

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

4 maart 2002

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET WETENSCHAPSBELEID,
HET ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN CULTURELE
INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND,
EN DE LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Maurice DEHU**

INHOUD

I. Inleidende uiteenzetting van de minister van Economie en Wetenschappelijk onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid	3
II. Algemene bespreking	6
III. Artikelsgewijze bespreking	23
IV. Stemmingen	32

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1079/ (2000/2001)** :

001 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
002 tot 005 : Amendementen.

Zie ook :

007 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

4 mars 2002

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ÉCONOMIE, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'ÉDUCATION, DES INSTITUTIONS
SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES NATIONALES,
DES CLASSES MOYENNES
ET DE L'AGRICULTURE
PAR
M. **Maurice DEHU**

SOMMAIRE

I. Exposé introductif du ministre de l'Économie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes	3
II. Discussion générale	6
III. Discussion des articles	23
IV. Votes	32

Documents précédents :

Doc 50 **1079/ (2000/2001)** :

001 : Projet transmis par le Sénat.
002 à 005 : Amendements.

Voir aussi :

007 : texte adopté par la commission.

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Jos Ansoms

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Pierre Lano, Georges Lenssen, Arnold Van Aperen.
CD&V	Jos Ansoms, Simonne Creyf, Trees Pieters.
Agalev-Ecolo	Muriel Gerkens, Leen Laenens.
PS	Léon Campstein, Maurice Dehu.
PRL FDF MCC	Philippe Collard, Serge Van Overtveldt.
Vlaams Blok	Roger Bouteica, Jaak Van den Broeck.
SPA	Henk Verlinde.
PSC	Richard Fournaux.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Willy Cortois, Guy Hove, Hugo Philtjens, Ludo Van Campenhout
Greta D'Hondt, Dirk Pieters, Paul Tant, José Vande Walle.
Martine Dardenne, Michèle Gilkinet, Simonne Leen.
Claude Eerdeken, Guy Larcier, N.
Anne Barzin, Robert Denis, Eric van Weddingen.
Gerolf Annemans, Koen Bultinck, Hagen Goyvaerts.
Magda De Meyer, Partik Lansens.
Joseph Arens, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>
DOC 50 0000/000 : Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)	CRIV : Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)
CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)	CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)
CRABV : Beknopt Verslag (op blauw papier)	CRABV : Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)
PLEN : Plenum (witte kaft)	PLEN : Séance plénière (couverture blanche)
COM : Commissievergadering (beige kaft)	COM : Réunion de commission (couverture beige)

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

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 15 februari, 20 februari, 8 mei, 3 juli, 24 oktober en 11 december 2001 en 15 en 29 januari en 6 februari 2002.

De Commissie heeft advies gevraagd aan de Commissie voor de Justitie van de Kamer en aan de Commissie voor de Verzekeringen.

Ondermeer op basis van deze adviezen heeft de Regering een aantal amendementen ingediend.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN ECONOMIE EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BELAST MET HET GROOTSTEDENBELEID

Een wetsvoorstel dat in de Senaat werd ingediend door de heer Philippe Monfils, ligt aan de oorsprong van voorliggend ontwerp.

Het niet-verzekerd zijn (art. 3 tot 5 van het ontwerp)

Het hoofddoel van het ontwerp is het niet-verzekerd autorijden bestrijden. Dit fenomeen is nog niet alarme- rend en omvat slechts 1 à 2 % van de verzekeringstak van de schadeloosstellingen van het Gemeenschappelijk waarborgfonds. Er is echter een tendens tot toename van het aantal gevallen zodat maatregelen om dit af te remmen nodig zijn.

De indiener van het wetsvoorstel stelde voor de niet-verzekerde voertuigen op te sporen aan de hand van een gegevensbestand dat door voornoemd gemeenschappelijk Fonds wordt beheerd. Er was een akkoord over de voorgestelde tekst.

Om te voorkomen dat systematisch zou worden overgegaan tot de inbeslagname van niet-verzekerde voertuigen werden technische wijzigingen aangebracht. Het voorgestelde mechanisme geeft informatie over al de ingeschreven voertuigen die niet verzekerd zijn, terwijl er enkel overtreding is wanneer deze voertuigen ook op de openbare weg worden gebruikt.

Tarifieringsbureau (artikel 2 van het ontwerp)

Gedurende de behandeling van het wetsvoorstel in de Senaat werd duidelijk dat ook op de oorzaken van het niet-verzekerd zijn moet worden ingegaan. De voornaamste oorzaak hiervan is het exclusieve beleid van

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 15 et 20 février, 8 mai, 3 juillet, 24 octobre et 11 décembre 2001 et des 15 et 29 janvier et 6 février 2002.

La commission a demandé l'avis de la commission de la Justice de la Chambre et à la Commission des assurances.

Le gouvernement a déposé une série d'amendements, notamment sur la base de ces avis.

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

Le projet de loi à l'examen est issu d'une proposition de loi déposée au Sénat par M. Philippe Monfils.

Les situations de non-assurance (art. 3 à 5 du projet)

Le projet vise principalement à lutter contre les situations de non-assurance. Ce phénomène n'est pas encore alarmant et ne représente qu'1 à 2% de la branche « assurances » des indemnisations du Fonds commun de garantie. Le nombre de cas tend cependant à augmenter, de sorte qu'il est nécessaire d'enrayer ce phénomène.

L'auteur de la proposition de loi a proposé de détecter les véhicules non assurés au moyen d'une base de données gérée par le Fonds commun précité. Le texte proposé a fait l'objet d'un accord.

Des modifications techniques ont été apportées afin d'éviter que l'on procède systématiquement à la saisie des véhicules non assurés. Le mécanisme proposé fournit des informations concernant tous les véhicules immatriculés qui ne sont pas assurés, alors qu'il n'y a infraction que lorsque ces véhicules sont utilisés sur la voie publique.

Bureau de tarification (article 2 du projet)

Au cours de l'examen de la proposition de loi au Sénat, il est apparu clairement qu'il convenait également de se pencher sur les causes de la non-assurance. La principale cause réside dans la politique exclusive des

de verzekerings-maatschappijen, waardoor het steeds moeilijker wordt voor bepaalde risicocategoriën om zich te verzekeren tegen een betaalbare prijs. Andere verzekerden worden geconfronteerd met de opzegging van hun overeenkomst omdat zij als verzekerden minder rendabel zijn.

Het huidige mechanisme, met name de pool voor moeilijk te verzekeren risico's, voldoet niet meer. Ten eerste omdat de pool slechts tussenkomt in het geval van een weigering van verzekering en niet in het geval van een te hoge premie. Ten tweede omdat hij slechts een deel van de verzekeraars van de automobielsector omvat. En ten slotte omdat de beslissingen enkel door verzekeraars worden genomen, waardoor de door de pool gehanteerde premies te hoog zijn.

Daarom werd een amendement ingediend dat een nieuw hoofdstuk over het Tarifieringsbureau invoert in de wet op de automobielverzekering.

De activiteiten van dit bureau kaderen in het Gemeenschappelijk waarborgfonds en het bureau zal voor de helft uit verzekeraars en voor de helft uit consumenten bestaan.

Wanneer een verzekerde wordt geweigerd door een verzekeraar of een te hoge premie wordt aangerekend kan hij zich tot het tarifieringsbureau wenden. De drempel vanaf dewelke het tarifieringsbureau moet tussenkomen moet nog door een koninklijk besluit worden bepaald. Het gaat om een technische norm die in functie van de evolutie van de markt aangepast zal kunnen worden. Deze drempel moet er in de eerste plaats toe leiden het aantal aanvragen aan het Bureau te beperken.

Het Bureau zal de premie van de aanvrager vaststellen in functie van twee elementen. Het eerste element omvat het risico zelf zoals het type voertuig, zijn gebruiker, het profiel van de bestuurder, zijn verleden op het gebied van schadegevallen, enz. . . .

Terwijl het tweede element de solidariteit onder de verzekerden betreft. De premie zal niet alleen in functie van technische criteria worden berekend maar ook in functie van de sociale rol van het voertuig, zijn veelvuldig gebruik voor beroepsdoeleinden en de omvang van de verkeersongevallen.

Indien de aanvrager het voorstel van het Bureau aanvaardt, zal hij verzekerd worden door de verzekeraar die hem had geweigerd of die hem een premie had voorgesteld die boven de reglementaire maxima lag.

entreprises d'assurances, qui fait que certaines catégories à risques ont de plus en plus de difficultés à s'assurer à un prix abordable. D'autres assurés doivent faire face à la dénonciation de leur contrat parce qu'ils sont considérés comme moins rentables.

Le mécanisme actuel, à savoir le *pool* des risques difficiles à placer, ne donne plus satisfaction. Tout d'abord, parce que le *pool* n'intervient qu'en cas de refus d'assurance et non en cas de prime trop élevée. Ensuite, parce qu'il ne comprend qu'une partie des assureurs du secteur automobile. Et enfin, parce que les décisions ne sont prises que par des assureurs, les primes appliquées par le *pool* étant dès lors trop élevées.

C'est la raison pour laquelle on a présenté un amendement tendant à insérer un nouveau chapitre relatif au bureau de tarification dans la loi relative à l'assurance automobile.

Les activités de ce bureau s'inscrivent dans le cadre du Fonds commun de garantie et le bureau se composera pour moitié d'assureurs et pour moitié de consommateurs.

Un assuré qu'un assureur a refusé de couvrir ou à qui la prime demandée est trop élevée peut s'adresser au bureau de tarification. Le seuil au-delà duquel le bureau de tarification doit intervenir doit encore être fixé par arrêté royal. Il s'agit d'une norme technique qui pourra être adaptée en fonction de l'évolution du marché. Ce seuil devrait en premier lieu permettre de limiter le nombre de demandes adressées au bureau.

Le Bureau établira la prime du demandeur en fonction de deux éléments. Le premier élément concerne le risque lui-même, tel que le type de véhicule, son utilisateur, le profil du conducteur, ses antécédents en ce qui concerne les sinistres, etc.

Le deuxième élément concerne la solidarité entre les assurés. La prime sera calculée non seulement en fonction de critères techniques, mais aussi en fonction du rôle social du véhicule, de la fréquence de son utilisation à des fins professionnelles et de l'ampleur des sinistres.

S'il accepte la proposition du Bureau, le demandeur sera assuré par l'assureur qui avait refusé de l'assurer ou qui lui avait proposé une prime excédant les maximums réglementaires.

In het kader van de solidariteit zullen de gevolgen van het beheer evenwel onder al de verzekeraars worden verdeeld.

Opzegging na een schadegeval (artikel 6 van het ontwerp)

Er werd een amendement ingediend tot wijziging van artikel 31 van de wet op de landverzekeringsovereenkomst dat beoogt de mogelijkheden van de verzekeraar, bij automobielverzekeringen, tot opzegging van de contracten, na een schadegeval, te beperken.

De verzekeraars maken steeds meer gebruik van deze mogelijkheid, ofwel omdat de verzekerde minder rendabel is, ofwel omdat de verzekeraar fraude vermoedt. Het is daarbij niet noodzakelijk, dat de ongevallen door de schuld van de verzekerde werden veroorzaakt.

Het amendement wil het evenwicht tussen de verzekeraar en de verzekerde herstellen. Het beperkt het recht op opzegging tot ongevallen met verzwarende omstandigheden (overdreven snelheid, alcoholintoxicatie, enz. ...).

Besluiten

De minister onderschrijft het voorliggend wetsontwerp, dat trouwens een materie betreft waarover hijzelf een ontwerp wilde neerleggen.

Het systeem dat werd voorgesteld is evenwichtig. Het omvat tegelijkertijd repressieve maatregelen (een betere opsporing van de niet-verzekerde voertuigen) en preventieve maatregelen (een beperking van een overdreven segmentatie of opsplitsing).

In een verzekeringstak die een groot gedeelte van de bevolking aangaat en die tot doel heeft de verkeersslachtoffers te vergoeden, voert het opnieuw een minimum aan solidariteit in. Voor het ogenblik wordt die solidariteit via de tussenkomsten van het Gemeenschappelijk waarborgfonds gerealiseerd.

Niet-verzekerde bestuurders nemen daar niet aan deel. De minister is van oordeel dat het wetsontwerp de solidariteit beter verdeelt over het geheel van de verzekerden en de verzekeraars.

*
* *

Dans le cadre de la solidarité, le coût de la gestion sera toutefois réparti entre tous les assureurs.

Résiliation après un sinistre (article 6 du projet)

Un amendement tendant à modifier l'article 31 de la loi relative au contrat d'assurance terrestre prévoit de restreindre le droit qu'a l'assureur, en matière d'assurances automobiles, de résilier le contrat après sinistre.

Les assureurs recourent de plus en plus souvent à cette possibilité, soit parce que l'assuré est moins rentable, soit parce qu'ils soupçonnent une fraude. Il n'est pas nécessaire à cet égard que les accidents résultent d'une faute de l'assuré.

L'amendement tend à rétablir l'équilibre entre l'assureur et l'assuré. Il limite le droit de résiliation aux accidents avec circonstances aggravantes (excès de vitesse, intoxication alcoolique, etc.).

Conclusions

Le ministre souscrit au projet de loi à l'examen, qui porte d'ailleurs sur une matière à propos de laquelle il comptait lui-même déposer un projet.

Le système proposé est équilibré. Il comprend à la fois un volet répressif (recherche plus efficace des véhicules non assurés) et un volet préventif (limitation d'une segmentation ou d'un fractionnement exagérés).

Il introduit de nouveau un minimum de solidarité dans une branche de l'assurance qui concerne une grande partie de la population et qui a pour but d'indemniser les victimes d'accidents de la circulation. À l'heure actuelle, cette solidarité est présente sous la forme des interventions du Fonds commun de garantie.

Les conducteurs non assurés n'y participent pas. Le ministre estime que le projet de loi répartit mieux la solidarité sur l'ensemble des assurés et des assureurs.

*
* *

II.— ALGEMENE BESPREKING

Naar aanleiding van de door de Commissie gevraagde adviezen van de Kamercommissie voor de Justitie en van de Commissie voor de Verzekeringen maakt de minister de volgende opmerkingen :

1. *Oorsprong en doelstellingen van het ontwerp*

Dit ontwerp streeft drie doelstellingen na :

- de strijd tegen het niet-verzekerd zijn verbeteren,
- de toegang tot de automobielverzekering verhogen.
- het opzeggingsrecht na een schadegeval beter reglementeren.

De Kamercommissie heeft het ontwerp op 15 februari 2001 al een eerste keer onderzocht. Tijdens deze zitting werd besloten het advies te vragen van de Commissie voor de Justitie van de Kamer en het advies van de Commissie voor Verzekeringen.

2. *Advies van de Commissie Justitie*

De Commissie voor de Justitie heeft in van haar vergadering van 7 maart 2001 het ontwerp onderzocht. De commissie heeft:

- vastgesteld dat zij niet bij machte is een duidelijk advies te formuleren over het ter bespreking voorliggend wetsvoorstel, als niet wordt aangegeven over welk aspect zij zich precies moet uitspreken;
- niettemin de Commissie voor het Bedrijfsleven geadviseerd om de voorzitter van de Kamer van Volksvertegenwoordigers te verzoeken het advies in te winnen van de Raad van State én van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer.

3. *Advies van de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer*

Op initiatief van de Senaat werd de Commissie voor de Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer al geconsulteerd. Deze Commissie heeft op 14 december 2000 een gunstig advies over het wetsvoorstel verstrekt.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

À la suite des avis demandés par la commission à la commission de la Justice de la Chambre et à la Commission des assurances, le ministre formule les observations suivantes :

1. *Origine et objectifs du projet*

Le projet à l'examen poursuit trois objectifs :

- améliorer la lutte contre le défaut d'assurance ;
- accroître l'accès à l'assurance automobile ;
- améliorer la réglementation du droit de résiliation après un sinistre.

La commission de la Chambre a déjà examiné une première fois le projet le 15 février 2001. Lors de cette réunion, elle a décidé de demander l'avis de la commission de la Justice de la Chambre et celui de la Commission des assurances.

2. *Avis de la commission de la Justice*

La commission de la Justice a examiné le projet lors de sa réunion du 7 mars 2001. La Commission :

- a constaté qu'elle n'était pas en mesure de formuler un avis précis sur le projet de loi à l'examen, si on ne lui indiquait pas sur quel aspect elle devait se prononcer ;
- a néanmoins conseillé à la commission de l'Économie de demander au président de la Chambre des représentants de recueillir l'avis du Conseil d'État et de la Commission de la protection de la vie privée.

3. *Avis de la Commission de la protection de la vie privée*

La Commission de la protection de la vie privée a déjà été consultée à l'initiative du Sénat. Elle a rendu un avis favorable sur la proposition de loi le 14 décembre 2000.

4. Advies van de Verzekeringscommissie

De Verzekeringcommissie werd geconsulteerd en heeft op 26 april 2001 het volgende advies verstrekt:

a) Globaal gezien is de Commissie akkoord met de bepalingen over de strijd tegen het niet-verzekerd zijn. Ze twijfelt eraan of het bestand door een private instelling moet worden beheerd (het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds). De minister repliceert daarop dat deze instelling met een wettelijke opdracht is belast en dat ze deze taak zal uitvoeren onder toezicht van een regeringscommissaris.

b) De bepalingen omtrent het tarifieringsbureau zijn meer omstreden. De minister neemt er nota van dat de verzekeraars het voorgestelde principe aanvaarden maar dat ze bezwaren hebben bij de praktische uitwerking ervan en dat er nog technische aanpassingen moeten worden aangebracht.

c) Over het opzeggingsrecht zijn de consumenten en de verzekeraars verdeeld. Er zijn moeilijkheden van praktische aard. De knelpunten voor de consument zijn de volgende:

- de mogelijkheid voor de verzekeraar om het contract op te zeggen, zelfs indien de verzekerde niet aansprakelijk is,

- de korte termijn die de wet voorziet om een nieuwe verzekeraar te vinden.

5. Advies van de procureur generaal van het hof van Beroep van Gent.

Dit advies behandelt voornamelijk de maatregelen met het oog op het beperken van het niet-verzekerd autorijden.

6. Besluit

Om aan deze opmerkingen tegemoet te komen heeft de minister de volgende amendementen ingediend.

Amendement 1 (DOC 50 1079/002) van de Regering beoogt de vervanging van het voorgestelde artikel 9ter door een bepaling die technische verduidelijkingen aanbrengt. De belangrijkste taak van het tarifieringsbureau is te voorzien in de mogelijkheid tot verzekeren in geval van weigering.

4. Avis de la Commission des assurances

Le 26 avril 2001, la Commission des assurances a rendu l'avis suivant :

a) Globalement, la Commission marque son accord sur les dispositions visant à lutter contre la non-assurance. Elle se demande si le fichier doit être géré par une institution privée (Fonds commun de garantie). Le ministre réplique que ladite institution est chargée d'une mission légale et qu'elle exercera cette tâche sous le contrôle d'un commissaire du gouvernement.

b) Les dispositions relatives au Bureau de tarification sont plus controversées. Le ministre prend note du fait que les assureurs acceptent le principe proposé, mais qu'ils formulent des objections à l'encontre de sa mise en oeuvre et qu'il y a lieu d'y apporter des modifications d'ordre technique.

c) Les avis des consommateurs et des assureurs sont partagés en ce qui concerne le droit de résiliation. Il pose des problèmes d'ordre pratique. Pour les consommateurs, les problèmes sont les suivants :

- le droit de l'assureur de résilier le contrat, même si l'assuré n'est pas responsable,

- le délai restreint que la loi prévoit pour trouver un nouvel assureur.

5. Avis du procureur général près la cour d'appel de Gand.

Cet avis porte essentiellement sur les mesures visant à limiter le nombre de véhicules circulant sans être couverts par une assurance.

6. Conclusion

Pour tenir compte de ces observations, le ministre a présenté les amendements suivants.

L'amendement n°1 (DOC 50 1079/002) du gouvernement vise à remplacer l'article 9ter proposé par une disposition qui apporte des précisions d'ordre technique. La tâche principale du Bureau de tarification consiste à prévoir la possibilité d'une assurance en cas de refus.

In § 1 wordt bepaald dat de kandidaat-verzekeringnemer om bij het Bureau een aanvraag te kunnen indienen, het bewijs moet leveren dat hij drie weigeringen heeft gehad. Deze wijziging vergroot de mogelijkheden voor de kandidaat-verzekeringnemer om een dekking te vinden via de gewone en gebruikelijke wegen. Zij beperkt het risico op een vermindering van aanvragen aan het tariferingsbureau.

Paragraaf 2 stelt dat een te hoge premie gelijk is aan een weigering. De kandidaat verzekeringnemer die een premieaanbod heeft ontvangen dat hoger ligt dan een bepaalde drempel, zal zich tot het tariferingsbureau kunnen wenden, alsof het om een weigering ging.

Deze drempel wordt bepaald in vergelijking met de minimumpremie, voor een identiek voertuig, van de maatschappij waartoe de consument zich heeft gericht. De drempel evolueert bijgevolg in functie van de kenmerken van ieder voertuig. Daardoor worden consumenten die een risicoauto besturen niet bevoordeeld.

In het begin wordt de coëfficiënt vastgesteld op vijf. De Koning kan deze coëfficiënt aanpassen, onder andere in functie van de marktevolutie. De wet voorziet evenwel in een absoluut minimum dat gelijk is aan vier.

Paragraaf 3 bepaalt dat een vrijstelling die hoger is dan de drempel, die op gelijkaardige wijze als in § 2 werd bepaald, gelijk staat aan een weigering.

De minister merkt op dat een technische correctie dient aangebracht in de Nederlandse tekst van § 3, in fine, dient het cijfer «2» vervangen te worden door «2,5».

Amendement nr. 2 (DOC 50 1079/002) van de Regering vervangt het voorgestelde artikel 9quinquies, § 1, door de volgende bepaling :

« § 1. Het Tariferingsbureau vertrouwt het beheer van de door hem getarifeerde risico's toe aan één of meer verzekeringsmaatschappijen die lid zijn van het Gemeenschappelijk Garantiefonds dat door artikel 79, § 2 van de hoger vermelde wet van 9 juli 1975 wordt ingevoerd. »

Volgens de vertegenwoordigers van de verzekeringsmaatschappijen die lid zijn van de Verzekeringscommissie, zouden verschillende verzekeraars bereid zijn de zorg voor het beheer van de door het tariferingsbureau getarifeerde risico's op zich te nemen. Het amendement stelt hen in staat met die mogelijkheid rekening te houden.

Het amendement bepaalt het principe van de spreiding van de schadelast van de door het tariferingsbureau

Le § 1^{er} prévoit que le candidat-prenneur d'assurance doit apporter la preuve de trois refus pour pouvoir introduire une demande au Bureau. Cette modification augmente les possibilités pour le candidat-prenneur de trouver une couverture par les voies habituelles. Elle réduit donc le risque d'engorgement du Bureau de tarification.

Le § 2 assimile à un refus la proposition d'une prime trop élevée. Le candidat preneur ayant reçu une proposition de prime supérieure à un certain seuil pourra s'adresser au Bureau de tarification, comme s'il s'agissait d'un refus.

Ce seuil est fixé par rapport à la prime minimale réclamée pour un véhicule identique par la compagnie à laquelle le consommateur s'est adressé. Le seuil évolue donc en fonction des caractéristiques de chaque véhicule. Les consommateurs qui conduisent un véhicule à risque ne sont dès lors pas avantagés.

Au départ, le coefficient multiplicateur est fixé à cinq. Le Roi peut moduler ce coefficient, par exemple en fonction de l'évolution du marché. La loi prévoit toutefois un minimum absolu de quatre.

Le § 3 assimile à un refus une franchise supérieure à un seuil déterminé de manière similaire au § 2.

Le ministre fait observer qu'il y a lieu d'apporter une correction technique au texte néerlandais du § 3 : à la fin de ce dernier, le chiffre «2» doit être remplacé par «2,5».

L'amendement n° 2 du gouvernement (DOC 50 1079/002) tend à remplacer l'article 9quinquies, § 1^{er}, proposé par la disposition suivante :

« § 1^{er}. Le Bureau de tarification confie la gestion des risques tarifés par lui à une ou plusieurs entreprises d'assurances membres du Fonds commun de garantie institué par l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 précitée. »

Selon les représentants des entreprises d'assurances membres de la Commission des assurances, plusieurs assureurs seraient prêts à prendre en charge la gestion des risques tarifés par le Bureau de tarification. L'amendement leur permet de prendre en compte cette possibilité.

L'amendement pose le principe de la répartition de la charge des sinistres des risques tarifés par le bureau de

getarifeerde risico's, bij al de ondernemingen of maatschappijen die zich in België met de Burgelijke Aansprakelijkheidsverzekering van voertuigen bezighouden. Het voorstel van de verzekeraars aan de Verzekeringscommissie om een «automatische» tarifieringsprocedure in te voeren werd niet gevolgd.

Huidig voorstel beperkt de rol van het Bureau tot «het opstellen van de tarifieringscriteria, waarmee de bedoelde verzekerings-ondernemingen dienen rekening te houden bij de verplichte aanvaarding van risico's voor rekening van de verzekeringsmarkt».

Men moet vermijden een verplicht eenheidstarief op te leggen, wat in flagrante tegenspraak is met de tariefvrijheid die de Europese richtlijnen voorschrijven.

Amendement nr. 3 (DOC 50 1079/002) van de Regering vervangt artikel 4 door de volgende bepaling :

In het voorgestelde artikel 19*bis*, derde lid, worden de woorden « aan de gerechtelijke autoriteiten » door de woorden « aan de officieren van de gerechtelijke politie, aan de functionarissen, agenten of beambten bedoeld in artikel 20 » vervangen.

Dit amendement, aldus de minister, werd ingegeven door een opmerking van de Procureur-generaal bij het Hof van Beroep van Gent, gesteund door de Procureur-generaal bij het Hof van Beroep van Bergen. De nieuwe formulering maakt een controle van de potentieel niet verzekerde voertuigen mogelijk, alvorens over te gaan tot gerechtelijke acties. Men zou daarbij aan soepelheid en aan doeltreffendheid winnen.

Amendement nr. 4 (DOC 50 1079/002) van de Regering vervangt artikel 6 door de volgende bepaling :

« Art. 6. — In artikel 31 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1) § 1, alinea 2, wordt vervangen als volgt :

«De opzegging treedt ten vroegste drie maanden na de datum van notificatie in werking »;

2) een § 2*bis* wordt ingevoegd, luidend als volgt :

«§ 2*bis*. In een verzekering die de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheid op het gebied van motorrijtuigen dekt, kan de verzekeraar zich slechts het recht voorbehouden de overeenkomst op te zeggen na een schadegeval, als hij de schadeloosstellingen ten gunste

tarification auprès de toutes les entreprises pratiquant l'assurance responsabilité civile automobile en Belgique. La proposition faite par les assureurs à la Commission des assurances d'instaurer une procédure « automatique » de tarification n'a pas été suivie.

Selon la proposition actuelle, le rôle du bureau se bornerait à « définir les critères de tarification dont les entreprises d'assurances concernées doivent tenir compte lors de l'acceptation obligatoire de risques pour le compte du marché de l'assurance ».

Il y a lieu d'éviter d'imposer un tarif unique obligatoire, qui serait en contradiction flagrante avec la liberté tarifaire prônée par les directives européennes.

L'amendement n° 3 (DOC 50 1079/002) du gouvernement tend à remplacer l'article 4 par la disposition suivante :

À l'article 19*bis*, alinéa 3, proposé, remplacer les mots « aux autorités judiciaires » par les mots « aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents visés à l'article 20 ».

Le ministre précise que cet amendement est inspiré par une remarque du procureur général près la cour d'appel de Gand soutenue par le procureur général près la cour d'appel de Mons. La nouvelle formulation permet un contrôle des véhicules potentiellement non assurés avant d'entreprendre des démarches judiciaires. On y gagnerait en souplesse et en efficacité.

L'amendement n° 4 (DOC 50 1079/002) du gouvernement tend à remplacer l'article 6 par la disposition suivante :

« Art. 6. — À l'article 31 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre sont apportées les modifications suivantes :

1°) Le § 1^{er}, alinéa 2, est remplacé par :

«La résiliation prend effet au plus tôt trois mois après date de la notification».

2°) il est inséré un § 2*bis* rédigé comme suit :

«§ 2*bis*. En assurance couvrant la responsabilité civile obligatoire en matière de véhicules automoteurs, l'assureur ne peut se réserver le droit de résilier le contrat après sinistre que s'il a payé ou devra payer des indemnités en faveur des tiers lésés, à l'exception des paie-

van de benadeelde derde personen heeft betaald of zal betalen, met uitzondering van de betalingen die werden uitgevoerd in toepassing van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en indien het schadegeval het gevolg is van een door de verzekerde of door de begunstigde gepleegde ernstige inbreuk in de zin van de wetten en politiereglementen op het wegverkeer.

Wanneer de opzegging niet is toegestaan in de zin van de vorige alinea, kan de verzekeraar door de opzegging van een waarborg in bijlage aan de overeenkomst die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt, de bepalingen van artikel 12 om deze laatste op te zeggen, niet inroepen.».

De wijziging voorgesteld in 1°) moet het gemakkelijker maken een nieuwe verzekeringsovereenkomst te vinden in geval van opzegging na een schadegeval, aldus de minister. Deze termijn werd trouwens in overeenstemming gebracht met de normale opzegtermijn.

Hij stelt de verzekerde in de gelegenheid een verzoek bij het tarifieringsbureau in te dienen, terwijl hij door zijn vroegere verzekeraar gedekt blijft.

De wijziging voorgesteld door 2°) herneemt de geest van het initiële artikel 6 van het wetsontwerp. Men preciseert hier evenwel nog duidelijker dat het precies het opzeggingsrecht van de verzekeraar is, dat door de nieuwe bepaling wordt beperkt.

Om een overeenkomst na een schadegeval te mogen opzeggen, moeten twee voorwaarden gelijktijdig vervuld zijn.

– Enerzijds moet de verzekeraar de schadeloosstellingen ten gunste van de benadeelde derde personen betaald hebben of zal hij ze moeten betalen. Men sluit aldus de schadegevallen uit waarin de verzekerde niet in het ongelijk is.

De uitsluiting van de betalingen uitgevoerd in toepassing van artikel 29bis is noodzakelijk omdat de schadeloosstelling van de zwakke weggebruikers, zoals bepaald door dit artikel, onafhankelijk is van de overtreding of fout van de bestuurder.

– Anderzijds is de opzegging slechts toegelaten in ernstige gevallen, bepaald als een zware overtreding in de zin van de wetten en politiereglementen op het wegverkeer. Dit verduidelijkt de tekst van het initiële artikel 6 van het ontwerp.

ments effectués en application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, et si le sinistre est la conséquence d'une infraction grave au sens des lois et règlements sur la police de la circulation routière commise par l'assuré ou le bénéficiaire. » . » .

Dans le cas où le résiliation n'est pas autorisée au sens de l'alinéa précédent, la résiliation par l'assureur d'une garantie annexe au contrat couvrant la responsabilité civile, ne lui permet pas d'invoquer les dispositions de l'article 12 pour résilier ce dernier.».

Le ministre souligne que la modification proposée au 1°) doit faciliter la recherche d'un nouveau contrat d'assurance en cas de résiliation après sinistre. Ce délai est par ailleurs aligné sur le délai de résiliation normal. Il permet à l'assuré d'introduire une demande au Bureau de tarification tout en restant couvert par son ancien assureur.

La modification proposée au 2°) reprend l'esprit de l'article 6 initial du projet de loi. On précise toutefois plus clairement que c'est le droit de résiliation de l'assureur qui est limité par la nouvelle disposition.

Pour pouvoir résilier un contrat après un sinistre, deux conditions devront être remplies simultanément.

– D'une part, l'assureur doit avoir payé ou devra payer des indemnités en faveur des tiers lésés. On exclut donc les sinistres dans lesquels l'assuré n'est pas en tort.

L'exclusion des paiements effectués en application de l'article 29bis est nécessaire car l'indemnisation des usagers faibles prévue par cet article est indépendante de l'infraction ou de la faute du conducteur.

– D'autre part, la résiliation n'est permise qu'en cas de cas grave, défini comme une infraction grave au sens des lois et règlements sur la police de la circulation routière. Cette précision clarifie le texte de l'article 6 initial du projet.

Het tweede lid bepaalt nader dat de verzekeraar de nieuwe bepalingen van artikel 31, § 2bis niet kan omzeilen door gebruik te maken van artikel 12. Dit laatste artikel laat de verzekeraar immers toe de hoofdovereenkomst op te zeggen (met name de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid) wanneer hij een einde stelt aan een bijkomstige dekking (bij voorbeeld de glas- of diefstalverzekering).

Deze mogelijkheid zal niet meer geduld worden in het geval van artikel 31, § 2bis.

*
* *

De heer Vanvelthoven (SPA) verwijst naar de vraag die hij in deze Commissie heeft gesteld op 4 december 2001 (CRIV 50 COM 606, blz. 21 e.v.) over de saneringsoperatie van de verzekeringsmaatschappijen (Nr. 5834).

Blijkbaar zijn de grote verzekeringsmaatschappijen op dit ogenblik met serieuze saneringsoperaties bezig. Daarbij wordt polis per polis nagekeken op zijn rentabiliteit. Het gevolg daarvan is dat het afgelopen jaar de polis van meer dan 10.000 chauffeurs eenzijdig door de maatschappij werd opgezegd. Jaarlijks kunnen de verzekeringsmaatschappijen met een opzeggingsperiode van 3 maanden of bij een schadegeval met een opzeg van 1 maand het contract stopzetten. Het is daarbij opmerkelijk dat de maatschappij dit niet moet verantwoorden. Uit informatie blijkt dat niet de brokkenpiloten hieronder ressorteren maar ook en vooral jonge bestuurders met slechts een zeer klein schadegeval of een schade waarvoor zij zelf niet verantwoordelijk waren. Ook oudere chauffeurs boven de 70 of 75 jaar krijgen plots een opzegging zonder zelfs enig schadegeval veroorzaakt te hebben. Dit zijn situaties die tot nadenken stemmen, aldus de spreker.

Iedereen die zich met een voertuig op de openbare weg wenst te begeven wordt door de wet verplicht om zijn burgerlijke aansprakelijkheid te verzekeren. Zonder verzekeringspolis kan men de weg niet op. Om economische redenen worden deze polissen nu massaal opgezegd.

Dit betekent dus dat een groot aantal mensen die zelfs geen schadegeval hebben gehad en in het verleden blijk hebben gegeven van een prima rijgedrag, om statistische redenen worden opgezegd. Deze mensen kunnen zich in de toekomst niet meer op de weg begeven. Daarbij valt dan te vrezen dat zij zich daar misschien niet aan zullen storen en zonder verzekering zullen rijden, wat zeer vervelende gevolgen kan hebben.

L'alinéa 2 précise que l'assureur ne peut contourner les nouvelles dispositions de l'article 31, § 2bis, en faisant usage de l'article 12. Ce dernier permet en effet à l'assureur de résilier le contrat principal (c.-à-d. la couverture de la responsabilité civile) lorsqu'il met fin à une couverture accessoire (p.ex. le bris de glace ou le vol).

Cette possibilité ne sera plus permise dans le cas de l'article 31, § 2bis.

*
* *

M. Vanvelthoven (SPA) renvoie à la question qu'il a posée au sein de cette commission le 4 décembre 2001 (CRIV 50 COM 606, pp. 21 et suivantes) sur l'opération d'assainissement des compagnies d'assurances (n° 5834).

Il semblerait que les grosses compagnies d'assurances procèdent actuellement à d'importantes opérations d'assainissement. La rentabilité de chaque police d'assurance est examinée au cas par cas. Ainsi, l'année passée, plus de dix mille polices d'assurance de conducteurs ont été résiliées unilatéralement par les compagnies d'assurances. Celles-ci peuvent en effet résilier chaque année le contrat moyennant une période de préavis de trois mois ou, en cas de sinistre, d'un mois. Il faut par ailleurs souligner qu'elles ne sont pas tenues de se justifier. Parmi les personnes rayées, on trouve non seulement des «fous du volant», mais surtout de jeunes conducteurs qui n'ont déclaré qu'un sinistre mineur ou un dommage dont ils n'étaient pas responsables. De même, les conducteurs âgés de plus de 70 ou 75 ans voient tout à coup leur police résiliée sans avoir causé le moindre sinistre. L'intervenant estime que ces situations donnent à réfléchir.

Toute personne souhaitant circuler sur la voie publique avec un véhicule est légalement obligé d'assurer sa responsabilité civile. Il est interdit de prendre la route sans être assuré. Or, pour des raisons économiques, les compagnies d'assurances résilient aujourd'hui en masse ces contrats d'assurance.

De nombreux conducteurs n'ayant à leur passif aucun sinistre ou ayant fait preuve d'un comportement exemplaire au volant voient donc leur contrat résilié pour de simples raisons statistiques et ne peuvent dès lors plus utiliser leur véhicule. Il est à craindre qu'ils n'en aient cure et roulent sans assurance, ce qui peut avoir des conséquences très fâcheuses.

Welke oplossing biedt het wetsontwerp voor dit maatschappelijk probleem dat zich met de dag uitbreidt? Jonge autobestuurders moeten toch de mogelijkheid hebben om een autoverzekering af te sluiten?

Spreker voegt hieraan toe dat de bestanden die in dit verband door de verzekeraars worden bijgehouden problemen kunnen stellen inzake de bescherming van de privacy van de betrokkenen.

Wat betreft het onverzekerd rijden voert hij aan dat nu reeds de Koning de mogelijkheid heeft om een op de voorruit zichtbaar vignet op te leggen, dat moet aangeven dat de verzekeringspremie werd betaald. Gezien de ernst van het probleem (tot 100.000 onverzekerde voertuigen op de weg volgens bepaalde schattingen) dient deze mogelijkheid te worden overwogen, zowel in het belang van de slachtoffers (die zeer lang wachten op een vergoeding) als in het belang van de bestuurders.

Mevrouw Creyf (CD&V) gaat vervolgens in op het toepassingsveld van het wetsontwerp, dat volgens haar te ruim is.

Zij stelt immers vast dat het artikel 9bis, 1, dat door artikel 2 in de wet van 21 november 1989 wordt ingevoegd verwijst naar art. 1 en 2 van de wet van 1989, zodanig dat het wetsontwerp geldt voor het hele toepassingsgebied van de WAM-wet, d.w.z. alle motorrijtuigen.

Nochtans handelt het wetsontwerp over het onverzekerd autorijden, hetgeen wat haar betreft vooral slaat op personenwagens: waarom moet men dan alle voertuigen erbij halen? Zo is het weigeren van een verzekering voor vrachtwagens die een gevaarlijke lading vervoeren van een gans andere aard dan de door dit wetsontwerp geregelde problematiek. Spreker zal dan ook een amendement indienen om het toepassingsgebied te beperken tot voertuigen voor privé-gebruik.

Vervolgens stelt het lid vast dat amendement nr. 1 van de regering de toegang regelt tot het tarifieringsbureau, indien ten minste 3 verzekeraars dekking hebben geweigerd; er wordt echter geen rekening gehouden met de reden voor deze weigering: indien bijv. de verzekeraar zijn dekking weigert voor een vrachtwagen gaat het hier dan om een voor dit artikel relevante weigering?

In § 2 van het voorgestelde artikel 9ter, wordt er een drempelpremie voorgesteld, gebaseerd op het laagste tarief voor een «identiek» voertuig; momenteel moeten de tarieven verplicht gebaseerd worden op het aantal

Comment le projet de loi entend-il régler ce problème de société, qui se pose chaque jour avec plus d'acuité? Les jeunes conducteurs ne peuvent-ils pas avoir la possibilité de contracter une assurance automobile?

L'intervenant ajoute que les fichiers constitués par les assureurs à ce sujet peuvent poser des problèmes quant à la protection de la vie privée des intéressés.

En ce qui concerne les conducteurs qui circulent sans être assurés, il indique que le Roi peut déjà faire apposer sur le pare-brise des véhicules une vignette visible indiquant qu'ils sont en règle en matière d'assurance. Compte tenu de la gravité du problème (selon certaines estimations, le nombre de véhicules non assurés circulant sur nos routes atteindrait les 100 000 unités), il convient d'envisager cette possibilité, tant dans l'intérêt des victimes (qui attendent très longtemps avant d'être indemnisées) que dans celui des conducteurs.

Mme Creyf (CD&V) aborde ensuite la question du champ d'application du projet de loi qui, à son estime, est trop étendu.

Elle constate en effet que l'article 9bis, § 1^{er}, inséré par l'article 2 dans la loi du 21 novembre 1989, renvoie aux articles 1^{er} et 2 de la loi de 1989, de sorte que le projet de loi vaut pour tout le champ d'application de la loi sur l'assurance automobile obligatoire, c'est-à-dire pour tous les véhicules motorisés.

Or, le projet de loi concerne le fait de circuler en voiture sans assurance, ce problème concernant surtout - à son avis - les voitures particulières. Pourquoi faudrait-il, dans ce cas, inclure tous les véhicules motorisés dans le champ d'application du projet? Le refus d'assurer un camion transportant des produits dangereux est, par exemple, d'une tout autre nature que la question réglée par le projet de loi à l'examen. En conséquence, l'intervenante présentera un amendement tendant à restreindre le champ d'application du projet précité aux véhicules à usage privé.

Le membre constate ensuite que l'amendement n° 1 du Gouvernement règle l'accès au bureau de tarification, lorsqu'au moins trois assureurs ont refusé la couverture; il n'est cependant pas tenu compte du motif de ce refus: si, par exemple, l'assureur refuse de couvrir un camion, s'agit-il d'un refus visé par cet article?

Au § 2 de l'article 9ter proposé, il est proposé d'instaurer un seuil, basé sur le tarif le plus bas pour un véhicule « identique »; à l'heure actuelle, les tarifs doivent être obligatoirement basés sur le nombre de kilowatts

kilowatt van een voertuig, maar een aantal verzekeraars baseert zich integendeel op kenmerken van de bestuurders zelf. (Zo rekent men bijv. toeslagen aan in functie van leeftijd of woonplaats).

Inzake de zogenaamde «te hoge vrijstelling» zou zij graag vernemen waarom een vrijstelling door de minister te hoog wordt geacht. Anderzijds meent het lid dat een maximaal plafond voor de vrijstelling contraproductief zou kunnen zijn. Indien het plafond te laag is, wordt de markt ernstig gestoord.

Wat het voorgestelde artikel 9^{quater} aangaat, vraagt het lid of de in § 3 bedoelde premie geval per geval wordt bepaald dan wel of bepaalde regels (tariefstructuur) zullen gelden. Hoe zal de hoogste premie, respectievelijk vrijstelling, worden bepaald?

Wat de premiebepaling aangaat, vraagt zij aan de hand van welke concrete parameters zal worden tewerkgegaan. Is het mogelijk dat de verzekeraars hierdoor verlies zouden kunnen lijden? Welke gevolgen kan zulks hebben voor de commissies van de tussenpersonen? Kan iemand door het tarifieringsbureau desgevallend worden verplicht om met een ander voertuig te rijden? Wat indien de betrokkene niet in staat is om de vrijstelling zelf te betalen? Inzake de procedure in artikel 9^{quater}, vraagt het lid of deze niet te omslachtig is: er zullen immers gemakkelijk 4 maanden verlopen tussen het verzoek en de ontvangst van het tarifieringsvoorstel: dit vergroot ontegensprekelijk het risico op onverzekerd rijden. Wat art. 9^{quinquies} aangaat gaat spreekster volledig akkoord met het amendement van de Regering.

Mevrouw Gerkens (AGALEV/ECOLO) is niet echt tevreden met de evolutie van het wetsontwerp en hoopt dat de behandeling ervan tot een goed einde kan worden gebracht. In elk geval kan men er niet omheen dat de B.A.-verzekering een wettelijke verplichting is: de overheid dient dus op te treden opdat elkeen aan deze verplichting zou kunnen voldoen.

Wat de amendementen aangaat, herinnert zij eraan dat de Commissie voor de Verzekeringen in haar advies sprak over 3 weigeringen tot dekking, hetgeen het geamendeerde ontwerp dus zal overnemen, hetgeen haar een goede zaak lijkt.

Anderzijds nemen vele bestuurders een verzekering via een makelaar: hoe zal het voorgestelde stelsel ingrijpen op de makelaars?

Spreker begrijpt verder de opmerking van mevrouw Creyf niet goed inzake de beperking van het toepassings-

d'un véhicule, mais certains assureurs se fondent au contraire sur certaines caractéristiques des conducteurs eux-mêmes. (C'est ainsi qu'ils imputent par exemple des suppléments en fonction de l'âge ou du domicile).

En ce qui concerne la « franchise trop élevée », elle demande pour quelle raison le ministre considère qu'une franchise est trop élevée. Elle pense par ailleurs que l'instauration d'un plafond pour la franchise pourrait s'avérer contre-productif. Si ce plafond est trop bas, le marché s'en trouvera gravement perturbé.

En ce qui concerne l'article 9^{quater} proposé, le membre demande si la prime visée au § 3 est fixée au cas par cas ou si des règles déterminées seront en vigueur (structure tarifaire). Comment seront déterminées la prime et la franchise les plus élevées?

En ce qui concerne la fixation de la prime, elle demande quels seront les paramètres concrets qui seront appliqués. Le choix de ces critères ne risque-t-il pas de faire subir des pertes aux assureurs? Quel pourrait en être l'impact sur les commissions des intermédiaires? Quelqu'un peut-il, le cas échéant, être contraint par le bureau de tarification d'utiliser un autre véhicule? Que se passe-t-il si l'intéressé n'est pas en mesure de payer lui-même la franchise? Le membre se demande par ailleurs si la procédure prévue à l'article 9^{quater} n'est pas trop longue. En effet, il s'écoulera facilement quatre mois entre la demande et la réception de la proposition de tarification. Ce délai accroîtra indéniablement la tentation pour l'intéressé de rouler sans assurance. L'intervenante souscrit pleinement à l'amendement présenté par le gouvernement à l'article 9^{quinquies}.

Mme Gerkens (AGALEV/ECOLO) n'est pas vraiment satisfaite de la manière dont le projet de loi évolue et espère que l'examen de ce texte pourra être mené à bonne fin. Un fait est en tout cas certain: l'assurance de responsabilité civile étant une obligation légale, les pouvoirs publics doivent donc intervenir pour que chacun puisse se conformer à cette obligation.

En ce qui concerne les amendements, l'intervenante rappelle que, dans l'avis de la Commission des assurances, il était question de trois refus de couverture. Ce point sera donc repris dans le projet amendé, ce dont l'intervenante se réjouit.

D'autre part, de nombreux conducteurs prennent une assurance par l'intermédiaire d'un courtier: quelle incidence le système proposé aura-t-il sur les courtiers?

Pour le reste, l'intervenante ne comprend pas bien l'observation de Mme Creyf relative à la limitation du

gebied tot particulieren : immers, de verplichte dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid geldt voor alle voertuigen en voor alle bestuurders.

Wat de criteria aangaat waarop het Tariferingsbureau moet steunen, vraagt zij of het gaat om individuele kenmerken van de bestuurder of vooraf bepaalde criteria.

Verder meent spreekster dat het wetsontwerp op zich onvoldoende is : wellicht is een tweede wetsontwerp nodig waarin het voertuigtype als criterium wordt ingevoerd. Spreekster verwijst in dit verband naar het DATASSUR-bestand : de berekening van de premies op basis van deze statistieken impliceert momenteel wellicht een schending van de privacy, zodat de wetgever hier dient op te treden. De beste oplossing is wellicht een combinatie van individuele en objectieve criteria.

Ook mevr. Gerkens is verder van mening dat een te hoge franchise voor bepaalde personen weer eens een drempel vormt die dan toch maar geen verzekering zullen nemen.

Graag kreeg zij verder enige concrete gegevens m.b.t. het in Frankrijk reeds functionerende tariferingsbureau.

Wat tenslotte de contractvrijheid aangaat, meent mevr. Gerkens dat voorzover men een wettelijke verplichting heeft ingevoerd, de gehanteerde criteria billijk dienen te zijn.

De heer Vanvelthoven (SPA) wenst nog enige verduidelijking bij het voorgestelde artikel 9^{quater} : de eerste zin van § 1 stelt dat «het verzoek bij het Tariferingsbureau moet worden ingediend binnen de 2 maanden na de weigering of het tariferingsvoorstel bedoeld in artikel 9^{ter}» : wat wordt hier bedoeld met «tariferingsvoorstel» ? Gaat het niet eerder om een voorstel van premie (dat boven een bepaalde drempel uitstijgt) ? Spreker vreest hier voor verwarring.

*
* *

De minister geeft de volgende antwoorden op de door de leden gestelde vragen

A. Beschrijving van de werking

Het is wenselijk een beschrijving te geven van de werking van het Tariferingsbureau. Er zijn immers een aantal vragen gerezen rond de werking van die regeling.

champ d'application aux particuliers : en effet, la couverture obligatoire de la responsabilité civile vaut pour tous les véhicules et pour tous les conducteurs.

En ce qui concerne les critères sur lesquels le Bureau de tarification doit se fonder, elle demande s'il s'agit de caractéristiques individuelles du conducteur ou de critères prédéfinis.

L'intervenante estime par ailleurs que le projet de loi n'est pas suffisant en soi : un deuxième projet de loi instaurant le type de véhicule comme critère sera sans doute nécessaire. L'intervenante renvoie à cet égard au fichier DATASSUR : le calcul des primes sur la base de ces statistiques constituant sans doute à l'heure actuelle une violation de la vie privée, il appartient au législateur d'intervenir en l'occurrence. La meilleure solution consisterait peut-être à combiner des critères individuels et des critères objectifs.

Mme Gerkens estime, elle aussi, qu'une franchise trop élevée constitue aussi un obstacle pour certaines personnes, qui décideront quand même de ne pas s'assurer.

Elle aimerait pour le reste disposer de données concrètes à propos du bureau de tarification qui fonctionne déjà en France.

En ce qui concerne enfin la liberté contractuelle, Mme Gerkens estime que, dans la mesure où l'on instaure une obligation légale, les critères retenus doivent être équitables.

M. Vanvelthoven (SPA) demande des précisions à propos de l'article 9^{quater} proposé : la première phrase du § 1^{er} prévoit que « La demande doit être introduite auprès du Bureau de tarification dans les deux mois à dater du refus ou de la proposition de tarification visés à l'article 9^{ter}. » Qu'y a-t-il lieu d'entendre par « proposition de tarification » ? Ne s'agit-il pas plutôt d'une proposition de prime (excédant un certain seuil) ? L'intervenant craint que la disposition en question prête à confusion.

*
* *

Le ministre fournit les réponses suivantes aux questions posées par les membres.

A. Description du mécanisme

Une description du mécanisme du Bureau de tarification est souhaitable. Plusieurs questions se sont posées en effet sur le fonctionnement du système.

1. Weigering om een verzekering te sluiten

De regeling werd oorspronkelijk uitgewerkt voor de gevallen waarin geen verzekering wordt toegestaan. In het belang van de slachtoffers strekt zij ertoe alle bestuurders te laten verzekeren, overigens met het hetzelfde oogmerk als de wet zelf.

Een bestuurder die door drie verzekeraars is geweigerd kan zich wenden tot het Tarifieringsbureau.

Dat aantal volstaat kennelijk. Een als te hoge risicofactor beschouwde bestuurder wordt ook door alle andere als dusdanig gepercipieerd.

Iemand met een als laag ingeschat risicoprofiel zal daarentegen gemakkelijk een verzekeraar vinden, zelfs voor een bijzonder risico (bouwmachines, landbouwtractoren enzovoort). Hij zal misschien moeten zoeken welke verzekeraar dergelijke risico's dekt, maar hij zal geen tijd verspillen om aan te kloppen bij het Tarifieringsbureau. Het risico op malafide aanvragen bij het Tarifieringsbureau waarop de verzekeraars wijzen in het advies van de Commissie voor Verzekeringen lijkt overdreven.

De opzegging staat op zich niet gelijk met een weigering. Een verzekerde wiens polis werd opgezegd kan in bepaalde gevallen probleemloos een nieuwe verzekeraar vinden.

Zo hebben veel bestuurders na massale gevallen van opzeggingen via de normale kanalen een nieuw contract kunnen sluiten.

De overige betrokkenen zullen een beroep kunnen doen op het Tarifieringsbureau. Om het Tarifieringsbureau niet te overstelpen is het wenselijk dat de bestuurder eerst de markt aftast.

2. Met weigering gelijkgestelde gevallen

Een weigering zonder meer volstaat niet om op het Tarifieringsbureau een beroep te mogen doen. Men zou immers gewoon een hoge tarifiering moeten voorstellen om aan de wet te voldoen.

Daarom is voorzien in twee met weigering gelijkgestelde gevallen : een hoge premie en een hoge franchise.

Bij autoverzekeringen wordt in de prijs rekening gehouden met het te verzekeren voertuig en met de personen die het gewoonlijk besturen. Een bromfiets wordt niet tegen dezelfde prijs verzekerd als een sportwagen. Evenzo wordt een beginner niet tegen dezelfde prijs verzekerd als een ervaren bestuurder.

1. Refus d'assurance

Le système est au départ conçu pour les cas de refus d'assurance. Son but est que tous les conducteurs soient assurés dans l'intérêt des victimes. C'est le même but que la loi elle-même.

Un conducteur qui a été refusé par trois assureurs peut s'adresser au Bureau de tarification.

Ce nombre semble suffisant. Un conducteur considéré comme mauvais par un assureur l'est aussi par tous les autres.

En revanche, le bon risque trouvera assez facilement un assureur, même pour un risque spécial (engin de chantier, tracteur agricole...). Il devra éventuellement chercher l'assureur qui couvre de tels risques. Mais il ne perdra pas son temps en s'adressant au Bureau de tarification. Le risque de recours abusif au Bureau de tarification, évoqué par les assureurs dans l'avis de la Commission des Assurances, semble exagéré.

La résiliation en soi n'équivaut pas à un refus. L'assuré qui a été résilié peut, dans certains cas, retrouver un nouvel assureur sans problème.

Ainsi, dans certaines résiliations massives, un bon nombre de conducteurs a pu, retrouver un contrat par les voies normales.

Pour les autres, il y aura le recours au Bureau de tarification. Pour ne pas engorger le bureau, on souhaite que le conducteur fasse d'abord un tour du marché.

2. Cas assimilés au refus

Le refus simple n'est pas suffisant pour ouvrir le recours au bureau. Il suffirait en effet de proposer une tarification élevée pour satisfaire à la loi.

C'est pourquoi on a prévu deux cas assimilés au refus : une prime élevée et une franchise élevée.

En assurance automobile, le prix tient compte du véhicule à assurer et du ou des conducteurs habituels. On n'assure pas un cyclomoteur au même prix qu'une voiture de sport. On n'assure pas non plus un débutant au même prix qu'un conducteur confirmé.

Voor de toegangsdrempel bij het Tariferingsbureau wordt hetzelfde beginsel in acht genomen. De beslissing van het Tariferingsbureau betreft uiteraard de aanvrager (de bestuurder) en het voertuig dat hij ter verzekering aanbiedt.

Daarom wordt de door de verzekeraar voorgestelde premie vergeleken met de voordeligste premie die de bedoelde verzekeraar kan bieden voor een identiek voertuig. Indien de voorgestelde premie vijfmaal hoger ligt dan de voordeligste premie mag de bestuurder zich tot het Tariferingsbureau wenden. Een zelfde regeling geldt voor de franchise.

Dit systeem heeft drie voordelen :

- de toegangsdrempels stemmen overeen met de risico's, inzonderheid met de te verzekeren voertuigen;
- het systeem evolueert op natuurlijke wijze mee met de marktprijzen;
- de overheid moet geen geheel van toegangsdrempels bepalen per voertuig.

Het heeft echter wel het nadeel dat er evenveel toegangsdrempels als ondernemingen bestaan. Uit een marktstudie blijkt evenwel dat de prijzen van de verschillende ondernemingen voor de laagste risicoprofielen zeer dicht bij elkaar liggen ingevolge de concurrentie.

Het criterium dat wordt gehanteerd voor de gekozen premie is berekend op ongeveer 26.000 voertuigen. Bij dat aantal moeten nog de moeilijk te ramen gewone weigeringen worden geteld. De schattingen lopen uiteen van een paar duizend (op grond van de aanvragen bij de Pool van moeilijk te plaatsen risico's) tot misschien wel 100.000, indien men uitgaat van bepaalde ramingen inzake niet-verzekerde personen.

In Frankrijk worden jaarlijks tussen 20.000 en 25.000 gevallen aan het Tariferingsbureau voorgelegd.

Vanzelfsprekend zullen al te lage toegangsdrempels veel mensen ertoe aanzetten om zich tot het Tariferingsbureau te wenden, wat de werking ervan stroef zal doen verlopen.

3. Termijnen

Er is reeds op gewezen op de te lange termijnen. In werkelijkheid bestaan er drie termijnen. Bij twee ervan ligt de bal in het kamp van de verzekerde.

- Na de derde weigering (of de derde hoge tarifiering) heeft de bestuurder twee maanden de tijd om zich tot het Tariferingsbureau te wenden. Hij kan dit uiteraard doen op de dag van de laatste weigering.

Les seuils d'accès au Bureau de tarification suivent le même principe. La décision du Bureau concerne évidemment le demandeur (le conducteur). Elle concerne aussi le véhicule qui celui-ci présente.

C'est pourquoi on compare la prime proposée par l'assureur avec la meilleure prime possible chez cet assureur pour un véhicule identique. Si la prime proposée dépasse 5 fois la meilleure prime, le conducteur peut s'adresser au Bureau. Le mécanisme est similaire pour la franchise.

Ce mécanisme présente trois avantages :

- les seuils correspondent aux risques et notamment aux véhicules à assurer
- le système évolue naturellement avec les prix du marché,
- l'autorité ne doit pas déterminer un ensemble de seuils par véhicules.

En revanche, il présente l'inconvénient d'avoir autant de seuils que d'entreprises. L'étude du marché montre cependant que les prix des meilleurs risques sont très semblables d'une entreprise à l'autre, en raison de la concurrence.

Le critère relatif à la prime qui a été choisi correspond à environ 26.000 véhicules. A ce nombre, il faut ajouter les refus simples. Ceux-ci sont difficiles à estimer. Ils vont de quelques milliers, sur base des demandes au *pool des risques difficiles à placer* à peut-être 100.000, si l'on se fonde sur certaines estimations de non-assurance.

En France, il y a entre 20.000 et 25.000 cas soumis annuellement au Bureau central de Tarification.

Il est évident que des seuils trop bas conduiront beaucoup de personnes au Bureau de tarification, ce qui rendra son fonctionnement difficile.

3. Les délais

On a dit que les délais étaient trop longs. En réalité, il y a trois délais. Deux sont à la disposition de l'assuré.

- Après le troisième refus (ou la troisième tarification élevée), le conducteur a deux mois pour s'adresser au Bureau de tarification. Il peut évidemment le faire le jour même du dernier refus.

Een en ander strekt ertoe geen al te lang aanslepende situaties aan het Tariferingsbureau voor te leggen. De termijn kan ook nuttig zijn voor de verzekerde om verder via de gewone kanalen een verzekeraar te zoeken die bereid is zijn risico te dekken.

– Het Tariferingsbureau heeft een maand de tijd om een voorstel te doen. Die termijn lijkt noodzakelijk om te voorkomen dat het Tariferingsbureau niet voortdurend zitting moet houden. Zo wordt ook een drempel ingebouwd tegen malafide aanvragen bij het Tariferingsbureau.

– Ten slotte is het voorstel van het Tariferingsbureau een maand geldig. Natuurlijk kan het risico van de bestuurder daags na de beslissing van het Tariferingsbureau worden gedekt.

Ook hier wil men voorkomen dat een bestuurder wordt gedekt tegen voorwaarden die niet langer overeenstemmen met de marktrealiteit.

Indien de bestuurder de eerste of de derde termijn voorbij laat gaan, moet hij de procedure herbeginnen.

Het is duidelijk dat de procedure binnen iets meer dan één maand haar beslag kan krijgen.

4. Door het Tariferingsbureau gehanteerde tariferingscriteria

Bij de uitwerking van de tarifiering, zal het Bureau handelen als een verzekeraar en daarbij rekening houden met het voertuig en met de chauffeur. Het Tariferingsbureau zal meer bepaald het in het verleden opgebouwde ongevalprofiel van de chauffeur nagaan.

Daarenboven zal het rekening moeten houden met de solidariteit die tussen de verzekerden speelt. Zulks moet een aansporing zijn om de premie, verschuldigd voor een niet abnormaal hoog risico, binnen redelijke perken te houden.

De beslissingen worden geval per geval genomen. Het Bureau kan geen officieel tarief opstellen, want dat zou strijdig zijn met het Europees recht. Wat is de bestaansreden van het Bureau? Het moet toezien op de naleving van verzekeringsplicht, inzonderheid wanneer de regels van de markt niet meespelen.

Het spreekt evenwel voor zich dat het Bureau enige *jurisprudentiële bevoegdheid* zal hebben. Tegenover gelijkaardige risico's zullen gelijkaardige tarifieringen staan.

Le but est de ne pas soumettre au Bureau des situations trop anciennes. Le délai peut aussi être utile à l'assuré pour continuer de rechercher une couverture par les voies normales.

– Le Bureau a un mois pour faire une proposition. Ce délai semble nécessaire pour ne pas faire siéger le Bureau en permanence. C'est aussi un frein aux recours abusifs au Bureau.

– Enfin, la proposition du Bureau est valable pendant un mois. Le conducteur peut évidemment être couvert le lendemain de la décision du Bureau.

Ici aussi on ne veut pas qu'un conducteur soit couvert à des conditions qui ne correspondent plus au marché.

Si le conducteur laisse passer le premier ou le troisième délai, il doit recommencer la procédure.

Comme on le voit, toute la procédure peut être réalisée en un peu plus d'un mois.

4. Critères de tarifications du Bureau

Le Bureau de tarification établira sa tarification comme un assureur : en fonction du véhicule et du conducteur. Il examinera, notamment, le passé sinistre du conducteur.

Il devra tenir compte, en outre, de la solidarité entre assurés. Cela doit l'inciter à maintenir la prime d'un risque qui n'est pas anormal, dans des limites raisonnables.

Les décisions du Bureau sont prises au cas par cas. Le Bureau ne peut établir de tarif officiel. Pour ne pas être en contradiction avec le droit européen. La raison d'être du Bureau de tarification est de faire en sorte que l'obligation d'assurance soit respectée, en particulier lorsque le marché ne joue plus.

Il est cependant évident que le Bureau aura une certaine *jurisprudence*. Des risques similaires recevront une tarification similaire.

5. Quid met de door het Tariferingsbureau getarifeerde risico's ?

De door het Bureau getarifeerde risico's worden gedragen door alle in België actieve (en al dan niet in België gevestigde) autoverzekeraars. Op die wijze behoort artikel 9*quinquies*, § 2, te worden begrepen.

Dat risicobeheer kan aan een of meer verzekeraars worden toevertrouwd. Daaronder zij verstaan: de uitreiking van de groene kaart, het ontvangen van de premie voor rekening van de markt en het beheer van eventuele schadegevallen (artikel 9*quinquies*, § 1).

Het saldo (premies-schadegevallen) van het beheer van de door het Bureau getarifeerde risico's wordt tussen alle verzekeraars op de markt verdeeld.

Men verplicht een verzekeraar bijgevolg niet om te verzekeren. Het gaat slechts om het beheer. Op dit punt heeft men het voorstel gevolgd van de verzekeraars die dit beheer niet aan het Bureau wensten over te laten (zie het advies van de Commissie voor Verzekeringen).

Overigens wordt de regeling van de zogenaamde *pool van moeilijk verzekerbare risico's* overgenomen.

Er rijst bijgevolg geen probleem op het vlak van de contractuele vrijheid.

B. Weigering om te verzekeren

Sommige verzekeraars – en zij worden almaar talrijker – weigeren bepaalde risico's te dekken van inzonderheid jonge bestuurders.

Aangezien voor autobestuurders de verplichting geldt om een burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering voor autovoertuigen aan te gaan, is die situatie betreuenswaardig.

De contractuele vrijheid vertoont dus een onbalans. De autobestuurder moet zich verzekeren. De verzekeraar kan, zonder opgave van enige reden, weigeren een verzekering toe te staan en kan, na elk schadegeval – andermaal zonder manifeste reden – de verzekeringsovereenkomst beëindigen.

2. Verzekeringsplicht?

Een mogelijke denkpiste kon erin bestaan de verzekeraars te verplichten om bepaalde risico's te dekken. Een soortgelijke verplichting doet evenwel een aantal problemen rijzen.

5. Le sort des risques tarifés par le Bureau

Les risques tarifés par le Bureau sont pris en charge par l'ensemble des assureurs automobiles actifs en Belgique (établis ou non). C'est ainsi qu'il faut comprendre l'article 9*quinquies*, § 2.

Cependant, la gestion de ces risques peut être confiée à un ou plusieurs assureurs. On vise par-là : l'émission de la carte verte, l'encaissement de la prime pour le compte du marché et la gestion des éventuels sinistres. (art. 9*quinquies*, § 1^{er})

Le résultat (primes - sinistres) de la gestion des risques tarifés par le Bureau est réparti entre tous les assureurs du marché.

On n'oblige donc pas un assureur à assurer. Il ne s'agit que de la gestion. On a suivi ici la proposition des assureurs qui souhaitaient ne pas laisser cette gestion au Bureau lui-même (voir avis de la Commission des Assurances). On reprend d'ailleurs le mécanisme de l'actuel *pool des risques difficiles à placer*.

Il n'y a donc pas de problème du point de vue de la liberté contractuelle.

B. Refus d'assurer

1. Situation actuelle

Certains assureurs, de plus en plus nombreux, refusent de couvrir certains risques, notamment les jeunes conducteurs.

Cette situation est déplorable dans la mesure où l'assurance R.C. automobile est une obligation pour le conducteur.

La liberté contractuelle n'est donc pas équilibrée. Le conducteur doit s'assurer. L'assureur peut refuser sans raison et résilier après chaque sinistre, également sans raison apparente.

2. Obligation d'assurer ?

On pourrait songer à obliger les assureurs à couvrir. Une telle obligation pose toutefois des problèmes.

a. Ze regelt de kwestie van de gehanteerde prijs niet. Op grond van de conform het Europees recht geldende tarifaire vrijheid, zou men een verzekeraar verplichten risico's te dekken, maar men zou hem nooit kunnen opleggen daarvoor een bepaald tarief toe te passen.

b. Sommige verzekeraars zijn technisch niet toegerust om bepaalde specifieke risico's (vrachtwagens, bouwmachines, taxi's, landbouwtractoren) te dekken.

c. Verzekeringsmakelaars konden al hun cliënten – om terechte of onterechte redenen - naar dezelfde verzekeraar zenden. Zulks kon tot een onevenwichtig samengestelde portefeuille van die verzekeraar leiden.

3. Mogelijke oplossing

De enig mogelijke oplossing was een verzekeraar te verbieden risicodekkingen uitsluitend op grond van een aantal criteria zoals leeftijd, geslacht, nationaliteit of verblijfplaats, een risicodekking te ontzeggen.

C. Niet-verzekerde voertuigen

1. Evaluatie van het verschijnsel

Hoeveel voertuigen niet verzekerd zijn, valt moeilijk precies te becijferen.

Sommige statistieken daaromtrent worden opgesteld op basis van politiecontroles. De stijging kan dus eenvoudigweg aantonen:

- dat meer politiecontroles werden uitgevoerd;
- dat tijdens die controles een groter aantal personen geen verzekeringsattest (met name de groene kaart) konden overleggen.

Blijkens de statistieken van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds is evenwel sprake van een stijging van het aantal gevallen en van het bedrag van de schadevergoedingen.

Het meest representatieve cijfer is dat van de schadevergoedingen. Een vergelijking van de wijze waarop die schadevergoedingen in verhouding staan tot de totale op de markt geldende schadegevallenlast, leidt tot de volgende conclusies:

- die verhouding blijft zeer zwak en bedraagt zowat 1,5% ;
- die verhouding is, na verloop van vijf jaar, van 0,5% tot 1,5% opgelopen.

Over dezelfde periode is de gemiddelde premie (blijkens door de verzekeraars verstrekte cijfergegevens) met ongeveer 8% gedaald.

a. Elle ne règle pas la question du prix. En vertu de la liberté tarifaire du droit européen, on pourrait obliger un assureur de couvrir, mais on ne pourrait pas lui imposer un tarif.

b. Certains assureurs ne sont techniquement pas équipés pour couvrir certains risques spéciaux (camions, engins de chantier, taxis, tracteurs agricoles...).

c. Les courtiers pourraient, pour de bonnes ou de mauvaises raisons, envoyer tous leurs clients chez un même assureur. Cela pourrait déséquilibrer le portefeuille de cet assureur.

3. Solution possible

La seule solution possible serait d'interdire à un assureur de refuser un risque sur la seule base de critères tels que l'âge, le sexe, la nationalité ou le lieu de résidence.

C. Non-assurance

1. Évaluation du phénomène

Il est difficile de quantifier le phénomène de la non-assurance.

Certaines statistiques sont établies à partir des contrôles de police. L'augmentation peut donc simplement indiquer :

- qu'on a fait plus de contrôle de police,
- qu'au cours des contrôles, plus de personnes n'ont pas pu montrer la preuve de leur assurance, c.-à-d. la carte verte.

Les statistiques du Fonds Commun de Garantie Automobile montrent cependant une croissance du nombre de cas et du montant des indemnités.

Le chiffre le plus représentatif est celui des indemnités. On peut comparer ces indemnités avec la charge totale des sinistres du marché. On s'aperçoit alors :

- que cette proportion reste faible (environ 1,5 %),
- qu'elle est passée, en cinq ans, de 0,5 % à 1,5 %.

Sur la même période, la prime moyenne a diminué d'environ 8 % hors inflation (chiffres donnés par les assureurs).

Men kan dus concluderen dat een goede chauffeur in ruime mate voordeel haalt uit de liberalisering van de markt, zelfs als hij een beetje meer moet betalen voor de niet-verzekerden.

De slachtoffers van degenen die geen verzekering hebben, worden vergoed door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, tegen dezelfde voorwaarden als die van de verzekeraars.

2. Het vignet

Het vignet werd meermaals aangehaald als middel ter bestrijding van het niet verzekerd zijn. Die techniek is niet in aanmerking genomen en daar zijn verschillende redenen voor :

- De doeltreffendheid ervan is beperkt. De controle kan alleen geval per geval geschieden.

- Het systeem kan duur zijn. Jaarlijks moeten ongeveer 6 miljoen vignettes worden gedrukt en verzonden (namelijk 5,5 miljoen voertuigen en 500.000 wijzigingen van voertuig). Alles inbegrepen (onvervalsbaar papier, verzending, arbeid, ...) zou de prijs kunnen oplopen tot nagenoeg twaalfeneenhalf miljoen euro.

- Het vignet kan worden vervalst.

Het mechanisme waarin het wetsontwerp voorziet, heeft daarentegen voordelen :

- Het is systematisch;
- Het maakt gebruik van een reeds bestaande gegevensbank.

D. Opzegging na een ongeval

1. Huidige situatie

De aansprakelijkheidsverzekering heeft tot doel de slachtoffers van verkeersongevallen te vergoeden ingeval de verzekerde bestuurder in fout is.

Thans zeggen meer en meer verzekeraars echter de contracten op na enkele ongevallen of zelfs na één ongeval, ook als de verzekerde geen schuld treft.

De wet maakt het zelfs mogelijk de aansprakelijkheidsverzekering en al haar bijkomende waarborgen op te zeggen als de opzegging alleen op een van die waarborgen betrekking heeft (glasbraak of diefstal bijvoorbeeld). Sommige verzekeraars maken steeds vaker gebruik van die mogelijkheid (artikel 12 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst).

De verzekering wordt dus van haar doel afgewend.

On peut donc conclure que le bon conducteur est largement gagnant dans la libéralisation du marché, même s'il doit payer un peu plus pour les non assurés.

Quant aux victimes des non assurés, elles sont indemnisées par le Fonds Commun de Garantie Automobile dans les mêmes conditions que s'il s'agissait d'un assureur.

2. La vignette

La vignette a plusieurs fois été citée comme moyen de lutte contre la non-assurance. Cette technique n'a pas été retenue pour diverses raisons.

- L'efficacité est limitée. Le contrôle ne peut se faire qu'au cas par cas.

- Le système peut être coûteux. Il faut imprimer et envoyer environ 6 millions de vignettes par an (soit 5,5 millions de véhicules et 500.000 changements de véhicules). Tout compris (papier infalsifiable, expédition, main-d'œuvre...), on peut facilement arriver à un demi-milliard de francs.

- La vignette est falsifiable.

Le mécanisme prévu par le projet de loi présente en revanche des avantages :

- Il est systématique,
- Il utilise une base de données qui existe déjà.

D. Résiliation après sinistre

1. Situation actuelle

L'assurance R.C. automobile a pour objet d'indemniser les victimes d'accidents de la route en cas de faute de l'assuré conducteur.

Or, actuellement, de plus en plus d'assureurs résilient les contrats après quelques accidents, voire un seul, même si l'assuré n'est pas en faute.

La loi leur permet même de résilier le contrat R.C. et toutes ses garanties accessoires lorsque la résiliation ne concerne qu'une seule de ces garanties accessoires (bris de glace ou vol p.ex.). Certains assureurs font de plus en plus usage de cette faculté (art. 12 loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre).

On détourne donc l'assurance de son but.

2. Wetsontwerp

Het wetsontwerp wil de rechten en plichten van elkeen opnieuw in evenwicht brengen :

- opzegging alleen in geval van een ongeval waarbij de verzekerde in fout is en
- uitsluitend in geval van zware fout.

Bovendien wordt de opzeggingstermijn verlengd. De verzekerde heeft dus meer tijd om een andere verzekeraar te zoeken (of om zich te wenden tot het Tarifieringsbureau).

3. Het probleem van de fraude

De vraag van de fraude van de verzekerde is gerezen. Sommigen gaan ervan uit dat in geval van fraude de vertrouwensrelatie tussen de verzekeraar en de verzekerde verbroken is. Dan zou de verzekering onmiddellijk moeten worden opgezegd.

Het bewijs en het vermoeden van onschuld doen hier problemen rijzen. Is het normaal dat de verzekeraar alleen beslist of er al dan niet sprake is van fraude ?

Een eventueel vonnis afwachten, is evenmin een oplossing. De normale vervaldatum van het contract zal nagenoeg altijd vallen vóór het vonnis wordt uitgesproken.

Daarom gaat de minister niet helemaal akkoord met amendement nr. 10 terzake. Het gevaar bestaat erin dat de verzekeraar de beperkingen inzake opzegging en de opzeggingstermijnen kan omzeilen door te zeggen dat er fraude is geweest.

De minister geeft toe dat voornoemd risico wordt beperkt door de verplichting om een klacht in te dienen. Het wordt echter niet helemaal uitgesloten.

4. Bijzondere vraag over artikel 6, § 2

Het woord «begunstigde» in artikel 6, § 2, van het wetsontwerp heeft geen betrekking op de derde-slachtoffer. Het gaat om een persoon wiens aansprakelijkheid kan worden gedekt op grond van het contract. Men denke aan leasingvoertuigen of bedrijfsvoertuigen of gevallen waarin de bestuurder niet verzekerd is.

E. Bescherming van de persoonlijke levenssfeer

1. Gebruik van het gegevensbestand van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds

Het gegevensbestand dat de mogelijkheid biedt de niet-verzekerden op te sporen, wordt beheerd door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Dat is

2. Projet

Le projet veut rééquilibrer les droits et devoirs de chacun :

- résiliation uniquement en cas d'accident en tort et
- uniquement en cas de faute grave.

En outre, on prévoit d'allonger le délai de préavis. L'assuré a donc plus de temps pour retrouver un autre assureur (ou s'adresser au Bureau de tarification).

3. Problème de la fraude

La question de la fraude de l'assuré a été soulevée. Certains estiment qu'en cas de fraude, la relation de confiance entre l'assureur et l'assuré est rompue. Dans ce cas, il faudrait une résiliation immédiate.

Le problème est celui de la preuve et de la présomption d'innocence. Est-il normal que l'assureur décide seul s'il y a ou non fraude ?

Attendre un jugement éventuel n'est pas non plus une solution. La date d'expiration normale du contrat arrivera presque toujours avant le jugement.

C'est pourquoi, le ministre n'est que moyennement d'accord avec l'amendement n° 10 sur ce plan. Le danger est qu'il permet à l'assureur de contourner les restrictions en matière de résiliation et le délai de préavis en affirmant qu'il y a eu fraude.

Le ministre reconnaît que l'obligation de porter plainte atténué ce risque. Mais il ne le supprime pas entièrement.

4. Question particulière sur l'article 6, § 2

Le terme *bénéficiaire* (*begunstigde*) à l'article 6, § 2 du projet ne concerne pas du tiers victime. Il s'agit d'une personne dont la responsabilité peut être couverte en vertu du contrat. On songe à des cas de véhicules en leasing, de société ou lorsque le conducteur n'est pas l'assuré.

E. Protection de la vie privée

1. Utilisation de la base de données du Fonds Commun de Garantie Automobile

La base de données permettant de dépister les non assurés est gérée par le Fonds Commun de Garantie Automobile. Il s'agit certes d'un organisme privé. Mais

weliswaar een privé-instelling, maar ze voert wettelijke opdrachten uit die zijn bepaald in de reglementering. Bovendien is bij het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds een regeringscommissaris aangesteld, net als bij een parastatale instelling.

De Senaat heeft het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ingewonnen. Het is opgenomen in de stukken van de Senaat.

Voorts worden de inlichtingen van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds overgezonden aan de ordediensten en zo nodig aan de parketten. Een beoordeling van de precieze omstandigheden is steeds mogelijk.

2. Datassur

Datassur is daarentegen een gegevensbestand dat door de verzekeraars wordt beheerd. Het bevat de personen wier contract werd opgezegd.

Niet zozeer het bestaan, maar wel de werking van die gegevensbank doet bepaalde problemen rijzen. Er is meer bepaald weinig externe controle op de relevantie van de gegevens die erin zijn opgeslagen.

Het is niet wenselijk dat gegevensbestand te verbieden want de verzekeraars zouden dezelfde informatie telefonisch of via e-mail aan elkaar doorgeven. Dat zou nog minder transparant en nog minder controleerbaar zijn.

Dat gegevensbestand heeft in zeer ruime mate maar niet alleen op de autoverzekering betrekking. Er moet dus een algemene oplossing komen, waarover moet worden overlegd met de sector, de verzekerden en de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

*
* *

Replieken

Mevr. Simonne Creyf (CD&V) wil meer uitleg over de parameters die het tarificatiebureau zal hanteren bij het vaststellen van de tarieven. De berekening van de tarieven zal worden bepaald in het uitvoerings KB, doch op grond van welke criteria? Het is moeilijk aanneembaar dat dit geval per geval zal kunnen worden vastgelegd.

Ze onderstreept bovendien dat in de premies ook een *solidariteitsbijdrage* is opgenomen. Het moet dan ook duidelijk zijn op welke basis het tarificatiebureau de berekeningen zal maken.

celui-ci effectue des missions légales prévues par la réglementation. Il a d'ailleurs un Commissaire du gouvernement, tout comme un parastatal.

La Commission pour la protection de la vie privée a été consultée par le Sénat. Elle a émis un avis favorable. Son avis figure dans les documents du Sénat.

En outre, les renseignements du Fonds commun sont transmis aux forces de l'ordre puis, au besoin, aux parquets. Une appréciation des circonstances exactes est toujours possible.

2. Datassur

Datassur est, en revanche, une base de données gérées par les assureurs. Elle contient les personnes ayant été résiliées.

Ce n'est pas tant l'existence que le fonctionnement de cette base qui pose certains problèmes. En particulier, il y a peu de contrôle externe sur la pertinence des données qui y figurent.

L'interdiction de cette base de données n'est pas souhaitable. Les mêmes informations transiteraient d'un assureur à l'autre par téléphone ou par e-mail. Ce serait encore moins transparent et moins contrôlable.

Cette base ne concerne pas que l'assurance automobile, même si celle-ci représente la majorité des informations. Il faut donc une solution globale. Celle-ci doit être discutée avec le secteur, les assurés et la Commission de la protection de la vie privée.

*
* *

Répliques

Mme Simonne Creyf (CD&V) souhaiterait avoir plus de précisions sur les critères que le Bureau de tarification va appliquer lors de la fixation des tarifs. Les modalités du calcul des tarifs seront déterminées dans l'arrêt royal d'exécution, mais sur la base de quels critères? On imagine difficilement que ce calcul s'effectue au cas par cas.

L'intervenante souligne en outre que les primes englobent également une *cotisation de solidarité*. Il convient dès lors de préciser clairement la base sur laquelle le Bureau de tarification va effectuer les calculs.

De minister repliceert dat men ervan uitgaat dat elke situatie specifiek is en dat het tarief per geval wordt vastgesteld. Er zijn een aantal algemene criteria voor het bureau maar daarenboven worden er een reeks categoriën toegepast in functie van de individuele toestand van de personen. Er worden geen tarieven vastgelegd want dit druist in tegen de Europese wetgeving. De wet bevat drempelvoorwaarden. Het tarificatiebureau zal daarenboven een werkwijze definiëren.

Hij voegt eraan toe dat de gewone criteria worden aangevuld met een *mutualiseringsmechanisme*.

De Voorzitter, de heer Jos Ansoms (CD&V) beaamt de opmerking van mevrouw Creyf dat het zeer moeilijk zal zijn al de gevallen individueel te beoordelen, rekening houdend met het grote aantal.

De heer Georges Lenssen (VLD) stelt dat de regering controle moet uitoefenen op de toepassing van de criteria.

Mevrouw Muriel Gerken (Agalev/Ecolo) is van oordeel dat het tarificatiebureau de normale criteria van de verzekeringsmaatschappijen moet toepassen. Deze moeten betrouwbaar, objectief zijn en binnen de grenzen van de huidige premie maximaal vermenigvuldigd met 5. Ze wil wel weten of men ook rekening houdt met de betalingsmogelijkheden van de personen. De meerkost voor de gemeenschap zal niet enorm zijn zeker niet als men dit vergelijkt met de huidige kost van de niet-verzekering.

De minister herinnert eraan dat er ook verzekeraars zetelen in het tarificatiebureau zodat men er kan van uitgaan dat een evenwicht in de vaststelling van de tarieven zal worden bereikt. Er zal een vertegenwoordiger van de minister bevoegd met Economische zaken in het bureau worden afgevaardigd om toezicht uit te oefenen. Zijn taak zal erin bestaan toe te zien op de goede werking van het bureau en op de evenwichtige toepassing van de criteria door de verschillende afdelingen. Bij het vaststellen van de premie gaat het om criteria van risico-evaluatie, er wordt geen rekening gehouden met de betalingscapaciteit.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Le ministre répond que l'on part du principe que chaque situation est spécifique et que le tarif est effectivement fixé au cas par cas. Un certain nombre de critères généraux à respecter par le Bureau seront en effet fixés, mais, en outre, il sera tenu compte d'une série de catégories déterminées en fonction de la situation de chaque preneur d'assurance. Il ne sera pas fixé de tarif, étant donné que cela serait contraire à la législation européenne. La loi prévoit cependant des conditions minimales. Le Bureau de tarification définira en outre la manière de procéder.

Il ajoute que les critères ordinaires seront complétés par un *mécanisme de mutualisation*.

Le président, M. Jos Ansoms (CD&V), fait sienne la remarque de Mme Creyf selon laquelle il sera très difficile d'apprécier chaque cas individuellement, compte tenu du nombre élevé de dossiers.

M. Georges Lenssen (VLD) estime que le gouvernement doit contrôler l'application des critères.

Mme Muriel Gerken (Agalev/Ecolo) considère que le Bureau de tarification doit appliquer les critères normaux des compagnies d'assurance. Ceux-ci doivent être fiables, objectifs et, dans les limites de la prime actuelle, multipliés tout au plus par 5. Elle demande si l'on tient également compte des capacités de paiement des personnes. Le surcoût pour la collectivité ne sera pas énorme, surtout si l'on compare avec le coût actuel de la non-assurance.

Le ministre rappelle qu'il y a également des assureurs qui siègent au sein du Bureau de tarification, de sorte qu'il devrait y avoir un certain équilibre dans les tarifs. Un représentant du ministre chargé des Affaires économiques sera délégué auprès du Bureau pour exercer un contrôle. Sa tâche consistera à surveiller le bon fonctionnement du Bureau et l'application équilibrée des critères par les différents départements. Pour fixer la prime, on applique des critères d'évaluation du risque. On ne tient pas compte de la capacité de paiement.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Art. 1 bis

Amendement nr. 5 van mevrouw Simonne Creyf (CD&V) DOC 50 1079/003 beoogt de invoeging van een artikel 1 bis.

Mevr. Simonne Creyf (CD&V) licht toe dat dit amendement beoogt het toepassingsgebied van de wet te beperken tot voertuigen van privépersonen en voor privédoeleinden, dus niet beroepsmatig. Ze is van oordeel dat de verzekering voor voertuigen die gebruikt worden voor het beroep deel moeten uitmaken van de verzekeringsovereenkomst tussen verzekeraar en verzekeringnemer. Moet het recht op verzekering zo ruim gesteld worden dat het toegankelijk is voor iedereen? Het wetsontwerp heeft als doel privé personen met verzekeringsproblemen een oplossing te bieden. Moet de solidariteit van de premiebetaler trouwens zo ver gaan dat dit ook bedrijfswagens of wagens die gebruikt worden voor beroepsdoeleinden bevat? Moeten de particulieren de bedrijfssector subsidiëren?

De minister is van oordeel dat de amendementen nrs. 5 en 6 van Mevrouw Simonne Creyf ongewenste effecten kunnen hebben. Het komt er op neer dat men iets doet voor de jongere die zijn wagen gebruikt om zaterdagavond op stap te gaan, maar dat men niets doet voor de huisvader die zijn wagen gebruikt om gaan te werken. Dit lijkt niet zeer logisch. De amendementen blijken vooral tot doel te hebben de draagwijdte van het wetsontwerp te beperken. Men mag ook niet vergeten dat men te doen heeft met een B.A. verzekering. De begunstigde is het slachtoffer en niet de bestuurder.

Mevr. Muriel Gerkens (Agalev-Ecolo) vraagt waarom auto's die voor beroepsdoeleinden worden gebruikt uitgesloten zouden worden uit het toepassingsgebied van de wet. Ze ziet niet in dat het al dan niet opnemen van vrachtwagens enig verschil zou uitmaken. Wat gebeurt trouwens in het geval van een zelfstandige die een vrachtwagen heeft die hijzelf bestuurt? De toepassing van de wet maakt het ook mogelijk de personen die niet verzekerd zijn op te sporen en ze hun verzekering te doen betalen. Dit kan de solidariteit ten goede komen.

De voorzitter, de heer Jos Ansoms (CD&V) merkt op dat het amendement misschien anders zou kunnen worden geformuleerd. Men kan eventueel stellen dat bedrijfswagens uit de toepassingsfeer van de wet vallen hoewel het in België soms moeilijk is de grens te trekken tussen privé en bedrijfswagens.

Hij onderstreept bovendien dat men vooral aan de slachtoffers moet denken. Door de tarificatie zullen ook

Art. 1^{er} bis

L'amendement n° 5 de Mme Simonne Creyf (CD&V) (DOC 50 1079/003) tend à insérer un article 1^{er} bis.

Mme Simonne Creyf (CD&V) précise que cet amendement vise à limiter le champ d'application de la loi aux véhicules appartenant à des personnes privées et utilisés à des fins privées, donc non professionnelles. Elle estime que l'assurance des véhicules utilisés à des fins professionnelles doit relever du contrat d'assurance conclu entre l'assureur et le preneur d'assurance. Le droit à l'assurance doit-il être tellement large qu'il soit accessible à tout un chacun? Le projet de loi vise à aider les personnes privées qui rencontrent des problèmes d'assurance. La solidarité du payeur de primes doit-elle au demeurant aller jusqu'à couvrir les voitures de société ou les véhicules utilisés à des fins professionnelles? Est-ce aux particuliers à subventionner l'industrie.

Le ministre estime que les amendements n^{os} 5 et 6 de Mme Simonne Creyf peuvent avoir des effets non désirés. C'est ainsi que des mesures seraient prises en faveur des jeunes qui utilisent leur voiture pour sortir le samedi soir, mais que rien ne serait prévu pour le père de famille qui utilise son véhicule pour se rendre à son lieu de travail. Une telle démarche n'est pas très logique. Les amendements semblent avoir pour but essentiel de limiter la portée du projet de loi. On ne peut pas non plus oublier qu'il s'agit d'une assurance de responsabilité civile dont le bénéficiaire est la victime et non le conducteur.

Mme Muriel Gerkens (Agalev-Ecolo) demande pourquoi les véhicules utilisés à des fins professionnelles seraient exclus du champ d'application de la loi. Elle estime que l'application ou non aux camions des dispositions en projet ne ferait pas de différence. Qu'advierait-il d'ailleurs dans le cas d'un indépendant qui possède un camion qu'il conduit lui-même? L'application de la loi permet aussi de rechercher les personnes qui ne sont pas assurées et de les contraindre à payer leur assurance. Cela peut servir la solidarité.

Le président, M. Jos Ansoms (CD&V), fait observer que l'on pourrait peut-être formuler l'amendement différemment. On pourrait éventuellement prévoir que les véhicules de société sont exclus du champ d'application de la loi, bien qu'il soit quelquefois difficile, en Belgique, de faire une distinction nette entre véhicules privés et véhicules de société.

Il souligne en outre qu'il convient surtout de penser aux victimes. La tarification permettra également de leur

zij beter worden beschermd. Want indien de bestuurders door de tarifiering gaan betalen is er meer zekerheid voor de slachtoffers vergoed te worden in geval van een ongeval. Het doel van de wet is zoveel mogelijk de niet-verzekering bestrijden.

De heer Pierre Lano (VLD) vindt dat vrachtwagens inderdaad uit de toepassingsfeer van de wet moeten worden gehaald, maar niet de bedrijfswagens. Eenzelfde vrachtwagen kan verschillende bestuurders hebben, die niet noodzakelijk de verzekeringnemer zijn. De schadegevallen kunnen zeer belangrijk zijn. Bij de bedrijfswagens daarentegen is er meestal maar één bestuurder.

De heer Arnold Van Aperen (VLD) gaat ervan uit dat indien iedereen verzekerd is het slachtoffer in geval van een ongeval ook zeker zal worden vergoed. Dit is gunstig voor iedereen want dan vervalt het risico te moeten instaan voor de eigen schade.

De minister merkt echter op dat het amendement ook een negatief effect kan hebben in de zin dat een jongere die de wagen gebruikt voor zijn vrije tijd er beroep kan op doen, terwijl de werknemer die met de auto naar het werk gaat zou worden uitgesloten.

Bovendien herinnert hij eraan dat het uitgangspunt en doel van de wet zijn de slachtoffers te beschermen. Het zou trouwens niet rechtvaardig zijn de KMO's uit het toepassingsgebied van de wet te halen.

Art. 2

Amendement nr. 1 van de regering DOC 50 1079/002, werd reeds toegelicht (zie algemene bespreking).

Amendement nr. 6 van mevr. Simonne Creyf (CD&V) DOC 50 1079/003, hangt samen met amendement nr. 5 ter invoering van artikel 1bis (zie supra) en beoogt een tekstwijziging.

Amendement nr. 2 van de regering DOC 50 1079/002 werd reeds toegelicht (zie algemene bespreking)

Amendement nr. 7 Van mevr. Simonne Creyf, DOC 50 1079/003, handelt over de vaststelling van de tarieven en de evaluatie van de gehanteerde drempels en coëfficiënten. Het parlement moet de mogelijkheid hebben deze in het uitvoeringsbesluit te bepalen criteria, drempels en coëfficiënten, na te kijken en eventuele opmerkingen te formuleren, aldus de indienstster.

Omtrent amendement nr. 7 heeft *de minister* geen probleem over het principe.

assurer une meilleure protection. Si, par suite de l'instauration de la tarification, les conducteurs doivent payer, les victimes auront de meilleures garanties d'être indemnisées en cas d'accident. L'objectif de la loi est de lutter le plus possible contre la non-assurance.

M. Pierre Lano (VLD) estime que les camions doivent effectivement être soustraits du champ d'application de la loi, mais non les voitures de société. Un même camion peut être conduit par plusieurs personnes, qui ne sont pas nécessairement le preneur d'assurance. Les sinistres peuvent être très importants. En revanche, dans le cas de voitures de société, il n'y a généralement qu'un seul conducteur.

M. Arnold Van Aperen (VLD) part du principe que si tout le monde est assuré, la victime sera certainement indemnisée en cas d'accident. Cela profitera à tout le monde étant donné que, dans ce cas, le risque de devoir supporter ses propres dommages disparaît.

Le ministre fait cependant observer que l'amendement peut également avoir un effet négatif en ce sens que le jeune qui utilise la voiture pour ses loisirs pourrait bénéficier de la protection de l'assurance contrairement au travailleur qui se rend en voiture à son lieu de travail.

Il rappelle en outre que la protection des victimes constitue le point de départ et l'objectif de la loi. Il ne serait du reste pas équitable d'exclure les PME du champ d'application de la loi.

Art. 2

L'amendement n° 1 du Gouvernement (DOC 50 1079/002) a déjà été commenté (voir discussion générale).

L'amendement n° 6 de Mme Simonne Creyf (CD&V) (DOC 50 1079/003) est lié à l'amendement n° 5, visant à insérer un article 1^{er} bis (voir supra), et porte sur une modification du texte.

L'amendement n° 2 du gouvernement (DOC 50 1079/002) a déjà été commenté (voir discussion générale).

L'amendement n° 7 de Mme Simonne Creyf (DOC 50 1079/003) concerne l'établissement des tarifs et l'évaluation des seuils et coefficients appliqués. L'auteur estime que le parlement doit avoir la possibilité de vérifier ces critères, seuils et coefficients à fixer dans l'arrêté d'exécution et de formuler d'éventuelles observations.

Le ministre ne voit aucun inconvénient au principe que vise à instaurer cet amendement.

Er is nochtans een voorbehoud. De huidige tekst (ontwerp + amendementen) machtigt de Koning om de drempels te moduleren (premies + vrijstellingen) zonder lager te gaan dan het minimum dat bij wet voorzien is.

Rekening houdend met de machtiging die aan de Koning verleend wordt, zou het logisch zijn dat ook de verantwoordelijke minister over het verslag van het Tarifieringsbureau zou kunnen beschikken.

De minister stelt dat het verslag dat in kader van de wet wordt opgesteld naar de minister wordt gestuurd en dat het federaal parlement daar ook toegang zal toe hebben.

Amendement nr. 8 van mevr. Simonne Creyf (CD&V) DOC 50 1079/003, stelt voor een § 3bis in te voegen in het voorgestelde artikel 9ter, die bepaalt dat de parameter leeftijd maar tot een verhoging van 25 % van de premie mag leiden.

Mevr. Creyf is van mening dat het voorliggend wetsontwerp enkel een oplossing biedt voor de brokkenmakers en het probleem van de niet-verzekering niet aanpakt.

Het probleem van de ouderen en de jongeren is dat hun premie te hoog is. Dit probleem wordt niet opgelost door het wetsontwerp. De minister stelt in zijn amendement dat een te hoge premie gelijk staat met een premieweigering. De hoogst toegestane premie boven dewelke de premie gelijkgesteld wordt met een verzekeringsweigering, is de basispremie vermenigvuldigd met 5.

Bijvoorbeeld : een jonge vrouw van 30 jaar betaalt voor een ford fiesta met bonus-malus 11 in een landelijke gemeente een premie van 10000 frank, verhoogd met 27 % belastingen.

Een jonge man met eenzelfde voertuig en wonend in dezelfde landelijke gemeente, betaalt 17000 frank verhoogd, met 27,1 % taks. Woont hij in Brussel, betaalt hij 21700 frank, verhoogd met 21,7 % taks. Toegang tot het tarificatiebureau heeft hij niet, want de drempel daarvoor ligt op 31763 frank, verhoogd met 21,7 % taks.

Men kan daaruit afleiden dat voor de meest eenvoudige verzekering de leeftijd een veel te belangrijke bezwarende factor betekent. Ten opzichte van de 10 000 bef. basiswaarde betekent dit 300 %. De CD&V is van mening dat de leeftijd mag meespelen doch maar maximaal voor 25 %, dus de maximale premie zou dan 12 500 bef. zijn. Zijnde de basispremie verhoogd met 25 % in plaats van de minimumpremie $\times 5 = 31\,765$ bef (plus taksen) of 300 % van de basispremie.

Il émet toutefois une réserve. Le texte actuel (projet + amendements) habilite le Roi à moduler les seuils (primes + franchises), sans descendre sous le minimum prévu par la loi.

Compte tenu de ce pouvoir accordé au Roi, il serait logique que le ministre responsable puisse, lui aussi, disposer du rapport du Bureau de tarification.

Le ministre indique que le rapport établi dans le cadre de la loi sera transmis au ministre et que le Parlement fédéral pourra également le consulter.

L'amendement n° 8 de Mme Simonne Creyf (CD&V) (DOC 50 1079/003) propose d'insérer, dans l'article 9ter proposé, un § 3bis, disposant que l'augmentation entraînée par le paramètre de l'âge ne peut être supérieure à 25% de la prime.

Mme Creyf estime que le projet de loi à l'examen ne règle que le problème de ceux qui font de la casse et laisse entier le problème du défaut d'assurance.

Le problème auquel sont confrontés tant les conducteurs âgés que les jeunes conducteurs concerne le montant trop élevée de la prime exigée. Or, ce problème n'est pas réglé dans le projet de loi. L'amendement présenté par le ministre dispose qu'une prime trop élevée équivaut à un refus de prime. La prime la plus élevée qui soit admise équivaut à cinq fois la prime de base. Au-delà de ce montant, la prime est assimilée à un refus d'assurance.

Exemple : pour assurer une Ford fiesta dans une commune rurale, une jeune femme âgée de trente ans dont le degré de *bonus malus* est de 11 paie, une prime de 10000 francs, montant auquel s'ajoutent 27% de taxes.

Un jeune homme conduisant la même voiture et habitant la même commune rurale paie quant à lui 17000 francs, montant auquel s'ajoutent 27,1 % de taxes. S'il habite Bruxelles, il paie 21700 francs plus 27,1 % de taxes. Il ne pourra toutefois pas s'adresser au bureau de tarification, étant donné que la prime doit s'élever à minimum 31763 francs plus 27,1 % de taxes.

On peut en déduire que, pour la plus simple assurance, l'âge constitue un facteur négatif beaucoup trop important. Par rapport à la valeur de base de 10 000 francs, la majoration est de 300 %. Le CD&V estime que le paramètre de l'âge peut certes intervenir, mais à concurrence de 25 % maximum. La prime maximale s'élèverait donc à 12 500 francs, soit la prime de base, majorée de 25 %, au lieu de la prime minimale $\times 5 = 31\,765$ francs (plus taxes), soit 300 % de la prime de base.

Ze besluit haar tussenkomst door te stellen dat voor het ogenblik jongeren en ouderen de facto worden uitgesloten van de verzekering door te hoge premies. De regeling die ze voorstelt is, naar haar oordeel, niet noodzakelijk in tegenstelling met de Europese wetgeving.

De minister is de mening toegedaan dat dit voorstel ingaat tegen de Europese wetgeving omdat het een prijsbepaling inhoudt door het vaststellen van een plafond. Hij verwijst hiervoor naar het bonus-malus systeem dat ook aangevochten wordt door de Europese Commissie. Hij heeft deze vraag op juridisch vlak onderzocht: hierna volgen de conclusies :

De redenering is gesteund op het gemotiveerd advies van 24 oktober 2001 betreffende de bonus malus.

Dit gemotiveerd advies betreft enkel de bonusmalus. De Europese Commissie levert inderdaad enkel kritiek op artikel 38 van de bijlage bij de typeovereenkomst voor rijkswagen. Het slaat derhalve op het besluit van 14 december 1992. In dat verband verwijs ik naar punt 14 van het gemotiveerd advies.

In tegenstelling tot wat Mevrouw Creyf meent, wordt het minimumtarief (K.B. van 3 februari 1992) dus niet bedoeld. De Commissie stelt overigens in punt 33 van het gemotiveerd advies dat :

« de bepaling van het bedrag van de basispremies door de verzekeraars, in beginsel, in België vrij is »

De Commissie herinnert eraan dat het principe van de tariefvrijheid in verzekeringen vervat zit in de richtlijn 92/49/EEG, in overeenstemming met artikelen 47(2) en 55 van het Verdrag.

Inderdaad :

« De verzekeraars die actief zijn op Belgisch grondgebied mogen niet kiezen voor andere methodes die werken met andere verminderings- of vermeerderingscriteria of andere coëfficiënten... » (punt 22)

In punt 25 voegt de Commissie daar nog aan toe :

« Elk geharmoniseerd systeem voor de vaststelling van tarieven of elke van tevoren bepaalde methode voor de berekening van de premies is in strijd met deze beginselen [van de vrijheid van tarieven] en de gedachtegang die aan de richtlijn [92/49/EEG] ten grondslag ligt. »

De Commissie vervolgt in punt 31 :

« zij maakt (...) bezwaar tegen elk stelsel dat tarief-elementen bevat en automatische en verplichte gevolgen heeft voor de tarieven ... »

En tot slot eindigt de Commissie in punt 37 met :

« Het is correct dat de verzekeringsmaatschappijen niet worden verhinderd vrij het bedrag van de basispremie (...) vast te stellen » maar « de beperkingen die voor ondernemingen voortvloeien uit het bonus/malusstelsel beïnvloeden het bedrag van de basispremie (...) » en dus « kan derhalve niet staande worden gehouden dat het Belgische stelsel (...) niet van invloed zou zijn op de vrijheid van tarieven ».

Elle conclut son intervention en déclarant qu'à l'heure actuelle, les jeunes et les personnes âgées sont exclues de fait de l'assurance, en raison du montant trop élevé des primes. Le régime qu'elle propose n'est, à son avis, pas nécessairement contraire à la législation européenne.

Le ministre estime que cette proposition va à l'encontre de la législation européenne, parce qu'elle implique une fixation du prix en fonction d'un plafond. Il se réfère à cet égard au système du bonus-malus, qui est également contesté par la Commission européenne. Il a fait examiner cette question sous l'angle juridique. Les conclusions sont les suivantes:

Le raisonnement se base sur l'avis motivé du 24 octobre 2001 concernant le bonus-malus.

Cet avis motivé ne concerne que le bonus-malus. La Commission Européenne critique en effet uniquement l'article 38 de l'annexe au contrat-type automobile. Il vise donc l'arrêté du 14 décembre 1992. Voyez à ce sujet le point 5 de l'avis motivé.

Contrairement à ce que croit madame Creyf, ce n'est donc pas le tarif minimum (A.R. du 3 février 1992) qui est visé. La Commission estime d'ailleurs, au point 24 de l'avis motivé, que :

« la définition du montant des primes de base par les assureurs est, en principe, libre en Belgique ».

La Commission rappelle que le principe de la liberté tarifaire en assurance est contenu dans la directive 92/49/CEE, conformément aux articles 47(2) et 55 du Traité.

En effet :

« les assureurs opérant sur le territoire belge n'ont pas le droit d'utiliser d'autres méthodes utilisant d'autres critères de réduction/majoration ou d'autres coefficients en fonction des accidents survenus... » (point 18)

La Commission ajoute, au point 21 :

« Tout système de fixation harmonisée des primes ou toute méthode prédéterminée de calcul des primes est en contradiction avec ces principes [de liberté tarifaire] et avec la ratio même de la directive [92/49/CEE] »

La Commission poursuit, au point 22 :

« ... elle conteste toute échelle et tout système s'accompagnant d'éléments tarifaires et ayant des répercussions automatiques et obligatoires sur les tarifs ... »

Enfin, la Commission termine, au point 28, par :

« Il est exact que les entreprises d'assurances ne sont pas empêchées de déterminer librement le montant de la prime de base (...) » mais « ... les contraintes imposées par le système de bonus malus sur les entreprises ont une répercussion sur le montant de la prime de base (...) » et donc, « Il n'est pas possible de soutenir que le système belge (...) n'affecterait pas la liberté tarifaire. »

De Commissie is anderzijds (in punt 39) van oordeel :
 « dat de lidstaten zich niet kunnen beroepen op het algemeen belang om deze stelsels verplicht te blijven stellen, omdat zij refereren aan regels waarvoor reeds op Gemeenschapsniveau is gelegifereerd » (door de richtlijn 92/49/EEG).

Het door amendement nr. 8 voorgestelde mechanisme vertoont sterke gelijkenissen met de bonusmalus:

- het is van toepassing op een basispremie die vrij is
- het beperkt de tariefverhogingen die op één criterium gebaseerd zijn.

In het geval van amendement nr. 8, gaat het over het criterium van de leeftijd. In het geval van de bonusmalus, betreft het het criterium van de schadegevallenfrequentie.

Men kan de redenering van de Europese Commissie derhalve toepassen op het mechanisme dat door het amendement nr. 8 wordt voorgesteld.

Als besluit, indien de minister voorstelt om amendement nr. 8 niet te aanvaarden, is dat niet omdat hij voor de jonge bestuurders niets wil doen maar omdat hij van mening is dat het totaal onwaarschijnlijk is dat die bepaling op Europees vlak wordt aanvaard.

Immers, indien hij van het tegendeel overtuigd was geweest, zouden hij niet op een dergelijk amendement gewacht heeft. Een dergelijke tariefbeperking is inderdaad eenvoudiger en doeltreffender dan het ingewikkelde mechanisme van het Tariferingsbureau.

Amendement nr. 9 van mevr. Simonne Creyf (CD&V) DOC 50 1079/003 stelt een vereenvoudiging voor van de berekening van de hoge tarieven die worden gelijkgesteld met de verzekeringsweigering : een vrijstelling hoger dan 1250 euro wordt met een weigering gelijkgesteld.

Ook over amendement n° 9 kunnen meerdere kritische opmerkingen gemaakt worden ,aldus *de minister* :

- de voorgestelde drempel (1.250 euro of 50.425 BEF) is te hoog voor een motorfiets (bij voorbeeld) en te laag voor een vrachtwagen.
- de drempel kan niet gemoduleerd worden bij koninklijk besluit om rekening te houden met de realiteit van het terrein,
- men gaat uit van de hypothese dat het ontwerp betrekking heeft alleen op de consumenten (zie amendementen 5 en 6) en zelfs alleen op de personenwagens.

Art. 3

Bij dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

La Commission estime, d'autre part (au point 34) :
 « qu'il n'est pas loisible aux États membres de se prévaloir de l'intérêt général pour justifier le maintien du caractère obligatoire de ces systèmes, car ils se réfèrent à des règles qui ont déjà fait l'objet de dispositions au niveau communautaire » (à savoir la directive 92/49/CEE).

Le mécanisme proposé par l'amendement n° 8 a de fortes similitudes avec le bonus-malus :

- il s'applique sur une prime de base qui est libre
- il limite les hausses tarifaires fondées sur un critère.

Dans le cas de l'amendement n° 8, il s'agit du critère de l'âge. Dans le cas du bonus-malus, il s'agit du critère de la sinistralité.

On peut donc appliquer le raisonnement de la Commission Européenne au mécanisme proposé par l'amendement n° 8.

En conclusion, si le ministre propose de ne pas accepter l'amendement n° 8, ce n'est pas parce qu'il ne veut rien faire pour les jeunes conducteurs, mais parce qu'il estime que cette disposition n'a aucune chance d'être acceptée au plan européen.

D'ailleurs, s'il avait eu la conviction du contraire, il n'aurait pas attendu un tel amendement. Une telle limite tarifaire est en effet beaucoup plus simple et efficace que le mécanisme compliqué du Bureau de tarification.

L'amendement n° 9 de Mme Simonne Creyf (CD&V) (DOC 50 1079/003) vise à simplifier le calcul des tarifs élevés qui sont assimilés à un refus d'assurance : une franchise supérieure à 1 250 euros est assimilée à un refus.

Le ministre estime que plusieurs critiques peuvent également être formulées à propos de l'amendement n° 9:

- le seuil proposé (1 250 euros ou 50 425 BEF) est trop élevé pour une motocyclette (par exemple) et trop bas pour un camion.
- le seuil ne peut pas être modulé par arrêté royal pour tenir compte de la réalité du terrain.
- l'amendement part de l'hypothèse que le projet vise uniquement les consommateurs (voir les amendements n°s 5 et 6), et même uniquement les voitures particulières.

Art.3

Cet article ne fait l'objet d'aucune observation.

Art. 4

Amendement nr. 3 van de regering DOC 50 1079/002 werd reeds toegelicht (zie algemene bespreking).

Art. 5

Dit artikel leidt niet tot verdere bespreking.

Art. 5bis (nieuw)

Amendement nr. 11 van de heer Karel Van Hoorebeke (VU&ID), DOC 50 1079/004 beoogt, in artikel 29bis, § 1, van de wet van 21 november 1989, de uitsluiting van de schade geleden door de bestuurders, ongedaan te maken.

De indiener verwijst naar een artikel van professor Simoens dat verschenen is in het Tijdschrift voor Privaatrecht over de uitbreiding en de wijziging van art. 29bis W.A.M. De laatste wijziging dateert van 19 januari 2001, waarbij de verzekeraar van de bestuurder, zonder bepaling van de aansprakelijkheid de voetgangers, fietsers en passagiers integraal vergoedt. Dit heeft tot doel de zwakke weggebruiker te beschermen. De huidige toestand mag nochtans geen eindpunt zijn.

Het huidig art. 29bis W.A.M. voorziet uitdrukkelijk in de uitsluiting van de vergoeding van de bestuurder voor de foutloze aansprakelijkheid. De Heer Simoens vraagt zich echter af of dit wel gerechtvaardigd is en wat er gebeurt indien de bestuurder bij een ongeval, een letsel heeft opgelopen zonder in fout te zijn. Er is geen objectief argument om de bestuurder uit te sluiten van de automatische vergoeding voor zijn lichamelijke en morele schade. Het gaat niet om de materiële schade. De wetgever moet rekening houden met de evolutie van de wetgeving ter zake.

De heer Simoens is bovendien van oordeel dat de uitbreiding van de objectieve aansprakelijkheid niet mag gepaard gaan met een premieverhoging en dat er begeleidende maatregelen moeten worden genomen, zoals de afschaffing, geheel of gedeeltelijk, van het subrogatierecht van de sociale zekerheidsinstellingen tegenover de verzekeraars van de aansprakelijkheid evenals een forfaitarizing van de schadeloosstelling op facultatieve basis verschuldigd aan de bestuurders. Dit punt moet nu ook besproken worden in het kader van de bespreking van de bescherming van het slachtoffer. Kan de bestuurder nog als slachtoffer worden uitgesloten?

Art.4

L'amendement n° 3 du gouvernement (DOC 50 1079/002) a déjà été commenté (voir discussion générale).

Art. 5

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Article 5bis (nouveau)

L'amendement n° 11 de M. Karel Van Hoorebeke (VU-ID), DOC 50 1079/004 vise à annuler à l'article 29bis, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 l'exception prévue pour les dommages subis par les conducteurs.

L'auteur se réfère à un article du professeur Simoens, publié dans le *Tijdschrift voor Privaatrecht*, et consacré à l'extension et à la modification de l'art. 29bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. La dernière modification, datant du 19 janvier 2001, prévoyait que l'assureur indemnise intégralement les piétons, cyclistes et passagers, sans distinction de responsabilité. Cette mesure visait la protection des usagers de la route les plus vulnérables. La situation actuelle ne peut toutefois constituer un aboutissement.

L'actuel article 29bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs prévoit expressément l'exclusion de l'indemnisation du conducteur en cas de responsabilité sans faute. M. Simoens se demande toutefois si cela se justifie réellement et ce qu'il advient si, lors d'un accident, le conducteur a subi une lésion sans être en faute. Il n'existe aucun argument permettant objectivement d'exclure l'indemnisation automatique des dommages corporels et moraux encourus par le conducteur. Le législateur doit tenir compte de l'évolution de la législation en la matière.

M. Simoens estime en outre que l'extension de la responsabilité civile objective ne peut s'accompagner d'une augmentation de la prime et qu'il convient de prendre des mesures d'accompagnement, telles que la suppression totale ou partielle du droit de subrogation dont bénéficient les organismes de sécurité sociale à l'égard des assureurs de la responsabilité civile ainsi que l'introduction d'une indemnisation forfaitaire facultative due aux conducteurs, indemnisation qui doit encore être examinée dans le cadre de la discussion sur la protection de la victime. Le conducteur peut-il encore être exclu en tant que victime ?

De minister repliceert dat hij ermee akkoord gaat dat de zwakke weggebruiker moet worden beschermd. De aanneming van het amendement zou echter een grondige wijziging van het huidige systeem teweegbrengen. In dergelijk geval zal de premie verhogen en een meerkost van gemiddeld 20 % voor gevolg hebben voor de verzekerde. Zulks verhoogt nog de kans op uitsluitingen en gevallen van niet-verzekeringen.

Door het aannemen van dit amendement zou het doel van de wet in het gedrang komen want ofwel kan de premie verhoogd worden ofwel kunnen het aantal schadegevallen die zullen worden vergoed verminderen. Het gaat inderdaad over een belangrijk thema en er moet dus goed over worden nagedacht. Bovendien zou de werking van het tarificatiebureau nog worden bemoeilijkt.

De heer Van Hoorebeke merkt op dat hij niet kan akkoord gaan met het enkel argument dat de verhoging van de premie wordt aangekaart. Wat gebeurt dan met de bescherming van het slachtoffer? Het debat gaat toch over hoe de verkeersveiligheid kan worden verbeterd. Een dergelijke regeling kan ook een preventief karakter hebben naar de verzekering toe. Verzekeringsmaatschappijen zullen zo een belangrijkere maatschappelijke rol opnemen en preventie gaan ontwikkelen, wat vandaag door de maatschappij wordt gedaan.

De maatschappijen van de verzekeringssector die de CASO hebben opgericht staan achter de maatregel. Het zijn de maatschappijen die de wens hebben bij te dragen tot de vooruitgang van de verzekering en de verbetering van haar imago in het kader van haar goede samenwerking met de overheid. Ze beslaan 20 % van de verzekeringsmarkt. Men kan dus niet stellen dat het enige argument de kostprijs is. Het gaat hier om een aktueel debat dat verder zou moeten worden gevoerd.

De voorzitter, de heer Jos Ansoms (CD&V), gaat akkoord met de idee van het amendement maar niet in het kader van het voorliggend wetsontwerp. Hij stelt voor dat de problematiek van artikel 29 *bis* opnieuw zou worden bestudeerd op basis van het artikel van de heer Simoens en dat het amendement in de vorm van een wetsvoorstel zouden gegoten worden en op een ander ogenblik worden besproken.

Aangezien in de commissie wordt overeengekomen dat het in te dienen wetsvoorstel binnen een redelijke termijn zal worden besproken, wordt amendement nr. 11 door *de heer Van Hoorebeke* ingetrokken.

Le ministre répond qu'il souscrit au fait que les usagers de la route les plus vulnérables doivent être protégés. L'adoption de l'amendement entraînerait cependant une modification substantielle du système actuel, ce qui augmenterait la prime et entraînerait un surcoût d'environ 20 % pour l'assuré ce qui augmente encore les risques d'exclusion et les cas de défaut d'assurance.

L'adoption de cet amendement compromettrait l'objectif de la loi, parce que, ou bien on peut augmenter la prime, ou bien le nombre de sinistres indemnisés pourrait diminuer. Il s'agit en effet d'une matière importante qui demande une réflexion approfondie. En outre, l'adoption de l'amendement risque de compliquer davantage le fonctionnement du bureau de tarification.

M. Van Hoorebeke fait observer qu'il ne peut souscrire à l'argumentation qui ne tient compte que de l'augmentation de la prime. Qu'en est-il, dans ce cas, de la protection de la victime ? Le débat ne porte-t-il pas sur les mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière ? Il peut en effet également s'agir de mesures préventives en matière d'assurance. Les entreprises d'assurances assumeront ainsi un rôle social important et développeront la prévention, qui est aujourd'hui assurée par la collectivité.

Les entreprises qui ont créé le groupe CASO sont favorables à la mesure. Ce groupe regroupe les sociétés qui souhaitent contribuer à faire progresser l'assurance et à améliorer son image dans le cadre d'une bonne collaboration avec les autorités publiques. Elles représentent 20% du marché de l'assurance. On ne peut donc affirmer que le coût est le seul argument. Il s'agit en l'occurrence d'un débat d'actualité qui demande à être poursuivi.

M. Jos Ansoms (CD&V), président, est favorable à l'adoption du principe qui sous-tend l'amendement, mais pas dans le cadre du projet de loi à l'examen. Il propose que la problématique de l'article 29 *bis* soit réexaminée à la lumière de l'article de M. Simoens et que l'amendement soit coulé dans une proposition de loi qui serait examinée ultérieurement.

La commission ayant convenu que la proposition de loi à déposer serait examinée dans un délai raisonnable, *M. Van Hoorebeke* retire l'amendement n° 11.

Art. 6

Amendement nr. 4 van de regering DOC 50 1079/002 dat het artikel 6 in zijn totaliteit vervangt, specificceert nader de mogelijkheden tot opzegging van de verzekeringsovereenkomst (zie algemene bespreking).

Amendement nr. 10 van mevr. Simonne Creyf DOC 50 1079/003 stelt dat het mogelijk moet zijn voor de verzekeraar om de overeenkomst vervroegd op te zeggen indien hij werd misleid door de verzekeringnemer. In geval van een ongeval moet er een minimum termijn zijn tussen de betekening van de opzegging en de opzegging zelf. De vermelde opzegging dient het gevolg te zijn van een ongeval waarbij de bestuurder van het voertuig in fout was. Het mag niet een opzegging zijn in gevolge een uitbetaling in het kader van art 29 *bis* W.A.M. (de objectieve aansprakelijkheid).

Omtrent amendement n° 10 merkt *de minister* op dat de moeilijkheden die verband houden met de opzegging na een schadegeval zeker niet gering zijn, vooral op het vlak van autoverzekering. De moeilijkheden bestaan evenwel ook in andere takken (brand, burgerlijke aansprakelijkheid privéleven....).

Men ziet niet in waarom men de draagwijdte van de wijzigingen tot de autoverzekering zou moeten beperken.

In verband met de mogelijkheid tot opzegging voor alle schadegevallen merkt de minister op dat het karakteristieke van de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid auto, erin bestaat te vergoeden wanneer de verzekerde een fout begaat. Indien de verzekeraar het contract kan opzeggen na ieder schadegeval waarbij de verzekerde in fout is, dan ontkent men het principe van de verzekering. Men moet deze mogelijkheid tot de ernstige gevallen beperken.

De moeilijkheid van de fraude bestaat erin dat de verzekeraar alles beslist. Het volstaat dus fraude in te roepen (en niet te bewijzen) om de nieuwe bepalingen te omzeilen. Het indienen van een klacht kan misbruiken op dat vlak beperken.

Mevrouw Simonne Creyf dient subamendement nr. 12 Doc 50 1079/005 in op amendement nr. 4 van de Regering, teneinde de overeenkomst in geval van fraude sneller te kunnen opzeggen, voorzover de verzekeraar strafrechtelijk klacht heeft ingediend.

Subamendement nr. 13 van Mevr. Simonne Creyf (Doc 50 1079/005) op amendement nr. 4 van de Regering schrapt in de nieuwe § 2bis van hetzelfde artikel de mogelijkheid van opzeg op basis van een ernstige over-

Art. 6

L'amendement n° 4 du gouvernement (DOC 50 1079/002), qui remplace l'article 6 dans sa totalité, précise les possibilités de résiliation des contrats d'assurance (cf. la discussion générale).

L'amendement n° 10 de Mme Simonne Creyf (DOC 50 1079/003) prévoit que l'assureur peut résilier anticipativement le contrat en cas de dol dans le chef du preneur d'assurance. En cas de sinistre, un laps de temps minimum doit s'écouler entre la notification de la résiliation et la résiliation proprement dite. Cette résiliation doit être la conséquence d'un accident dans le cadre duquel le conducteur du véhicule était en faute. Elle ne peut pas intervenir à la suite d'un paiement effectué en application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (la responsabilité objective).

En ce qui concerne l'amendement n° 10, *le ministre* fait observer qu'il ne faut pas sous-estimer les difficultés liées à la résiliation après un sinistre, surtout dans le cadre de l'assurance automobile. Ces difficultés existent toutefois aussi dans d'autres branches (incendie, responsabilité civile vie privée, ...).

Pourquoi faudrait-il dès lors limiter la portée de ces modifications à l'assurance automobile ?

En ce qui concerne la possibilité de résiliation après tous les sinistres, le ministre fait observer que la caractéristique de l'assurance de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs consiste à indemniser lorsque l'assuré a commis une faute. Si l'assureur peut résilier le contrat après tout sinistre dans lequel l'assuré est en tort, on nie le principe de l'assurance. Il faut limiter cette possibilité aux cas graves.

Le problème de la fraude, c'est que l'assureur décide de tout. Il suffit donc d'invoquer la fraude (et non d'en apporter la preuve) pour tourner les nouvelles dispositions. Le dépôt d'une plainte peut limiter les abus sur ce plan.

Mme Simonne Creyf présente un *sous-amendement* (n° 12 – DOC 50 1079/005) à l'amendement n° 4 du gouvernement afin de faire en sorte que le contrat puisse être résilié plus rapidement en cas de fraude, à condition que l'assureur ait porté plainte au pénal.

Le sous-amendement n° 13 de Mme Simonne Creyf (DOC 50 1079/005) à l'amendement n° 4 du gouvernement tend à supprimer, dans le nouveau § 2bis du même article, la possibilité de résiliation si l'assuré a commis

treding van de verzekerde. Immers, deze bepaling is ontoepasbaar vermits het bewijs van de overtreding pas kan worden bepaald na lange procedures, aldus de indienster.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Artikel 1 wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen

Art. 1 *bis*

Amendement nummer 5 van Mevr. S. Creyf tot invoeging van art. 1 *bis* wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen.

Art. 2

Amendementen nr. 7, 6, 9 en 8 van mevr. Simonne Creyf, worden achtereenvolgens verworpen met 8 tegen 4 stemmen.

Amendementen nrs. 1 en 2 van de regering worden achtereenvolgens aangenomen met 8 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 4 stemmen.

Art. 3

Het artikel wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen

Art. 4

Amendement nr. 3 van de regering wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 5

Het artikel wordt aangenomen met 8 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 5 *bis* (nieuw)

Het amendement nr. 11, tot invoering van artikel 5 *bis* wordt ingetrokken.

une infraction grave. En effet, cette disposition est inapplicable, selon l'auteur, dans la mesure où la preuve de l'infraction ne peut être établie qu'à l'issue de longues procédures.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

Art. 1^{er} *bis*

L'amendement n° 5 de Mme Simonne Creyf, insérant un article 1^{er} *bis*, est rejeté par 8 voix contre 4.

Art. 2

Les amendements n°s 7, 6, 9 et 8 de Mme Simonne Creyf sont successivement rejetés par 8 voix contre 4.

Les amendements n°s 1 et 2 du gouvernement sont successivement adoptés par 8 voix contre 2 et 2 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 8 voix contre 4.

Art. 3

L'article est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

Art. 4

L'amendement n° 3 du gouvernement est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

Art. 5

L'article est adopté par 8 voix et 4 abstentions.

Art. 5 *bis* (nouveau)

L'amendement n° 11, visant à insérer un article 5 *bis*, est retiré.

Art. 6

Amendement nr. 10 van Mevr. Simonne Creyf wordt ingetrokken.

Amendement nr. 4 van de regering wordt eenparig aangenomen.

Subamendementen nrs. 12 en 13 van mevr. Creyf worden eenparig aangenomen

Hat aldus gewijzigde artikel wordt eenparig aangenomen

*
* *

Toepassing van art. 18 4 a) bis:

In uitvoering van art. 18,4 a) bis worden de wetgevings-technische verbeteringen die werden voorgesteld in de nota van de juridische dienst aangebracht in de tekst. Enkele punten kregen daarbij een meer gedetailleerde bespreking.

Art. 2

De minister wijst erop dat de voorwaarden die de verzekerde moet vervullen om een beroep te doen op het tarifieringsbureau (art. 9bis, § 1, *in fine*) deze zijn van het huidige hoofdstuk en niet louter deze opgenomen in het voorgestelde art. 9ter. De originele franse tekst (art. 9bis, § 1, *in fine*) verwijst naar het hoofdstuk en de voorwaarden gelden ook voor art 9 *quater*.

De minister opteert er verder voor de volgorde tussen de alinea twee en drie van art. 9bis, § 2, om te keren daar er er geen plaatsvervangend voorzitter zal worden benoemd voor het tarifieringsbureau

Voor de berekening van de maximale franchise (art. 9ter, § 3, tweede lid) zal worden rekening gehouden met de laagste premie omdat er een band is tussen de premie en de franchise en omdat er voor het ogenblik weinig gebruik wordt gemaakt van een franchise voor de burgerlijke aansprakelijkheid auto.

Art. 6

L'amendement n° 10 de Mme Simonne Creyf est retiré.

L'amendement n° 4 du gouvernement est adopté à l'unanimité.

Les sous-amendements n°s 12 et 13 de Mme Creyf sont adoptés à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

*
* *

Application de l'article 18, 4, a)bis

En exécution de l'article 18, 4, a)bis, les corrections d'ordre légistique proposées dans la note du service juridique sont apportées au texte. À cet égard, quelques points ont fait l'objet d'une discussion plus détaillée.

Art. 2

Le ministre souligne que les conditions que l'assuré doit remplir pour faire appel au bureau de tarification (art. 9bis, § 1^{er}, *in fine*) sont celles prévues par le chapitre actuel et pas simplement celles reprises dans l'article 9ter proposé. Le texte français initial (art. 9bis, § 1^{er}, *in fine*) renvoie au chapitre et les conditions s'appliquent également à l'article 9*quater*.

Le ministre choisit par ailleurs d'inverser l'ordre des alinéas 2 et 3 du § 2 de l'article 9bis, étant donné qu'il ne sera pas nommé de président suppléant pour le bureau de tarification.

Pour le calcul de la franchise maximale (art. 9ter, § 3, alinéa 2), il sera tenu compte de la prime la plus basse, parce qu'il existe un lien entre la prime et la franchise et parce qu'à l'heure actuelle, les assureurs prévoient rarement une franchise dans le cadre de l'assurance de responsabilité civile automobile.

Art. 6

De minister preciseert dat hij het niet noodzakelijk acht dat de verzekeraar zich ook burgerlijke partij moet stellen (in het voorgestelde artikel 31 van de W.A.M.-wet) : de indiening van een klacht volstaat.

Art. 7 (nieuw)

Bovendien wordt opgemerkt dat om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de juridische dienst er een nieuw artikel 7 moet worden toegevoegd aan het wetsvoorstel. Dit artikel heeft als doel een wijziging van art 29, § 2, van de wet van 25 juni 1992 in die zin dat de woorden « artikel 31 § 1 tweede lid » dienen vervangen door de woorden « art. 31, § 1, tweede en derde lid ». vermits door de amendering het huidige tweede lid van art. 31, § 1, wordt vervangen door 2 nieuwe leden.

*
* *

Het gehele aldus geamendeerde en verbeterde wetsontwerp wordt aangenomen met 9 stemmen en 3 onthoudingen.

De rapporteur,

Maurice DEHU

De voorzitter,

Jos ANSOMS

Lijst van de bepalingen die uitvoeringsmaatregelen vereisen (art. 18 4, a) van het reglement):

Art. 2 van het wetsontwerp

a) Nieuwe **art. 9bis, § 2, al. 1 tot 3**, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen :

Benoeming van de voorzitter en de leden (plaatsvervangers inbegrepen) van het Tariferingsbureau

b) Nieuwe **art. 9bis, § 2, al. 4 tot 3**, van dezelfde wet van 21 november 1989 :

Afvaardiging bij het Bureau van een waarnemer van de Minister bevoegd voor Economische Zaken.

c) Nieuwe **art. 9bis, § 3**, van dezelfde wet van 21 november 1989 :

Art. 6

Le ministre précise qu'il n'estime pas nécessaire que l'assureur se constitue également partie civile (dans l'article 31 proposé de la loi sur le contrat d'assurance terrestre) : le dépôt d'une plainte suffit.

Art. 7 (nouveau)

Il est en outre fait observer qu'afin de tenir compte des observations du service juridique, il convient d'ajouter à la proposition de loi un article 7, modifiant l'article 29, § 2, de la loi du 25 juin 1992 de manière à ce que les mots « 31, § 1^{er}, alinéa 2 » soient remplacés par les mots « 31, § 1^{er}, alinéas 2 et 3 », étant donné que l'alinéa 2 actuel de l'article 31, § 1^{er}, est remplacé, par voie d'amendement, par deux nouveaux alinéas.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, tel qu'il a été amendé et corrigé, est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Le rapporteur,

Maurice DEHU

Le président,

Jos ANSOMS

Liste des dispositions qui nécessitent des mesures d'exécution (application de l'article 18.4, a), du Règlement):

Art. 2 du projet

a) Nouvel **art. 9bis, § 2, al. 1^{er} à 3**, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs :

Nomination du président et des membres (y compris suppléants) du Bureau de tarification.

b) Nouvel **art. 9bis, § 2, al. 4**, de la même loi du 21 novembre 1989 :

Désignation au Bureau d'un représentant du Ministre ayant les Affaires économiques dans ses attributions.

c) Nouvel **art. 9bis, § 3**, de la même loi du 21 novembre 1989 :

Goedkeuring van het huishoudelijk reglement van het Bureau door de Minister

d) Nieuwe **art. 9ter, § 2**, van dezelfde wet van 21 november 1989 :

Mogelijkheid van bepaling van de drempel wat de premie betreft (toegang tot het Bureau)

e) Nieuwe **art. 9ter, § 3**, van dezelfde wet van 21 november 1989 :

Mogelijkheid van bepaling van de drempel wat de vrijstelling betreft (toegang tot het Bureau)

f) Nieuwe **art. 9quinquies, § 3**, van dezelfde wet van 21 november 1989 :

Mogelijkheid om regels te bepalen om het resultaat van het beheer van de door het Bureau getarifeerd dossiers tussen de verzekerings-ondernemingen te verdelen.

Approbation par le Ministre du règlement d'ordre intérieur du Bureau

d) Nouvel **art. 9ter, § 2**, de la même loi du 21 novembre 1989 :

Possibilité de détermination du seuil en ce qui concerne la prime (accès au Bureau).

e) Nouvel **art. 9ter, § 3**, de la même loi du 21 novembre 1989 :

Possibilité de détermination du seuil en ce qui concerne la franchise (accès au Bureau).

f) Nouvel **art. 9quinquies, § 3**, de la même loi du 21 novembre 1989 :

Possibilité de déterminer des règles pour répartir le résultat de la gestion des risques tarifés par le Bureau entre les entreprises d'assurances.