

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2000-2001

10 JANUARI 2001

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

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER SANTKIN C.S.

Artikel 1bis (nieuw)

Een artikel 1bis (nieuw) invoegen, luidende :

« Art. 1bis. — In de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt een hoofdstuk IIbis ingevoegd, luidende :

« Hoofdstuk IIbis. — Tariferingsbureau

Art. 9bis. — § 1. Binnen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds bedoeld in artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle des verzekeringsondernemingen wordt een Tariferingsbureau opgericht dat tot taak heeft vast te stellen tegen welke premie en onder welke voorwaarden een verzekeringsonderneming een persoon moet dekken die gehouden is tot de verplichting bedoeld in artikel 2 en die zich bevindt in de voorwaarden bepaald door of krachtens dit artikel.

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-427 - 1999/2000:

Nr. 1: Wetsvoorstel van de heer Monfils.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

10 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

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. SANTKIN ET CONSORTS

Article 1bis (nouveau)

Insérer un article 1bis (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 1bis. — Insérer dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, un chapitre IIbis, libellé comme suit :

« Chapitre IIbis. — Bureau de tarification

Art. 9bis. — § 1^{er}. Il est créé, au sein du Fonds commun de garantie visé à l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, un Bureau de tarification qui a pour mission d'établir la prime et les conditions auxquelles une entreprise d'assurances est tenue de couvrir une personne soumise à l'obligation de l'article 2 et qui se trouve dans les conditions fixées par ou en vertu du présent chapitre.

Voir:

Documents du Sénat:

2-427 - 1999/2000:

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

§ 2. Het bureau bestaat uit vier leden die de verzekeringsondernemingen vertegenwoordigen en vier leden die de verbruikers vertegenwoordigen, benoemd door de Koning voor een termijn van zes jaar. Deze leden worden gekozen op twee dubbele lijsten respectievelijk voorgedragen door de beroepsorganisaties van verzekeringsondernemingen en door de verenigingen die de belangen van de verbruikers kunnen vertegenwoordigen.

De Koning benoemt voor een termijn van zes jaar een voorzitter die niet tot de voorgaande categorieën behoort.

De Koning wijst voor elk lid eveneens een plaatsvervanger aan. De plaatsvervangende leden worden op dezelfde manier gekozen als de leden.

Het bureau kan zich experts toevoegen die geen stemrecht hebben.

De minister van Economie kan een waarnemer bij het bureau afvaardigen.

§ 3. Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zorgt voor het secretariaat en het dagelijks bestuur van het Tarifieringsbureau.

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

Art. 9ter. — Elke persoon die gehouden is tot de verplichting bedoeld in artikel 2, kan bij het Tarifieringsbureau een verzoek indienen wanneer de verzekeringsonderneming waartoe hij zich heeft gewend:

a) ofwel heeft geweigerd hem een verzekeringsdekking toe te staan;

b) ofwel een premie of een vrijstelling heeft voorgesteld die hoger ligt dan het maximum bepaald door de Koning. De verzekeringsonderneming moet de verzekeringnemer meedelen dat hij zich in dat geval bevindt.

Art. 9quater. — § 1. Het verzoek moet bij het Tarifieringsbureau worden ingediend binnen twee maanden na de weigering of het tarifieringsvoorstel bedoeld in artikel 9ter. Het is niet ontvankelijk wanneer de verzoeker in de negen maanden voorafgaande aan deze weigering of dit voorstel voor hetzelfde risico een aanbod van het Tarifieringsbureau heeft ontvangen.

§ 2. Het Tarifieringsbureau bepaalt de premie rekening houdend met het risico dat de verzekeringnemer vertoont en met de omslag over alle verzekerden. Het kan voorwaarden opleggen ter beperking van het risico dat de verzekeringnemer vertoont.

§ 3. Het Tarifieringsbureau doet een tarifieringsvoorstel binnen de maand na de ontvangst van het verzoek en van de inlichtingen die nodig zijn om het tarief vast te stellen. Het voorstel wordt binnen acht

§ 2. Le bureau se compose de quatre membres représentant les entreprises d'assurances et quatre membres représentant les consommateurs, nommés par le Roi pour un terme de six ans. Ces membres sont choisis sur deux listes doubles présentées respectivement par les associations professionnelles des entreprises d'assurances et pour les associations susceptibles de représenter les intérêts des consommateurs.

Le Roi nomme, pour un terme de six ans, un président n'appartenant pas aux catégories précédentes.

Le Roi désigne également pour chaque membre un suppléant. Les suppléants sont choisis de la même manière que les membres effectifs.

Le bureau peut s'adjoindre des experts n'ayant pas voix délibérative.

Le ministre de l'Économie peut déléguer un observateur auprès du bureau.

§ 3. Le Fonds commun de garantie assure le secrétariat et la gestion journalière du Bureau de tarification.

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

Art. 9ter. — Toute personne soumise à l'obligation de l'article 2 peut introduire une demande auprès du Bureau de tarification lorsque l'entreprise d'assurances à laquelle il s'est adressé:

a) soit a refusé de lui accorder une couverture d'assurance;

b) soit a proposé une prime ou une franchise supérieure au maximum défini par le Roi. L'entreprise d'assurances est tenue d'informer le preneur d'assurance qu'il se trouve dans un tel cas.

Art. 9quater. — § 1^{er}. La demande doit être introduite auprès du Bureau de tarification dans les deux mois à dater du refus ou de la proposition de tarification visés à l'article 9ter. Elle n'est pas recevable lorsque le demandeur a reçu une offre du Bureau de tarification, pour le même risque, dans les neuf mois précédant ce refus ou cette proposition.

§ 2. Le Bureau de tarification fixe la prime en tenant compte du risque que le preneur d'assurance présente et de la solidarité entre l'ensemble des assurés. Il peut imposer des conditions propres à réduire le risque que le preneur d'assurance présente.

§ 3. Le Bureau de tarification fait une proposition de tarification dans le mois de la réception de la demande et des renseignements nécessaires à l'établissement de la tarification. La proposition est notifiée

dagen ter kennis gebracht van de verzoeker. Het is een maand geldig te rekenen vanaf de uitgifte.

Art. 9quinquies. — § 1. De verzekeringsonderneming kan niet weigeren de verzekeringnemer te dekken die het voorstel van het Tarifieringsbureau aanvaard heeft onder de voorwaarden bedoeld in artikel 9quater.

§ 2. Het resultaat van het schadegevallenbeheer betreffende de door het Tarifieringsbureau getarifeerde risico's wordt opgenomen in de rekening van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds bedoeld in artikel 79, § 2, van de voornoemde wet van 9 juli 1975.

§ 3. De Koning kan regels bepalen om dit resultaat te verdelen over de verzekeringsondernemingen die lid zijn van het fonds. »

Verantwoording

De toepassing van de Europese regelgeving inzake vrije dienstverlening, en met name de liberalisering van de tarieven, leidt tot het openstellen van de verzekeringsmarkt, die gekenmerkt wordt door een steeds heftiger concurrentie.

Deze concurrentiedruk is vooral voelbaar in de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen waar steeds meer gebruik gemaakt wordt van de techniek van de segmentering. Zoals vermeld wordt in het voortreffelijk rapport van de Commissie voor verzekeringen dat aan dat onderwerp gewijd is, gaat het om een techniek «die de verzekeraar aanwendt om de premie en eventueel ook de dekking te differentiëren in functie van het te verzekeren risico, met de bedoeling tot een betere overeenstemming te komen tussen de verwachtingswaarde van de schade en de kosten die een bepaalde persoon ten laste legt van de collectiviteit van de verzekeringnemers en de premie die hij voor de geboden dekking dient te betalen».

In sommige gevallen kan de toepassing van deze segmenteringstechniek leiden tot onverzekerbaarheid: het kan daarbij gaan zowel om een technische onverzekerbaarheid die gegrond is op de eigen kenmerken van het risico (gevaarlijkheid, ...) als om een economische onverzekerbaarheid wanneer het risico door de verzekeraar te weinig rendabel geacht wordt.

Men kan niet onverschillig blijven tegenover de sociale problemen die zich kunnen voordoen wanneer een groeiend aantal chauffeurs uitgesloten worden van de verzekeringsdekking of zich alleen nog maar voor een zeer hoge prijs kunnen verzekeren, zelfs al zijn de aangehaalde redenen uit het oogpunt van de verzekeringstechniek verdedigbaar.

Hoewel het raadzaam is alles in het werk te stellen om te waarborgen dat alle weggebruikers effectief verzekerd zijn, door een efficiënte controle en door dwangmaatregelen, is het toch ook noodzakelijk dit probleem op preventieve wijze te benaderen.

De beste preventie op dit vlak, naast bijvoorbeeld het leveren van inspanningen om informatie te verstrekken, bereikt men ongetwijfeld door ernaar te streven dat alle weggebruikers een verzekering kunnen afsluiten.

Dat is de bestaansgrond van dit amendement dat ertoe strekt de wet van 21 november betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen aan te vullen. Dit amendement voert het recht in voor elke persoon die een verzekering wil sluiten, om zich tot een Tarifieringsbureau te wenden wanneer

au demandeur dans les huit jours. Elle est valable pendant un mois à compter de son expédition.

Art. 9quinquies. — § 1^{er}. L'entreprise d'assurance ne peut refuser de couvrir le preneur d'assurance qui a accepté la proposition du Bureau de tarification dans les conditions visées à l'article 9quater.

§ 2. Le résultat de la gestion des sinistres relatifs aux risques tarifés par le Bureau de tarification est intégré aux comptes du Fonds commun de garantie visé à l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 précitée.

§ 3. Le Roi peut fixer des règles propres à répartir ce résultat entre les entreprises d'assurances membres du fonds. »

Justification

L'application de la réglementation européenne en matière de libre prestation de services, et notamment la libéralisation tarifaire, conduit à un marché de l'assurance ouvert caractérisé par une concurrence qui se fait de plus en plus vive.

Cette pression concurrentielle se manifeste surtout au niveau de l'assurance obligatoire relative aux véhicules automoteurs par un recours sans cesse accru à la technique de segmentation. Celle-ci, comme le souligne l'excellent rapport que la Commission des assurances a consacré à ce sujet, est une technique «que l'assureur utilise pour différencier la prime et éventuellement aussi la couverture en fonction d'un certain nombre de caractéristiques spécifiques du risque à assurer et ce aux fins de parvenir à une meilleure concordance entre le coût estimé du sinistre et les frais qu'une personne déterminée met à charge de la collectivité des preneurs d'assurance et la prime que cette personne doit payer pour la couverture offerte».

Dans certains cas, l'application de cette technique de segmentation peut conduire à l'inassurabilité, qu'il s'agisse d'une inassurabilité technique justifiée par les caractéristiques propres du risque (sinistrabilité ...) ou d'une inassurabilité économique lorsque le risque est jugé trop peu rentable par l'assureur.

On ne peut rester indifférent devant les problèmes sociaux qui peuvent surgir lorsqu'un nombre croissant de conducteurs sont exclus de la couverture d'assurance ou ne peuvent plus s'assurer qu'à un prix très élevé, même si les raisons invoquées à cet égard sont défendables au regard de la technique de l'assurance.

Or, s'il indique de tout mettre en œuvre pour garantir que l'ensemble des usagers de la route soient effectivement assurés, au moyen d'un contrôle efficient et de mesures contraignantes, il s'impose également de prendre en compte un aspect préventif à cette question.

Or, la meilleure des préventions en la matière, au delà des efforts d'information par exemple à entreprendre, est sans aucun doute de permettre l'assurabilité de l'ensemble des usagers.

Ce qui précède justifie le présent amendement qui a pour but de compléter la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Cet amendement instaure le droit, pour tout candidat-prenneur d'assurance, de s'adresser à un Bureau de tarification lorsque

de verzekeringsonderneming die hij daartoe aangesproken heeft, het voorgestelde risico niet ten laste wil nemen of het slechts wil aanvaarden tegen uiterst hoge voorwaarden.

Concreet zullen de zaken als volgt verlopen.

Een persoon wenst een verzekering te sluiten en wendt zich tot een verzekeringsonderneming van zijn keuze. Ofwel weigert deze onderneming de verzekering te sluiten, ofwel bepaalt ze een premie of voorwaarden die de referentiemaxima te boven gaan. De persoon die om de verzekering verzocht heeft, kan zich dan tot het Tariferingsbureau wenden. Dit houdt rekening met het risico maar ook met het omslaan van de kosten over alle verzekerden, om een premie te bepalen, en eventueel voorwaarden om het risico te verkleinen. Met deze tarifiering kan de geïnteresseerde verzekeringnemer binnen twee maanden terugkeren naar de onderneming die hij aangesproken had. De verzekeraar kan dan niet meer weigeren de dekking te verlenen.

De bepalingen van ons amendement bevestigen een recht op verzekeraarbaarheid. Deze preventieve maatregelen en de repressieve maatregelen van het nieuwe artikel 19*bis* ingevoerd bij het ter bespreking voorliggende voorstel, vormen de twee delen van een evenwichtig geheel, met name om het groeiende fenomeen van het niet-verzekerd rijden te beperken.

Artikel 9*bis*

Dit artikel richt het Tariferingsbureau op. Dit bestaat uit evenveel vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen als van de verzekerden. Het gaat om een ingrijpende verbetering ten opzichte van de thans bestaande «pool van moeilijk verzekerbare risico's».

Het Tariferingsbureau oefent zijn werkzaamheden uit binnen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds voor motorrijtuigen. Dit fonds wordt gefinancierd door alle ondernemingen die op de Belgische markt van autoverzekeringen werkzaam zijn (waar ze gevestigd zijn of vrij hun diensten aanbieden) en moet de werkingskosten van het Tariferingsbureau dragen.

Het Tariferingsbureau zou in de plaats moeten treden van de bovengenoemde «pool». De werkzaamheden van deze door de verzekeringsondernemingen ingestelde pool blijven beperkt tot de gevallen van weigering van verzekering. De pool functioneert thans op de zetel van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds voor motorrijtuigen.

Artikel 9*ter*

Dit artikel geeft elke persoon die een verzekering wil afsluiten, het recht om zich tot het Tariferingsbureau te wenden, en dit in twee gevallen:

a) ofwel weigert de onderneming een verzekeringsdekking toe te staan;

b) ofwel wordt de toekomstige verzekeringnemer een premie of een vrijstelling opgelegd die hoger liggen dan de door de Koning bepaalde maxima. Het is de bedoeling het bureau niet uitsluitend open te stellen voor gevallen van weigering. De bepaling is vooral bestemd voor de ondernemingen die een ver doorgedreven segmentering aanwenden.

Artikel 9*quater*

Dit artikel bepaalt onder welke voorwaarden een geïnteresseerde verzekeringnemer een verzoek kan indienen bij het Tariferingsbureau.

Een persoon die een verzekering nodig heeft, kan binnen negen maanden volgend op een tariferingsvoorstel van het bureau geen

l'entreprise d'assurance à laquelle il s'est adressé ne veut pas prendre le risque proposé en charge ou ne le veut qu'à des conditions très onéreuses.

Concrètement, les choses se passeront de la façon suivante.

Un candidat-preneur s'adresse à une entreprise de son choix. Cette entreprise soit refuse de l'assurer, soit fixe une prime ou des conditions qui dépassent les maxima de référence. Le candidat-preneur peut alors s'adresser au Bureau de tarification. Celui-ci tient compte du risque, mais aussi de la solidarité entre tous les assurés, pour fixer une prime et, éventuellement, des conditions visant à réduire le risque. Informé de cette tarification, le candidat-preneur peut, dans les deux mois, retourner auprès de l'entreprise à laquelle il s'était adressé. L'assureur ne peut alors plus refuser sa couverture.

Les dispositions introduites par notre amendement consacrent un droit à l'assurance. Ces mesures préventives et les mesures répressives du nouvel article 19*bis* introduit par la proposition en discussion constituent les deux volets d'un ensemble équilibré, notamment en vue de limiter la non-assurance, phénomène qui tend à se développer.

Article 9*bis*

Cet article crée le Bureau de tarification. Celui-ci est composé d'autant de représentants des entreprises d'assurance que de représentants des assurés. Il s'agit d'une amélioration substantielle par rapport à l'actuel «pool des risques difficiles à placer».

Le Bureau de tarification exerce son activité au sein du Fonds commun de garantie automobile. Ce fonds est financé par l'ensemble des entreprises actives (établies ou travaillant en libre prestation de services) sur le marché belge de l'assurance automobile et est appelé à supporter les frais de fonctionnement du Bureau de tarification.

Le Bureau de tarification devrait se substituer au «pool» visé plus haut. Ce pool a été mis en place par les entreprises d'assurances et son activité est limitée aux cas de refus d'assurance. Il fonctionne actuellement au siège du Fonds commun de garantie automobile.

Article 9*ter*

Cet article donne à tout candidat-preneur d'assurance le droit de s'adresser au Bureau de tarification dans deux cas :

a) soit l'entreprise refuse d'accorder une couverture d'assurance;

b) soit le candidat-preneur se voit imposer une prime ou une franchise supérieures aux maxima fixés par le Roi. Cette disposition se justifie par la volonté de ne pas réserver l'accès du bureau uniquement aux cas de refus. Elle vise surtout les entreprises qui utilisent une segmentation très poussée.

Article 9*quater*

Cet article précise les conditions dans lesquelles un candidat-preneur peut introduire une demande auprès du Bureau de tarification.

Un candidat-preneur ne peut, (§ 1^{er}) notamment, introduire une nouvelle demande auprès du Bureau dans les neuf mois qui

nieuw verzoek indienen bij het bureau, om de werklast van dit orgaan niet onnodig te verzwaren (§ 1).

Het bureau heeft een dubbele taak:

Enerzijds bepaalt het bureau de premie van de verzoeker. Daarvoor houdt het niet alleen rekening met de technische kenmerken van de verzekerde maar ook met de rechtvaardige verdeling onder de verschillende categorieën van verzekerden, hetgeen de mogelijkheid biedt om een voldoende solidariteit onder de verzekerden te bewaren.

Anderzijds kan het Tarifieringsbureau eveneens maatregelen 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.

Ook is bepaald (in § 3) dat het bureau een referentietarief kan vaststellen. Dat biedt het bureau de mogelijkheid soortgelijke gevallen eenvoudig en snel te behandelen.

Artikel 9quinquies

Wanneer een toekomstige verzekeringnemer een tarifiering van het bureau heeft ontvangen, kan hij dit voorleggen aan de verzekeringonderneming die ofwel hem afgewezen had, ofwel hem een tarifiering voorgesteld had tegen overdreven hoge voorwaarden. De verzekeringonderneming kan niet weigeren het risico te dekken dat hem aldus voorgelegd wordt.

Paragraaf 2 bepaalt dat de last van de schadegevallen die voortkomen uit de door het bureau getarifeerde risico's, omgeslagen worden over alle verzekeringondernemingen die werkzaam zijn op de markt van autoverzekeringen in België. Deze omslag wordt verricht door bemiddeling van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds voor motorrijtuigen. Zo komt dus een minimale solidariteit tot stand tussen alle autoverzekeraars en bijgevolg tussen de verzekerden.

In principe is deze omslag evenredig met het incasso van elke onderneming. Paragraaf 3 machtigt de Koning evenwel andere regels te bepalen, met name om rekening te houden met de beleidskeuzen inzake het aanvaarden van de verschillende risico's die naar gelang van de onderneming kunnen verschillen.

Nr. 2 VAN DE HEER MONFILS C.S.

Artikel 1ter (nieuw)

Het opschrift van afdeling 1 van hoofdstuk V van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen vervangen als volgt:

«Afdeling 1: beslag en soortgelijke maatregelen.»

Verantwoording

Zie de amendementen 3 en 4.

suivent une tarification par ce Bureau afin de ne pas alourdir inutilement la charge de travail de ce dernier.

La mission du Bureau est double :

D'une part, le Bureau fixe la prime du demandeur. Pour cela, il ne tient pas uniquement compte des caractéristiques techniques du risque à assurer, mais aussi de l'équité entre les différentes catégories d'assurés, ce qui permet de maintenir entre eux une solidarité suffisante.

D'autre part, afin de maintenir le risque dans des limites assurables, le Bureau de tarification peut également proposer des mesures visant à réduire le risque. Ainsi, le Bureau peut proposer à un candidat-prenneur de prendre à sa charge une franchise, de passer un examen médical, de suivre des cours de conduite, etc.

On prévoit également (§ 3) que le bureau puisse établir un tarif de référence. Celui-ci autorise le bureau à traiter de manière simple et rapide des cas similaires.

Article 9quinquies

Lorsqu'un candidat-prenneur a reçu une tarification du Bureau, il peut faire valoir celle-ci auprès de l'entreprise d'assurances qui l'avait soit refusé, soit tarifé à des conditions excessivement onéreuses. L'entreprise d'assurances ne peut refuser de couvrir le risque qui lui est ainsi présenté.

Le § 2 prévoit de répartir la charge des sinistres provoqués par les risques tarifés par le Bureau entre toutes les entreprises d'assurance automobile actives en Belgique. Cette répartition se fait par l'intermédiaire du Fonds commun de garantie automobile. On crée donc de la sorte une solidarité minimale entre tous les assureurs automobiles et, de là, les assurés.

En principe, cette répartition est proportionnelle à l'encaissement de chaque entreprise, le § 3 autorise cependant le Roi à déterminer d'autres règles, notamment pour tenir compte des politiques d'acceptation des risques différentes d'une entreprise à l'autre.

Jacques SANTKIN.
Ludwig SIQUET.
Philippe MONFILS.

N° 2 DE M. MONFILS ET CONSORTS

Article 1ter (nouveau)

Remplacer le titre de la section 1^{re} du chapitre V de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs par l'intitulé suivant :

«Section 1^{re} : des saisies et autres mesures similaires.»

Justification

Voir les amendements 3 et 4.

Nr. 3 VAN DE HEER MONFILS C.S.

Art. 2

Dit artikel vervangen als volgt :

« In hoofdstuk V, afdeling 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt een artikel 19bis ingevoegd, luidende :

« Art. 19bis. — Wanneer het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is ingesteld door artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, de verzekeringsonderneming van een motorrijtuig niet onmiddellijk kan identificeren op basis van de inlichtingen die verzameld worden in het kader van artikel 80, § 6, van dezelfde wet, verzoekt dit fonds de eigenaar van het motorrijtuig alle inlichtingen te verstrekken die het mogelijk maken de verzekerings situatie van zijn motorrijtuig vast te stellen.

Is er binnen de maand na het verzoek geen antwoord of blijkt uit het antwoord dat het rijtuig niet voldoet aan de regelgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dan geeft het fonds deze situatie zonder verwijl aan bij de rechterlijke autoriteiten, die in voorkomend geval de in artikel 20 bedoelde strafbepalingen toepassen. »

Verantwoording

Dit amendement brengt in de oorspronkelijke tekst van het wetsvoorstel drie wijzigingen aan.

a) De nieuwe voorgestelde tekst houdt rekening met de gevallen waarin de werking van de verzekeringsovereenkomst is geschorst. Men denke daarbij aan de niet gebruikte tweewielers tijdens de wintermaanden of nog aan de rijtuigen die niet worden gebruikt wegens ziekte of langdurig verblijf in het buitenland van de eigenaar ervan. Indien zij niet in het verkeer zijn gebracht op de openbare weg of op de in artikel 2 van de wet bedoelde daarmee gelijkgestelde terreinen, is er geen overtreding. Krachtens artikel 16 van de wet moet de verzekeraar bij ongeval de slachtoffers schadeloosstellen waarbij hij zich een recht van verhaal kan voorbehouden tegen de eigenaar. Die ongevallen vallen dus niet ten laste van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Daarom bepaalt het amendement dat dit fonds de eigenaar van de betrokken rijtuigen verzoekt het fonds in te lichten over de verzekerings situatie. De eigenaar moet dus niet langer het bewijs leveren dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid door een geldige verzekering gedekt is.

b) De aangetekende brief is niet langer vereist tengevolge van de wijziging die wordt aangebracht in het tweede lid van artikel 19bis en die hierna wordt toegelicht.

c) De automatische inbeslagneming van het niet verzekerde rijtuig waarin de oorspronkelijke tekst voorzag, wordt nu afgezwakt. Enerzijds is die maatregel vrij drastisch en kan hij voor de overheid duur uitvallen. Anderzijds is hij ook te radicaal. Het is immers wettelijk toegestaan een niet verzekerd voertuig te bezitten op voorwaarde dat het niet in het verkeer wordt gebracht op de openbare weg of op de in artikel 2 van de wet bedoelde terrein-

N° 3 DE M. MONFILS ET CONSORTS

Art. 2

Remplacer cet article par le texte suivant :

« Au chapitre V, section 1^{re}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, est inséré un article 19bis, libellé comme suit :

« Art. 19bis. — Lorsque le Fonds commun de garantie institué par l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances se trouve, sur la base des informations recueillies dans le cadre de l'article 80, § 6, de la même loi dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurances d'un véhicule automoteur, ce fonds invite le propriétaire du véhicule à lui fournir toutes informations permettant d'établir la situation d'assurance de son véhicule.

À défaut de réponse dans le mois de la demande ou s'il résulte de la réponse fournie que le véhicule ne satisfait pas à la réglementation relative à l'assurance automobile obligatoire, le fonds signale cette situation aux autorités judiciaires. Celles-ci appliquent, le cas échéant, les sanctions visées à l'article 20. »

Justification

Cet amendement introduit trois modifications par rapport au texte initial de la proposition.

a) Le nouveau texte proposé tient compte des cas où le contrat d'assurance est suspendu. On peut citer les deux-roues non utilisés pendant les mois d'hiver ou encore les véhicules non utilisés en raison d'une maladie ou d'un séjour de longue durée à l'étranger de leur propriétaire. S'ils ne sont pas mis en circulation sur la voie publique ou les terrains assimilés visé à l'article 2 de la loi, ces véhicules ne sont pas en infraction. En outre, en vertu de l'article 16 de la loi, en cas d'accident, l'assureur est tenu d'indemniser les victimes, tout en se réservant un recours contre le propriétaire. Ces accidents ne sont donc pas à charge du Fonds commun de garantie automobile. C'est pourquoi le texte proposé stipule désormais que ce fonds invite le propriétaire des véhicules concernés non pas à lui fournir la preuve de la couverture d'assurance, mais à le renseigner sur la situation en matière d'assurance.

b) L'exigence d'un courrier recommandé a été supprimée suite à la modification apportée au second alinéa de l'article 19bis, commentée ci-après.

c) La saisie automatique du véhicule non assuré prévue dans le texte initial a été atténuée. D'une part, cette sanction est lourde et peut se révéler coûteuse pour les pouvoirs publics. D'autre part, cette sanction est trop radicale. En effet, il est légalement permis de posséder un véhicule non assuré pourvu que celui-ci ne soit pas mis en circulation sur la voie publique ou les terrains assimilés visés à l'article 2 de la loi. Il convient donc de laisser une marge

nen. Het is dus wenselijk de rechterlijke autoriteiten enige beoordelingsvrijheid te geven. Daarenboven voegt amendement nr. 4 nieuwe strafbepalingen toe.

Nr. 4 VAN DE HEER MONFILS C.S.

Art. 3 (nieuw)

Artikel 20, eerste lid, van dezelfde wet vervangen als volgt :

« Onverminderd de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan iedere officier van gerechtelijke politie en iedere ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet, beslag leggen op het rijtuig of op de kentekenplaten ervan wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat in het verkeer is gebracht op de openbare weg of op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen aanleiding kan geven, niet is gedekt.

Wanneer het rijtuig niet in het verkeer is gebracht op de openbare weg kunnen diezelfde officieren, ambtenaren en agenten eveneens iedere maatregel nemen die ertoe strekt te waarborgen dat het rijtuig niet op de openbare weg of op de op artikel 2, § 1, bedoelde terreinen in het verkeer zal worden gebracht. »

Verantwoording

De enige strafbepaling waarin de wet van 21 november 1989 tot op heden voorziet naast de straffen bedoeld in de artikelen 22 en volgende, is de inbeslagneming van het voertuig. Die radicale maatregel is evenwel vrij omslachtig en duur voor de overheid. Bovendien kan hij slechts worden toegepast voor voertuigen die in het verkeer zijn gebracht op de openbare weg of de daarmee gelijkgestelde terreinen.

Het nieuwe artikel 19bis maakt het mogelijk niet verzekerde rijtuigen op te sporen die nog niet in het verkeer zijn gebracht op de bovenvermelde plaatsen en die bijgevolg slechts potentieel de wet kunnen overtreden.

De voorgestelde tekst voegt in eerste instantie een nieuwe strafbepaling toe: de inbeslagneming van de kentekenplaten. Die is weliswaar minder doeltreffend dan de inbeslagneming van het rijtuig zelf, maar kan toch vrij ontradend werken. Daarenboven maakt die maatregel het mogelijk aan de Dienst voor de inschrijving van voertuigen een aantal kentekenplaten terug te geven die niet meer in het verkeer zouden mogen worden gebracht, gelet op deze specifieke regelgeving.

De voorgestelde tekst maakt het eveneens mogelijk andere bewarende maatregelen te nemen. Zo denke men onder meer aan het plaatsen van een wielklem, het in beslag nemen van de contactsleutels of enige andere dergelijke maatregel.

d'appréciation aux autorités judiciaires. Par ailleurs, de nouvelles sanctions sont ajoutées par l'amendement n° 4.

N° 4 DE M. MONFILS ET CONSORTS

Art. 3 (nouveau)

Remplacer l'article 20, premier alinéa, de la même loi par le texte suivant :

« Sans préjudice des pouvoirs accordés par le Code d'instruction criminelle, tout officier de police judiciaire et tout fonctionnaire ou agent de l'autorité publique qualifié pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la présente loi peut, lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu un véhicule automoteur mis en circulation sur la voie publique ou sur un des terrains visés à l'article 2, § 1^{er}, procéder à la saisie du véhicule ou de ses marques d'immatriculation.

Lorsque le véhicule n'est pas mis en circulation sur la voie publique, ces mêmes officiers, fonctionnaires et agents peuvent également prendre toute mesure destinée à garantir que le véhicule ne sera pas mis en circulation sur la voie publique ou les terrains visés à l'article 2, § 1^{er}. »

Justification

La seule sanction prévue jusqu'à présent par la loi du 21 novembre 1989, outre les peines prévues aux articles 22 et suivants, est la saisie du véhicule. Cette sanction radicale est cependant lourde à mettre en œuvre et coûteuse pour les pouvoirs publics. De plus, elle ne peut concerner que des véhicules mis en circulation sur la voie publique ou les terrains assimilés.

Le nouvel article 19bis permettra de détecter des véhicules non assurés qui ne sont pas mis en circulation en de tels lieux et qui, partant, ne sont qu'en infraction potentielle.

Le texte proposé ajoute tout d'abord une nouvelle sanction: la saisie des marques d'immatriculation. Celle-ci est certes moins efficace que la saisie du véhicule lui-même, mais peut être assez dissuasive. En outre, cette mesure permettra de restituer à la Direction pour l'immatriculation des véhicules un certain nombre de marques d'immatriculation qui ne devraient plus être en circulation compte tenu de cette réglementation spécifique.

Le texte proposé permet également de prendre d'autres mesures de nature conservatoire. On peut songer, entre autres, à la pose d'un sabot, la saisie des clés de contact ou tout autre mesure similaire.

Philippe MONFILS.
Ludwig SIQUET.
Jacques SANTKIN.

Nr. 5 VAN DE HEER **SIQUET** C.S.

Opschrift

Het opschrift van het wetsvoorstel vervangen als volgt :

« Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. »

N° 5 DE M. **SIQUET** ET CONSORTS

Intitulé

Remplacer l'intitulé de la proposition de loi comme suit :

« Proposition de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. »

Ludwig **SIQUET**.
Philippe **MONFILS**.
Jacques **SANTKIN**.