

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

SESSION EXTRAORDINAIRE

5 octobre 2010

PROPOSITION DE LOI

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

(déposée par M. Joseph George)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

BUITENGEWONE ZITTING

5 oktober 2010

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van
21 november 1989 betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen en de wet van 25 juni 1992
op de landverzekeringsovereenkomst**

(ingediend door de heer Joseph George)

RÉSUMÉ

La proposition apporte différentes modifications aux lois relatives à l'assurance automobile, afin de résoudre divers problèmes liés à la protection des assurés.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel behelst een reeks wijzigingen van de wetten betreffende de autoverzekering, teneinde verschillende mankementen in de bescherming van de verzekerden weg te werken.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
sp.a	:	socialistische partij anders	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
PP	:	Parti Populaire	

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail : publications@laChambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition de loi DOC 52 2516/001.

1. Cadre général

L'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicule automobile est la plus répandue des assurances de responsabilité. Il s'agit d'une assurance rendue obligatoire depuis la loi du 1^{er} juillet 1956. Le mécanisme mis en place vise à fournir aux victimes d'accident un débiteur solvable en la personne de l'assureur de la responsabilité.

On sait en effet que les dommages corporels éprouvés par les victimes en matière d'accident de la route sont particulièrement graves et le nombre d'accidents est tel que la voiture est parmi les "premiers prédateurs" de l'être humain.

La loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre a "doté" les assurances de responsabilité d'un régime général relativement élaboré, applicable aussi à l'assurance RC véhicule automoteur. Le régime juridique de cette assurance a subi également au cours du temps l'influence de directives européennes relatives au rapprochement des législations et à la libre prestation des services.

Parallèlement, l'intensification de la circulation automobile a placé les victimes des accidents de la route parmi les problèmes sociaux majeurs de notre époque.

Dans certains pays, la législation a évolué vers un système d'indemnisation automatique basé sur une responsabilité objective.

2. Aperçu des problèmes particuliers dans le domaine de l'assurance automobile

Il faut bien constater que, dans l'état actuel de notre législation, plusieurs problèmes restent à solutionner et les réponses qui sont données sont souvent imparfaites.

2.1. La situation des véhicules non assurés

Il ressort des études récentes qu'un nombre toujours important d'usagers de la route utilisent des véhicules non assurés.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van het wetsvoorstel DOC 52 2516/001.

1. Algemene context

De aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen is de meest verspreide aansprakelijkheidsverzekering. Ze werd verplicht gemaakt bij de wet van 1 juli 1956. De aldus ingevoerde regeling moet het slachtoffer van een verkeersongeval garanderen dat de veroorzaker van het ongeval solvabel is, via de aansprakelijkheidsverzekeraar.

Vaak leiden verkeersongevallen immers tot zeer zware lichamelijke letsels. Daarbij komt nog dat het aantal ongevallen zo is gestegen dat het autoverkeer tot de grootste levensbedreigingen voor de mens is gaan behoren.

De wet van 25 juni 1992 op de landverzekerings-overeenkomst heeft, wat de aansprakelijkheidsverzekeringen betreft, een behoorlijk gedetailleerd algemeen juridisch raamwerk ingesteld dat ook van toepassing is op de BA-verzekeringen inzake motorrijtuigen. In de loop van de tijd heeft die regeling ook wijzigingen ondergaan als gevolg van de Europese richtlijnen betreffende de harmonisering van de wetgevingen en de vrije dienstverlening.

Daarnaast groeide het verschijnsel van de verkeersslachtoffers door het almaar toenemende autoverkeer uit tot een van de grootste maatschappelijke kwesties van deze tijd.

In sommige landen is de wetgeving geëvolueerd naar een automatische vergoedingsregeling die is gebaseerd op een objectieve aansprakelijkheid.

2. Overzicht van de specifieke knelpunten met betrekking tot de autoverzekering

We kunnen er niet omheen dat, in de huidige stand van de wetgeving, nog veel problemen onopgelost zijn gebleven en dat de oplossingen vaak ontoereikend zijn.

2.1. De kwaal van de niet-verzekerde voertuigen

Uit recent onderzoek blijkt dat steeds meer automobilisten onverzekerd rondrijden.

Certes, les victimes peuvent trouver indemnisation par le biais du Fonds commun de garantie automobile, mais il n'en reste pas moins que cette problématique est insuffisamment rencontrée et qu'il convient que des mesures encore plus sévères soient prises pour éviter ce comportement asocial.

2.2. Difficulté d'accéder, dans des conditions normales, au bénéfice d'une assurance RC véhicule automoteur

Si l'on comprend que des "chauffards" ou citoyens irrespectueux des règles du Code de la route¹ se voient refuser l'accès à la RC auto dans les mêmes conditions que d'autres citoyens qui respectent lesdites règles, il est difficilement compréhensible que, par "segmentation", les compagnies d'assurances entendent refuser ou réduire le nombre d'assurés de telle ou telle catégorie, en usant de discriminations touchant à l'âge, au sexe et au type de profession ou d'activité exercée par certains de nos concitoyens.

2.3. Problèmes rencontrés par des personnes non responsables d'un sinistre

On connaît également la situation des personnes qui ont été victimes de sinistres en matière d'accident de la route et qui ne sont en rien responsables desdits accidents. Or, parfois, par facilité, les compagnies d'assurances les excluent du bénéfice de leur contrat en faisant usage de la règle selon laquelle, à l'issue d'un sinistre, l'assureur peut mettre fin au contrat.

2.4. Attitude anormalement restrictive de certaines compagnies d'assurances

Dans le cadre de nombreuses procédures en indemnisation, certaines compagnies d'assurances se livrent à une véritable enquête pour chercher à refuser leur indemnisation, mettant en doute, notamment, qui est le conducteur habituel, la façon dont le contrat est intervenu...

Cela crée des tensions parfois non justifiées et qui retardent bien souvent l'indemnisation des victimes.

¹ Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Sommige slachtoffers worden weliswaar vergoed via het Motorwaarborgfonds, maar die oplossing lenigt niet alle noden. Strengere maatregelen zijn dan ook vereist, om paal en perk te stellen aan dat asociale gedrag.

2.2. Een lijdensweg om tegen aanvaardbare voorwaarden aan een autoverzekering te geraken

Uiteraard valt te begrijpen dat "wegpiraten" of chauffeurs die zich niets aantrekken van de verkeersregels¹, hun BA-verzekering inzake motorrijtuigen niet kunnen krijgen tegen dezelfde voorwaarden als automobilisten die zich keurig gedragen. Minder aanvaardbaar is evenwel dat de verzekeringsmaatschappijen via "segmentering" proberen het aantal verzekerden in deze of gene categorie terug te dringen of gewoon weigeren iemand te verzekeren, door gebruik te maken van discriminerende criteria zoals leeftijd, geslacht, soort beroep of activiteit.

2.3. De lijdensweg van verkeersslachtoffers die geen schuld hebben aan het ongeval

Een ander probleem is dat sommige verkeersslachtoffers die zelf geen enkele schuld hebben aan het ongeval, soms niet worden uitbetaald door hun verzekeraars omdat die de regel toepassen die hen, na een schadegeval, het recht geeft een einde te maken aan de verzekeringsovereenkomst.

2.4. Een abnormaal strenge houding van sommige verzekeringsmaatschappijen

In heel wat vergoedingsprocedures voeren sommige verzekeringsmaatschappijen een heus onderzoek om aan uitbetaling te ontsnappen. Daarbij trekken ze dan bijvoorbeeld in twijfel dat de gebruikelijke chauffeur aan het stuur zat, dat de verzekeringsovereenkomst op de juiste manier tot stand is gekomen enzovoort.

Dat schept soms ongeoorloofde spanningen en vertraagt zeer vaak de uitbetaling van de slachtoffers.

¹ Met name van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

2.5. Attitude surprenante de certaines compagnies d'assurances

À l'issue d'accidents de la route, certaines compagnies adoptent des comportements pour le moins surprenants.

Il en est ainsi en raison du fait que le marché de l'assurance est fortement réduit quant à l'offre d'assurance, par le regroupement qu'a connu le secteur et les fusions entre compagnies d'assurances.

La victime n'a-t-elle pas le droit de savoir que le tiers responsable de son accident est couvert par la même compagnie que la sienne et, dans le cadre de ce litige, n'a-t-elle pas le droit d'avoir une défense appropriée?

Cela n'est pas le cas, notamment, lorsqu'un même expert-médecin la contacte sans dire pour compte de qui il intervient, ou lorsqu'il lui est proposé une indemnisation dans des conditions qui n'honorent pas toujours le marché.

2.6. Problématique des assurances défense en justice

Au cœur du débat se pose également la question de la place des assureurs "défense en justice" dont les contrats sont parfois connexes aux assurances RC auto.

L'attitude adoptée dans le cadre de certains sinistres par les assureurs "défense en justice" laisse parfois rêveur (refus d'intervention, proposition d'indemnisation à des conditions purement barémiques, refus de permettre la consultation d'un avocat pour que l'assuré puisse connaître ses droits).

2.7. Problèmes rencontrés lorsque les compagnies d'assurances traitent entre elles

Il convient de ne pas perdre non plus de vue que pratiquement 85 % des indemnisations interviennent entre compagnies d'assurances pour compte de leurs assurés, sur la base de barèmes d'évaluation, sans même que les victimes aient pu consulter un dossier médical, voir un médecin et obtenir une appréciation indépendante quant aux séquelles qu'elles gardent de l'accident, voire aient pu obtenir un avis juridique quant à l'offre d'indemnisation qui leur a été adressée...

2.5. Een bizarre reactie van sommige verzekeringsmaatschappijen

Na een verkeersongeval reageren sommige verzekeringsmaatschappijen op zijn minst bizar.

Dat komt doordat het aanbod op de verzekeringsmarkt veel krappier is geworden, als gevolg van de hergroeperingen en fusies in de sector.

Zo rijst de vraag waarom het slachtoffer het recht niet heeft te vernemen of de derde die het ongeval heeft veroorzaakt, al dan niet bij dezelfde maatschappij verzekerd is. Heeft hij of zij overigens geen recht op een gedegen verdediging?

Dat is momenteel zeker niet altijd zo, bijvoorbeeld wanneer de verzekeringsarts het slachtoffer bezoekt zonder te preciseren voor wiens rekening hij optreedt, of nog wanneer blijkt dat het slachtoffer een schadevergoeding wordt aangeboden die niet steeds overeenstemt met de contractuele voorwaarden.

2.6. Houding van de rechtsbijstandsverzekeraars niet altijd koosjer

Kernvraag in dat debat is ook welke plaats de "rechtsbijstandsverzekeraars" innemen, wier contracten soms samenhangen met de aansprakelijkheidsverzekering voor het gebruik van motorvoertuigen.

De houding die de "rechtsbijstandsverzekeraars" in bepaalde schadegevallen aannemen, is soms ronduit verbluffend (weigering op te treden, voorstel de schade te vergoeden tegen de minimale tariefvoorwaarden, weigering de raadpleging van een advocaat toe te staan zodat de verzekerde kan te weten komen wat zijn rechten zijn).

2.7. Moeilijkheden waarmee men te kampen krijgt bij onderlinge afspraken tussen de verzekeringsmaatschappijen

Evenmin mag uit het oog worden verloren dat nauwelijks 85 % van de schadevergoedingen worden afgehandeld tussen verzekeringsmaatschappijen voor rekening van hun verzekerden. Ze doen dat aan de hand van schalen, zonder dat de slachtoffers zelfs een medisch dossier hebben kunnen inzien, een arts hebben kunnen raadplegen en een onafhankelijk oordeel hebben kunnen krijgen over de gevolgen van het ongeval, of zelfs zonder dat ze een juridisch advies hebben kunnen inwinnen over het schadeloosstellingsaanbod dat ze hebben gekregen ...

2.8. *Risque d'une augmentation future des primes*

La fréquence des sinistres est malheureusement repartie à la hausse (365 000 accidents en 2009 pour 5 100 000 voitures immatriculées, ce qui signifie que, en un an, 7 conducteurs sur 100 ont eu un accident en tort). En fonction de cette situation, une augmentation des primes est annoncée...

2.9. *Propositions en cours d'examen dans ce domaine*

Plusieurs propositions de loi sont actuellement pendantes devant le Parlement; voici les principales.

Proposition de loi portant diverses mesures complémentaires visant à satisfaire l'obligation d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (déposée par M. Christian Brotcorne, DOC 52 0208/001).

Proposition de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, en vue d'instaurer l'obligation d'apposer une vignette de manière apparente sur les véhicules assurés (déposée par M. Daniel Baquelaine et consorts, DOC 52 0242/001).

Proposition de loi modifiant la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre afin de clarifier les critères de segmentation (déposée par Mme Freya Van den Bossche et consorts, DOC 52 0746/001).

Proposition de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, en vue de rétablir le système de bonus-malus obligatoire et généralisé (déposée par Mmes Freya Van den Bossche et Karine Lalieux, DOC 52 1302/001).

Proposition de loi instaurant une assurance automobile d'un prix accessible pour les jeunes et les personnes âgées (déposée par Mme Katrien Partyka et consorts, DOC 52 0748/001).

Proposition de loi modifiant la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre en supprimant la possibilité de résiliation après sinistre par l'assureur (déposée par Mmes Karine Lalieux et Colette Burgeon, DOC 52 1249/001).

2.8. *Een premieverhoging dreigt er aan te komen*

Jammer genoeg stijgt het aantal schadegevallen opnieuw (in 2009 zijn er 365 000 ongevallen geweest voor 5 100 000 ingeschreven voertuigen, wat betekent dat in één jaar tijd 7 bestuurders op 100 een ongeval hebben gehad waarbij ze in de fout waren gegaan). Als gevolg van die situatie wordt een premieverhoging aangekondigd ...

2.9. *Wetsvoorstellen dienaangaande waarvan de bespreking aan de gang is*

Momenteel zijn bij het parlement verschillende voorstellen hangende waarin die problemen aan de orde komen. Hieronder volgen de voornaamste daarvan:

Wetsvoorstel houdende verscheidene aanvullende maatregelen die ertoe strekken te voldoen aan de verplichting inzake de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (ingediend door de heer Christian Brotcorne, DOC 52 0208/001).

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, met het oog op de invoering van de verplichting om op duidelijk zichtbare wijze een vignet aan te brengen op de verzekerde voertuigen (ingediend door de heer Daniel Baquelaine c.s., DOC 52 0242/001).

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst om het gebruik van segmenteringscriteria te verduidelijken (ingediend door mevrouw Freya Van den Bossche c.s., DOC 52 0746/001).

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat het verplicht veralgemeend bonus-malussysteem betreft (ingediend door de dames Freya Van den Bossche en Karine Lalieux, DOC 52 1302/001).

Wetsvoorstel tot invoering van een betaalbare autoverzekering voor jongeren en ouderen (ingediend door mevrouw Katrien Partyka c.s., DOC 52 0748/001).

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, waarbij de verzekeraar de verzekeringsovereenkomst niet langer mag opzeggen na een schadegeval (ingediend door de dames Karine Lalieux en Colette Burgeon, DOC 52 1249/001).

La présente proposition recouvre, pour partie, les problématiques évoquées par ces propositions de loi; les autres devant faire l'objet d'une proposition complémentaire à bref délai.

3. Problématique du non-respect du caractère obligatoire de l'assurance automobile

Les considérations contenues dans les propositions 0208, 0242 et 1005 précitées sont pertinentes. Conduire n'est pas un privilège mais avant tout une responsabilité. Il convient de rappeler que l'éducation à la vie en société devrait comprendre une conscientisation du risque que tout conducteur de véhicule automobile fait courir aux autres et à lui-même. Quelles que soient les mesures qui ont été prises, il subsiste, *de facto*, une indéniable complaisance à l'égard du phénomène de la non-assurance.

L'idée d'obliger d'apposer une vignette apparente sur les véhicules assurés ne constitue, malheureusement, qu'une réponse partielle à cette problématique. D'une part, des mesures appropriées devraient être, en cette hypothèse, prises pour que le contrôle de ces vignettes soit effectué. D'autre part, on ne peut passer sous silence le risque de fraude quant à la confection de ces vignettes et les problèmes auxquels les agents verbalisateurs seraient confrontés, dans l'ignorance qu'ils seraient par exemple de la fin d'un contrat d'assurance pour non-paiement de la prime...

Dans l'état actuel des contrôles, il faut bien constater que le risque d'être verbalisé pour défaut d'assurance reste peu élevé (sans vignette), à l'heure de l'information, même si les programmes informatiques de la DIV, des différentes compagnies d'assurances agréées et des services de police sont actuellement compatibles.

Il est clair que la sanction des conducteurs non assurés n'est toujours pas une priorité et révèle un estompement général de la norme. En fait, tous les acteurs concernés devraient assumer une plus grande responsabilité dans la lutte contre la non-assurance. Pour rappel, le Fonds commun de garantie automobile, en application des articles 19*bis* et 20 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, doit signaler les cas de non-assurance, sans délai, aux officiers de police judiciaire ou aux agents de l'autorité publique.

De in die wetsvoorstellen voor het voetlicht gebrachte knelpunten komen ten dele ook in dit wetsvoorstel ter sprake; voor de overige knelpunten zal op korte termijn een aanvullend wetsvoorstel moeten worden ingediend.

3. Niet-inachtneming van het verplichte karakter van de autoverzekering: een probleem

De in de voormelde wetsvoorstellen nrs. 208, 242 en 1005 vervatte beschouwingen zijn relevant. Auto-rijden is geen voorrecht, maar in de eerste plaats een verantwoordelijkheid. Er moet aan worden herinnerd dat als men mensen opvoedt om samen te leven in een gemeenschap, dat gepaard zou moeten gaan met de bewustmaking voor het risico waaraan iedere autobestuurder de anderen en zichzelf blootstelt. Welke maatregelen ook getroffen zijn, er is de facto ontegenzeggelijk nog altijd enige inschikkelijkheid ten aanzien van het onverzekerd zijn.

De idee op de verzekerde voertuigen verplicht een zichtbare klever aan te brengen, is jammer genoeg slechts een gedeeltelijke oplossing voor die problematiek. Ten eerste zouden in dat geval passende maatregelen moeten worden genomen zodat die klevers ook worden gecontroleerd. Ten tweede mag men niet verzwijgen dat het risico bestaat dat met nagemaakte klevers wordt gefraudeerd en mag men al evenmin de ogen sluiten voor de problemen waarmee de verbalisanten te maken zouden krijgen, mochten ze bijvoorbeeld niet weten dat aan een verzekeringsovereenkomst een einde werd gemaakt omdat de premie niet werd betaald ...

Wat de bestaande controles betreft, moet men wel vaststellen dat de kans dat iemand een bekeuring krijgt omdat hij niet verzekerd is heel beperkt blijft (zonder klever) in dit tijdperk van de computer, ook al zijn de computerprogramma's van de DIV, van de verschillende erkende verzekeringsmaatschappijen en van de politiediensten thans compatibel.

De bestraffing van de onverzekerde bestuurders is duidelijk nog geen prioriteit. Daaruit blijkt een algemene normvervaging. In feite zouden alle betrokkenen een grotere verantwoordelijkheid aan de dag moeten leggen in de strijd tegen het onverzekerd zijn. Er zij aan herinnerd dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, met toepassing van de artikelen 19*bis* en 20 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de gevallen van onverzekerde bestuurders onverwijld ter kennis moet brengen van de officieren van gerechtelijke politie of van de overheidsambtenaren.

Par ailleurs, un répertoire matricule des véhicules est tenu par la Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière du service public fédéral Mobilité et Transports, et dont l'une des finalités est, en application de l'article 6, § 2, 15°, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules, le contrôle de la couverture en responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules à moteur.

Dans ce même arrêté royal, il est prévu, à l'article 7, 34°, qu'un répertoire matricule mentionne pour tout véhicule immatriculé le nom, l'adresse et, le cas échéant, le numéro de code de l'entreprise d'assurances qui couvre les risques de la responsabilité civile du propriétaire ou de l'utilisateur du véhicule.

Chacun des acteurs, y compris les parquets, devrait être sensibilisé à lutter contre ce phénomène de la non-assurance.

Le contrôle devrait également être renforcé lors du passage de véhicules automoteurs au contrôle technique; les agents du service qui vérifient le carnet d'immatriculation du véhicule devraient être également habilités à exiger la production de la carte verte de l'utilisateur et, en cas d'absence de cette pièce, refuser le véhicule audit contrôle, voire dénoncer cette situation au parquet.

Enfin, une fois les contrevenants démasqués, outre les poursuites judiciaires dont ils devraient faire l'objet, le Fonds commun de garantie automobile devrait être fondé à réclamer les primes d'assurance impayées depuis la conduite du véhicule en situation de non-assurance.

4. Problèmes relatifs à la durée du contrat d'assurance

La circonstance que l'assurance RC Auto constitue une assurance obligatoire et qu'elle concerne plus de 5 000 000 de véhicules immatriculés sur notre territoire (outre ceux qui circulent immatriculés à l'étranger) nécessite que la durée dudit contrat puisse être fixée pour une période de trois ans minimum.

D'une part, pour les compagnies d'assurances, cette durée leur permettrait d'amortir les frais d'établissement du contrat, l'annualisation des contrats entraînant une augmentation sensible des coûts et des frais généraux qui s'est répercutée, sur le marché, à charge des assurés.

Bovendien houdt het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer een repertorium bij. Een van de doeleinden van dat repertorium bestaat erin, met toepassing van artikel 6, § 2, 15°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, toezicht uit te oefenen op de dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe de motorvoertuigen en aanhangwagens aanleiding kunnen geven.

Artikel 7, 34°, van dat zelfde koninklijk besluit bepaalt dat het repertorium voor een ingeschreven voertuig de volgende gegevens vermeldt: naam, adres en in voorkomend geval codenummer van de verzekeringsonderneming die het risico van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar of van de gebruiker van het voertuig dekt.

Elk van de actoren, met inbegrip van de parketten, zou gevoelig moeten worden gemaakt voor het probleem van het onverzekerd zijn om het te bestrijden.

Ook zou de controle ter gelegenheid van de autokeuring moeten worden verscherpt. De beampten van de dienst die het inschrijvingsbewijs controleren, zouden er eveneens moeten toe worden gemachtigd te eisen dat het verzekeringsbewijs van de gebruiker wordt overgelegd en, als dat document niet voorhanden is, zouden ze moeten kunnen weigeren het betrokken voertuig te keuren of zouden ze zelfs het parket op de hoogte moeten brengen van die situatie.

De overtreders zouden gerechtelijk moeten kunnen worden vervolgd en bovendien zou het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds ertoe moeten worden gemachtigd de onbetaalde verzekeringspremies te vorderen sinds het ogenblik waarop van het onverzekerde voertuig gebruik is gemaakt.

4. Pijnpunten in verband met de looptijd van de verzekeringsovereenkomst

Aangezien de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen verplicht is en die verzekeringsverplichting thans geldt voor meer dan 5 000 000 voertuigen op ons grondgebied (plus de in het buitenland ingeschreven voertuigen die in ons land rondrijden), moet de looptijd van die verzekeringsovereenkomst kunnen worden bepaald op een periode van minstens drie jaar.

Enerzijds stelt die termijn de verzekeringsondernemingen in staat de poliskosten af te schrijven; de jaarlijkse opzegbaarheid van de verzekeringsovereenkomst brengt immers aanzienlijk meer algemene en andere kosten mee, die de verzekeringsondernemingen doorrekenen aan de verzekerden.

D'autre part, l'assuré serait ainsi à l'abri:

- d'un marketing souvent très agressif par lequel les compagnies d'assurances, au travers de contrats largement diffusés, cherchent à capter une clientèle;
- de changements de politique ou d'attitude de ces mêmes compagnies d'assurances et, dans ce cas, de la difficulté de retrouver un assureur à bref délai et à un prix correct.

Cette préoccupation est reprise dans la proposition DOC 52 0208/001 précitée et devrait également permettre de renforcer la lutte contre la non-assurance, par une moins grande volatilité des contrats d'assurance sur le marché.

5. Modalités de calcul de la prime et critères de segmentation

Plusieurs propositions de loi sont attentives à cette problématique (voir DOC 52 0208/001, 0746/001, 0748/001,...précitées).

Le contrat d'assurance RC Auto devrait être souscrit pour une durée minimale de trois ans, il s'impose donc:

- d'obliger les assureurs à expliquer les critères qu'ils ont choisi pour fixer le montant de la prime réclamée;
- d'interdire de recourir à une différenciation de la prime, basée sur des critères sur lesquels l'assuré n'a aucune prise;
- qu'il soit donné des raisons objectives à la tarification;
- que les primes d'assurance RC Auto restent abordables pour couvrir le risque d'accident.

Si on peut comprendre qu'un assureur soit particulièrement réticent à couvrir le risque d'un chauffard irresponsable, on ne peut accepter que des personnes d'une même catégorie d'âge, d'un même quartier, d'une même nationalité, ... soient soumises à des exigences de tarif fort différentes et, parfois, inabordables.

Anderzijds zou de verzekerde aldus worden beschermd:

- tegen vaak heel agressieve marketingpraktijken waarmee de verzekeringsondernemingen zoveel mogelijk overeenkomsten aan de man willen brengen en dus klanten trachten binnen te halen;
- tegen beleids- of gedragswijzigingen bij diezelfde verzekeringsondernemingen, zodat het in voorkomend geval voor de verzekerde minder moeilijk wordt om op korte termijn tegen een correcte prijs een andere verzekeraar te vinden.

Die bekommerning komt ook tot uiting in voornoemd wetsvoorstel DOC 52 0208/001 en zou het voorts mogelijk moeten maken het fenomeen van de onverzekerde voertuigen beter aan te pakken, doordat het verloop van de verzekeringsovereenkomsten op de markt minder volatiel wordt.

5. Premieberekeningsvoorwaarden en segmenteringscriteria

Deze aspecten komen aan bod in diverse wetsvoorstellen (zie voornoemde DOC 52 0208/001, 0746/001, 0748/001 enzovoort).

De verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen zou een looptijd moeten hebben van minstens drie jaar. In dat opzicht:

- moeten de verzekeraars ertoe worden verplicht de criteria toe te lichten aan de hand waarvan zij het premiebedrag hebben bepaald;
- moet een verbod worden ingesteld op premiedifferentiëring op basis van criteria waarop de verzekerde geen enkele invloed heeft;
- moet de tarifiering objectief worden verantwoord;
- moet de risicopremie voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen betaalbaar blijven.

Er kan dan wel begrip voor worden opgebracht dat een verzekeraar niet staat te springen om een brokkenmaker te verzekeren, het is onaanvaardbaar dat mensen van een zelfde leeftijdscategorie, wijk, nationaliteit enzovoort heel uiteenlopende en soms ronduit onbetaalbare tarieven opgelegd krijgen.

Il serait également exclu que des tarifs différenciés soient fondés sur le sexe, la race, la nationalité, le domicile ou la profession (voir la proposition DOC 52 0208/001 précitée).

De même, un article 2/1 serait inséré dans la loi du 21 novembre 1989 précitée, afin d'établir l'obligation pour la compagnie d'assurances RC Auto de mentionner les critères utilisés pour fixer la prime d'assurance, et les coefficients de pondération de chacun des critères retenus dans le calcul de la prime proposée.

En ce qui concerne l'âge des souscripteurs du contrat d'assurance, il est suggéré de limiter à 25 % l'incidence de ce paramètre dans le calcul de la prime (en ce sens, voir la proposition 0748/001 précitée), tout refus d'accepter la souscription d'un contrat RC Auto pour une prime majorée de plus de 25 % étant assimilé à un refus de souscription.

6. Quant à la remise en vigueur d'un système de bonus-malus

Ce système était en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 2004.

Il serait laissé la possibilité aux assureurs de remettre ce système de bonus-malus en vigueur dans les contrats qu'ils proposent à leurs assurés (d'autant que ceux-ci ont maintenant une durée minimale de trois ans et pourraient être renouvelés à leur terme).

C'est, cependant, dans le cadre de la liberté tarifaire que chaque compagnie d'assurances pourrait le proposer à ses assurés.

Il ne s'agirait pas de rendre ce système généralisé et obligatoire mais de permettre qu'il puisse revoir le jour dans le cadre de relations assureur-assuré librement convenues, en se basant sur des modalités objectives.

7. Concernant la possibilité de la résiliation après sinistre réservée à l'assureur

Dans l'état actuel de la loi du 25 juin 1992 précitée, l'assureur comme le preneur d'assurance peut résilier le contrat après la survenance d'un sinistre.

Voorts zou het krachtens dit wetsvoorstel niet langer mogelijk zijn tariefverschillen te hanteren op grond van geslacht, ras, nationaliteit, woonplaats of beroep (zie voornoemd wetsvoorstel DOC 52 0208/001).

In de wet van 21 november 1989 zou bovendien een artikel 2/1 worden ingevoegd, ingevolge waarvan de verzekeringsonderneming die de aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen dekt, ertoe wordt verplicht de criteria te vermelden op basis waarvan de verzekeringspremie werd bepaald, alsook de wegingscoëfficiënten voor elk van die criteria.

Aangaande de leeftijd van de verzekeringsnemers wordt voorgesteld dat de parameter "leeftijd" nog slechts voor 25 % in rekening mag worden gebracht voor de berekening van de premie (zie in dat verband voornoemd wetsvoorstel DOC 52 0748/001); ingeval de verzekeringsnemer een verzekeringsovereenkomst met een premietoelage van meer dan 25 % wordt voorgesteld en hij daar niet mee akkoord gaat, wordt zulks gelijkgesteld met weigering van dekking door de verzekeringsonderneming.

6. Herinvoering van een bonus-malusstelsel

Het bonus-malusstelsel heeft bestaan tot 1 januari 2004.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de verzekeraars opnieuw de mogelijkheid te bieden de bonus-malusregeling toe te passen op hun verzekeringsovereenkomsten, te meer daar die voortaan een minimale looptijd van drie jaar zouden hebben en op hun vervaldag zouden kunnen worden verlengd.

De verzekeringsondernemingen zouden die bonus-malusregeling voortaan evenwel toepassen in het raam van de tariefvrijheid.

Het is niet de bedoeling het bonus-malusstelsel opnieuw algemeen in te voeren en verplicht te stellen, maar ervoor te zorgen dat het opnieuw kan worden toegepast als een op basis van objectiveerbare voorwaarden, vrijwillig overeengekomen onderdeel van de relatie tussen verzekeraar en verzekerde.

7. Recht voor de verzekeraar de overeenkomst na een schadegeval op te zeggen

Zoals de voornoemde wet van 25 juni 1992 thans luidt, kan zowel de verzekeraar als de verzekeringsnemer de overeenkomst na een schadegeval opzeggen.

Cette résiliation est notifiée au plus tard un mois après le paiement ou le refus de paiement de l'indemnité et elle prend effet au plus tôt trois mois après la date de la notification. Il est anormal que cette possibilité soit offerte à l'assureur lorsque, notamment, le souscripteur ou son assuré n'est en rien responsable de l'accident survenu.

Or, certaines compagnies d'assurances résilient, malheureusement, des contrats d'assurance pour des sinistres qu'ont connu des souscripteurs qui n'étaient manifestement pas en faute (collision avec le véhicule de l'assuré à l'arrêt, ...). Il convient de supprimer cette forme de résiliation et d'éviter que le contrat d'assurance se voit ramené, en pareil cas, à une durée inférieure à trois ans, avec toutes les conséquences qui s'attachent à semblable situation (difficulté de retrouver un autre assureur, ...).

Pour rappel, la disposition, telle qu'elle existe actuellement, n'est pas en soi contraire à la loi sur les pratiques du commerce², puisque la faculté de résiliation en cas de sinistre est réservée tant à l'assureur qu'à l'assuré.

Il est donc prévu une modification de l'article 31, paragraphe 2, de la loi du 25 juin 1992 précitée en ce sens.

Joseph GEORGE (cdH)

Die opzegging moet worden betekend ten laatste één maand na de uitbetaling dan wel de weigering tot uitbetaling van de schadevergoeding; zij wordt ten vroegste drie maanden na de dag van de betekening van kracht. Het is niet normaal dat de verzekeraar dat recht zou hebben als met name de verzekeringsnemer of de verzekerde hoegenaamd niet voor het ongeval aansprakelijk is.

Helaas bestaan er nog verzekeringsondernemingen die verzekeringsovereenkomsten opzeggen wegens een schadegeval waarvoor de verzekeringsnemer manifest niet aansprakelijk is (bijvoorbeeld wanneer op het stilstaande voertuig van de verzekerde wordt ingereeden). Het is aangewezen die opzeggingsmogelijkheid in te trekken en te voorkomen dat de looptijd van de verzekeringsovereenkomst in een dergelijk geval wordt teruggebracht tot minder dan drie jaar, met alle gevolgen van dien (moeizame zoektocht naar een andere verzekeraar enzovoort).

De thans vigerende bepaling is, ter herinnering, op zich niet strijdig met de wet betreffende de handelspraktijken², aangezien zowel de verzekeraar als de verzekerde het recht heeft de overeenkomst na een schadegeval op te zeggen.

Dit wetsvoorstel strekt er dan ook toe artikel 31, § 2, van de wet van 25 juni 1992 in die zin te wijzigen.

² Loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur.

² Wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs est inséré un article 2/1, rédigé comme suit:

“Art. 2/1. Le tarif pratiqué par l'assureur est unique et applicable à tous les assurés.

L'assureur peut cependant établir des modulations de tarif fondées sur des critères objectivement liés aux caractéristiques du risque assuré, pour autant qu'il en donne connaissance à l'assuré avant la souscription du contrat. Il doit, dans cette hypothèse, préciser lesdits critères utilisés pour fixer la prime et les coefficients de pondération de chacun de ceux-ci dans le calcul de la prime proposée.

Sont exclues les distinctions fondées sur le sexe, la race, la nationalité, le domicile et la profession de l'assuré.

Le paramètre de l'âge ne peut être susceptible de majorer la prime de base qu'à hauteur de maximum 25 %, toute demande dépassant ce pourcentage étant assimilée à un refus de souscription.”.

Art. 3

Dans la même loi est inséré un article 2/2, rédigé comme suit:

“Art. 2/2. L'assureur peut appliquer au contrat d'assurance RC Auto un système de personnalisation qui tient compte du comportement de l'assuré, notamment en matière de sinistre.

Il doit le faire en déterminant la prime de base et les modalités de son application, dans le cadre du contrat, quant à la variation de la prime en cours d'exécution de celui-ci.”.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt een artikel 2/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 2/1. De verzekeraar hanteert een eenheidstarief dat voor alle verzekerden geldt.

De verzekeraar kan evenwel tariefaanpassingen tot stand brengen die berusten op criteria die in objectief verband staan tot de kenmerken van het verzekerde risico, op voorwaarde dat hij de verzekerde ervan in kennis stelt vooraleer de overeenkomst wordt ondertekend. In dat geval moet hij de voormelde criteria verduidelijken die hij aanwendt voor het bepalen van de premie, alsook de wegingcoëfficiënten van elk van die criteria in het raam van de berekening van de voorgestelde premie.

Het onderscheid op grond van het geslacht, het ras, de nationaliteit, de leeftijd, de woonplaats of het beroep van de verzekerde is uitgesloten.

De basispremie mag op grond van het leeftijds criterium met maximum 25 % worden verhoogd; elk verzoek tot betaling dat dit percentage overschrijdt, wordt met een weigering tot ondertekening gelijkgesteld.”.

Art. 3

In dezelfde wet wordt een artikel 2/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 2/2. De verzekeraar kan op de BA-autoverzekeringsovereenkomst een systeem van individualisering toepassen, dat rekening houdt met het gedrag van de verzekerde, meer bepaald inzake schade.

Hij moet zulks doen door de basispremie en de nadere toepassingsregels te bepalen in het raam van de overeenkomst inzake de aanpassing van de premie tijdens de duur ervan.”.

Art. 4

L'article 19*bis* de la loi précitée, inséré par la loi du 2 août 2002, est complété par l'alinéa suivant

“Le Fonds Commun fait rapport chaque année des mesures prises en exécution de ce contrôle, qui est adressé au ministre qui a les assurances dans ses attributions.”

Art. 5

À l'article 30 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, remplacé par la loi du 16 mars 1994, le § 1^{er}, alinéa 2, est complété par les mots suivants:

“Toutefois, le contrat d'assurance obligatoire responsabilité en matière de véhicules automoteurs est conclu pour une durée minimale de trois ans.”

Art. 6

Dans l'article 31, paragraphe 2, de la même loi, entre les mots “En assurance sur la vie ou en assurance maladie” et les mots “, l'assureur ne peut se réserver le droit de résilier le contrat après sinistre”, sont insérés les mots “et en assurance RC Auto”.

Art. 7

L'article 6, § 2, 15°, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation des véhicules est complété par les mots suivants:

“un rapport annuel des mesures prises en exécution de ce contrôle est adressé au ministre qui a les assurances dans ses attributions;”

20 juillet 2010

Joseph GEORGE (cdH)

Art. 4

Artikel 19*bis* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, wordt aangevuld met het volgende lid:

“Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds brengt bij de minister die bevoegd is voor de verzekeringen jaarlijks verslag uit over de ter uitvoering van die controle genomen maatregelen.”

Art. 5

Artikel 30, § 1, tweede lid, van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, vervangen bij de wet van 16 maart 1994, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Desondanks wordt de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen gesloten voor een minimumtermijn van drie jaar.”

Art. 6

In artikel 31, § 2, van dezelfde wet, worden de woorden “na schadegeval bij de levens- of de ziekteverzekering.” vervangen door de woorden “na schadegeval bij de levens- of de ziekteverzekering en bij de BA-autoverzekering.”

Art. 7

Artikel 6, § 2, 15°, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen wordt aangevuld met de woorden:

“een jaarlijks verslag van de ter uitvoering van deze controle genomen maatregel wordt bezorgd aan de minister die bevoegd is voor de verzekeringen;”

20 juli 2010

TEXTE DE BASE

Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Art. 19bis

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 est chargé de collecter toutes informations permettant l'application des dispositions du présent chapitre.

Lorsque le Fonds commun de garantie 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 automoteur à lui fournir toutes informations permettant d'établir la situation d'assurance de son véhicule automoteur.

À défaut de réponse dans le mois de la demande ou s'il résulte de la réponse fournie que le véhicule automoteur ne satisfait pas à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le fonds signale cette situation sans délai aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents visés à l'article 20. Ceux-ci appliquent, le cas échéant, les mesures visées à l'article 20.

Loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre

Art. 30. Durée des obligations.

§ 1^{er}. La durée du contrat d'assurance ne peut excéder un an. Sauf si l'une des parties s'y oppose, dans les formes prescrites à l'article 29, au moins trois mois avant l'arrivée du terme du contrat, celui-ci est reconduit tacitement pour des périodes consécutives d'un an.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ À LA PROPOSITION

Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Art. 19bis

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 est chargé de collecter toutes informations permettant l'application des dispositions du présent chapitre.

Lorsque le Fonds commun de garantie 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 automoteur à lui fournir toutes informations permettant d'établir la situation d'assurance de son véhicule automoteur.

À défaut de réponse dans le mois de la demande ou s'il résulte de la réponse fournie que le véhicule automoteur ne satisfait pas à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le fonds signale cette situation sans délai aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents visés à l'article 20. Ceux-ci appliquent, le cas échéant, les mesures visées à l'article 20.

Le Fonds Commun fait rapport chaque année des mesures prises en exécution de ce contrôle, qui est adressé au ministre qui a les assurances dans ses attributions.¹

Loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre

Art. 30. Durée des obligations.

§ 1^{er}. La durée du contrat d'assurance ne peut excéder un an. Sauf si l'une des parties s'y oppose, dans les formes prescrites à l'article 29, au moins trois mois avant l'arrivée du terme du contrat, celui-ci est reconduit tacitement pour des périodes consécutives d'un an.

¹ Art. 4.: insertion.

BASISTEKST**Wet van 21 november 1989 betreffende de
verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen****Art. 19bis**

Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is ingesteld door artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen moet alle informatie verzamelen nodig voor de uitvoering van de bepalingen in dit hoofdstuk.

Wanneer het Gemeenschappelijk Waarborgfonds 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 verzekeringssituatie van zijn motorrijtuig vast te stellen.

Is er binnen de maand na het verzoek geen antwoord of blijkt uit het antwoord dat het motorrijtuig niet voldoet aan de regelgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dan geeft het fonds deze situatie zonder verwijl aan bij de officieren van gerechtelijke politie, bij de ambtenaren of agenten bedoeld in artikel 20, die in voorkomend geval de in artikel 20 bedoelde maatregelen toepassen.

**Wet van 25 juni 1992 op de
landverzekeringsovereenkomst****Art. 30. Duur van de verplichtingen.**

§ 1. De duur van de verzekeringsovereenkomst mag niet langer zijn dan één jaar. Behalve wanneer een van de partijen ten minste drie maanden vóór de vervaldag van de overeenkomst zich ertegen verzet, volgens de in artikel 29 voorgeschreven wijzen, wordt ze stilzwijgend verlengd voor opeenvolgende periodes van één jaar.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET VOORSTEL**Wet van 21 november 1989 betreffende de
verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen****Art. 19bis**

Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is ingesteld door artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen moet alle informatie verzamelen nodig voor de uitvoering van de bepalingen in dit hoofdstuk.

Wanneer het Gemeenschappelijk Waarborgfonds 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 verzekeringssituatie van zijn motorrijtuig vast te stellen.

Is er binnen de maand na het verzoek geen antwoord of blijkt uit het antwoord dat het motorrijtuig niet voldoet aan de regelgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dan geeft het fonds deze situatie zonder verwijl aan bij de officieren van gerechtelijke politie, bij de ambtenaren of agenten bedoeld in artikel 20, die in voorkomend geval de in artikel 20 bedoelde maatregelen toepassen.

Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds brengt bij de minister die bevoegd is voor de verzekeringen jaarlijks verslag uit over de ter uitvoering van die controle genomen maatregelen.¹

**Wet van 25 juni 1992 op de
landverzekeringsovereenkomst****Art. 30. Duur van de verplichtingen.**

§ 1. De duur van de verzekeringsovereenkomst mag niet langer zijn dan één jaar. Behalve wanneer een van de partijen ten minste drie maanden vóór de vervaldag van de overeenkomst zich ertegen verzet, volgens de in artikel 29 voorgeschreven wijzen, wordt ze stilzwijgend verlengd voor opeenvolgende periodes van één jaar.

¹ Art. 4.: invoeging.

Le contrat ne peut imposer d'autres délais de préavis.

Les parties peuvent cependant résilier le contrat lorsque, entre la date de sa conclusion et celle de sa prise d'effet, s'écoule un délai supérieur à un an. Cette résiliation doit être notifiée au plus tard trois mois avant la prise d'effet du contrat.

Les alinéas 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas aux contrats d'assurance-maladie et d'assurance sur la vie. Toutefois, quelle que soit la durée de ces contrats, le preneur peut les résilier chaque année, soit à la date anniversaire de la prise de cours de l'assurance, soit à la date de l'échéance annuelle de la prime.

§§ 2-3. [...]

Art. 31. Résiliation après sinistre.

§ 1^{er}. [...]

§ 2. En assurance sur la vie ou en assurance-maladie, l'assureur ne peut se réserver le droit de résilier le contrat après sinistre.

§§ 2bis-3. [...]

Le contrat ne peut imposer d'autres délais de préavis. **Toutefois, le contrat d'assurance obligatoire responsabilité en matière de véhicules automoteurs est conclu pour une durée minimale de trois ans.**²

Les parties peuvent cependant résilier le contrat lorsque, entre la date de sa conclusion et celle de sa prise d'effet, s'écoule un délai supérieur à un an. Cette résiliation doit être notifiée au plus tard trois mois avant la prise d'effet du contrat.

Les alinéas 1^{er} et 2 ne s'appliquent pas aux contrats d'assurance-maladie et d'assurance sur la vie. Toutefois, quelle que soit la durée de ces contrats, le preneur peut les résilier chaque année, soit à la date anniversaire de la prise de cours de l'assurance, soit à la date de l'échéance annuelle de la prime.

§§ 2-3. [...]

Art. 31. Résiliation après sinistre.

§ 1^{er}. [...]

§ 2. **En assurance sur la vie ou en assurance-maladie et en assurance RC Auto**³, l'assureur ne peut se réserver le droit de résilier le contrat après sinistre.

§§ 2bis-3. [...]

² Art. 5.: insertion.

³ Art. 6.: insertion.

De overeenkomst mag geen andere opzeggingstermijnen opleggen.

De partijen mogen de overeenkomst evenwel opzeggen wanneer, tussen de datum van het sluiten en die van de inwerkingtreding ervan, een termijn van meer dan één jaar verloopt. Van deze opzegging moet uiterlijk drie maanden vóór de inwerkingtreding van de overeenkomst kennis gegeven worden.

Het eerste en het tweede lid zijn niet van toepassing op de ziekte- en levensverzekeringsovereenkomsten. Ongeacht de duur van die overeenkomsten kan de verzekeringnemer ze evenwel jaarlijks opzeggen, hetzij op de jaardag van de ingangsdatum van de verzekering, hetzij op de jaarlijkse vervaldag van de premie.

§§ 2-3. [...]

Art. 31. Opzegging na een schadegeval.

§ 1. [...]

§ 2. De verzekeraar kan zich niet het recht voorbehouden de overeenkomst op te zeggen na schadegeval bij de levens- of de ziekteverzekering.

§§ 2bis-3. [...]

De overeenkomst mag geen andere opzeggingstermijnen opleggen. **Desondanks wordt de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen gesloten voor een minimumtermijn van drie jaar.²**

De partijen mogen de overeenkomst evenwel opzeggen wanneer, tussen de datum van het sluiten en die van de inwerkingtreding ervan, een termijn van meer dan één jaar verloopt. Van deze opzegging moet uiterlijk drie maanden vóór de inwerkingtreding van de overeenkomst kennis gegeven worden.

Het eerste en het tweede lid zijn niet van toepassing op de ziekte- en levensverzekeringsovereenkomsten. Ongeacht de duur van die overeenkomsten kan de verzekeringnemer ze evenwel jaarlijks opzeggen, hetzij op de jaardag van de ingangsdatum van de verzekering, hetzij op de jaarlijkse vervaldag van de premie.

§§ 2-3. [...]

Art. 31. Opzegging na een schadegeval.

§ 1. [...]

§ 2. De verzekeraar kan zich niet het recht voorbehouden de overeenkomst op te zeggen **na schadegeval bij de levens- of de ziekteverzekering en bij de BA-autoverzekering.³**

§§ 2bis-3. [...]

² Art. 5.: invoeging.

³ Art. 6.: vervanging.