

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2000-2001

17 JANUARI 2001

Wetsvoorstel tot invoeging van een artikel 19bis in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

VERSLAG

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

De commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 25 oktober 2000 en 17 januari 2001.

1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE INDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

Er rijden steeds meer motorrijtuigen op de openbare weg zonder aansprakelijkheidsverzekering. Bij de inschrijving van het voertuig wordt een bewijs van

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden: de heren De Grauwe, voorzitter, Caluwé, mevrouw Kestelyn-Sierens, de heren Maertens, Moens, Ramoudt, Roelants du Vivier, Santkin, Thissen en Siquet, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Barbeaux, de Clippele, mevrouw De Schampheleere, de heer Destexhe, mevrouw Leduc, de heren Poty, Vandenberghe en Verreycken.

3. Andere senator: de heer Monfils.

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-427 - 1999/2000:

Nr. 1: Wetsvoorstel van de heer Monfils.

2-427 - 2000/2001:

Nrs. 2 en 3: Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

17 JANVIER 2001

Proposition de loi insérant un article 19bis dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

RAPPORT

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

La commission a examiné la présente proposition de loi au cours de ses réunions des 25 octobre 2000 et 17 janvier 2001.

1. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

De plus en plus de véhicules automoteurs circulent sur nos routes sans être couverts par une assurance de responsabilité civile. Si au moment de l'immatricu-

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs: MM. De Grauwe, président, Caluwé, Mme Kestelyn-Sierens, MM. Maertens, Moens, Ramoudt, Roelants du Vivier, Santkin, Thissen et Siquet, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Barbeaux, de Clippele, Mme De Schampheleere, M. Destexhe, Mme Leduc, MM. Poty, Vandenberghe et Verreycken.

3. Autre sénateur: M. Monfils.

Voir:

Documents du Sénat:

2-427 - 1999/2000:

N° 1: Proposition de loi de M. Monfils.

2-427 - 2000/2001:

N°s 2 et 3: Amendements.

verzekering gevraagd, maar daarna is er vrijwel geen controle meer. Alleen nog bij een politiecontrole worden de verzekeringspapieren nagekeken. Het aantal ongevallen waarbij een van de betrokken partijen niet verzekerd is, stijgt voortdurend. De statistieken tonen aan dat het aantal niet-verzekerde voertuigen toeneemt: in 1995 waren er 4 750 aangiftes, in 1999 waren dat er 6 632.

In deze gevallen vergoedt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de slachtoffers wel, maar aan dit systeem zijn drie nadelen verbonden. De schadeloosstelling laat lang op zich wachten, zij is niet volledig aanzien er steeds een vrijstelling is en bovendien draaien bestuurders die wel een verzekering hebben, mee op voor de financiering van dit fonds doordat de verzekeringsmaatschappijen een deel van hun verzekeringspremie moeten doorstorten aan dit fonds.

Sedert 1997 is in de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsmaatschappijen, een interessant instrument opgenomen. De gegevensbank Veridass groepeerde alle inlichtingen van de Dienst voor de inschrijving van voertuigen (DIV) en van de verzekeringsmaatschappijen. Via dit systeem kan worden achterhaald wie verzekerd is en wie niet. Jammer genoeg wordt dit systeem niet gebruikt om de schadeloosstelling bij ongevallen sneller uit te betalen. Bij gevallen van niet-verzekering springt het fonds zelf bij.

Er zijn niet meer politiecontroles nodig. Via het systeem Veridass kan een permanente controle worden uitgevoerd op het bezit van de jaarlijks te hernieuwen verzekeringskaart. Als blijkt dat een persoon niet verzekerd is, nodigt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de eigenaar schriftelijk uit zijn verzekering alsnog in orde te brengen.

Als de eigenaar weigert dit te doen, is de sanctie van toepassing die al in de huidige wetgeving is opgenomen: het niet-verzekerde voertuig wordt in beslag genomen (artikel 20 van de wet van 21 november 1989). Momenteel kan een voertuig enkel in beslag genomen worden als bij een ongeval blijkt dat het niet verzekerd is.

Dit wetsvoorstel is de enige manier om bestuurders ervan te weerhouden te rijden zonder aansprakelijkheidsverzekering. Er is alleen een uitbreiding nodig van het gebruik van de huidige gegevensbank. De rechterlijke instanties beslissen zelf of zij al dan niet optreden. Het wetsvoorstel beoogt geenszins de bestaande procedure te wijzigen.

2. ALGEMENE BESPREKING

Ook al kunnen meerdere leden instemmen met de inhoud en de draagwijdte van dit wetsvoorstel, vragen zij zich toch af of het niet aangewezen is het

lution du véhicule il y a un contrôle du certificat justifiant un contrat d'assurance, après, il n'y en a plus. Actuellement, ce n'est qu'à l'occasion d'un contrôle de police que les papiers d'assurance sont contrôlés. Le nombre d'accidents où une des parties n'est pas assurée, est en augmentation constante. Les statistiques montrent un accroissement du nombre de véhicules non assurés de 4 750 déclarations en 1995 à 6 632 déclarations en 1999.

Il existe évidemment le Fonds commun de garantie qui indemnise la victime dans ces cas. Ce mécanisme présente toutefois 3 inconvénients, à savoir: l'indemnisation prend beaucoup plus de temps, l'indemnisation n'est pas totale puisqu'il y a toujours une franchise et tous les conducteurs qui sont en règle, contribuent au financement de ce fonds via leurs primes payées aux compagnies d'assurances qui sont obligées de verser des cotisations au fonds.

Depuis 1997, un outil intéressant a été instauré par la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, notamment la base de données Veridass, qui regroupe toutes les informations communiquées par la Direction de l'Immatriculation des véhicules (DIV) et par les compagnies d'assurances. Ce système permet de constater qui est assuré et qui ne l'est pas. Malheureusement, ce système n'est utilisé que comme moyen d'accélération du processus d'indemnisation en cas d'accident. S'il constate la non-assurance, le fonds intervient lui-même.

Plutôt que de renforcer les contrôles, le système de Veridass doit être étendu au contrôle permanent de la détention de la carte d'assurance annuelle. Si alors, on constate qu'une personne n'est pas assurée, le Fonds commun de garantie invite par courrier le propriétaire du véhicule à se mettre en ordre.

Si, éventuellement, après contact, l'intéressé ne se met pas en ordre, alors la sanction, déjà prévue par la législation existante, sera appliquée, à savoir la saisie du véhicule non assuré (article 20 de la loi du 21 novembre 1989). Actuellement, la saisie n'est en effet possible que lorsqu'il y a défaut d'assurance après l'accident.

La proposition de loi à l'examen constitue la seule manière d'empêcher que les conducteurs conduisent sans être couverts par une assurance de responsabilité civile. La seule chose requise est d'étendre l'utilisation d'une banque de données existante. Il appartient à l'autorité judiciaire d'intervenir ou non. La proposition de loi n'a pas pour but de modifier la procédure.

2. DISCUSSION GÉNÉRALE

Plusieurs membres déclarent que s'ils approuvent le contenu et la portée de la présente proposition de loi, ils se demandent néanmoins s'il ne conviendrait

advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in te winnen.

Het automatisch en systematisch gebruik van de gegevensbank vormt een inbreuk op de persoonlijke vrijheid, zeker omdat een inbeslagname een zware sanctie is.

De minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, bevoegd voor het grootstedelijk beleid, meent dat een advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer nuttig is, aangezien de rechterlijke instanties zullen worden ingelicht over de inbreuken en het Gemeenschappelijk Waarborgfonds geen overheidsorgaan is. Het is een particuliere onderneming met een wettelijke opdracht geregeld bij wet en bij een aantal koninklijke besluiten. Over artikel 80, § 6, aangevuld met dit deel aspect heeft de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer een aantal vragen gesteld, in het bijzonder met betrekking tot de informatie aan de burger en tot de controle op het systeem.

Een lid merkt op dat sommige niet-verzekerde voertuigen niet op de openbare weg komen. Daar kunnen meerdere redenen voor zijn, bijvoorbeeld herstellingen die lang duren, de eigenaar die het voertuig wil verkopen, enz. Wat gebeurt er in dergelijke gevallen?

De indiener verduidelijkt dat het wetsvoorstel geen verandering inhoudt voor gevallen die vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht. Geen enkele bepaling daarover wordt hier in vraag gesteld. Het wetsvoorstel betreft enkel voertuigen die verzekerd moeten zijn.

Een lid meent dat preventie even belangrijk is als repressie. Hij is daarom van oordeel dat er meer aandacht moet zijn voor het aspect informatie.

De indiener ziet geen enkel probleem. Preventie is altijd goed, hoe dan ook. Hij vreest echter dat er bij het merendeel van de mensen die zonder verzekering rijden geen sprake is van onachtzaamheid. Zij doen dit bewust. En dan volstaan preventiemaatregelen niet.

Een ander lid vraagt hoe dit probleem in de andere landen van de Europese Unie wordt aangepakt. Is op dat vlak geen zekere coördinatie nodig?

De indiener van het voorstel geeft toe dat hij geen studie van vergelijkend recht heeft gemaakt. Hij heeft daarentegen wel contact opgenomen met de verzekeringsondernemingen. Daaruit blijkt dat het voorgestelde systeem betrouwbaar en realiseerbaar is.

De minister van Economie verklaart dat hij zeer gevoelig is voor problemen in verband met verzekeringen, zowel de autoverzekeringen als de andere. Het niet-verzekerd zijn is op dat vlak slechts een van de problemen.

pas de demander l'avis de la Commission de la protection de la vie privée.

L'utilisation de la base de données se fait d'office et de manière systématique, ce qui est une entrave à la liberté des personnes, surtout parce qu'une saisie est une sanction très lourde.

Le ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes, estime qu'un avis de la Commission de la protection de la vie privée serait intéressant du fait que l'on va renseigner aux autorités judiciaires des infractions et que le Fonds commun de garantie qui gère cette base de données n'est pas une autorité publique. Il s'agit d'une entreprise privée qui a une mission légale encadrée par la loi et par un certain nombre d'arrêtés. À l'époque de l'article 80, § 6, complété avec ce volet-ci, la Commission de la protection de la vie privée s'est posée un certain nombre de questions et notamment sur l'information du public et du contrôle du système.

Un membre fait observer qu'il y a des véhicules non assurés qui ne se trouvent pas sur la voie publique. Les raisons peuvent être multiples: par exemple des réparations de longue durée, en attendant une vente, etc. *Quid de ces cas-là?*

L'auteur explique que la proposition de loi ne change en rien les cas qui font l'objet d'exemptions. Aucune disposition particulière n'est mise en cause. La proposition de loi ne vise que les véhicules qui doivent être assurés.

Un membre estime qu'il faut aussi être attentif à l'aspect préventif qu'à l'aspect répressif. Dans cette optique, il importe de porter plus d'attention à l'aspect information.

L'auteur n'y voit pas de problèmes. Toutes les formules de prévention sont bonnes. Toutefois, il craint fort que pour la plupart des personnes qui roulent sans assurance, il ne s'agisse pas d'un oubli. Elles le font sciemment. Alors, des mesures de prévention ne suffiront pas.

Un autre membre demande comment les autres pays de l'Union européenne font face à ce problème. Ne faudrait-t-il pas assurer une certaine coordination dans ce domaine à cet égard?

L'auteur de la proposition admet qu'il n'a pas fait une étude de droit comparé. Par contre, il a bien pris contact avec les entreprises d'assurance. Il en résulte que le système proposé est fiable et réalisable.

Le ministre de l'Économie déclare être très sensible aux problèmes des assurances, qu'elles soient automobiles ou autres. La non-assurance ne constitue qu'un des problèmes en cette matière.

Het aantal gevallen van niet-verzekerde chauffeurs of in elk geval het aantal vergoedingen uitgekeerd door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds neemt toe. Men neemt aan dat deze vergoedingen het Waarborgfonds jaarlijks zowat 600 miljoen frank kosten. Dat vormt slechts een klein percentage van de vergoedingen voor verkeersongevallen van motorrijtuigen voor alle categorieën samen.

De toegepaste vrijstelling bedraagt slechts 10 000 frank in geval van materiële schade. Er is geen vrijstelling voor letselschade. Er bestaan reeds sancties, met name het verhaal van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds tegen de niet-verzekerde, waarbij het Waarborgfonds in de plaats treedt van de rechten van het slachtoffer.

De uitbetaalde bedragen zijn natuurlijk altijd hoger dan de gevorderde bedragen aangezien een aantal personen insolvent zijn.

De minister merkt op dat de tekst van het wetsvoorstel voorkwam in de eerste versie van artikel 80, § 6, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. Na een opmerking van de Raad van State werd deze tekst niet gehandhaafd. Toen artikel 80, § 6, naar aanleiding van de omzetting van een Europese richtlijn bij koninklijk besluit ingevoegd werd, merkte de Raad van State op dat een wet noodzakelijk was wanneer men verder wil gaan dan wat een richtlijn bepaalt. Een tweede reden was dat men destijds in de vorige zittingsperiode ook een preventief aspect wilde hebben. Het voorliggende voorstel vormt veeleer het repressieve gedeelte. Hoewel de minister in het algemeen akkoord gaat met dit repressieve aspect, mag men ook het preventieve aspect niet uit het oog verliezen.

Volgens de minister spelen de verzekeringsondernemingen een enigszins dubbelzinnige en onsamenhangende rol. Door middel van het voorliggende wetsvoorstel willen de verzekeringsondernemingen de mensen verzekeren die geen verzekering willen afsluiten. Dat verhindert hen anderzijds niet om een aantal mensen aan de deur te zetten die zich toch wel willen verzekeren. Er bestaan enigszins ongelukkige gevallen waarin de verzekerde na twee ongevalletjes in een jaar niet meer rendabel wordt geacht en weggestuurd wordt. Het is dan zeer ingewikkeld om opnieuw in het systeem binnen te geraken.

De minister wenst een evenwichtig systeem.

Rekening houdend met de Europese rechtsregels die rechtstreekse ingrepen in de tarieven verbieden, is het preventieve aspect moeilijker te regelen dan de repressieve aanpak.

Voor de preventie zijn verschillende systemen mogelijk.

Er is het systeem waarin men de zaken een beetje op hun beloop laat, met name het Angelsaksische systeem, wat tot gevolg heeft dat het percentage niet-

Il y a une augmentation des cas de non-assurance ou en tout cas du nombre des indemnités effectuées par le Fonds commun. Au niveau des indemnités, on préconise qu'elles coûtent quelque 600 millions de francs par an au Fonds commun. Cela ne représente qu'un faible pourcentage des indemnités des accidents automobiles toutes catégories confondus.

La franchise appliquée est de 10 000 francs uniquement en dégâts matériels. Il n'y a pas de franchise en dégâts corporels. Il existe déjà des sanctions, notamment le recours du Fonds commun contre le non-assuré, le Fonds commun étant subrogé dans les droits de la victime.

Évidemment, les sommes déboursées sont toujours supérieures aux sommes réclamées puisqu'un certain nombre d'individus sont insolventes.

Le ministre signale que le texte de la proposition de loi figurait dans la première version de l'article 80, § 6, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances. Suite à une remarque du Conseil d'État, ce texte n'a pas été maintenu. L'article 80, § 6, ayant été introduit, suite à la transposition d'une directive européenne, par arrêté royal, le Conseil d'État a fait remarquer que quand on veut aller plus loin qu'une directive, il faut une loi. Une deuxième raison était qu'à l'époque, sous la précédente législature, on aimait aussi avoir un aspect préventif. La proposition à l'étude constitue plutôt l'aspect répressif. Bien que globalement, le ministre soit d'accord avec cet aspect répressif, il ne faut pas non plus perdre de vue l'aspect préventif.

D'après le ministre, au niveau des entreprises d'assurance, il y a un peu d'ambiguïté ou d'incohérence. Par la proposition de loi à l'étude, les entreprises d'assurance veulent assurer les gens qui ne veulent pas se couvrir. D'un autre côté, elles ne se privent pas de mettre à la porte un certain nombre de personnes qui voudraient bien s'assurer. Il existe des cas relativement malheureux où après deux petits accidents sur l'année, l'assuré n'est plus considéré comme rentable et est renvoyé. Il est alors très compliqué de rentrer dans le système.

Le ministre souhaite un système équilibré.

Compte tenu des règles de droit européen qui interdisent une intervention directe dans les tarifs, l'aspect préventif est plus complexe à régler que l'aspect répressif.

Pour ce qui est de la prévention, il y a différents systèmes possibles.

Il y a le système où on laisse un peu faire, notamment le système anglo-saxon, avec comme conséquence des taux de non-assurance relativement

verzekerde gevallen vrij hoog ligt. Het systeem wijkt nogal af van wat in België bestaat, aangezien niet voertuigen maar personen verzekerd worden.

Een ander systeem dat door verschillende landen gevolgd wordt, is het vignettensysteem. De vertegenwoordiger van de minister meent echter dat dit systeem achterhaald is. Fysieke controle door de politie is noodzakelijk en alleen al het aanmaken van de vignetten kost 100 miljoen frank.

Op het Europese vlak is het systeem van de waarborgfondsen bij richtlijn verplicht gesteld. Er bestaat dus eenzelfde waarborgfonds in elke lidstaat met dezelfde taken. Deze taken zullen aanzienlijk uitgebreid worden ten gevolge van de goedkeuring van een Europese richtlijn, bekendgemaakt op 20 juli 2000, die België in de komende maanden nog moet omzetten. De grotere rol van het waarborgfonds heeft voornamelijk betrekking op de ongevallen van met name niet-verzekerde grensarbeiders. Dat brengt voor België niet veel inhoudelijke problemen mee buiten een aantal problemen in verband met de redactie van de tekst. Men moet een betrekkelijk complex geheel invoegen en dat vereist enige tijd. De minister had in het wetsontwerp een artikel willen invoegen dat vergelijkbaar is met dat van het wetsvoorstel.

Een laatste opmerking vanwege de minister heeft betrekking op de automatische toepassing van de inbeslagname, die problemen meebrengt, aangezien de verplichting tot verzekering slechts geldt wanneer het voertuig zich op de openbare weg of op gelijkgestelde terreinen bevindt. Alle motoren bijvoorbeeld, die tijdens de wintermaanden niet verzekerd zijn, zullen problemen opleveren.

De indiener herhaalt dat zijn voorstel slechts betrekking heeft op de voertuigen die zich op de openbare weg of gelijkgestelde terreinen bevinden.

Voor de minister bestaan er drie categorieën van niet-verzekerde personen: in de eerste plaats de onbuigzame chauffeurs die zich nooit zullen laten verzekeren (dit is niet de grootste categorie); in de tweede plaats de verstrooiden bijvoorbeeld, echtparen die aan het scheiden zijn, waar de wagen naar een kant gaat en het verzekeringscontract naar de andere; de derde, de meerderheid van niet-verzekerde personen, zijn mensen die niet kunnen betalen, niet alleen wanneer ze hun wagen kopen, maar ook wanneer ze ermee rijden, ten gevolge van een reeks ongevallen die de verzekeringspremies onbetaalbaar maken.

De indiener van het voorstel wijst erop dat men tot een evenwichtige tekst moet komen die geen al te zware straffen oplegt aan personen die zulks niet verdienen, doch die onverantwoordelijke automobilisten bestraft.

De commissie beslist om het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer over het wetsvoorstel in te winnen.

élevés. Le système est assez différent de celui existant en Belgique, puisqu'on n'assure pas des véhicules mais des personnes.

Un autre système auquel ont adhéré plusieurs pays est le système à vignettes. Le représentant du ministre estime toutefois que ce système est dépassé. Un contrôle physique par un policier est nécessaire et puis, rien que la confection des vignettes coûterait 100 millions de francs.

Au niveau européen, le système des fonds de garantie est imposé dans les directives. Il existe donc un même fonds de garantie dans chaque État membre avec les mêmes missions. Ces missions vont être étendues considérablement suite à l'adoption d'une directive européenne publiée le 20 juillet 2000 que la Belgique doit encore transposer dans les mois à venir. L'extension du rôle du fonds vise principalement les accidents notamment dans le cas de non-assurés transfrontaliers. Cela ne pose pas beaucoup de problèmes de fond pour la Belgique hormis quelques problèmes de rédaction de textes. Il faut intégrer tout un ensemble relativement complexe, ce qui demande un peu de temps. Le ministre aurait voulu intégrer un article similaire au texte de la proposition à l'étude dans le projet de loi.

Une dernière observation de la part du ministre concerne l'automatisme de la saisie, qui pose problème, étant donné que l'obligation d'assurance ne vaut que si le véhicule est sur la voie publique ou les terrains assimilés. Par exemple, toutes les motos, qui ne sont pas assurées pendant les mois d'hiver, poseront problème.

L'auteur de la proposition répète que sa proposition ne vise que les véhicules qui se trouvent sur la voie publique ou les terrains assimilés.

Pour le ministre, il y a trois catégories de gens non-assurés: premièrement, les irréductibles qui ne s'assureront jamais (cette catégorie n'est pas la plus importante); deuxièmement, les distraits, par exemple les couples en instance de divorce ou de séparation, où la voiture va d'un côté et le contrat d'assurance de l'autre; troisièmement, la majorité des non-assurés qui sont des gens qui ne peuvent pas payer, non seulement au moment de l'achat de la voiture, mais parfois en cours de route, suite à une série d'accidents qui rendent les primes d'assurance inabordables.

L'auteur de la proposition de loi souligne qu'il faut arriver à un texte équilibré qui évite les sanctions trop dures pour les personnes qui ne méritent pas ce type de sanctions, mais qui sanctionne les automobilistes irresponsables.

La commission décide de demander l'avis de la Commission de la protection de la vie privée à propos de la présente proposition de loi.

Tijdens haar vergadering van 17 januari 2001, heeft de commissie het advies nr. 35/2000 van 14 december 2000 van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ontvangen (zie bijlage).

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer verleent het wetsvoorstel een gunstig advies, onder voorbehoud dat elke finaliteit van de Veridass-bestanden als zodanig zou worden gedefinieerd ofwel door deze definitie van de finaliteiten in de tekst van het voorstel in te voegen, ofwel door de tekst van artikel 80, § 6 van de wet van 9 juli 1975 dienovereenkomstig aan te passen (schadeloosstelling van slachtoffers van door niet-verzekerde personen veroorzaakte ongevallen, aangifte bij het parket van de eigenaars van niet-verzekerde voertuigen, ...).

Een lid leidt daaruit af dat het voorstel niet ingaat tegen de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De Commissie spreekt de wens uit dat ergens duidelijkshalve de nieuwe taak van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds wordt bepaald. Bijgevolg dient spreker een subamendement in op amendement nr. 3.

3. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Opschrift

De heer Siquet c.s. dienen het amendement nr. 5 in dat ertoe strekt het opschrift te vervangen als volgt: «Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen».

Een van de indieners van het amendement verwijst hierbij naar de door hem ingediende amendementen waardoor niet langer alleen wordt voorgesteld om een artikel 19bis in deze wet in te voegen, maar ook andere artikelen te wijzigen. Bijgevolg moet het opschrift worden aangepast.

De heer Maertens dient het amendement nr. 6 in dat ertoe strekt het opschrift van het wetsvoorstel aan te vullen met de woorden «en tot wijziging van artikel 31 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst».

De auteur verwijst hierbij naar zijn amendement nr. 7 dat precies tot doel heeft dit artikel 31 te wijzigen zodanig dat ook met het oog op dit amendement, het opschrift moet worden aangepast.

Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Artikel 1bis (nieuw)

De heer Santkin c.s. dienen een amendement in dat ertoe strekt een artikel 1bis in te voegen.

Au cours de sa réunion du 17 janvier 2001, la commission a reçu l'avis n° 35/2000 du 14 décembre 2000 de la Commission de la protection de la vie privée (voir annexe).

La Commission de la protection de la vie privée émet un avis favorable concernant la proposition de loi, sous réserve que chacune des finalités du fichier Veridass soit définie comme telle soit en insérant à cette définition des finalités dans le texte de la proposition, soit en adaptant le texte de l'article 80, § 6, de la loi du 9 juillet 1975 en conséquence (indemnisation des victimes d'accidents causés par des personnes non assurées, dénonciation au parquet des propriétaires des véhicules non assurés, ...).

Un membre en déduit que la proposition de loi ne pose donc pas de problème sur le plan de la protection de la vie privée. Pour la clarté, la Commission souhaiterait que quelque part, il soit indiqué qu'une mission nouvelle est confiée au Fonds commun de garantie automobile. Suite à cet avis, l'intervenant déposera un sous-amendement à l'amendement n° 3.

3. DISCUSSION DES ARTICLES

Intitulé

M. Siquet et consorts déposent l'amendement n° 5 qui vise à remplacer l'intitulé par le suivant: «Proposition de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs».

Un des auteurs de l'amendement renvoie à cet égard aux amendements qu'il a déposés en vue d'élargir la portée de la proposition pour qu'elle ne se limite pas à insérer un article 19bis dans ladite loi, mais modifie aussi d'autres articles. Il convient par conséquent d'adapter l'intitulé.

M. Maertens dépose l'amendement n° 6 qui vise à compléter l'intitulé de la proposition de loi par le membre de phrase «et modifiant l'article 31 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre».

L'auteur de l'amendement renvoie à cet égard à son amendement n° 7 visant précisément à modifier l'article 31 précité, ce qui nécessiterait également une modification de l'intitulé.

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucune observation.

Article 1^{er}bis (nouveau)

M. Santkin et consorts déposent un amendement qui vise à insérer un article 1^{er}bis.

Een van de indieners verklaart dat dit amendement tot doel heeft in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, een hoofdstuk *Ibis* in te voegen, bestaande uit de artikelen *9bis* tot *9quinquies*, dat ertoe strekt een Tariferingsbureau op te richten.

Een groeiend aantal chauffeurs wordt uitgesloten van de verzekeringsdekking of kan zich alleen nog maar voor een zeer hoge prijs verzekeren. Het beste preventiemiddel tegen niet-verzekerde chauffeurs bestaat er ongetwijfeld in dat men ervoor zorgt dat alle weggebruikers een verzekering kunnen sluiten. Daarom voorziet dit amendement in de oprichting van een Tariferingsbureau waartoe iedereen zich kan wenden die een verzekering wil sluiten maar bij zijn verzekeraar op een weigering botst of buitensporige voorwaarden krijgt voorgeschoteld. Het Bureau bepaalt de premie en houdt daarbij rekening met het risico maar ook met het omslaan van de kosten over alle verzekerden. Het stelt ook de voorwaarden vast waaronder de verzekeringsonderneming het risico moet dekken. Het Tariferingsbureau doet een tarifieringsvoorstel.

Het Tariferingsbureau bepaalt zijn huishoudelijk reglement en legt het ter goedkeuring voor aan de minister van Economie.

Het Tariferingsbureau kan weigeren een verzekeringsdekking te verlenen of een premie of een vrijstelling voorstellen die hoger ligt dan het door de Koning bepaalde maximum. De verzekeringsmaatschappij moet de verzekeringnemer daarvan op de hoogte stellen.

Artikel *9quater* bepaalt onder welke voorwaarden een persoon die een verzekering wil sluiten een verzoek kan indienen bij het Tariferingsbureau en stelt ook de taak van het Bureau vast.

Artikel *9quinquies* bepaalt dat de last van de schadegevallen die voortkomen uit het door het Bureau getarifeerde risico wordt opgenomen in de rekening van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds voor motorrijtuigen.

Volgens een commissielid verruimt dit amendement aanzienlijk de inhoud en de draagwijdte van het wetsvoorstel. Vertrekkende van de vaststelling dat heel wat bestuurders zonder aansprakelijkheidsverzekering rijden, wordt er nu een heel breed systeem opgezet, waartegen spreker toch enkele bedenkingen uit.

Het is een feit dat het stijgend aantal gevallen waarin het Gemeenschappelijk Waarborgfonds moet tussenkomen, een financieel risico voor het fonds vormt. Ook al begrijpt spreker de bedoeling van het amendement nr. 1, toch mist hij een tegenhanger van de bepaling. België kent een van de hoogste cijfers inzake verkeersslachtoffers. Er zijn nu éénmaal brok-

Un des auteurs de l'amendement explique cet amendement a pour but d'insérer dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, un chapitre *Ibis*, contenant les articles *9bis* à *9quinquies*, qui visent à créer un Bureau de tarification.

Un nombre croissant de conducteurs sont exclus de la couverture d'assurance ou ne peuvent plus s'assurer qu'à un prix très élevé. En matière de la non-assurance, la meilleure des préventions est, sans aucun doute, de permettre l'assurabilité de l'ensemble des usagers. Pour arriver à cette fin, l'amendement prévoit l'instauration d'un Bureau de tarification auquel tout candidat-preneur d'assurance qui n'obtient plus d'assurance de son assureur, ou uniquement à des conditions très onéreuses, peut s'adresser. Le Bureau fixe une prime, en tenant compte du risque, mais aussi de la solidarité entre tous les assurés, et les conditions auxquelles l'entreprise d'assurances est tenue de couvrir le risque. Le Bureau fait une proposition de tarif.

Le Bureau de tarification établit son règlement d'ordre intérieur et le soumet à l'approbation du ministre de l'Économie.

Le Bureau peut refuser d'accorder une couverture d'assurance, ou proposer une prime ou une franchise supérieure au maximum défini par le Roi. L'entreprise d'assurance est tenue d'informer le preneur d'assurance qu'il se trouve dans un tel cas.

L'article *9quater* précise les conditions dans lesquelles un candidat-preneur peut introduire une demande auprès du Bureau de tarification et la mission du Bureau.

L'article *9quinquies* prévoit que la charge des sinistres provoqués par les risques tarifés par le Bureau est intégré dans les comptes du Fonds commun de garantie automobile.

Selon un commissaire, cet amendement élargit considérablement le contenu et la portée de la proposition de loi. Partant de la constatation que nombre de conducteurs roulent sans assurance RC, on propose de créer un vaste système à propos duquel l'intervenant voudrait quand même formuler quelques observations.

De fait, le nombre croissant de cas dans lesquels le Fonds commun de garantie doit intervenir constitue pour celui-ci un véritable risque financier. L'intervenant déclare que s'il comprend la finalité de l'amendement n° 1, il n'en estime pas moins qu'il manque un pendant à la disposition. La Belgique est un des pays où le nombre des victimes des accidents de

kenpiloten die niet alleen een gevaar voor zichzelf maar ook voor de andere weggebruikers vormen, zodat zij zich in feite beter niet op openbare weg zouden bevinden. Men is er nog altijd niet in geslaagd om het rijbewijs met punten, eventueel in afgezwakte vorm, in te voeren waardoor men diegenen, die door hun rijgedrag bewijzen niet in staat te zijn een voertuig op een fatsoenlijke wijze te besturen, aan te pakken. Een intrekking van hun rijbewijs is een beter systeem dan louter het weigeren van een aansprakelijkheidsverzekering.

Een tweede opmerking betreft de bevoegdheid van het Tarifieringsbureau om voorwaarden op te leggen ter beperking van het risico dat de verzekeringsnemer vertoont (artikel 9^{quater}, § 2, tweede zin). Betreft deze bepaling voorwaarden waaronder een bestuurder de openbare weg mag gebruiken, zoals bijvoorbeeld alleen bij dag of alleen tijdens het weekend, niet langer op de autosnelwegen of nooit sneller dan 60 km/u? Indien dit inderdaad het geval zou zijn, dan kan spreker hiermee niet akkoord gaan. Voor het opleggen van dergelijke voorwaarden is een wettelijke basis vereist en kan een bureau, bestaande uit acht leden, er niet arbitrair over beslissen.

Een volgende spreker is het met deze tweede opmerking eens. Ofwel heeft een bestuurder een rijbewijs, ofwel heeft hij er geen. Voorwaarden om de openbare weg alleen tijdens het weekend te mogen gebruiken of niet sneller dan een bepaalde limiet te rijden, kunnen niet. Trouwens, er zal zich ook een probleem van controle stellen.

Een senator vindt dat de rechtbanken moeten bepalen onder welke voorwaarden iemand een auto mag besturen en niet het Tarifieringsbureau dat niet eens aansprakelijk kan worden gesteld. Het is onaanvaardbaar dat het bureau voorwaarden kan opleggen, zoals het type van auto. Die raken aan de persoonlijke levenssfeer. Zolang het blijft bij het vaststellen van de premie, de terugbetaling bij ongevallen enzovoorts, is er geen probleem.

Spreker stelt voor de tweede volzin van artikel 9^{quater}, § 2, te schrappen, omdat men zich hier de bevoegdheid toe-eigent van de rechterlijke macht.

Een commissielid antwoordt dat de voorwaarden waar artikel 9^{quater}, § 2, tweede volzin, naar verwijst nu reeds in verzekeringsovereenkomsten kunnen voorkomen, zoals bijvoorbeeld een hogere vrijstelling, een verplicht medisch onderzoek, een minder krachtige motor, verplichte rijlessen enzovoorts. Het gaat dus niet om het soort voorwaarden die de rechterlijke macht kan opleggen.

In dat geval kan de indiener van het voorstel akkoord gaan.

la route est le plus élevé. Il y a en effet des chauffards qui mettent en danger non seulement leur propre vie mais aussi celle des autres usagers de la route, si bien qu'il vaudrait mieux en fait qu'ils ne se trouvent pas sur la voie publique. On n'est toujours pas parvenu à instaurer le permis à point, éventuellement sous une forme édulcorée, et l'on continue dès lors à être dans l'impossibilité de lutter contre ceux qui ont montré, par le comportement qu'ils adoptent sur la route, qu'ils ne sont pas aptes à conduire. Le retrait de leur permis de conduire serait plus efficace que le simple refus de leur accorder une assurance RC.

Une deuxième observation concerne la compétence du Bureau de tarification d'imposer des conditions propres à réduire le risque que le preneur d'assurance présente (article 9^{quater}, § 2, deuxième phrase). Cette disposition concerne-t-elle les conditions sous lesquelles un conducteur peut emprunter la voie publique, comme celle selon laquelle il ne peut rouler que de jour ou le week-end, celle selon laquelle il ne peut pas rouler sur les autoroutes ou celle selon laquelle il ne peut jamais dépasser les 60 km/h? L'intervenant déclare que, si oui, il ne pourrait pas marquer son accord. Il faut une base légale pour pouvoir imposer de telles conditions. Un bureau de huit membres ne peut pas en définir arbitrairement.

Un autre intervenant souscrit à cette deuxième observation. Un conducteur a un permis de conduire ou n'en a pas. On ne peut pas limiter une autorisation de rouler sur la voie publique au week-end ou interdire de rouler à une vitesse supérieure à une limite déterminée. D'ailleurs, il y a aussi un problème de contrôle.

Un sénateur estime qu'il appartient aux tribunaux de déterminer les conditions selon lesquelles un conducteur peut conduire sa voiture et non pas le Bureau de tarification qui ne peut même pas être tenu pour responsable. Il n'est pas acceptable que le bureau puisse imposer des conditions telles que le type de voiture, qui touchent à l'organisation de la vie privée d'une personne. Tant que l'on reste dans le cadre de l'organisation de la prime, du remboursement en cas d'accident, etc. il n'y a pas de problème.

L'intervenant propose de supprimer la deuxième phrase de l'article 9^{quater}, § 2, parce qu'il s'agit d'une substitution au pouvoir judiciaire.

Un membre de la commission rétorque que les conditions auxquelles l'article 9^{quater}, § 2, deuxième phrase, se réfère, sont des conditions qui restent dans le cadre des possibilités existantes d'un contrat d'assurance, comme par exemple une charge de franchise plus importante, passer un examen médical, réduire la force motrice du véhicule, suivre des cours de conduite, etc. Il ne s'agit donc pas de conditions telles que prononcées par le pouvoir judiciaire.

L'auteur de la proposition de loi peut dans ce cas marquer son accord.

Volgens de minister mag men niet te ver gaan in de gestelde eisen. De minister zal nauwlettend toezien op de toepasbaarheid van dit wetsvoorstel, dat de zwakken in onze maatschappij in geen geval mag benadelen.

Een commissielid herhaalt zijn kritiek. Men kan toch niet een beetje verzekerd zijn, noch een beetje een rijbewijs hebben. Ofwel is het voertuig verzekerd overeenkomstig de wet op de verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen inzake motorrijtuigen, ofwel niet.

Het is niet aan de verzekeringsondernemingen om bepaalde restricties in te bouwen of om toe te laten deze te kunnen inbouwen. Het enige wat kan gebeuren is dat de verzekeraar, aan de hand van criteria, bepaalde instapdrempels voorziet of premies verhoogd. Zelfs de zwarte lijst van bestuurders die niet meer kunnen verzekerd worden en die circuleert in verzekeringskringen, is officieel niet toegelaten, maar wordt wel gedoogd.

Dezelfde kritiek geldt ook voor het rijbewijs: er kunnen geen bijkomende voorwaarden worden opgelegd, zodat bijvoorbeeld een bestuurder alleen tijdens het weekend mag rijden. De aangewezen weg is de invoering van het rijbewijs met punten zodat er wettelijke criteria worden bepaald.

Ten slotte verwijst een lid uitdrukkelijk naar de verantwoording van amendement nr. 1, waarin duidelijk gezegd wordt dat het Tariferingsbureau maatregelen kan voorstellen om het risico te beperken, om het risico binnen verzekerbare grenzen te houden. Zo kan het Bureau een toekomstige verzekeringnemer voorstellen een vrijstelling ten laste te nemen, een medisch onderzoek te ondergaan, rijlessen te volgen, enz.

Artikel 1^{ter} (nieuw)

De heer Monfils c.s. dienen het amendement nr. 2 in dat ertoe strekt een artikel 1^{ter} in te voegen in het wetsvoorstel. Dit artikel 1^{ter} heeft tot doel het opschrift van afdeling 1 van hoofdstuk V van de wet van 21 november 1989 aan te passen.

Er worden geen opmerkingen geuit.

Artikel 2

De heer Monfils c.s. dienen het amendement nr. 3 in dat ertoe strekt artikel 2 te vervangen.

Dit amendement houdt rekening met de gevallen waarin de werking van de verzekeringsovereenkomst is geschorst, bijvoorbeeld voor voertuigen die niet worden gebruikt wegens ziekte of langdurig verblijf in het buitenland. Indien zij niet in het verkeer op de openbare weg worden gebracht, is er geen overtre-

Selon le ministre, on ne peut en aucun cas exagérer dans les exigences posées. Le ministre sera très attentif à l'applicabilité de la proposition de loi qui ne peut léser en aucune manière les plus faibles de notre société.

Un commissaire réitère sa critique. On ne peut quand même pas être assuré de manière partielle, ni avoir un permis de conduire partiel. Ou bien un véhicule est assuré conformément à la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, ou bien il ne l'est pas.

Il n'appartient pas aux compagnies d'assurance de prévoir des restrictions ni de permettre d'en introduire. La seule chose qu'elles puissent faire, c'est fixer des seuils d'accès ou majorer des primes sur la base de certains critères. Même la liste noire de conducteurs devenus non assurables, dont la circulation au sein des compagnies d'assurance est pourtant tolérée, est officiellement interdite.

La même observation peut être faite en ce qui concerne le permis de conduire: nulle condition complémentaire — par exemple une condition selon laquelle un conducteur ne peut rouler que le week-end — n'est autorisée. La solution indiquée est d'introduire un permis de conduire à points, de manière que l'on dispose de critères légaux.

Enfin, un membre se réfère expressément à la justification de l'amendement n° 1 qui précise clairement que, afin de maintenir le risque dans des limites assurables, le Bureau de tarification peut également proposer des mesures visant à réduire le risque: prendre à sa charge une franchise, passer un examen médical, suivre des cours de conduite, etc.

Article 1^{er ter} (nouveau)

M. Monfils et consorts déposent l'amendement n° 2 qui vise à insérer un article 1^{er ter} dans la proposition de loi. Cet article 1^{er ter} a pour but d'adapter l'intitulé de la section 1^{re} du chapitre V de la loi du 21 novembre 1989.

Aucune remarque n'est formulée.

Article 2

M. Monfils et consorts déposent l'amendement n° 3 qui vise à remplacer l'article 2.

Cet amendement tient compte des cas où le contrat d'assurance est suspendu, par exemple dans le cas de véhicules qui ne sont plus utilisés pour cause de maladie ou de séjour de longue durée à l'étranger. S'ils ne sont pas mis en circulation sur la voie publique, ces véhicules ne sont pas en infraction. La modification

ding. De wijziging houdt in dat wanneer de verzekeringsonderneming van een motorrijtuig niet onmiddellijk kan geïdentificeerd worden op basis van de inlichtingen die verzameld worden in het kader van artikel 80, § 6, van de wet van 1989, aan de eigenaar van het voertuig gevraagd wordt alle inlichtingen te verstrekken die het mogelijk maken de verzekerings-situatie van zijn voertuig vast te stellen. Bijgevolg, indien de eigenaar verklaart dat zijn voertuig niet verzekerd is omdat het niet in het verkeer is gebracht, dan zal het Fonds ook niet tussenkomen.

Daarnaast wordt ook de vereiste van de aangetekende brief geschrapt.

Ten slotte voorziet het amendement dat de automatische inbeslagneming van het niet-verzekerde voertuig wordt afgezwakt. Inderdaad, dit is een te zware sanctie. Het amendement bepaalt dat de rechterlijke autoriteiten over enige beoordelingsvrijheid beschikken bij het bepalen van de strafmaatregelen. Hierdoor worden dus nieuwe strafbepalingen toegevoegd. Deze laatste wijziging gaat in dezelfde richting als de huidige evolutie van het strafrecht dat tracht meer aangepaste straffen op te leggen.

De heer Monfils dient vervolgens amendement nr. 8 in, dat een subamendement is op amendement nr. 3. Het subamendement nr. 8 beoogt een loutere vormwijziging die niets verandert aan de inhoud. Het bepaalt dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds een tweede taak heeft, namelijk een controletaak zoals voorgesteld door de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

De minister heeft geen bezwaar tegen het gesubmendeerde amendement.

Hij onderstreept dat het probleem van het niet-verzekerd zijn ook op een andere manier had kunnen worden opgelost, namelijk bij de omzetting van de Europese richtlijn over de snellere uitbetaling van schadevergoedingen. Het Parlement had van die gelegenheid gebruik kunnen maken om bepalingen op te nemen die de ongerustheid ter zake wegnemen.

De weg die in het wetsvoorstel bewandeld wordt, is evenwel een uitstekende weg. Het feit dat de automatische inbeslagneming van het voertuig werd afgezwakt is in ieder geval positief. De minister maakt zich geen zorgen over de toepasbaarheid en de precieze draagwijdte van dit voorstel.

Artikel 3 (nieuw)

De heren Monfils c.s. dienen amendement nr. 4 in dat ertoe strekt een artikel 3 in te voegen.

Dit amendement voorziet dat naast de inbeslagneming van het voertuig, ook de inbeslagneming van de kentekenplaten mogelijk is. Daarnaast zijn nog

suppose que, lorsque l'assureur d'un véhicule automobile ne peut pas être identifié immédiatement sur la base des informations recueillies en application de l'article 80, § 6, de la loi de 1989, le propriétaire du véhicule est invité à fournir toutes les informations permettant de constater la situation dans laquelle se trouve son véhicule en matière d'assurance. Par conséquent, si le propriétaire déclare que son véhicule n'est pas assuré, parce qu'il n'a pas été mis en circulation, le Fonds n'interviendra pas.

Par ailleurs, l'exigence d'un courrier recommandé a aussi été supprimée.

Enfin, l'amendement prévoit une atténuation de la sanction qui consiste à opérer la saisie automatique du véhicule non assuré. Cette sanction est en effet trop lourde. L'amendement prévoit aussi que les autorités judiciaires disposent d'une certaine marge d'appréciation pour fixer les sanctions, ce qui signifie que l'on verra de nouvelles sanctions s'ajouter à celles qui existent déjà. L'on se trouve ici devant une modification conforme à l'évolution actuelle du droit pénal qui va dans le sens de sanctions mieux adaptées.

M. Monfils dépose ensuite l'amendement n° 8 qui est un sous-amendement à l'amendement n° 3. Le sous-amendement n° 8 est un amendement de pure forme qui ne change rien au fond et qui prévoit simplement que le Fonds commun de garantie a une deuxième mission, notamment une mission de contrôle, telle que suggéré par la Commission de la protection de la vie privée.

Le ministre n'a pas d'objection à l'amendement tel que sous-amendé.

Il souligne que le problème de la non-assurance aurait aussi pu être solutionné d'une autre façon, notamment lors de la transposition de la directive européenne en la matière sur l'accélération de l'indemnité des dommages. Le Parlement aurait pu profiter de cette occasion pour prévoir des dispositions qui pourraient satisfaire aux inquiétudes exprimées,

Toutefois, la piste suggérée dans la proposition de loi est très bonne. Le fait que la saisie automatique du véhicule a été atténuée est en tout cas positif. Le ministre n'a pas d'inquiétudes sur l'applicabilité et la portée exacte de cette proposition.

Article 3 (nouveau)

M. Monfils et consorts déposent l'amendement n° 4 qui vise à insérer un article 3.

Cet amendement prévoit la possibilité outre de saisir le véhicule, de saisir les marques d'immatriculation. Il prévoit aussi la possibilité de prendre

andere bewarende maatregelen mogelijk, zoals het plaatsen van een wielklem, het in beslag nemen van de contactsleutels.

Dit amendement geeft geen aanleiding tot verdere vragen.

Artikel 4 (nieuw)

De heer Maertens dient amendementen nr. 7 in dat ertoe strekt een artikel 4 in te voegen.

Aan artikel 31 van deze wet wordt een paragraaf toegevoegd, luidende: «De bepalingen van § 1 zijn niet van toepassing op de verzekeringsovereenkomst inzake motorvoertuigen, behalve wanneer de verzekerde een ongeval heeft veroorzaakt die een inbreuk betekent op het wegverkeersreglement waarop een strafmaatregel staat van vervallenverklaring van het recht tot het besturen van een motorrijtuig en intrekking van het rijbewijs gedurende ten minste 1 maand.»

De auteur van het amendement verwijst naar de verantwoording van het amendement.

De minister wijst op een aantal gangbare praktijken op de verzekeringsmarkt omtrent opzegging van contracten, bijvoorbeeld een opzegging nadat de bestuurder drie ongevallen is overkomen, zonder enige andere reden op te geven. Voor een dergelijk wijdverbreide verzekering, die in de eerste plaats de slachtoffers moet beschermen, vergroten zulke praktijken opnieuw het risico van niet-verzekering.

Het oorspronkelijke niet-geamendeerde voorstel zou het risico meebrengen dat de verzekeringsmaatschappijen een strikter aanvaardingsbeleid voeren omdat volgens het voorstel in die vorm de verzekeraars de risico's gedurende gemiddeld 6 maanden moeten bewaren. De verzekeringsovereenkomst is immers jaarlijks opzegbaar.

De voorgestelde amendementen maken het wetsvoorstel wel veel evenwichtiger, vooral de amendementen met betrekking tot de toegang tot de verzekering.

4. STEMMINGEN

Opschrift

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 8 stemmen bij één onthouding. Amendement nr. 6 wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Artikel 1

Dit artikel wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

d'autres mesures conservatoires, comme celle qui consiste à poser un sabot ou à saisir les clés de contact.

Cet amendement ne soulève aucune autre question.

Article 4 (nouveau)

M. Maertens dépose l'amendement n° 7 qui vise à insérer un article 4.

À l'article 31 de la présente loi, est ajouté un paragraphe qui est rédigé comme suit: «Les dispositions du § 1^{er} ne sont pas applicables au contrat d'assurance relatif aux véhicules automoteurs, sauf lorsque l'assuré a provoqué un accident constituant une infraction au règlement général sur la police de la circulation routière punie d'une déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur et d'un retrait du permis de conduire pour une durée d'un mois au minimum.»

L'auteur de l'amendement renvoie à la justification de celui-ci.

Le ministre attire l'attention sur une série de pratiques courantes dans le monde des assurances pour ce qui est de la résiliation de certains contrats et il cite à cet égard un cas de résiliation non motivée du contrat d'un conducteur qui avait eu trois accidents. De telles pratiques concernant une assurance aussi répandue que l'assurance en question, dont la finalité première est de protéger des victimes, ne font qu'aggraver le risque de non-assurance.

La proposition initiale, sans les amendements, aurait pour effet qu'il y ait un risque que les compagnies d'assurances soient plus sévères dans leur politique d'acceptation, puisque la proposition de loi, sans les amendements, imposerait aux assureurs de conserver les risques pendant en moyenne 6 mois, le contrat d'assurance étant résiliable annuellement.

Les amendements proposés et surtout les amendements relatifs à l'accès à l'assurance améliorent l'équilibre de la proposition de loi.

4. VOTES

Intitulé

L'amendement n° 5 est adopté par 8 voix et 1 abstention. L'amendement n° 6 est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 1^{er}

Cet article est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Artikel 1bis (nieuw)

Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 8 stemmen bij één onthouding.

Artikel 1ter (nieuw)

Amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Artikel 2

Amendement nr. 8 wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden. Het aldus gesubamendeerde amendement nr. 3, dat artikel 2 vervangt, wordt met dezelfde eenparigheid aangenomen.

Artikel 3 (nieuw)

Amendement nr. 4 wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

Artikel 4 (nieuw)

Amendement nr. 7 wordt eenparig aangenomen door de 9 aanwezige leden.

*
* *

Het geamendeerde wetsvoorstel wordt in zijn geheel aangenomen met 8 stemmen bij 1 onthouding.

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

De rapporteur,

Louis SIQUET.

De voorzitter,

Paul DE GRAUWE.

*
* *

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

—————
Zie Stuk nr. 2-427/5

Article 1^{er}bis (nouveau)

L'amendement n° 1 est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Article 1^{er}ter (nouveau)

L'amendement n° 5 est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 2

L'amendement n° 8 est adopté à l'unanimité des 9 membres présents. L'amendement n° 3, visant à remplacer l'article 2, ainsi sous-amendé, est adopté à la même unanimité.

Article 3 (nouveau)

L'amendement n° 4 est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 4 (nouveau)

L'amendement n° 7 est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi amendée a été adopté par 8 voix et 1 abstention.

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

Le rapporteur,

Louis SIQUET.

Le président,

Paul DE GRAUWE.

*
* *

TEXTE ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

—————
Voir le doc. n° 2-427/5

BIJLAGE**ANNEXE**

ADVIES nr. 35/2000 van 14 december 2000 van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

BETREFT: Wetsvoorstel Monfils tot invoeging van een artikel 19bis in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer,

Gelet op de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, inzonderheid op artikel 29;

Gelet op de adviesaanvraag van de voorzitter van de Commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden van de Senaat, van 26 oktober 2000;

Gelet op het verslag van de voorzitter;

Brengt op 14 december 2000 volgend advies uit:

1. Context van de adviesaanvraag: het probleem van de niet-verzekerde voertuigen.

Krachtens de artikelen 6 en 7 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen is de inschrijving van een motorrijtuig bij de Directie voor de inschrijving van de voertuigen (DIV) onderworpen aan het voorleggen van een internationaal verzekeringsbewijs (groene kaart). Het is evenwel in welbepaalde en alsmar meer gevallen mogelijk dat bepaalde voertuigen niet verzekerd zijn. De uiteenzettingen in bijlage bij het aan de commissie ter advies voorgelegde wetsvoorstel maken bijvoorbeeld gewag van de vervanging van het voertuig met behoud van de nummerplaat of de ontbinding van de overeenkomst wegens niet-betaling van de premie. Het wetsvoorstel waarvoor de Senaat de commissie raadpleegt, beoogt juist het invoeren van een specifieke maatregel om het ontbreken van een verzekering te bestrijden.

2. Het Veridass-bestand van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds

Dit door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds beheerde bestand omvat eigenlijk de gegevens van het register van de DIV, enerzijds en de gegevens van de verzekeringsmaatschappijen, anderzijds. Het vindt zijn wettelijke grondslag in artikel 80, § 6, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen en in het koninklijk besluit van 19 februari 1997 tot uitvoering van dit artikel 80, § 6.

Deze wettelijke bepaling verleent de bij een verkeersongeval betrokken personen, het recht om bij het fonds kennis te nemen van de identiteit van de verzekeringsonderneming van iedere andere betrokken persoon (eerste lid).

Dezelfde bepaling biedt het fonds eveneens de mogelijkheid de situatie op het vlak van verzekering na te gaan bij de houders van de nummerplaat (vijfde lid).

Het tweede lid, ten slotte, machtigt de Koning de inlichtingen te bepalen die de DIV en de verzekeringsondernemingen het fonds dienen te verstrekken. Op basis van deze bepaling is het koninklijk besluit van 19 februari 1997 aangenomen: dit besluit verplicht de DIV het fonds de in artikel 3 bedoelde inlichtingen te verstrekken. Het betreft vooral de personalia van de titularis van de

AVIS n° 35/2000 du 14 décembre 2000 de la Commission de la protection de la vie privée.

OBJET: Proposition de loi Monfils insérant un article 19bis dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

La Commission de la protection de la vie privée,

Vu la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, en particulier l'article 29;

Vu la demande d'avis du président de la Commission des Finances et des Affaires économiques du Sénat, du 26 octobre 2000;

Vu le rapport du président;

Émet, le 14 décembre 2000, l'avis suivant:

1. Contexte de la demande d'avis le problème des véhicules non assurés:

En vertu des articles 6 et 7 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, l'immatriculation d'un véhicule automoteur auprès de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) est subordonnée à la production d'un certificat international d'assurance (carte verte). Pourtant, il se peut que dans des hypothèses déterminées et de plus en plus fréquentes, certains véhicules ne soient pas assurés. Les développements annexés à la proposition de loi soumise à l'avis de la commission font par exemple état du remplacement du véhicule avec maintien de l'immatriculation ou la résiliation du contrat d'assurance pour défaut de paiement de la prime. La proposition de loi pour laquelle le Sénat consulte la commission vise précisément à introduire une mesure spécifique pour lutter contre le défaut d'assurance.

2. Le fichier Veridass du Fonds commun de garantie

Ce fichier, géré par le Fonds commun de garantie, regroupe en fait les données du registre de la DIV, d'une part, et celles des fichiers des compagnies d'assurance, d'autre part. Il trouve sa base légale dans l'article 80, § 6, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances et dans son arrêté royal d'exécution du 19 février 1997.

Cette disposition légale confère aux personnes impliquées dans un accident un droit d'information auprès du fonds quant à l'identité de l'assureur de chacune des autres personnes impliquées (alinéa 1^{er}).

La même disposition donne également possibilité pour le Fonds de s'enquérir de la situation en matière d'assurance auprès des titulaires d'une immatriculation (alinéa 5).

Enfin, l'alinéa 2 habilite le Roi à déterminer les informations à fournir par la DIV et les compagnies d'assurance. Sur la base de cette dernière disposition, l'arrêté royal du 19 février 1997 a été pris: cet arrêté oblige la DIV à communiquer au fonds les renseignements visés en son article 3. Il s'agit essentiellement des coordonnées du titulaire de l'immatriculation, de l'identité de

plaat, de identiteit van de verzekeringsonderneming (op het ogenblik van de registratie-aanvraag), het plaatnummer en de kenmerken van het voertuig (chassisnummer, enz.). Van hun kant dienen de verzekeringsmaatschappijen het fonds de gegevens van de op dat ogenblik geldende groene kaarten te verstrekken (artikel 4 van het koninklijk besluit).

Dit bestand laat toe dat, op elk ogenblik wanneer een voertuig in het verkeer wordt gebracht, kan worden nagegaan of het voertuig al dan niet verzekerd is.

Volgens de uiteenzettingen die horen bij het wetsvoorstel waarvan sprake (bladzijde 4) en de filosofie van artikel 80, § 6, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, beoogt dit bestand een versnelde schadeloosstellingsprocedure (door het fonds) wanneer een van de in het ongeval betrokken personen niet verzekerd is.

In dat opzicht betreurt de commissie het dat zij niet werd geraadpleegd op het ogenblik van de goedkeuring van het koninklijk besluit van 19 februari 1997 dat een bekrachtiging vormt van artikel 80, § 6, van de wet van 9 juli 1975, gezien de implicaties ervan inzake de bescherming van de persoonsgegevens.

3. Het aan de commissie ter advies voorgelegde wetsvoorstel Monfils

Het wetsvoorstel beoogt de invoeging van een artikel 19bis in de voornoemde wet van 21 november 1989.

Deze nieuwe voorgestelde bepaling laat het fonds toe, buiten elk ongeval om, de eigenaars van wagens waarvan de aansprakelijkheid blijkbaar niet gedekt is, op te sporen, na raadpleging van het Veridass-bestand. In dit geval verzoekt het fonds de betrokken personen haar per aangetekende brief en binnen een termijn van één maand na het opsturen van de aangetekende brief, het bewijs te leveren van gedekt te zijn door een geldige verzekering.

Bij ontstentenis is het fonds verplicht het ontbreken van een verzekering mee te delen aan de gerechtelijke overheden die ambtshalve overgaan tot de inbeslagname van het voertuig.

Indien we de ontwikkelingen (blz. 3 en 4) mogen geloven, komt het er dus op aan (onafhankelijk van het gebeuren van een ongeval) het fonds een *a priori* controlemissie te verlenen betreffende de verzekeringsdekkingen van alle in België ingeschreven motorrijtuigen. Deze controle zou, zoals hierboven beschreven, gebeuren door het gebruik van het Veridass-bestand.

4. Wat betreft de bescherming van persoonsgegevens

Ofschoon het wetsvoorstel ongetwijfeld de verdienste heeft het fenomeen van de niet-verzekering op het vlak van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor voertuigen te willen uitroeien, wijst ze een nieuwe, weliswaar wettelijke, finaliteit toe aan het Veridass-bestand (bestrijding van niet-verzekering) ten opzichte van het reeds bestaande doeleinde (versnelde schadeloosstelling van het slachtoffer van door niet-verzekerde personen veroorzaakte ongevallen).

Om deze redenen wenst de commissie dat elke finaliteit van de Veridass-bestanden als zodanig zou worden gedefinieerd ofwel door deze definitie van de finaliteiten in de tekst van het voorstel in te voegen, ofwel door de tekst van artikel 80, § 6, van de wet van 9 juli 1975 dienovereenkomstig aan te passen (schadeloosstelling van slachtoffers van door niet-verzekerde personen veroorzaakte ongevallen, aangifte bij het parket van de eigenaars van niet-verzekerde voertuigen, ...).

l'assureur (au moment de la demande d'immatriculation), du numéro de plaque et des caractéristiques du véhicule (numéro de châssis, etc.). De leur côté, les compagnies d'assurances doivent communiquer au fonds les données figurant sur les cartes vertes en cours de validité (article 4 de l'arrêté royal).

Ce fichier permet donc de vérifier si le véhicule est assuré ou non, à tout moment de sa mise en circulation.

Selon les développements accompagnant la proposition de loi dont question (p. 4) et la philosophie de l'article 80, § 6, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, ce fichier poursuit une finalité d'accélération du processus d'indemnisation (par le fonds) lorsque l'une des personnes impliquées dans l'accident n'est pas assurée.

À cet égard, la commission regrette de ne pas avoir été consultée au moment de l'adoption de l'arrêté royal du 19 février 1997 pris en vertu de l'article 80, § 6, de la loi du 9 juillet 1975, étant donné ses implications en matière de protection des données à caractère personnel.

3. La proposition de loi Monfils, soumise à l'avis de la commission

La proposition de loi vise à insérer un article 19bis dans la loi du 21 novembre 1989 précitée.

Cette nouvelle disposition proposée autorise le fonds à relever, en dehors de tout accident, les propriétaires de véhicules dont la responsabilité n'est apparemment pas couverte, après consultation du fichier Veridass. Dans ce cas, le fonds invite les personnes concernées par recommandé à lui fournir la preuve d'une couverture valable, et ce dans un délai d'un mois après l'envoi du recommandé.

À défaut, le fonds est obligé de signaler le défaut d'assurance aux autorités judiciaires qui procèdent d'office à la saisie du véhicule.

À en croire les développements (pp. 3 et 4), Il s'agit donc de conférer au fonds une mission de contrôle *a priori* (indépendamment de la survenance d'un accident) quant aux couvertures d'assurance de tous les véhicules à moteur immatriculés en Belgique. Ce contrôle se ferait par l'usage du fichier Veridass tel que décrit plus haut.

4. Concernant la protection des données à caractère personnel

Si la proposition de loi a le mérite incontestable de vouloir éradiquer le phénomène de la non-assurance en matière de responsabilité civile automobile, elle assigne une nouvelle finalité, certes légale, au fichier Veridass (lutte contre le défaut d'assurance) par rapport à celle qui existe déjà (accélération de l'indemnisation de la victime d'accidents causés par des personnes non assurées).

Pour ces raisons, la commission souhaite que chacune des finalités du fichier Veridass soient définies comme telles soit en insérant cette définition des finalités dans le texte de la proposition, soit en adaptant le texte de l'article 80, § 6, de la loi du 9 juillet 1975 en conséquence (indemnisation des victimes d'accidents causés par des personnes non assurées, dénonciation au parquet des propriétaires de véhicules non assurés, ...).

Om deze redenen,

Onder voorbehoud dat er met haar opmerking inzake de definiëring van de finaliteiten van het Veridass-bestand rekening wordt gehouden, verleent de commissie het wetsvoorstel een gunstig advies.

*Voor de secretaris,
wettig verhinderd,*

(get.) J. WAHLE

De voorzitter,

(get.) P. THOMAS
conseiller adjoint

Par ces motifs,

Sous réserve de la prise en compte de son observation relative à la définition des finalités du fichier Veridass, la commission émet un avis favorable à la proposition de loi.

*Pour le secrétaire,
légitimement empêché,*

(sé) J. WAHLE

Le président,

(sé) P. THOMAS
adjunct-adviseur