

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2001-2002

29 MEI 2002

Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en tot wijziging van de artikelen 29 en 31 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst

VERSLAG

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

Dit wetsontwerp werd op 1 februari 2002 aangenomen door de Senaat en overgezonden aan de Kamer van volksvertegenwoordigers. De Kamer heeft de geamendeerde tekst op 17 mei 2002 teruggezonden naar de Senaat.

De commissie heeft dit ontwerp besproken tijdens haar vergadering van 29 mei 2002, in aanwezigheid van de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid.

Met toepassing van artikel 64.1 van het Reglement van de Senaat, is het wetsontwerp dat door de Kamer

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden: de heren De Grauwe, voorzitter; Creyelman, Moens, Ramoudt, Siquet, Thissen en de Clippele, rapporteur.
2. Plaatsvervangers: de heren Dedecker, Istasse, Malcorps en mevrouw Thijs.
3. Andere senator: de heer Monfils.

Zie:

Stukken van de Senaat:

2-427 - 2001/2002:

- Nr. 7: Ontwerp geamendeerd door de Kamer van volksvertegenwoordigers.
Nr. 8: Amendementen.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2001-2002

29 MAI 2002

Projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et modifiant les articles 29 et 31 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre

RAPPORT

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

Le présent projet de loi a été adopté par le Sénat le 1^{er} février 2002 et transmis à la Chambre des représentants. Le 17 mai 2002, la Chambre a renvoyé le texte amendé au Sénat.

La commission a examiné le projet de loi lors de sa réunion du 29 mai 2002 en présence du ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes.

En application de l'article 64.1 du Règlement du Sénat, le Sénat n'est saisi du projet de loi qui lui est

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs: MM. De Grauwe, président; Creyelman, Moens, Ramoudt, Siquet, Thissen et de Clippele, rapporteur.
2. Membres suppléants: MM. Dedecker, Istasse, Malcorps et Mme Thijs.
3. Autre sénateur: M. Monfils.

Voir:

Documents du Sénat:

2-427 - 2001/2002:

- N° 7: Projet amendé par la Chambre des représentants.
N° 8: Amendements.

van volksvertegenwoordigers aan de Senaat wordt teruggezonden met toepassing van artikel 79, eerste lid, of van artikel 81, derde lid, van de Grondwet, bij de Senaat slechts aanhangig wat betreft de bepalingen die door de Kamer werden geamendeerd of toegevoegd en die nieuw zijn in vergelijking met het aanvankelijk door de Kamer aangenomen wetsontwerp en wat betreft andere bepalingen, alleen om de redactie te verbeteren of de tekst in overeenstemming te brengen met het geheel en zonder nieuwe inhoudelijke wijzigingen aan te brengen.

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

Het ontwerp heeft sinds de stemming in plenaire vergadering van de Senaat, op 1 februari 2001, een lange weg afgelegd.

Gedurende al die tijd kon men het advies van de Commissie voor verzekeringen inwinnen. De procureurs-generaal van Gent en Bergen hebben enkele opmerkingen meegedeeld. De commissie voor de Justitie van de Kamer heeft zich eveneens uitgesproken.

Op basis van die adviezen en opmerkingen, heeft de minister technische amendementen ingediend. Verscheidene volksvertegenwoordigers hebben hun eigen amendementen ingediend. De Kamer heeft een gewijzigde tekst aangenomen, maar de geest van de tekst blijft dezelfde als de geest van de tekst die door de vergadering werd gestemd.

Pro memorie, de drie doelstellingen van het oorspronkelijk voorstel waren:

1. het niet-verzekerd zijn beter bestrijden, door het gebruik van de gegevensbank van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds,
2. het bevorderen van de toegang tot de verzekering in de moeilijkste gevallen, door de oprichting van een Tariferingsbureau,
3. het beperken van de mogelijkheden van de verzekeraar om de overeenkomst op te zeggen na een schadegeval.

De minister licht de wijzigingen toe die in de Kamer goedgekeurd werden.

1. De strijd tegen het niet-verzekerd zijn

Deze materie komt aan bod in de artikelen 3 tot 5 van het ontwerp.

Er was slechts één detailwijziging. Het betreft artikel 4 van het ontwerp, dat een nieuw artikel 19*bis* in de wet op de automobielverzekering invoert.

renvoyé par la Chambre des représentants en application de l'article 79, alinéa premier, ou de l'article 81, alinéa 3, de la Constitution que pour ce qui concerne les dispositions qui ont été amendées ou ajoutées par la Chambre et qui sont nouvelles par rapport au projet de loi adopté initialement par celle-ci et, pour ce qui est des autres dispositions, en vue seulement d'améliorer la rédaction ou de mettre les textes en concordance avec le contexte et sans y apporter de nouvelles modifications substantielles.

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

Le projet a parcouru un long chemin depuis le vote en séance plénière du Sénat, le 1^{er} février 2001.

Pendant tout ce temps, il a été permis de recueillir l'avis de la Commission des assurances. Les procureurs généraux de Gand et de Mons ont transmis quelques observations. La commission de la Justice de la Chambre s'est également exprimée.

Sur base de ces avis et observations, le ministre a déposé quelques amendements techniques. Plusieurs députés ont déposé leurs propres amendements. La Chambre a voté un texte modifié, mais dont l'esprit reste identique au texte voté par votre assemblée.

Pour rappel, les trois objectifs de la proposition initiale étaient:

1. mieux lutter contre la non-assurance en utilisant la base de données du Fonds commun de garantie automobile,
2. favoriser l'accès à l'assurance dans les cas les plus difficiles par la création d'un Bureau de tarification,
3. limiter les possibilités de l'assureur de résilier le contrat après sinistre.

Le ministre explique les modifications votées à la Chambre.

1. Lutte contre la non-assurance

Cette matière fait l'objet des articles 3 à 5 du projet.

Il n'y a eu qu'une seule modification de détail. Cela concerne l'article 4 du projet qui introduit un nouvel article 19*bis* dans la loi relative à l'assurance auto.

De tekst van de Senaat bepaalde dat de voertuigen die betrappt worden als mogelijk niet-verzekerde voertuigen, bij de rechterlijke autoriteiten aangegeven moeten worden.

In de tekst van de Kamer geschiedt die aangifte bij de officieren van gerechtelijke politie en bij de ambtenaren of agenten bedoeld in artikel 20.

Anders gezegd, de tekst van de Kamer richt zich op de politie, terwijl die van de Senaat zich op de parketten richt. De tekst van de Kamer biedt meer soepelheid in de opsporing van niet-verzekerde voertuigen. Het is immers gemakkelijker een automobilist op de politiepost te convoceren om de toestand van zijn verzekering na te gaan, dan een strafrechtelijke procedure te beginnen.

2. Tariferingsbureau

Deze materie wordt behandeld in artikel 2 van het ontwerp. Dat introduceert in de wet op de automobielverzekering, de nieuwe artikelen *9bis* tot *9quinquies*.

De nieuwe artikelen *9ter* en *9quinquies* werden reeds gewijzigd op het moment dat zij in de Kamer behandeld werden.

a) Artikel *9ter* — Toegang tot het Tariferingsbureau

De tekst van de Senaat bood in twee gevallen toegang tot het Tariferingsbureau:

- één enkele weigering om te verzekeren, of
- één enkele premie of vrijstelling, die meer bedraagt dan het maximum dat door de Koning werd vastgelegd.

De Kamer heeft deze tekst op verschillende punten gewijzigd.

- Men eist drie weigeringen of hoge tarifieringen.

Deze wijziging vergroot de mogelijkheden voor de kandidaat-verzekeringnemer om een dekking te vinden via de gewone en gebruikelijke wegen. Zij vermindert aldus het risico op een overbelasting van het Tariferingsbureau.

Het eisen van drie weigeringen stelt in de praktijk geen problemen. Een risico dat door een verzekeraar als een zwaar risico wordt beschouwd, wordt meestal ook door alle andere verzekeraars als dusdanig beschouwd.

- Door de §§ 3 en 4 wordt een wettelijke bepaling ingevoerd van de begrippen hoge premie en hoge vrijstelling.

Het is de bedoeling de wet onmiddellijk uitvoerbaar te maken, zonder uitvoeringsbesluit.

Le texte du Sénat prévoyait que les véhicules détectés comme pouvant être non assurés étaient renseignés aux autorités judiciaires.

Dans le texte de la Chambre, ce renseignement se fait aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents visés à l'article 20.

Autrement dit, le texte de la Chambre vise la police alors que celui du Sénat vise les parquets. Le texte de la Chambre offre plus de souplesse dans la détection des véhicules non assurés. Il est en effet plus facile de convoquer un automobiliste au poste de police afin de vérifier sa situation d'assurance que de commencer une procédure pénale.

2. Bureau de tarification

Cette matière fait l'objet de l'article 2 du projet. Celui-ci introduit dans la loi relative à l'assurance auto de nouveaux articles *9bis* à *9quinquies*.

Les nouveaux articles *9ter* et *9quinquies* ont été modifiés lors du passage à la Chambre.

a) Article *9ter* — Accès au Bureau de tarification

Le texte du Sénat donnait accès au Bureau de tarification dans deux cas:

- un seul refus d'assurance, ou
- une seule prime ou une franchise supérieure au maximum fixé par le Roi.

La Chambre a modifié ce texte sur plusieurs points.

- On exige trois refus ou tarifications élevées.

Cette modification augmente les possibilités pour le candidat preneur de trouver une couverture par les voies habituelles. Elle réduit donc le risque d'engorgement du Bureau de tarification.

L'exigence de trois refus ne pose en pratique pas de problème. Un risque considéré comme difficile par un assureur l'est le plus souvent par tous les autres assureurs.

- Les §§ 3 et 4 introduisent une notion légale de prime élevée et de franchise élevée.

L'objectif est de rendre la loi immédiatement opérationnelle sans devoir prendre un arrêté d'exécution.

Er dient te worden opgemerkt dat de wet de toegangsdrempels tot het bureau bepaalt. Die drempels maken het mogelijk dat de zwaarste gevallen toegang hebben tot het bureau.

Een amendement met het oog op een verlaging van de drempels, in het bijzonder voor het leeftijdscriterium, werd verworpen. Er werden twee overwegingen geopperd.

Eenzijds zou deze schikking te veel op een verplicht tarief lijken. Wij blijven ervan overtuigd dat het Europees recht tariefbepalingen verbiedt. Het is trouwens de vraag of de verzekeraars wel bereid zouden zijn om risico's te dekken tegen een tarief dat verlieslatend is.

Anderzijds menen sommigen dat men de brokkenmakers die andermans leven in gevaar brengen, niet al te zeer mag bevoordelen.

Een amendement ingediend door de regering, biedt evenwel de mogelijkheid om de drempels aan te passen aan de verschillende criteria, waaronder de leeftijd. Dat zal door middel van een koninklijk besluit gebeuren, rekening houdend met de praktijk.

b) Artikel 9quinquies — Het risicobeheer van het bureau

In artikel 9quinquies, in de versie van de Senaat, werd het beheer van elk risico waarvan het tarief door het bureau is vastgesteld, toevertrouwd aan de onderneming die de bestuurder had geweigerd.

In de versie van de Kamer wordt dit beheer toevertrouwd aan een of meerdere vrijwillige ondernemingen of ondernemingen die door het bureau werden aangewezen.

Die wijziging vloeit voort uit het feit dat er voortaan drie weigeringen in plaats van één enkele nodig zijn. Het lijkt er eveneens op dat bepaalde verzekeraars bereid zijn om dat beheer voor heel de markt op zich te nemen.

3. Opzegging na schadegeval

Deze materie betreft de artikelen 6 en 7 van het ontwerp.

Artikel 6 is nieuw. Het brengt in de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst slechts minder belangrijke wijzigingen aan.

Artikel 7 is het vroegere artikel 6 van het ontwerp dat door de Senaat werd aangenomen. Het gaf aanleiding tot veel discussies en werd aanzienlijk gewijzigd.

Zelfs al betreurt een bekende consumentenvereniging bepaalde wijzigingen, toch blijven wij ervan overtuigd dat de tekst die in de Kamer werd gestemd, het lot van de verzekerden in hoge mate verbetert, terwijl hij ook rekening houdt met de belangen van de verzekeraars.

Il faut noter que la loi définit les seuils d'accès au bureau. Ces seuils permettent l'accès au bureau des cas les plus graves.

Un amendement visant à abaisser les seuils, notamment pour le critère d'âge, a été rejeté. Deux considérations ont été avancées.

D'une part, cette disposition ressemblait trop à un tarif obligatoire. Nous restons convaincus que les dispositions tarifaires sont interdites par le droit européen. On peut d'ailleurs se demander si les assureurs seraient disposés à couvrir des risques à un tarif trop déficitaire.

D'autre part, certains estiment qu'il ne faut pas avantager exagérément les mauvais conducteurs qui mettent en danger la vie des autres.

Un amendement introduit par le gouvernement permet toutefois de moduler les seuils en fonction de différents critères dont l'âge. Ceci se fera par un arrêté royal en tenant compte de la réalité du terrain.

b) Article 9quinquies — Gestion des risques du bureau

L'article 9quinquies, dans la version du Sénat, confiait la gestion de chaque risque tarifé par le bureau à l'entreprise qui avait refusé le conducteur.

Dans la version de la Chambre, cette gestion est confiée à une ou plusieurs entreprises volontaires ou désignées par le bureau.

Cette modification résulte du fait qu'il faut désormais trois refus au lieu d'un seul. Il semble également que certains assureurs soient disposés à assumer cette gestion pour l'ensemble du marché.

3. Résiliation après sinistre

Cette matière concerne les articles 6 et 7 du projet.

L'article 6 est nouveau. Il n'apporte que des modifications secondaires dans la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre.

L'article 7 est l'ancien article 6 du projet voté par le Sénat. Il a donné lieu à beaucoup de discussions et a été sensiblement modifié.

Même si une association consumériste bien connue regrette certaines modifications, nous restons persuadés que le texte voté à la Chambre améliore grandement le sort des assurés, tout en ménageant les intérêts des assureurs.

De wijzigingen zijn de volgende.

- De opzeggingstermijn werd van een op drie maanden gebracht. De verzekerde heeft dus meer tijd om een andere verzekeraar te vinden. Deze regel geldt voor alle verzekeringen en niet alleen voor de Burgerlijke Aansprakelijkheid Automobiël.

- Ingeval de verzekeraar fraude vermoedt, kan hij de termijn tot één maand (en niet tot één dag, zoals dat nu het geval is) terugbrengen. De verzekeraar moet evenwel een klacht ingediend hebben met burgerlijkepartijstelling.

Er wordt eveneens bepaald dat de verzekeraar de schade moet herstellen, indien later blijkt dat er geen fraude in het spel was.

Deze regel geldt eveneens voor alle verzekeringen.

- In de automobiëlverzekering mag de verzekeraar het contract alleen opzeggen als de verzekerde in fout is. Tegenwoordig kan hij dat in alle gevallen.

- Eveneens in de automobiëlverzekering mag de verzekeraar de Burgerlijke Aansprakelijkheid-garantie niet opzeggen als de schade geen enkele bijkomende garantie aantast (bijvoorbeeld glas-schade).

De minister zegt tot besluit dat de tekst die in de Kamer werd aangenomen de geest van de tekst eerbiedigt die in de Senaat werd aangenomen.

Weldra zal men op een doeltreffende en systematische wijze de strijd tegen het niet-verzekerd zijn kunnen aanbinden. Enkele amendementen zullen ervoor zorgen dat het mechanisme van het Tarifieringsbureau vlotter werkt. En ten slotte werd de situatie van de verzekerden, die met een opzegging na schadegeval geconfronteerd worden, in hoge mate verbeterd.

Wellicht biedt de tekst geen oplossing voor alle problemen. Voor de consument gaat het evenwel om een belangrijke sprong vooruit, terwijl de belangen van de verzekeraar ongemoeid worden gelaten.

Dat resultaat werd slechts na veel overleg bereikt. Nu is het van het allergrootste belang het wetsontwerp tot een goed einde te brengen en de geplande mechanismen in te voeren, in het bijzonder de opsporing van de niet-verzekerde voertuigen en het Tarifieringsbureau.

B. ALGEMENE BESPREKING

Volgens de heer Monfils brengt de door de Kamer geamendeerde tekst geen problemen mee.

De Senaat moet nog drie thema's bespreken. Het eerste thema vormt de grondslag van de strijd tegen het niet-verzekerd rijden, die ongewijzigd is gebleven. Het tweede thema betreft de mogelijkheid een verze-

Les modifications sont les suivantes.

- Le délai de préavis a été porté d'un à trois mois. L'assuré a donc plus de temps pour retrouver un autre assureur. Cette règle vaut pour toutes les assurances et pas seulement pour la Responsabilité civile automobile.

- Dans le cas où l'assureur suspecte une fraude, il peut ramener le délai à un mois (et non à un jour comme actuellement). Il faut cependant que l'assureur ait porté plainte avec constitution de partie civile.

On prévoit également que l'assureur doit réparer le dommage s'il apparaît par la suite qu'il n'y avait pas de fraude.

Cette règle vaut également pour toutes les assurances.

- En assurance automobile, l'assureur ne peut résilier le contrat que si l'assuré est en tort. Actuellement, il peut le faire dans tous les cas.

- En assurance automobile également, l'assureur ne peut pas résilier la garantie Responsabilité civile si le dommage n'affecte qu'une garantie accessoire (par exemple le bris de glace).

Le ministre conclut que le texte voté à la Chambre respecte l'esprit de celui voté au Sénat.

La lutte contre la non-assurance pourra bientôt se faire de manière efficace et systématique. Quelques amendements rendront le mécanisme du Bureau de tarification plus facile. Enfin, la situation des assurés confrontés à une résiliation après sinistre a été grandement améliorée.

Le texte n'apporte sans doute pas de solution à tous les problèmes. Il s'agit néanmoins d'une avancée importante pour le consommateur, tout en ménageant les intérêts des assureurs.

Ce résultat n'a été obtenu qu'au terme d'une longue réflexion. Le plus important actuellement est de finaliser la loi en projet et de mettre en place les mécanismes prévus, en particulier la détection des véhicules non assurés et le Bureau de tarification.

B. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Monfils estime que le texte tel qu'amendé par la Chambre ne pose pas problème.

Il reste trois thèmes à discuter au Sénat. Le premier point concerne la base de la lutte contre la non-assurance, qui est restée inchangée. Le deuxième thème porte sur la possibilité de trouver une assu-

kering te vinden: ofwel wordt deze aangeboden tegen buitensporige prijzen ofwel wenst niemand een verzekering te verstrekken. Er werd een maximumdrempel bepaald die wordt berekend door de laagste premie te vermenigvuldigen met een coëfficiënt van 5, ongeacht de leeftijd van de gebruiker. Het aantal weigeringen door verzekeringsmaatschappijen is opgetrokken van 1 naar 3. Ten slotte is de opzeggingstermijn na een schadegeval opgetrokken van één maand naar drie maanden, wat spreker aanvaardbaar lijkt. Als de verzekeraar vermoedt dat er sprake is van fraude, kan hij de termijn terugbrengen tot één maand.

Mevrouw Thijs pleit voor een recht op verzekering voor iedereen en schat dat slechts een 25 000-tal personen een beroep kunnen doen op het Tarifieringsbureau omdat de voorwaarden om hiervoor in aanmerking te komen te streng zijn: ten minste drie verzekeringsmaatschappijen moeten geweigerd hebben een dekking toe te staan en het voorstel van een premie dat met een weigering wordt gelijkgesteld, moet vijf maal meer bedragen dan de laagste premie voor een identiek voertuig.

Daarom meent het lid dat het voorgestelde artikel 9ter aangevuld moet worden met een paragraaf 3bis teneinde het voorstel van een premie waarin de parameter leeftijd tot een verhoging van de premie met meer dan 25% leidt, gelijk te stellen met een weigering.

De leeftijdscategorieën van de zeer jonge (vooral jonger dan 23) en de oudere bestuurders (ouder dan 70) worden benadeeld omdat uit de statistieken zou blijken dat zij het meeste ongevallen veroorzaken.

Mevrouw Thijs is ook van oordeel dat in het voorgestelde artikel 9quater de tweede paragraaf moet worden aangevuld teneinde te voorzien dat in de gevallen bedoeld in artikel 9ter, § 3bis, het Tarifieringsbureau de premies bepaalt rekening houdend met het risico dat de verzekeringsnemer vertoont en met een bijzondere dotatie ten laste van de Schatkist te bepalen door de Koning. Op die manier wordt de premie van de betrokkene gesubsidieerd en kan een premie worden aangeboden die geen rekening houdt met de parameter leeftijd. Belastingen op verzekeringspremies kunnen worden gebruikt voor de gedeeltelijke financiering van de premie. Zo wordt de segmentatie van de verzekeringsnemers op basis van de leeftijd, door de solidariteit tussen de generaties, enigszins gecorrigeerd.

Het is trouwens niet verwonderlijk dat er in ons land steeds meer motorrijtuigen op de openbare weg rijden zonder aansprakelijkheidsverzekering, waaronder die van vele oudere bestuurders. Dat fenomeen wordt nog versterkt door de verhoogde leeftijdsverwachting van de Belgische bevolking.

rance: soit celle-ci est présentée à des prix prohibitifs soit personne ne veut assurer. Un seuil maximum, qui se calcule à partir de la prime la plus basse, multipliée par un coefficient de 5, quel que soit l'âge de l'utilisateur, a été fixé. De plus, le nombre de refus d'assurance a été porté de 1 à 3. Finalement, le délai de résiliation après sinistre a été porté d'un mois à trois mois, ce qui paraît acceptable à l'intervenant. Dans le cas où l'assureur suspecte une fraude, il peut ramener le délai à un mois.

Mme Thijs est favorable au droit à l'assurance pour tous et estime que 25 000 personnes seulement peuvent faire appel au Bureau de tarification vu que les conditions requises pour entrer en considération sont trop strictes: trois compagnies d'assurance au moins doivent avoir refusé d'accorder une couverture et la proposition de prime assimilée à un refus doit être cinq fois supérieure à la prime la plus faible pour un véhicule identique.

La membre juge donc que l'article 9ter proposé doit être complété par un paragraphe 3bis afin d'assimiler à un refus la proposition de prime dans laquelle le paramètre de l'âge entraîne une majoration de la prime de plus de 25 %.

Les catégories d'âge des conducteurs très jeunes (surtout les jeunes de moins de 23 ans) et des conducteurs âgés (plus de 70 ans) sont pénalisées car les statistiques démontreraient que ce sont eux qui provoquent le plus grand nombre d'accidents.

Mme Thijs est également d'avis que dans l'article 9quater proposé, le paragraphe 2 doit être complété afin de prévoir que dans les cas visés à l'article 9ter, paragraphe 3bis, le Bureau de tarification paie les primes en tenant compte du risque que représente le preneur d'assurance et avec une dotation spéciale à charge du Trésor public qui doit être déterminée par le Roi. De la sorte, la prime de l'intéressé est subsidiée et il est possible de proposer une prime qui ne tient pas compte du paramètre de l'âge. Les taxes sur les primes d'assurance peuvent être utilisées pour financer en partie la prime. La segmentation des preneurs d'assurance en fonction de l'âge est ainsi corrigée quelque peu par la solidarité entre les générations.

Il n'est d'ailleurs pas étonnant qu'il y ait en Belgique de plus en plus de véhicules sur la voie publique qui ne sont pas couverts par l'assurance-responsabilité et notamment beaucoup de véhicules appartenant à des personnes âgées. Ce phénomène est encore renforcé par l'augmentation de l'espérance de vie de la population belge.

Het lid wijst er ook op dat de uitbetalingstermijnen door de verzekeraars moeten worden ingeperkt.

Kortom, dit wetsontwerp moet voorkomen dat de leeftijdsgroepen van de jongere en oudere chauffeurs in hun geheel worden benadeeld bij het afsluiten van een autoverzekering.

De heer Monfils begrijpt het standpunt van mevrouw Thijs wel, maar merkt op dat over het in de Kamer goedgekeurde wetsontwerp tussen parlementsleden, ministers en verzekeringsmaatschappijen een consensus bestaat. De vermenigvuldiging met een coëfficiënt vijf geschiedt uitgaande van het laagste tarief, zodat het ten hoogste om een verdubbeling van de verzekeringspremie kan gaan.

De heer Ramoudt verwijst naar de ongevallenstatistiek, die pieken vertonen in de leeftijdscategorieën tussen 18 en 24 jaar en tussen 50 en 54 jaar. Voor de eerste categorie speelt uiteraard het gebrek aan ervaring, maar de oorzaak van de piek in de tweede categorie ligt op een ander vlak. Het gaat meestal om ouders die een aansprakelijkheidsverzekering in hun naam afsluiten voor hun kinderen, omdat de premies die gelden voor jonge chauffeurs dermate hoog zijn, terwijl de ongevallen niet door de ouders maar door de jongeren worden veroorzaakt.

Wat velen niet weten is dat bij de ondertekening van de polis de gebruikelijke bestuurder van het voertuig moet worden vermeld en dat indien wordt nagelaten te melden dat dit de zoon of dochter is, dat tot problemen kan leiden bij een ongeval. In dat geval is de jongere niet verzekerd en kan de verzekeraar zich keren tegen de verzekerde omdat er een valse verklaring is afgelegd. Het gebeurt meer en meer dat verzekeraars een omstandig onderzoek verrichten naar de gebruikelijke bestuurder van een wagen (navraag bij de bureaus, de werkgever, de school van de jongere, ...) om aldus de schade bij een ongeval niet te vergoeden.

Mevrouw Thijs antwoordt dat de makelaars dikwijls niet op de hoogte zijn van wie de wagen nu precies zal besturen. Zij vindt het trouwens ook niet aanvaardbaar dat een hele groep jongeren in feite gestraft worden omdat enkelen onder hen onverantwoordelijk rijden.

Volgens de heer Monfils kan men inderdaad een aantal ongerijmdheden ontdekken bij de verzekeraars, maar het debat over de premies is in feite een heel ander debat dan dat over de vraag hoe bestuurders ervan te weerhouden te rijden zonder aansprakelijkheidsverzekering.

Spreekster kan niet akkoord gaan met de praktijk waarbij ouders op hun naam een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid afsluiten voor hun kinderen omdat de premies voor jongeren te hoog zijn. Ouders weten heel goed dat verzekeraars verschillende premietarieven hanteren voor verschillende categorieën.

L'intervenante ajoute que les assureurs doivent réduire leurs délais de paiement pour les indemnités.

Bref, le projet de loi à l'examen doit éviter que les catégories d'âge des conducteurs les plus jeunes et des conducteurs les plus vieux soient pénalisées dans leur ensemble lors de la souscription d'une assurance automobile.

Bien qu'il comprenne la position de Mme Thijs, M. Monfils fait observer que le projet de loi voté à la Chambre fait l'objet d'un consensus entre parlementaires, ministres et assureurs. La multiplication par un coefficient de cinq se fait à partir du tarif le plus bas, ce qui ne peut être tout au plus qu'un doublement de la prime d'assurance.

M. Ramoudt renvoie aux statistiques relatives aux accidents qui révèlent des pointes dans les catégories de 18 à 24 ans et de 50 à 54 ans. En ce qui concerne la première catégorie, il va de soi que le manque d'expérience joue un rôle, mais la cause de la pointe constatée dans la seconde catégorie est autre. Il s'agit le plus souvent de parents qui souscrivent en leur nom propre une assurance-responsabilité pour leurs enfants, parce que les primes applicables aux jeunes conducteurs sont trop élevées; les accidents, eux, ne sont pas provoqués par les parents mais par les jeunes.

Beaucoup de gens ignorent qu'à la signature de la police d'assurance, il y a lieu de mentionner quel est le conducteur habituel du véhicule et que si on néglige de mentionner que c'est le fils ou la fille de l'intéressé, cela peut poser des problèmes en cas d'accident. Dans ces cas-là, le jeune n'est pas assuré et l'assureur peut se retourner contre l'assuré parce qu'il y a eu une fausse déclaration. Il arrive de plus en plus fréquemment que les assureurs mènent une enquête approfondie sur le conducteur habituel d'un véhicule (enquête chez les voisins, chez l'employeur, à l'école du jeune, etc.) afin de ne pas indemniser les dommages en cas d'accident.

Mme Thijs répond que les courtiers ignorent souvent qui va conduire le véhicule. Elle juge d'ailleurs inadmissible qu'on sanctionne en fait tout un groupe de jeunes parce que quelques-uns conduisent de manière irresponsable.

M. Monfils est d'avis qu'on peut effectivement détecter certaines absurdités dans les pratiques des assureurs, mais le débat sur les primes est en fait d'un tout autre ordre que le débat sur la question de savoir comment empêcher les conducteurs de conduire sans assurance-responsabilité.

Il ne peut approuver la pratique suivant laquelle des parents souscrivent, en leur nom, une assurance-responsabilité civile pour leurs enfants parce que les primes pour les jeunes sont trop élevées. Les parents savent parfaitement que les assureurs appliquent des tarifs différents pour différentes catégories d'assurés.

Spreker pleit voor meer verantwoordelijkheidszin, ook bij de ouders van die jongeren: zij moeten hun kinderen, die onervaren bestuurders zijn, tijdens het weekend geen krachtige wagens ter beschikking stellen, maar er voor zorgen dat hun kinderen een goede rijopleiding krijgen en het verkeersreglement respecteren. Door hun kinderen een krachtige wagen te geven en hen daarbij nog met een ongeldige verzekering op de openbare weg te laten rijden, telt hun verantwoordelijkheid dubbel voor de weekendongevallen. Ook al is spreker bereid een fundamentele discussie over deze problematiek aan te gaan, toch merkt hij op dat dat in feite buiten het kader van het voorliggende wetsontwerp valt.

De heer Thissen erkent het belang van het Tarifieringsbureau, dat een oplossing biedt die in de goede richting gaat.

Verzekeringsmaatschappijen moeten er uiteraard voor zorgen dat de inkomsten van hun polissen in evenwicht zijn met de risico's die zij dragen. De tarieven zijn een middel om voor dit evenwicht te zorgen; een ander middel is de vergoeding bij schade. Aangezien jonge bestuurders aangezien worden als een hoger risico dan meer ervaren bestuurders, is het de vraag of de vergoedingen bij een ongeval door jongeren niet verminderd kunnen worden. Met andere woorden, moeten we voor jongeren geen vrijstelling voorzien, zodat zij voor hun verantwoordelijkheid worden geplaagd voor elk ongeval dat zij veroorzaken. Op die manier zullen bestuurders die veel ongevallen veroorzaken, ook effectief veel betalen.

Door het Tarifieringsbureau zullen echter een aantal mensen zeer aanzienlijke premies moeten betalen, met als resultaat dat velen zonder aansprakelijkheidsverzekering zullen rijden. Dat leidt tot nog grotere problemen bij een ongeval, waarbij alle bestuurders in feite moeten opdraaien voor de kosten door de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

De heer Monfils merkt op dat ongeval zij niet verzekerd zijn, de bepalingen van artikel 4 en volgende gelden en hun voertuig in beslag genomen kan worden.

De heer Thissen is van oordeel dat een aanzienlijke vrijstelling voor jongeren beter toelaat de doelgroepen te bepalen. Zo weten de bestuurders ook op voorhand dat er een vrijstelling geldt, ongeacht of het bestuurde voertuig van hemzelf of van iemand anders is. Uiteraard neemt dat niet weg dat ouders hun houding moeten bepalen door hun kinderen een betere rijopleiding te geven en het verkeersreglement te leren respecteren.

Le membre plaide pour que l'on fasse preuve d'un plus grand sens des responsabilités, et cela vaut également pour les parents de ces jeunes: pendant les week-ends, ils ne doivent pas mettre des véhicules puissants à la disposition de leurs enfants qui sont des conducteurs inexpérimentés; ils doivent veiller à ce que leurs enfants suivent une bonne formation à la conduite et respectent le code de la route. En donnant une voiture puissante à leurs enfants et en les laissant en plus rouler sur la voie publique avec une assurance non valable, ils sont doublement responsables pour ce qui est des accidents de la circulation qui se produisent le week-end. L'intervenant dit être disposé à entamer un débat de fond sur ce problème, mais il souligne que cette question sort en fait du cadre du projet de loi à l'examen.

M. Thissen reconnaît l'importance du Bureau de tarification, lequel apporte une solution qui va dans le bon sens.

Bien entendu, les compagnies d'assurance doivent veiller à ce que les revenus de leurs polices soient en équilibre avec les risques qu'elles supportent. Les tarifs sont un moyen de veiller à maintenir cet équilibre; l'indemnité versée en cas de dommage en est un autre. Comme les jeunes conducteurs sont considérés comme représentant un risque plus important que les conducteurs plus expérimentés, on peut se demander si on ne pouvait pas réduire les indemnités en cas d'accident provoqué par des jeunes. En d'autres termes, ne devrait-on pas prévoir une franchise pour les jeunes, de manière à les placer devant leurs responsabilités chaque fois qu'ils provoquent un accident. De cette manière, les conducteurs qui provoquent beaucoup d'accidents devront effectivement payer beaucoup.

À cause du Bureau de tarification cependant, une série de personnes devront payer des primes très considérables si bien que nombre d'entre elles rouleront sans assurance-responsabilité. Cela crée des problèmes encore plus grands en cas d'accident, et tous les conducteurs doivent en fait payer pour les frais par l'intermédiaire de l'intervention du Fonds commun de garantie.

M. Monfils note que s'ils ne sont pas assurés, les dispositions de l'article 4 et suivants sont applicables et leur véhicule peut être saisi.

M. Thissen est d'avis qu'une franchise importante pour les jeunes permettrait de mieux déterminer les groupes-cibles. Les conducteurs savent également à l'avance qu'il y a une franchise, qu'ils conduisent leur propre véhicule ou celui d'une autre personne. Il va de soi qu'il n'empêche que les parents doivent assumer leur responsabilité en donnant à leurs enfants une meilleure formation à la conduite et en leur apprenant à respecter le code de la route.

Mevrouw Thijs verwijst naar de hoorzitting met de heren Ducart en Coteur van Test Aankoop in de bevoegde Kamercommissie (zie: stuk Kamer, nr. 1079/13, blz. 17), waarin werd uitgelegd dat in Frankrijk de wetgeving uitdrukkelijk de maximale coëfficiënten voor bijpremies, bijvoorbeeld voor jonge mensen (onervaren bestuurders), bepaalt. Waarom wordt dat niet in de Belgische wet voorzien? Indien de wetgever geen maximale coëfficiënten oplegt, zal geen enkele verzekeringsmaatschappij geneigd zijn een extra inspanning voor jongeren te leveren. Een verzekeringsmaatschappij is uiteraard geen liefdadigheidsinstelling en moet winst maken, maar toch moet er ook een stuk sociaal engagement zijn. Een grote categorie bestuurders, tussen 23 en 70 jaar, veroorzaken veel minder ongevallen; daarom moeten we een stimulans voorzien om de premies voor jongeren niet te duur te maken.

De heer Monfils antwoordt dat indien verzekeringsmaatschappijen een soort kartelafpraak zouden maken en systematisch jongeren premies aanbieden die zesmaal hoger zijn dan de gebruikelijke premies, waardoor alle jongeren zich tot het Tarifieringsbureau moeten wenden, de wetgever uiteraard zal ingrijpen, ofwel binnen het kader van de bestaande wet ofwel door een wetswijziging goed te keuren.

De minister verklaart dat het de doelstelling van het oorspronkelijk wetsvoorstel was om het niet-verzekerd rijden te bestrijden. Bij de bespreking van dit oorspronkelijk wetsvoorstel kwam tot uiting dat een preventieve maatregel nodig was omdat repressie-maatregelen alleen niet voldoende zijn om dat doel te bereiken. Daarom werd het debat verruimd tot de oprichting van een Tarifieringsbureau om de huidige toestand van segmentering te verbeteren. Het principe van verzekeringen is een principe van communicerende vaten: voordelen toegekend aan één categorie worden als last gedragen door de andere categorieën. De minister is van oordeel dat het oorspronkelijk voorstel aanzienlijk is verbeterd, vooral inzake de toegang tot het Tarifieringsbureau. Zelfs al is dit ontwerp niet perfect, het betekent toch een vooruitgang.

Ook al is de minister gevoelig voor de problematiek van jonge bestuurders, toch kan hij de stelling van mevrouw Thijs niet volledig delen. Hij is trouwens van oordeel dat het voorliggende wetsontwerp reeds toestaat om het probleem te regelen omdat de Koning de mogelijkheid heeft de drempels te wijzigen in functie van verschillende criteria, waaronder de leeftijd.

Er moet nog steeds aandacht besteed worden aan het feit dat veel verzekeraars geneigd zijn om jonge bestuurders te weigeren. In dat verband verwijst de minister naar artikel 9quinquies, paragraaf 2, dat voorziet dat «het resultaat van het schadegevallebeheer betreffende de door het Tarifieringsbureau getarifeerde risico's wordt opgenomen in de rekening van het Fonds» en paragraaf 3 voegt daaraan toe dat «de Koning de regels kan bepalen om dit resultaat te ver-

Mme Thijs renvoie à l'audition de MM. Ducart et Coteur, de Test Achats, à la commission compétente de la Chambre, au cours de laquelle on a expliqué que la loi française précisait explicitement les coefficients maxima de surprime, par exemple pour les jeunes conducteurs novices (voir: doc. Chambre n° 1079/13, p. 17). Pourquoi ne pas prévoir la même chose dans la loi belge? Si le législateur n'impose pas des coefficients maximums, aucune compagnie d'assurance ne voudra faire un effort supplémentaire pour les jeunes. Évidemment, une compagnie d'assurance n'est pas une institution de charité; elle doit faire des bénéfices, mais quand même aussi montrer un certain engagement social. Une large catégorie de conducteurs, entre 23 et 70 ans, provoque nettement moins d'accidents; c'est pourquoi il faut inciter les compagnies à ne pas appliquer aux jeunes des primes trop élevées.

M. Monfils répond que si les compagnies devaient conclure une sorte d'entente et proposer systématiquement aux jeunes des primes 6 fois supérieures aux primes ordinaires, de sorte que tous les jeunes seraient obligés de s'adresser au Bureau de tarification, le législateur interviendrait évidemment, soit dans le cadre de la loi existante, soit en adoptant une modification législative.

Le ministre déclare que l'objet de la proposition de loi initiale était de lutter contre la conduite sans assurance. Au cours de la discussion de cette proposition initiale, il est apparu qu'il fallait une mesure de prévention parce que les seules mesures de répression ne suffisaient pas à atteindre le but fixé. C'est pourquoi on a élargi le débat à la création d'un Bureau de tarification pour remédier à la situation actuelle de segmentation. Le principe des assurances est celui des vases communicants: les avantages accordés à une catégorie sont supportés par les autres catégories. Le ministre estime qu'on a sensiblement amélioré la proposition initiale, surtout en ce qui concerne l'accès au Bureau de tarification. Même si le projet n'est pas parfait, il constitue une avancée.

Même si le ministre est sensible au problème des jeunes conducteurs, il ne partage pas totalement le point de vue de Mme Thijs. Il estime d'ailleurs que le projet de loi à l'examen permet déjà de régler le problème, vu que le Roi peut modifier les seuils en fonction de divers critères, dont celui de l'âge.

Il faut rester attentif au fait que de nombreux assureurs ont tendance à refuser les jeunes conducteurs. À cet égard, le ministre renvoie à l'article 9quinquies, paragraphe 2, qui dispose que «le résultat de la gestion des sinistres relatifs aux risques tarifés par le Bureau de tarification est intégré aux comptes du Fonds» et sur le paragraphe 3, qui ajoute que: «Le Roi peut fixer des règles propres à répartir ce résultat entre les entreprises d'assurances membres du

delen over de verzekeringsondernemingen die lid zijn van het Fonds». Dat betekent dat verzekeringsmaatschappijen kunnen worden bestraft als het bewezen is dat zij zich tegen de jongeren keren.

Het evenwicht vinden tussen, enerzijds, liberalisering van de sector en de concurrentie volledig laten spelen en, anderzijds, er voor zorgen dat geen enkele categorie van de bevolking er het slachtoffer van wordt, is een moeilijke oefening. Bovendien staat de Europese Commissie niet meer toe tarieven vast te leggen.

Segmentering is de droom van alle verzekeraars: zij kunnen dan hun klanten kiezen in functie van een aantal criteria, zoals inkomen, solvabiliteit, ... Dat kan op termijn leiden tot een onrechtvaardige maatschappij, waar slechts enkele categorieën van de bevolking nog gedekt worden door een verzekering.

Mevrouw Thijs ontkent niet dat het voorliggende wetsontwerp een verbetering voor bepaalde categorieën van de bevolking betekent, echter niet voor iedereen. Er wordt daarenboven te veel overgelaten aan de Koning, zoals de coëfficiënt voor de drempel vermeld in artikel 9ter, § 2, tweede lid. Waarom kan de wetgever niet onmiddellijk in de wet vastleggen dat deze 4 bedraagt?

Wat betreft het probleem van de segmentering, stelt mevrouw Thijs dat een segmentering naar regio nog enigszins aanvaardbaar is want in Brussel is het gevaarlijker rijden dan in een landelijke gemeente, maar segmentering naar leeftijd is onaanvaardbaar. Voor jongeren en ouderen is mobiliteit immers een belangrijk deel van hun levenswijze.

Spreekster vraagt waarom de minister niet kan aanvaarden dat een voorstel van premie waarin de parameter leeftijd tot een verhoging van de premie met meer dan 25% leidt, gelijkgesteld moet worden met een weigering.

De minister herhaalt dat de Europese Commissie elke vorm van tarifiering verbiedt.

Ten slotte wat het opgeworpen probleem van de vrijstelling betreft, stipt de minister aan dat deze discussie in feite buiten het kader van de bespreking van dit wetsontwerp valt. Hij is uiteraard bereid deel te nemen aan een algemene gedachtewisseling over verzekeringen. Door de liberalisering van de sector creëren we een maatschappij waar de dekking van risico's verzekerd is door het spel van de concurrentie waarbij de overheid ervoor moet zorgen dat iedereen op een billijke manier verzekerd is, ofwel via aangepaste premies ofwel via de vergoeding na schadegeval.

Fonds». Cela signifie que les entreprises d'assurances peuvent être sanctionnées s'il est prouvé qu'elles mènent une campagne dirigée contre les jeunes.

Trouver le juste équilibre entre, d'une part, le souci de libéraliser le secteur et de laisser pleinement jouer la concurrence et, d'autre part, celui de faire en sorte qu'aucune catégorie de la population n'en soit victime, est un exercice difficile. En plus, la Commission européenne ne permet plus de fixer des tarifs.

La segmentation est le rêve de tous les assureurs: ils peuvent alors choisir leurs clients en fonction d'une série de critères, tels que le revenu, la solvabilité, ... À terme, cette segmentation pourrait mener à une société injuste où seules quelques catégories de la population seraient encore couvertes par une assurance.

Mme Thijs ne nie pas que le projet de loi à l'examen représente une amélioration pour certaines catégories de la population, mais ce n'est pas le cas pour toutes. En outre, on délègue trop de pouvoir au Roi, notamment celui de déterminer le coefficient du seuil visé à l'article 9ter, paragraphe 2, alinéa 2. Pourquoi le législateur ne pourrait-il pas le fixer directement lui-même à 4?

En ce qui concerne le problème de la segmentation, Mme Thijs pense que si une segmentation par région est plus ou moins acceptable, car il est plus dangereux de rouler à Bruxelles que dans une commune rurale, la segmentation en fonction de l'âge, par contre, est inacceptable. En effet, la mobilité constitue un élément important du mode de vie des jeunes comme des personnes plus âgées.

L'intervenante demande pourquoi le ministre ne peut pas accepter qu'une proposition de prime dans laquelle le paramètre «âge» entraîne une augmentation de la prime de plus de 25% soit assimilée à un refus.

Le ministre répète que la Commission européenne interdit toute forme de tarification.

Enfin, en ce qui concerne le problème de la franchise, qui a été soulevé, le ministre souligne que cette question sort du cadre de la discussion relative au projet de loi à l'examen. Il est évidemment disposé à participer à un échange de vue général sur les assurances. En libéralisant le secteur, nous créons une société où la couverture des risques est assurée par le jeu de la concurrence, les pouvoirs publics devant pour leur part faire en sorte que chacun soit assuré de manière équitable, soit par des primes adaptées, soit par l'indemnisation en cas de sinistre.

C. BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN EN STEMMINGEN

Mevrouw Thijs dient amendement nr. 9 (zie stuk Senaat, nr. 2-427/8) in, dat ertoe strekt in het voorgestelde artikel 9ter een § 3bis in te voegen, luidende: «Het voorstel van een premie waarin de parameter leeftijd tot een verhoging van de premie met meer dan 25 % leidt, wordt gelijkgesteld met een weigering.»

Mevrouw Thijs dient vervolgens amendement nr. 10 (*ibidem*) in, dat tot doel heeft in het voorgestelde artikel 9quater een tweede lid aan § 2 in te voegen, luidende: «In de gevallen bedoeld in artikel 9ter, § 3bis, bepaalt het Tarifieringsbureau de premie rekening houdend met het risico dat de verzekeringsnemer vertoont en met een bijzondere dotatie ten last van de Schatkist te bepalen door de Koning.»

De indiener verwijst naar de verantwoording bij deze amendementen en naar haar uiteenzetting in de algemene bespreking.

De minister vraagt de amendementen te verwerpen en verwijst daarbij naar zijn antwoorden tijdens de algemene bespreking.

De amendementen nrs. 1 en 2 worden verworpen met 8 tegen 3 stemmen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met 9 stemmen bij 2 onthoudingen.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor een mondeling verslag in de plenaire vergadering.

De rapporteur,
Olivier de CLIPPELE.

De voorzitter,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

**De tekst aangenomen door de commissie
is dezelfde als de tekst teruggezonden door de Kamer
van volksvertegenwoordigers.
(zie stuk Kamer nr. 50 - 1079/16 — 2001-2002)**

C. DISCUSSION DES AMENDEMENTS ET VOTES

Mme Thijs dépose l'amendement n° 9 (voir doc. Sénat n° 2-427/8) qui vise à insérer, à l'article 9ter proposé, un § 3bis, rédigé comme suit: «Est assimilée à un refus la proposition d'une prime dans laquelle le paramètre «âge» entraîne une augmentation de la prime de plus de 25 % .»

Mme Thijs dépose ensuite l'amendement n° 10 (*ibidem*) qui vise à ajouter, à l'article 9quater, § 2, proposé, un alinéa 2, rédigé comme suit: «Dans les cas visés à l'article 9ter, § 3bis, le Bureau de tarification fixe la prime en tenant compte du risque que représente le preneur d'assurance, ainsi que d'une dotation spéciale, à charge du Trésor public, à fixer par le Roi.»

L'auteur renvoie à la justification de ces amendements et à l'exposé qu'elle a fait au cours de la discussion générale.

Le ministre demande le rejet des amendements et renvoie à cet égard aux réponses qu'il a données au cours de la discussion générale.

Les amendements n°s 9 et 10 sont rejetés par 8 voix contre 3.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par 9 voix et 2 abstentions.

Confiance a été faite au rapporteur pour un rapport oral en séance plénière.

Le rapporteur,
Olivier de CLIPPELE.

Le président,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte
renvoyé par la Chambre des représentants
(voir le doc. Chambre n° 50 1079/16 — 2001-2002)**