Braun verwees naar een recente gerechtelijke uitspraak die stelde dat het trottoir voor de voetgangers was voorbestemd, '*leur domaine exclusif incontesté*'. Als ze zich op de baan waagden dan moesten ze zelf maar voor hun veiligheid instaan, en ervoor zorgen dat ze niet in botsing kwamen met ongeacht welk voertuig, '*dont la chaussée est la voie propre*'. Maar Braun stelde dat dit niet klopte, dat er geen wettelijke tekst bestond die dit ondersteunde. Hoe zou het ook, als een automobilist een voerman en een voetganger tegelijk aanreed, zou hij dan enkel de eerste moeten vergoeden en de voetganger niet, omdat deze zich niet op zijn plaats bevond?

Over het alternatief van Berryer, de automobiel gelijkschakelen met het paard volgens artikel 1385, gaf Braun te kennen dat hij dit wel wilde steunen, maar dat het onvoldoende was. Het verschil was echter wel heel subtiel, zonder al te veel in detail te gaan kwam het erop neer dat bij Braun de '*cas fortuit*' (~~onvoorzien gebrek~~,—bijvoorbeeld chauffeur wordt onwel, bandbreuk) wel nog

⁴² *Hand.* Senaat, 4 juni 1909, 212-216 en 8 juni 1909, 217-223.

schadevergoeding opleverde, maar bij Berryer niet; daarentegen erkenden beiden de '*force majeure*' (overmacht, bijvoorbeeld blikseminslag, wegdek begeeft het) als reden om geen vergoeding te hoeven uit te betalen. De rapporteur probeerde zijn voorstel nog eens concreet samen te vatten: bij een ongeval zou de automobilist moeten bewijzen dat hijzelf noch zijn machine iets te maken hadden met het ongeval, zo niet was hij aansprakelijk, ook als de oorzaak onbekend was. Bovendien kon dat bewijs alleen geleverd worden door actief een fout van het slachtoffer, het ingrijpen van een derde persoon of een geval van overmacht aan te tonen.⁴³

Burgemeester van Brussel Emile De Mot begon zijn toespraak door expliciet te verklaren geen automobilist te zijn (hij was op dat ogenblik 74 jaar oud), om vervolgens het voorstel Braun aan flarden te schieten, '*une législation de professeurs plutôt que de véritables législateurs*'. Hij vond het allemaal veel te ingewikkeld, en zag meer in een uitbreiding van de bestaande Verkeerswet van 1899 met een aantal bepalingen die op dat ogenblik al in Brussel van kracht waren. De burgemeester beschreef een bedenkelijke praktijk van enkele dubieuze Brusselse garages: de garage verhuurde een automobiel, de huurder veroorzaakte talrijke overtredingen, vluchtte weg, en bracht de automobiel terug naar de garage. De politie vond uiteindelijk de automobiel, maar de garage-eigenaar – die niet achter het stuur zat – gaf een alibi en weigerde vervolgens de naam van zijn klant te onthullen, zodat vervolging onmogelijk werd. De Mot diende dan ook een amendement in om de eigenaar strafrechtelijk verantwoordelijk te maken zolang de bestuurder onbekend was bij het gerecht.

De voorzitter van de Senaatscommissie, Emile Dupont, geconfronteerd met de weigerachtige houding van de regering, deed alsnog een poging om steun voor het commissievoorstel te vinden. Daarop besloot minister de Lantsheere dat het welletjes was geweest, hij nam opnieuw het woord en maakte brandhout van de voorstellen. Tegen de risicotheorie van Braun voerde hij aan dat bij de Arbeidsongevallenwet het arbeidscontract hoe dan ook de essentiële basis was. Zonder contract, geen aansprakelijkheid, zoals de rechtspraak intussen duidelijk had bevestigd: '*Les deux parties intéressées participent toutes deux au risque parce qu'elles participent aussi aux bénéfices, l'ouvrier par son salaire et le patron par ses dividendes.*' De omkering van het aansprakelijkheidsprincipe bij risicotheorie was dus uitzonderlijk aanvaardbaar mits er wederzijdse sociaaleconomische belangen op het spel stonden, evenwel zeker niet in het algemeen.

Tegen het paard van Berryer herhaalde de minister dat artikel 1385 zeker niet algemeen tegenover paardentraction werd gebruikt, maar enkel in die gevallen waarin er een '*action spontanée*' van het paard was (bijten, op hol slaan etc.). In alle andere gevallen — de overgrote meerderheid — was wel degelijk artikel 1382 geldig. Om een automobiel (*chose inanimée*) te assimileren met een paard

⁴³ *Hand.* Senaat, 8 juni 1909, 223-9 en 9 juni 1909, 231-239.

(*chose animée*) was al een serieuze krachttoer nodig, maar om dan alle vormen van gemotoriseerde ongelukken in artikel 1385 binnen te sleuren, zou dit artikel en de geldende rechtsleer in het algemeen op zijn kop moeten gezet worden. Bovendien ontstond zo juridische discriminatie: bij een ongeval met een koets, artikel 1382 ; bij eenzelfde ongeval met een automobiel, artikel 1385 en '*présomption de faute*'. Minister de Lantsheere riep dan ook kort en goed op om de voorstellen van de commissie en de amendementen niet te steunen.⁴⁴

Dat viel bij de commissievoorzitter uiteraard niet in goede aarde. '*Le ministre est un ingrat,*' begon Dupont zijn antwoord. Hij wees erop dat er een probleem bleef dat hoe dan ook een oplossing verdiende. Een huisvader werd verpletterd door een automobiel, hoeveel kans had het gezin om een schadevergoeding te krijgen? Andere landen hadden maatregelen genomen, waarom kon in België niet iets vergelijkbaars? Slachtoffers van een ongeval, aan wie niets kon verweten worden, bleven in de kou staan tegenover automobilisten die een gevaarlijk tuig in het verkeer brachten en gedekt waren door een verzekering. Hij eindigde met een emotionele oproep om een rechtsuitzondering toe te staan, om deze mensen te helpen. Daarmee waren de bakens gezet en kon de stemming beginnen.⁴⁵

6. Stemming

Het verloop van de stemming over de Automobilmewet was bepaald verrassend, bij momenten zelfs bizar. Partijpolitiek was er hoe dan ook al lang geen touw meer aan vast te knopen: twee liberale oppositieleden (Hanrez, Magnette), gesteund door een socialist (Libioulle) en een katholiek (Keesen), hadden wetsvoorstellen ingediend die vervolgens door een katholieke rapporteur (Braun) werden verdedigd tegen een katholieke regering, die dan weer gesteund werd door liberale (o.a. De Mot) en socialistische (La Fontaine) senatoren. In zulke omstandigheden was de uitslag van de stemming onvoorspelbaar.

Eerst ging het over de bepalingen rond het rijbewijs. Daarvoor nam minister van Openbare Werken Delbeke de honneurs waar. De minister maakte duidelijk dat hij niet geloofde in een rijbewijs, want dat enkel '*la décision et le sang-froid*' van tel waren en dat geen examen ter wereld dat ooit kon beoordelen. Maar hij was wel bereid het wetsvoorstel te aanvaarden ...

Plotseling liet Hanrez hier een amendement aan toevoegen dat niets minder dan een veralgemeende technische controle (*inspection des automobiles*) invoerde, en enkele seconden later keurde de Senaat dat nog goed ook! Tot ontsteltenis van voormalig regeringsleider Paul de Smet de Naeyer die even later vroeg aan

⁴⁴ *Hand.* Senaat, 10 juni 1909, 255-256 en 11 juni 1909, 257-261.

⁴⁵ *Hand.* Senaat, 11 juni 1909, 261.

de Senaat om in tweede stemming hierop terug te komen. Minister Delbeke van zijn kant vond dit onverwachte cadeautje aan de regering prima.⁴⁶

Amendementen maakten daarna een onleesbare nummerplaat strafbaar en voerden het vluchtmisdrijf in als een bijzonder misdrijf, naar het Franse voorbeeld. In bepaalde gevallen kon dit leiden tot een confiscatie van de automobiel, de verkoop van het voertuig moest een garantie zijn voor een schadevergoeding. De bepalingen rond de onzetting uit het recht tot het besturen van een motorvoertuig werden eveneens goedgekeurd. De socialist Libioulle diende een nogal verbazend amendement in. Doorrijden na het doodrijden van kleine dieren als een kat of een kip kon niet gezien worden als vluchtmisdrijf. De omwonenden moesten maar wegblijven van de weg, het recht van de automobilisten om te passeren had voorrang. Schande dat de bewoners zich de weg toe-eigenden, terwijl deze aan het transport toekwam!⁴⁷

Op 15 juni 1909 werd de stemming verder gezet. Nu kwamen de zware beslissingen op tafel. Een amendement van Magis probeerde een eis van de automobielclubs te realiseren. Artikel 6 van de Verkeerswet liet de eigenaar opdraaien voor de boetes die waren opgelopen door een chauffeur in zijn dienst. Magis stelde voor dat dit enkel zou gelden als de eigenaar zich op het ogenblik van de overtreding bij zijn chauffeur in de wagen bevond. Chauffeurs die alleen reden en (snelheids)overtredingen begingen moesten zelf de boete betalen. Aanvaard!

Amendement De Mot: zolang de identiteit van de echte dader niet gekend was, zou de eigenaar van een automobiel opdraaien voor elk misdrijf waarin de wagen betrokken was. Minister de Lantsheere verslikte zich even, en stelde een alternatief voor: een eigenaar die weigerde de identiteit mee te delen van een gezochte bestuurder kreeg een serieuze straf. Goedgekeurd!

En dan, de kern van de zaak, het hart van het voorstel: de aansprakelijkheid van de automobilist. De regering speelde nu open kaart, en de ministers vroegen om de hele paragraaf over de aansprakelijkheid te laten vallen. Berryer, die voelde dat zijn alternatief voorstel over de gelijkschakeling van paard en automobiel het niet zou halen, sloot vanop het sprekersgestoelte een akkoord met commissievoorzitter Dupont, en riep iedereen die vond dat er iets moest gebeuren aan de automobielongevallen op om de aansprakelijkheid te aanvaarden. Afgekeurd!

Met slechts 23 tegen 40 stemmen haalden de bepalingen over de '*responsabilité sans faute*' het niet, en verdwenen uit de Automobilismewet. Een duidelijke overwinning voor de regering, maar intussen was wel een wetsvoorstel goedgekeurd met verregaande maatregelen als rijbewijs en vluchtmisdrijf. De

⁴⁶ Hand. Senaat, 11 juni 1909, 262-264.

⁴⁷ Hand. Senaat, 11 juni 1909, 267

Loi de l'automobilisme, zoals deze nu doorgestuurd werd naar de Kamer, was in elk geval geen weerspiegeling van het regeringsbeleid. De regering bleef kiezen voor de Verkeerswet van 1899 en werkte aan een hervorming van het verkeersreglement. Hoe moest het nu verder met de Automobilmewet?

7. 'Encommissionné'

'*Bouillie pour les chats*', Hector Colard van de Touring Club getuigde van weinig respect noch subtiliteit in zijn reactie op het Senaatsdebat. Hij noemde de Senaat '*quelque peu incompetent en la matière*', ridiculiseerde het debat, wees de '*loi d'exception*' van de hand, en besloot enigszins uitdagend dat het nu afwachten was wat de Kamer zou doen: '*Les jours chauds sont arrivés et ce sera la remise à des temps meilleurs pour décider qu'on n'a rien décidé*'.⁴⁸

Jules Hansez van de Moto Club was in Le Véloce al evenmin respectvol tegenover de werkzaamheden in de Senaat: '*lois autophobes, projets fantaisistes, système antijuridique*' ... Maar na afloop van de stemming was hij niettemin tevreden met het resultaat: '*Nous constatons avec un très grand plaisir que le Sénat, à la majorité des deux tiers, a voté une loi à peu près conforme aux idées que nous avons préconisées et défendues dans les colonnes de ce journal*.' Minister van Justitie de Lantsheere had het project Braun voldoende verzacht, en een amendement van Magis had de patroon ontslagen van verantwoordelijkheid voor de chauffeur. De invoering van een rijbewijs en de strafrechtelijke notie van vluchtmisdrijf vond hij eveneens prima.⁴⁹

Het ontwerp van de Automobilmewet werd op 14 juli 1909 door de Senaat naar de Kamer doorgestuurd. De volgende dag werd het toegewezen aan een commissie van de Kamer voor behandeling. Dat was de eerste en meteen ook de enige handeling die de Kamer zou stellen tegenover het ontwerp van de Automobilmewet.⁵⁰

De volgende jaren bleef het ontwerp steken in de schuif van de Kamercommissie, hoewel verschillende volksvertegenwoordigers probeerden de Kamer ervan te overtuigen om te werkzaamheden aan te vatten.⁵¹ Na vier jaar, in juli 1913, had Pieter Daens het wel zo ongeveer gehad met het eeuwige argument van de minister dat de Kamer de bespreking van het ontwerp maar zelf op haar eigen dagorde moest zetten. Hij diende een voorstel in van dagorde, vergezeld van het gebruikelijke dramatische discours over de dodelijke gevolgen van het automobielerkeer.⁵² Het voorstel was nogal onhandig geformuleerd en minister van Openbare Werken Joris Helleputte stak er dan ook uitvoerig de draak mee. Volgens hem stond het de Kamer vrij om aan de Kamer te vragen

⁴⁸ *Bulletin officiel du Touring Club de Belgique*, 30 juni 1909, 283.

⁴⁹ *Automobile-Aviation*, 17 juni 1909, 528.

⁵⁰ *Parl.St.* Kamer, 14 juli 1909, nr. 211, *Hand. Kamer*, 15 juli 1909, 1993.

⁵¹ *Hand. Kamer*, 19 november 1909, 79, 30 januari 1912, 609-10 en 19 december 1912, 58.

⁵² *Hand. Kamer*, 22 juli 1913, 1933-6

om wetsontwerpen op de dagorde te zetten, en had hij daar als minister voor de rest geen zaken mee. Deze spottende en neerbuigende reactie, bovendien afkomstig van een mede-christendemocraat, deed Daens in woede ontsteken:

*Is er een mensch, buiten de automobilisten, natuurlijk, die ongevoelig kan blijven wanneer hij dagelijks in de dagbladen die lange lijst ziet verschijnen van kinderen dood gereden en van vrouwen verminkt, van allerhande lieden die voor hun leven lang ongelukkig gemaakt zijn, van familiën die in angst en pijn gedompeld worden. En gij kunt daarmee spotten?*⁵³

Daens verweet de regering aan haar plicht te verzaken, smaad te doen aan het werk van de Senaat, en zich te verbergen achter een neerbuigend formalisme. Ondanks de luidruchtige eis om het ontwerp van de Automobilmewet op de dagorde te zetten, weigerde de Kamervoorzitter, met als argument dat het wetsontwerp verwickeld was in een parlementaire procedure en dat de Kamer het niet kon maken om de werkzaamheden van een Kamercommissie te beïnvloeden. Tegenover een tierende Daens ('dat alles is procedure en haarklieverij') wilde het bureau van de Kamer zich wel engageren om de geuite wensen over te brengen aan de commissie en haar te vragen om haar werkzaamheden nieuw leven in te blazen. Verder geraakte de Automobilmewet niet, al bleef het wetsontwerp nog jaren op de lijst van te behandelen wetten van de Kamer staan.

8. Van aansprakelijkheid tot verzekering

Het was duidelijk dat de tegenstanders van de automobiel inzetten op de aansprakelijkheid van de automobilist, een soort van geldelijke bestraffing bij ongevallen, terwijl de andere kant hiertegenover het rijbewijs naar voren schoof, een toelating van overheidswege om een voertuig te besturen die bij wangedrag kon ingetrokken worden. Deze strategische keuzes kunnen enigszins vreemd lijken: waarom probeerden de slachtoffers van de automobilisten zich te verweren via de omweg van de burgerlijke aansprakelijkheid, terwijl langs de andere kant de automobilisten merkwaardig weinig aarzeling hadden om zich onder overheidscontrole te laten plaatsen? Dat wordt wellicht duidelijker wanneer we voor ogen houden dat in deze periode de maatschappelijke elites, en dus de machthebbers, overwegend aan de kant van het automobilisme stonden. De burgerlijke aansprakelijkheid kon door het slachtoffer rechtstreeks ingeroepen worden, zonder dat daar een overheidsinterventie voor nodig was. Daartegenover was het al evenmin irrationeel van de automobilisten om een controleregime te aanvaarden dat beheerd werd door een welwillende overheid.

De maatregelen rond het vergoeden van de schade bij automobielongevallen, en wie daarvoor aansprakelijk was, kwamen in zowat alle landen ter sprake waar het automobilisme in opmars was. Maar de wetsvoorstellen rond de

⁵³ Hand. Kamer, 22 juli 1913, 1936.

aansprakelijkheid die vóór de Eerste Wereldoorlog werden ingediend haalden het niet in landen als België, Frankrijk en Zwitserland. In Duitsland en Oostenrijk kwam het dan wel tot een bijzondere wetgeving. Het eerste voorstel in Duitsland werd in 1906 aan het parlement voorgelegd, en was eigenlijk een toepassing van het juridische risicoprincipe zoals het toen reeds bij de Duitse spoorwegen werd toegepast. Het voorstel haalde het niet.

De Duitse situatie was in heel wat opzichten vergelijkbaar met de Belgische, behalve dan dat het Duitse voorstel het wel haalde. In 1909 werd een wet aangenomen die, mede onder druk van de Duitse automobilistenorganisaties, een mildere regeling bevatte dan deze uit 1906, maar niettemin nog steeds de bewijslast omkeerde. Vanaf dan gold in Duitsland bij een ongeval dat het aan de automobilist was om te bewijzen dat het niet zijn of haar fout was, zo niet kon het slachtoffer automatisch aanspraak maken op een schadevergoeding.⁵⁴ Maar ook in Duitsland ging de discussie in de richting van het rijbewijs als alternatief, wat leidde tot de oprichting van een aantal scholen voor de opleiding van chauffeurs. Langs de andere kant leidde de wet van 1909 tot een uitbreiding van het verzekeringswezen voor automobielen.⁵⁵

~~Een juridische analyse van de voorstellen maakt al snel duidelijk waarom in landen als Frankrijk en België de wetsvoorstellen rond een uitbreiding van de aansprakelijkheid zo moeilijk goedgekeurd geraakten. De Franse Code civil bevatte namelijk een aantal bepalingen die het in feite overbodig maakten om wettelijke bepalingen rond de omkering der bewijslast in te voeren. Deze bepalingen waren ook in België van kracht.~~

Met opmaak: Nederlands (België)

~~1382. — Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.
1383. — Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.
1384. — On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. Le père, et la mère après le décès du mari, sont responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux. Les maîtres et les commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquels ils les ont employés. La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les père et mère, instituteurs et artisans ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.⁵⁶~~

Met opmaak: Nederlands (België)

~~Wat opviel aan deze bepalingen was in de eerste plaats hoezeer zij verwarrend waren en zelfs elkaar tegenspraken. Artikel 1382 gebruikte expliciet het begrip fout, en stelde dat als een noodzakelijke eis voor een schadevergoeding. Maar de volgende artikels, en dan vooral artikel 1384, bepaalden verantwoordelijkheden, en dus de verplichting om schadevergoeding te betalen, zonder dat er een fout~~

⁵⁴ FRAUNHOLZ, *Motorphobia*, 217-23, MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, 354-60.

⁵⁵ ZATSCH, *Staatsmacht und Motorisierung*, 266-74 en 297-8.

⁵⁶ A[phonse] DELEBECQUE, *Les cinq codes en vigueur en Belgique*, Brussel, 1853.

~~werd vereist. De eenvoudige vaststelling dat een bepaald feit schade had veroorzaakt volstond om degene die het feit had begaan aansprakelijk te maken.~~

~~De al dan niet aansprakelijkheid van automobilisten in 1905 was dan ook geen wettelijke kwestie, maar een gerechtelijke. Het was de weigering van de rechtbanken om artikel 1384 toe te passen op automobielongevallen die het aansprakelijkheidsprobleem veroorzaakte.~~

In België en Frankrijk weigerde de rechtspraak lange tijd om artikel 1384 van het burgerlijk wetboek, met een ommekeer van de bewijslast, toe te passen op automobielongevallen. Pas veel later, door een beslissing van het Franse Cour de Cassation in 1924, werd aan een slachtoffer toegestaan om artikel 1384 in te roepen bij automobielongevallen. Op dat moment werd de rechtspraak op zijn kop gezet, en kwam de aansprakelijkheid opnieuw op de politieke agenda te staan, in Frankrijk maar onvermijdelijk ook in België.

~~Een andere zaak die aan het licht komt wanneer men de bewuste artikels in het Burgerlijk Wetboek nader bekijkt, is dat ook de kwestie van de spelerijdende chauffeurs-knechten in feite juridisch onbestaande was. De derde paragraaf van artikel 1384 maakte de meester inderdaad verantwoordelijk voor de daden van zijn knechten, maar enkel tijdens de uitvoering van hun opdrachten. Dat kon dus niet gelden voor een chauffeur die achter de rug van zijn meester een plezierritje aan het maken was met de wagen. Maar hier had het zesde artikel van de Verkeerswet, dat stelde dat de meester de boete moest betalen als zijn chauffeur-knecht een verkeersovertreding beging, grote verwarring veroorzaakt. De automobilistenorganisaties vreesden dat het betalen van een boete gelijkgesteld zou worden met het begaan van een fout, en dan zou natuurlijk artikel 1382 kunnen ingeroepen worden door de slachtoffers, en zou de meester ook voor de schade moeten opdraaien. Er waren echter geen aanwijzingen dat de rechtbanken dergelijke verregaande verbanden legden.~~

De vooroorlogse wetsvoorstellen rond de aansprakelijkheid moeten dan ook gezien worden als pogingen om de terughoudende gerechtelijke praktijk tegenover schadevergoedingen te doorbreken en de slachtoffers de financiële vergoeding te garanderen waarop zij, volgens hun verdedigers, moreel recht hadden. Dat was erg duidelijk in het rapport van Alexandre Braun, die de kwestie juridisch benaderde en de conflictrijke toestand op de openbare wegen opnieuw in balans probeerde te brengen, maar daarbij het recht van de automobilisten op het gebruik van de openbare weg niet in vraag stelde. Integendeel, Braun bleek de bloedige ongevallen te beschouwen als een onvermijdelijk noodlot, meegekomen met het industriële tijdperk.

Ook Paul Berryer probeerde met zijn pleidooi voor de toepassing van artikel 1385 in wezen een compromis tussen automobilisten en andere weggebruikers tot stand te brengen. Maar dat was al heel wat minder duidelijk bij de beide oorspronkelijke voorstellen. Prosper Hanrez had het helemaal niet over de

aansprakelijkheid, maar over de strafbaarheid van de automobilisten bij ongevallen. Zijn voorstel was erop gericht dat de eigenaars van de automobielen hun strafrechtelijke verantwoordelijkheid niet zouden kunnen afschuiven op hun personeel, en daarenboven dat zij de straf zelf niet zouden kunnen doorschuiven naar hun verzekeringsfirma. Het leek erop dat Hanrez veeleer de doodrijders wilde straffen dan de slachtoffers helpen.

Magnette dan weer richtte zich wel degelijk tot het slachtoffer, maar bepaalde gedeelten van zijn toelichting deden nogal wat wenkbrauwen fronsen. Het was duidelijk dat Magnette het automobilisme enkel aanvaardde in een erg beperkte vorm: als een vorm van goederen- en personentransport, en dan nog enkel voor korte en middellange afstanden, ondergeschikt aan en een aanvulling op het treinverkeer. Elk ander gebruik werd door hem gecatalogiseerd onder de noemer sport. Magnette ging ervan uit dat deze hinderlijke vorm van automobielgebruik een voorbijgaand modeverschijnsel was. Hij nam ook als enige de term *prohibition* in de mond, een maatregel die hij weliswaar afwees maar dan enkel omdat de nationale industrie geld kon verdienen aan de automobiel. Zijn voorstellen waren dan ook niet zomaar gericht op morele genoegdoening van de slachtoffers, het was veel meer dan dat, ze moesten de samenleving de wapens bezorgen om voor eens en voorgoed af te rekenen met de snelheidsduivels.

Het vastleggen van de aansprakelijkheid was op zich niet voldoende om garantie te geven op een schadevergoeding. Een noodzakelijke aanvulling, in zekere mate zelfs een alternatief, was de verzekering. Automobielverzekeringen waren zo oud als het automobilisme zelf. Zodra automobilisten hun gevaarlijke hobby waren gaan beoefenen hadden verzekeringsmaatschappijen bijzondere polissen gemaakt tegen *les risques de l'automobilisme*. Een reclamebrief uit 1899 somde de verschillende soorten polissen voor automobilisten op: *assurance directe*, schade aan voertuigen van derden; *contre-assurance*, schade aan eigen voertuig door derden die evenwel niet aansprakelijk waren; *tierce-assurance*, allerlei soorten schade aan het voertuig. Apart en bijkomend: een verzekering tegen brand.⁵⁷ De automobilistenorganisaties sloten contracten met verzekeringsfirma's voor verzekeringspolissen voor hun eigen leden aan gunstige voorwaarden.⁵⁸

Er ontstond een reeks praktijken waarbij de grenzen van het nieuwe verkeer werden getrokken rond de clausules in de verzekeringspolissen. Verzekeraars schreven kleine lettertjes in hun contracten, en dan ging het al snel naar de rechtbank, die zich moest uitspreken over de grond van de kwestie. Bijvoorbeeld, een fietser had een ongeluk, de verzekeraar weigerde omdat de fietser blijkbaar dronken was. Dat was op dat moment niet letterlijk verboden, maar werd omschreven als *étant surexcité*, hetgeen een *fait périlleux* was. De fietser repliceerde dat de verzekeraar in elk geval moest kunnen bewijzen dat de

⁵⁷ BE UGENT CBV.I.A.109.1.1.

⁵⁸ *Automobile-Vélocé*, 7 januari 1902, 4.

dronkenschap de directe, zekere en onmiddellijke oorzaak was. Zo een bewijs was natuurlijk materieel onmogelijk. Toch gaf de rechtbank de fietser ongelijk: er was een zware onvoorzichtigheid begaan hetgeen de polis nietig maakte. Regelmatig manifesteerden situaties die later in de verkeerswetgeving opdoken zich het eerst in geschillen rond verzekeringen.⁵⁹

Verschillende van de voorstellen over de aansprakelijkheid bevatten verwijzingen naar verzekeringspraktijken, en zelfs plannen om door de overheid beheerde verzekeringskassen te creëren. Van daaruit was het nog maar een kleine stap naar een veralgemeende vorm van automobielverzekeringen in de vorm van een wettelijke verplichting voor automobilisten om zich individueel te verzekeren. Dat zou in de jaren 1930 leiden tot verschillende wetsvoorstellen, maar pas in 1956 kwam er een wet tot stand die de verplichte verzekering invoerde.

⁵⁹ *L'Automobile belge*, 11 juni 1903, 14-5.