

- 813 / 2 - 88 / 89

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

24 OKTOBER 1989

WETSONTWERP

betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering
inzake motorrijtuigen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
JUSTITIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER HERMANS

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie besprak dit door de Senaat gewijzigd wetsontwerp tijdens haar vergaderingen van woensdag 11 en donderdag 19 oktober 1989.

Dit wetsontwerp werd besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Mottard.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Bourgeois, Dumez,
Hermans, Mevr. Merckx-
Van Goey, H. Van Parys.
P.S. HH. Defosset, Eerdekens,
Mayeur, Mottard, Mevr.
Onkelinx
S.P. H. Beckers, Mevr. De Meyer,
H. Derycke.
P.V.V. HH. Berben, De Groot,
Mahieu.
P.R.L. HH. Foret, Mundeleer.
P.S.C. HH. Beaufays, Laurent.
V.U. HH. Coveliers, Loones.
Ecolo/ Mevr. Vogels.
Agalev

B. — Plaatsvervangers :

HH. Bosmans (F.), Bosmans (J.),
Dhoore, Mevr. Kestelijn-Sierens,
HH. Steverlynck, Uyttendaele.
HH. Charlier (G.), Gilles, Henry,
Leroy, Perdieu, Vancrombruggen.
Mevr. Duroi-Vanhelmont, HH.
Sleeckx, Van der Maelen, Van der
Sande.
HH. De Croo, Kempinaire, Ver-
berckmoes, Verhofstadt.
HH. Draps, Gol, Klein.
H. Antoine, Mevr. Corbisier-Hagon,
H. Michel (J.).
Mevr. Maes, HH. Lauwers, Vervaeke.
HH. Simons, Van Dienderen.

Zie :

- 813 - 88 / 89 :

— N° 1 : Ontwerp gewijzigd door de Senaat.

- 813 / 2 - 88 / 89

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

24 OCTOBRE 1989

PROJET DE LOI

relatif à l'assurance obligatoire
de la responsabilité en matière
de véhicules automoteurs

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE LA
JUSTICE (1)

PAR M. HERMANS

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné ce projet amendé par le Sénat lors de ses réunions des mercredi 11 et jeudi 19 octobre 1989.

Ce projet de loi a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Mottard.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Bourgeois, Dumez,
Hermans, Mme Merckx-
Van Goey, M. Van Parys.
P.S. MM. Defosset, Eerdekens,
Mayeur, Mottard, Mme
Onkelinx
S.P. M. Beckers, Mme De Meyer,
M. Derycke.
P.V.V. MM. Berben, De Groot,
Mahieu.
P.R.L. MM. Foret, Mundeleer.
P.S.C. MM. Beaufays, Laurent.
V.U. MM. Coveliers, Loones.
Ecolo/ Mme Vogels.
Agalev

B. — Suppléants :

MM. Bosmans (F.), Bosmans (J.),
Dhoore, Mme Kestelijn-Sierens,
MM. Steverlynck, Uyttendaele.
MM. Charlier (G.), Gilles, Henry,
Leroy, Perdieu, Vancrombruggen.
Mme Duroi-Vanhelmont, MM.
Sleeckx, Van der Maelen, Van der
Sande.
MM. De Croo, Kempinaire, Ver-
berckmoes, Verhofstadt.
MM. Draps, Gol, Klein.
M. Antoine, Mme Corbisier-Hagon,
M. Michel (J.).
Mme Maes, MM. Lauwers, Vervaeke.
MM. Simons, Van Dienderen.

Voir :

- 813 - 88 / 89 :

— N° 1 : Projet amendé par le Sénat.

1. — INLEIDING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN HET PLAN

De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering is nog steeds van kracht, maar begint ouderdomsverschijnselen te vertonen. Sommige bepalingen zijn nooit in werking getreden, andere werden opgeheven door de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen en de uitvoeringsbesluiten van 12 maart 1976 en 16 december 1981. Andere bepalingen zijn voorbijgestreefd of hebben hun effect verloren.

De wet van 1956 is derhalve aan een verjongingskuur toe. Een eerste poging daartoe werd overigens reeds ondernomen door een ontwerp van wet, ingediend door de toenmalige Ministers van Justitie en Economische Zaken (Stuk Kamer n° 851/1, 1963-1964). Het ontwerp werd op 25 juni 1969 door de Kamer goedgekeurd en aan de Senaat overgezonden (Stuk Senaat n° 503, 1968-1969).

Ook dit ontwerp werd achterhaald door de wetgevende evolutie (de reeds genoemde wetten van 4 juli 1972 en 9 juli 1975), door de EG-richtlijn n° 84/5/EEG van 30 december 1983 (tweede richtlijn inzake de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven) en door het voorontwerp van algemene wet op de verzekeringsovereenkomsten (strekken tot vervanging van de wet van 11 juni 1874).

Inmiddels werden enkele bepalingen van het initiele ontwerp reeds aangenomen omwille van internationale imperatieven.

Het betreft onder meer een aantal punten die betrekking hebben tot :

- het onderwerpen van de inschrijving van het motorrijtuig aan het bestaan van een verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven en de controle van de verplichting deze aansprakelijkheid te verzekeren (wet van 4 juli 1972);

- het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en het Belgische Bureau dat belast is met de vergoeding van de schade veroorzaakt door buitenlandse weggebruikers (wet van 9 juli 1975);

- de controle der verzekeringsondernemingen (wet van 9 juli 1975).

Onderhavig ontwerp beoogt geen radicale innovaties van de belangrijkste bepalingen van de wet van 1956. Zulks zou trouwens niet mogelijk zijn gelet op de noodzakelijke conformiteit van de Belgische wetgeving met de Benelux-conventie van 24 mei 1966 en met de toegevoegde gemeenschappelijke bepalingen.

Behalve het behoud van het principe van de onbeperkte dekking beoogt het ontwerp in hoofdzaak :

- 1° bepaalde beperkingen te verhogen van de dekkingen waarvan de absolute bedragen niet werden

1. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN

La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile est toujours en vigueur mais elle commence à donner des signes de vétusté. Certaines de ses dispositions ne sont jamais entrées en vigueur. D'autres ont été abrogées par la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances et par ses arrêtés d'exécution du 12 mars 1976 et du 16 décembre 1981. D'autres encore sont aujourd'hui désuètes ou ont épuisé leurs effets.

Un rajeunissement de la loi de 1956 paraît dès lors nécessaire. Une première tentative en ce sens fut le dépôt, par les Ministres de la Justice et des Affaires économiques de l'époque, d'un projet de loi (Doc. n° 851/1, 1963-1964) qui, voté par la Chambre en 1969, fut transmis au Sénat le 25 juin 1969 (Doc. Sénat n° 503, 1968-1969).

Cependant, ce projet est également « dépassé » par l'évolution ultérieure de notre législation (les lois des 4 juillet 1972 et 9 juillet 1975 déjà citées), par la directive de la CEE n° 84/5/CEE du 30 décembre 1983 (deuxième directive en matière d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs) et par l'avant-projet de loi général sur le contrat d'assurance, destiné à remplacer la loi du 11 juin 1874.

Entre temps, certaines dispositions du projet initial ont déjà été adoptées en raison d'impératifs internationaux.

Il s'agit notamment de certains points concernant :

- la subordination de l'immatriculation du véhicule automoteur à l'existence d'une assurance de la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu ainsi que le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (loi du 4 juillet 1972);

- le Fonds commun de garantie et le Bureau belge chargé de réparer les dommages causés par des automobilistes étrangers (loi du 9 juillet 1975);

- le contrôle des entreprises d'assurances (loi du 9 juillet 1975).

Le projet à l'examen ne tend pas à modifier de façon radicale les principales dispositions de la loi de 1956. Cela ne serait d'ailleurs pas possible eu égard à la nécessité de conformer la législation belge à la Convention Benelux du 24 mai 1966 et aux dispositions communes annexées à celle-ci.

L'objet essentiel du projet, au-delà du maintien du principe de la garantie illimitée, est :

- 1° de majorer certaines limites de garantie dont les montants absolus n'ont pas été adaptés et d'indexer

aangepast en die beperkingen te indexeren. Het gaat met name om de waarborgen inzake bagage en kleding van de personen in het aansprakelijke voertuig, om de stoffelijke schade veroorzaakt door brand of ontploffing en om de minimale dekking voor de verzekering van wedstrijden voor voertuigen en nucleaire schade (artikel 3);

2° het woord « werkgever » toe te voegen aan de lijst van personen voor wie de « B.A. Wagen » verplicht wordt gewaarborgd. Dat is een gevolg van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, waarbij de aansprakelijkheid van de werknemer wordt opgeheven ingeval hij bij de uitvoering van zijn overeenkomst schade berokkent (artikel 3);

3° in geval van lichamelijke letsels, een einde te maken aan de uitsluiting van het voordeel van de verzekering, die familieleden van de verzekeringnemer, de bestuurder en elke andere persoon die burgerlijk verantwoordelijk is voor het schadegeval en die door de verzekering wordt gedekt, treft (overeenkomstig de Europese Richtlijn EEG 84/5 van 30 december 1983) (artikel 4);

4° een verduidelijking of een vaste omschrijving te geven van de begrippen rechtstreekse vordering, vrijwillige of gedwongen tussenkomst in de procedure, verjaring en onmogelijkheid om zich te beroepen op excepties en vervallenverklaringen (artikelen 12 tot 16);

5° een scherper toezicht op de verplichting om een verzekering te nemen, door de verplichte invoering van een bewijs dat het bestaan van de verzekeringsovereenkomst aantoonst en eventueel van een kleefstrookje dat op het voertuig wordt aangebracht (artikelen 7 en 23);

6° regeling van het probleem van beslag op motorrijtuigen die niet verzekerd zijn en van de termijn tijdens welke ze moeten bewaard blijven vooraleer ze kunnen worden verkocht (artikelen 20, 21 en 25). De gerechtelijke overheid heeft immers aangedrongen op een wijziging van artikel 18, § 4, van de wet van 1 juli 1956, dat een te lange termijn bepaalt, namelijk 1 jaar;

7° rekening te houden met de institutionele hervorming, met name met de vrijstelling van verzekering voor de voertuigen die aan Gewesten, Gemeenschappen en intercommunale vervoermaatschappijen toebehoren (artikel 10);

8° rekening te houden met wat op Europees vlak bestaat, waarbij de Koning de wet aan de internationale overeenkomsten kan aanpassen (artikel 34).

Tenslotte bepaalt het ontwerp dat de wijzigingen de opzegging van de bestaande overeenkomsten niet kunnen rechtvaardigen (artikel 30).

De Vice-Eerste Minister merkt op dat België door artikel 5 van de Richtlijn van 30 december 1983 verplicht werd om de nationale wetgeving te wijzigen, met als uiterste datum 31 december 1987. Het oorspronkelijke ontwerp werd daarom op 15 oktober 1984 geactualiseerd via een reeks amendementen van de Departementen van Justitie en Economische Zaken

ces limites. Il s'agit notamment des garanties relatives aux bagages et aux vêtements des personnes transportées par le véhicule responsable, des garanties concernant les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, des couvertures minimales en matière d'assurance de courses de voitures et de dommages nucléaires (article 3);

2° d'ajouter « l'employeur » aux personnes dont la « R.C. Auto » doit être garantie obligatoirement. Ceci est un corollaire de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail qui supprime la responsabilité du travailleur en cas de dommages causés dans l'exécution du contrat de travail (article 3);

3° de mettre fin à l'exclusion du bénéfice de l'assurance, pour leurs dommages corporels, des membres de la famille du preneur d'assurance, du conducteur ou de toute autre autre personne dont la responsabilité civile est engagée dans un sinistre et couverte par l'assurance (conformément à la Directive CEE 84/5 du 30 décembre 1983) (article 4);

4° de préciser ou de fixer les notions d'action directe, l'intervention volontaire ou forcée dans la procédure, la prescription, l'inopposabilité des exceptions ou des déchéances (articles 12 à 16);

5° de renforcer le contrôle de l'obligation d'assurance par l'instauration obligatoire d'un certificat justifiant l'existence d'un contrat d'assurance et, le cas échéant, d'une vignette à apposer sur le véhicule (articles 7 et 23);

6° de régler le problème relatif à la saisie des véhicules non assurés et au délai pendant lequel ils doivent être conservés avant d'être vendus (article 20, 21 et 25). Les autorités judiciaires ont insisté pour obtenir une modification de l'article 18, § 4 de la loi du 1^{er} juillet 1956 qui fixe un délai de conservation trop long (1 an);

7° de prendre en considération la réforme institutionnelle notamment pour ce qui concerne les dispenses d'assurance pour les véhicules appartenant aux régions, aux Communautés et aux sociétés de transport intercommunales (article 10);

8° de prendre en considération la réalité européenne en permettant au Roi d'adapter la loi en fonction des accords internationaux (article 34).

Enfin, le projet dispose que les modifications ne peuvent justifier la résiliation des contrats en cours (article 30).

Le Vice-Premier Ministre fait remarquer que la directive du Conseil du 30 décembre 1983 (article 5) obligeait la Belgique à modifier sa législation pour le 31 décembre 1987 au plus tard. A cette fin, le projet initial a été mis à jour par une série d'amendements préparés le 15 octobre 1984 par les Départements de la Justice et des Affaires économiques (doc. Sénat,

(stuk Senaat n° 742/2, 1984-1985 van 15 oktober 1984) en door nieuwe amendementen die op 21 maart 1989 door de Regering werden ingediend.

De Vice-Eerste Minister benadrukt tenslotte dat de voorliggende tekst van het wetsontwerp (stuk Kamer n° 813/1, 1988-1989) eenparig door de Senaat werd goedgekeurd.

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Van der Maelen betreurt de grote vertraging die opgelopen werd bij de verplichte aanpassing van de Belgische wetgeving aan de EG-richtlijn van 30 december 1983. De uiterste termijn hiertoe (31 december 1987) werd immers ruimschoots overschreden. Slechts in maart 1989 kon het ontwerp uiteindelijk in behandeling genomen worden door de Senaat.

In het licht van de groeiende Europese integratie vraagt het lid zich af hoe dergelijke vertragingen in de toekomst zouden kunnen vermeden worden.

De heer Derycke verheugt zich erover dat onderhavig wetsontwerp verschillende bijkomende waarborgen biedt aan de rechtzoekenden.

Anderzijds valt te betreuren dat opnieuw geen werk werd gemaakt van de bescherming van enkele bijzondere risico-groepen in het wegverkeer (fietsers, voetgangers).

Een tweede gemiste kans betreft het uitblijven van een sociaal verantwoorde regeling van de mogelijkheden tot het instellen van een regresvordering door de verzekeringsmaatschappijen.

Tijdens de bespreking in de Senaat (verslag Senaat, blz. 64-65) heeft men er zich toe beperkt te verwijzen naar de huidige strekking van de rechtspraak van het Hof van Cassatie, op grond waarvan regresvorderingen onbeperkt voor de burgerlijke rechtbanken kunnen ingesteld worden, zelfs indien de strafrechter onderscheiden straffen uitgesproken heeft (de ene wegens overtreding van de verkeersvoorschriften, de andere wegens dronkenschap of alcoholintoxicatie).

Bij gebrek aan een wettelijke regeling terzake, wordt in feite de weg geëffend voor een praetoriaanse rechtspraak bij het bepalen van de mogelijkheden tot het instellen van een regresvordering, waarbij de verzekeringsmaatschappijen ongetwijfeld aan het langste eind trekken. Door het regres te beschouwen als een louter burgerlijke zaak, die voor de burgerlijke rechtbanken onbeperkt kan uitgeoefend worden, ongeacht de kracht van gewijsde van het strafvonnis, schept men de voorwaarden voor werkelijke sociale drama's.

Vanuit deze sociale bekommernis heeft de Franse wetgever overigens recentelijk paal en perk gesteld aan de mogelijkheden tot regres in hoofde van de verzekeraars.

De Voorzitter meent dat de hierboven ontwikkelde argumentatie niet opgaat wanneer de correctionele rechtbank slechts één enkele straf heeft uitgespro-

ken 1984-1985, n° 742/2 du 15 octobre 1984) et par de nouveaux amendements déposés par le Gouvernement le 21 mars 1989.

Finalement, le Vice-Premier souligne que le texte actuel (Doc. Chambre, n° 813/1, 1988-1989) du projet de loi a été adopté à l'unanimité par le Sénat.

II. — DISCUSSION GENERALE

M. Van der Maelen déplore que l'on ait mis tant de temps à adapter la législation belge à la directive européenne du 30 décembre 1983. L'échéance prévue (31 décembre 1987) a en effet été largement dépassée. Ce n'est qu'en mars 1989 que le projet a finalement pu être examiné au Sénat.

Eu égard à la progression de l'intégration européenne, le membre se demande comment de tels retards pourraient être évités à l'avenir.

M. Derycke se réjouit que le projet de loi à l'examen offre plusieurs garanties complémentaires aux justiciables.

Il est en revanche à déplorer que l'on ait à nouveau omis d'offrir une protection spéciale à certains usagers de la route particulièrement vulnérables (cyclistes, piétons).

Le projet de loi ne prévoit pas non plus de réglementation équitable en ce qui concerne les possibilités des compagnies d'assurances d'exercer une action récursoire.

Lors de la discussion au Sénat (Rapport du Sénat, pp. 64-65), on s'est borné à évoquer la tendance actuelle de la jurisprudence de la Cour de cassation, qui admet que des actions récursoires puissent être intentées sans restriction devant les tribunaux civils, même si le juge répressif a prononcé des peines distinctes (l'une pour infraction au Code de la route, l'autre pour ivresse ou intoxication alcoolique).

L'absence de réglementation légale en la matière ouvre en fait la voie à une jurisprudence prétorienne lorsqu'il s'agit de déterminer les possibilités d'intenter une action récursoire, ce qui met incontestablement les compagnies d'assurances en position de force. En considérant le recours comme une affaire purement civile, qui peut être exercée de manière illimitée devant les tribunaux civils, indépendamment de la force de chose jugée du jugement pénal, on crée les conditions de véritables drames sociaux.

C'est cette préoccupation sociale qui a d'ailleurs récemment poussé le législateur français à limiter les possibilités de recours dans le chef des assureurs.

Le président estime que l'argumentation développée ci-avant ne tient pas lorsque le tribunal correctionnel n'a prononcé qu'une seule peine. Dans cette

ken. In deze hypothese is de burgerlijke rechter, die zich moet uitspreken over de regresvordering gebonden door het gezag van de beslissing van de strafrechter.

Een medewerker van de Vice-Eerste Minister betwist zulks : ingevolge de evolutie van de huidige rechtspraak van het Hof van Cassatie wordt niet langer een onderscheid gemaakt naargelang de strafrechter één dan wel twee onderscheiden straffen heeft uitgesproken voor overtreding van de verkeersvoorschriften en alcoholintoxicatie.

Deze stelling wordt op haar beurt ten stelligste betwist door meerdere leden. Zij wensen uitdrukkelijk voorbehoud aan te tekenen op voormelde verklaring.

De heer Hermans preciseert terzake dat de voormelde evolutie van het Hof van Cassatie zich enkel voordoet ten aanzien van ongevallen zonder lichamelijke schade. Wanneer in die hypothese onderscheiden straffen worden uitgesproken impliceert zulks niet noodzakelijk dat elk oorzakelijk verband tussen de dronkenschap of zware fout en het ongeval uitgesloten wordt.

De burgerlijke rechter gevat door een regresvordering, kan derhalve vrij voormeld oorzakelijk verband beoordelen.

Anderzijds bestaat er tot op heden geen Cassatierechtspraak die regresvorderingen mogelijk maakt indien er onderscheiden straffen werden uitgesproken door de strafrechter inzake ongevallen die onder het toepassingsgebied van de artikelen 418-420 van het Strafwetboek vallen (onopzettelijk doden en onopzettelijk toebrengen van lichamelijk letsel).

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken verklaart zich ten volle bewust te zijn van de netelige juridische en sociale implicaties van de huidige regeling inzake regresvordering. Aangezien deze problematiek de doelstelling van onderhavig wetsontwerp ruimschoots overstijgt, stelt hij voor wettelijke oplossingen te zoeken in het kader van het voorontwerp van wet tot herziening van de wet van 11 juni 1874, dat in de komende weken zal ingediend worden bij het Parlement.

Meerdere sprekers betreuren vervolgens de gebrekkige kwaliteit van de tekst van verschillende Nederlandstalige bepalingen.

De Commissie betoogt hierop haar instemming met een aantal noodzakelijke terminologische correcties (zie Errata in bijlage).

Gelet op de grondigheid van de voorbereidende werkzaamheden in de Senaatscommissie en het gedetailleerde verslag (met bijlagen) van deze besprekingen, stelt de *Voorzitter* voor om de algemene bespreking af te ronden en specifieke vragen bij de artikelsgewijze bespreking aan bod te laten komen.

Besluitend betreurt hij echter dat de Commissie voor de Justitie opnieuw gevraagd wordt om, zoals bij de bespreking van de wetsontwerper betreffende de economische samenwerkingsverbanden (Kamer,

hypothese, le juge civil appelé à connaître de l'action récursoire est lié par l'autorité de la décision du juge pénal.

Un collaborateur du Vice-premier Ministre conteste cette affirmation : la jurisprudence de la Cour de cassation a évolué de telle manière qu'il n'est plus fait de distinction selon que le juge pénal a prononcé une ou deux peines distinctes pour sanctionner l'infraction au code de la route et l'intoxication alcoolique.

Ce point de vue est, à son tour, fermement contesté par plusieurs membres qui formulent de nettes réserves à ce sujet .

M. Hermans précise que l'évolution précitée de la jurisprudence de la Cour de cassation ne concerne que les accidents n'ayant pas entraîné de lésions corporelles. Le fait que dans une telle hypothèse des peines distinctes soient prononcées n'implique pas nécessairement l'exclusion de tout lien de causalité entre l'état d'ivresse ou la faute grave et l'accident.

Le juge civil saisi d'une action récursoire reste dès lors libre d'apprécier cette relation causale.

Il n'existe par ailleurs aucune jurisprudence de la Cour de cassation qui autorise les actions récursoires lorsque le juge pénal prononce des peines distinctes en ce qui concerne des accidents tombant sous le coup des articles 418-420 du Code pénal (homicide ou lésion involontaires).

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques est parfaitement conscient des implications juridiques et sociales délicates de la réglementation actuelle en matière d'action récursoire. Etant donné que cette problématique déborde largement l'objectif du projet de loi à l'examen, il propose de chercher des solutions légales dans le cadre du projet de loi modifiant la loi du 11 juin 1874, qui sera prochainement déposé au Parlement.

Plusieurs intervenants déplorent ensuite la mauvaise qualité du texte néerlandais de plusieurs dispositions.

La Commission marque à ce sujet son accord sur un certain nombre de corrections terminologiques (cf. errata en annexe).

Compte tenu de l'importance des travaux préparatoires réalisés en commission du Sénat et du rapport détaillé (avec annexes) rédigé au terme de ces discussions, le *président* propose de clore la discussion générale et d'examiner les questions spécifiques au cours de la discussion des articles.

Il déplore enfin que la Commission de la justice doive à nouveau, comme ce fut le cas pour les projets de loi relatifs aux groupements d'intérêt économique (Doc. Chambre n^{os} 808/1 et 809/1 - 88/89), examiner

Stukken n^o 808/1 en 809/1 - 88/89), een belangrijk ontwerp aan een spoedtempo te behandelen omwille van Europese imperatieven.

Inachtgenomen de lange termijn waarover de administratie beschikte om de aanpassing van de nationale wetgeving door te voeren, dient deze werkwijze als onaanvaardbaar beschouwd te worden.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Art. 1 en 2

Bij de artikelen 1 en 2 wordt geen enkele opmerking gemaakt. Ze worden eenparig aangenomen.

Art. 3

De heer Bourgeois vraagt of de in § 4 voorziene indexatie die de Koning op 1 januari van elk jaar kan doorvoeren, ook betrekking heeft op de verzekeringscontracten die afgesloten werden vóór de totstandkoming van onderhavige wet.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken merkt voorafgaandelijk op dat artikel 3, § 4 betrekking heeft op de indexatie van de verzekerde bedragen en niet van de premies.

Aldus voorziet artikel 3, § 2 waarborgen tot vijftig miljoen frank per schadegeval voor stoffelijke schade veroorzaakt door brand of ontploffing en wordt eenzelfde waarborg voorzien ingeval van kernongeval in artikel 3, § 3.

Artikel 3, § 4 strekt ertoe de indexatie door de Koning van voormelde bedragen wettelijk mogelijk te maken. In het verleden werden deze plafonds door de verzekeringsmaatschappijen zelf regelmatig aangepast (sinds 1 januari 1983 met ongeveer 25 %) voor de lopende contracten. Onderhavige bepaling beoogt derhalve enkel de wettelijke regeling van een feitelijke praktijk.

De Vice-Eerste Minister verwijst aanvullend naar artikel 30 van onderhavig ontwerp, waarin uitdrukkelijk voorzien wordt dat het in werking treden van deze wet van rechtswege leidt tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringsovereenkomsten.

Na deze toelichting wordt het artikel 3 eenparig aangenomen.

Art. 4

De Voorzitter vraagt verduidelijking bij de zeer algemene termen van artikel 4, § 2, op grond waarvan de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of be-

un projet aussi important au pas de charge en raison d'impératifs européens.

Ces méthodes de travail sont inacceptables compte tenu du long délai dont disposait l'administration pour mettre en œuvre l'adaptation de la législation nationale.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 1^{er} et 2

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 3

M. Bourgeois demande si l'indexation qui est prévue au § 4, et que le Roi peut appliquer le 1^{er} janvier de chaque année, concerne également les contrats d'assurances conclus avant la publication de la loi à l'examen.

Le Vice-premier Ministre et Ministre des Affaires économiques commence par faire observer que l'article 3, § 4, concerne l'indexation des montants assurés et non celle des primes.

L'article 3, § 2 prévoit donc des garanties allant jusqu'à cinquante millions de francs par sinistre pour les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion et l'article 3, § 3, prévoit une garantie identique en cas d'accident nucléaire.

L'article 3, § 4 tend à permettre légalement au Roi d'indexer les montants précités. Par le passé, ces plafonds étaient régulièrement adaptés par les compagnies d'assurances mêmes (de 25 % environ depuis le 1^{er} janvier 1983) pour les contrats en cours. La présente disposition ne tend dès lors qu'à légaliser une pratique existante.

Le Vice-Premier Ministre renvoie également à l'article 30 du projet à l'examen, qui prévoit explicitement que l'entrée en vigueur de la loi a pour effet de modifier de plein droit les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats d'assurances en cours.

A la lumière de ce commentaire, l'article 3 est adopté à l'unanimité.

Art. 4

Le président demande des précisions au sujet des termes très généraux de l'article 4, § 2, en vertu duquel les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de

hendigheidsritten of -wedstrijden waartoe van overheidswegen toelating is verleend, kan uitgesloten worden van de verzekering. Welke voorwaarden dienen vervuld te zijn opdat het algemeen principe van het voordeel van de vergoeding (artikel 4, § 1) niet zou gelden?

De Vice-Eerste Minister wijst erop dat voor de verzekering van de schade waarvoor in artikel 4, § 2, een uitzondering wordt voorzien, een specifieke regeling werd uitgewerkt in artikel 8. Op grond van deze bepaling kunnen voormelde wedstrijden niet georganiseerd worden dan met toelating vanwege een door de Koning aangewezen overheid, die moet nagaan of de organisatoren een bijzondere verzekering hebben aangegaan die voldoet aan de bepalingen van onderhavige wet.

De Voorzitter vraagt welke regeling zal toegepast worden op schade veroorzaakt bij amateur-wedstrijden, waarbij de organisatoren ten onrechte meenden dat een voorafgaande toelating of een bijzondere verzekering overbodig waren?

De Vice-Eerste Minister onderscheidt twee hypothesen:

— ofwel is er sprake van een georganiseerde wedstrijd waarvoor toelating werd verleend en is de specifieke regeling van artikel 8 van toepassing; indien zal blijken dat de organisatoren geen bijzondere verzekering hebben afgesloten, zijn de strafbepalingen van onderhavige wet toepasselijk en kunnen de slachtoffers betaling vragen van hun schade aan het gemeenschappelijk Waarborgfonds;

— ofwel werd geen toelating verleend tot het organiseren van de wedstrijd en valt de eventuele schade onder het algemeen toepassingsveld van onderhavige wet. Ingeval elke dekking ontbreekt, kunnen de slachtoffers bij het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zowel terecht voor hun eisen inzake lichamelijke schade als voor alle andere schade (zij het bij deze laatste vorm van schade met een franchise van 10 000 fr).

Artikel 4 wordt vervolgens eenparig aangenomen.

Art. 5 en 6

De artikelen 5 en 6 geven geen aanleiding tot opmerkingen en worden eenparig aangenomen.

Art. 7

De heer Bourgeois stelt vast dat artikel 7, derde lid de Koning de mogelijkheid verleent tot het invoeren van een kleefstrookje, dat zichtbaar zou dienen aangebracht te worden op het voertuig. Welke intenties heeft de Regering terzake? Hoeveel zou de kostprijs van de invoering van een kleefstrookje bedragen? Persoonlijk is hij de mening toegedaan dat er in elk geval moet gestreefd worden naar een betere controle op de naleving van de wettelijke verzekeringsplicht.

régularité ou d'adresse autorisés peuvent être exclus de l'assurance. Quelles conditions doivent être remplies pour que le principe général du bénéfice de l'indemnisation (article 4, § 1^{er}) ne s'applique pas?

Le Vice-Premier Ministre fait observer que l'assurance des dommages pour lesquels une exception est prévue à l'article 4, § 2, fait l'objet d'une disposition spécifique de l'article 8. En vertu de cette disposition, les concours précités ne peuvent être organisés qu'avec l'autorisation d'une autorité désignée par le Roi, qui doit vérifier si les organisateurs ont contracté une assurance spéciale conforme aux dispositions de la loi en projet.

Le président demande quel régime sera appliqué aux dommages survenant lors de concours d'amateurs, dont les organisateurs croyaient à tort qu'une autorisation préalable ou une assurance spéciale étaient superflues.

Le Vice-Premier Ministre distingue deux hypothèses:

— soit il s'agit d'un concours organisé pour lequel une autorisation a été demandée et le régime spécifique prévu à l'article 8 est alors appliqué; s'il s'avère que les organisateurs n'ont pas conclu d'assurance spéciale, ils tombent sous le coup des dispositions pénales prévues par le projet à l'examen et les victimes peuvent demander le paiement des dommages au Fonds commun de garantie;

— soit aucune autorisation n'a été accordée pour l'organisation du concours et les dommages éventuels relèvent du champ d'application général du projet à l'examen. S'il n'y a aucune couverture, les victimes peuvent s'adresser au fonds commun de garantie tant pour les dommages corporels que pour tous les autres dommages, moyennant, dans ce dernier cas, une franchise de 10 000 francs.

L'article 4 est ensuite adopté à l'unanimité.

Art. 5 et 6

Les articles 5 et 6 ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 7

M. Bourgeois constate que l'article 7, troisième alinéa, permet au Roi d'instaurer une vignette à apposer de manière apparente sur le véhicule. Quelles sont les intentions du Gouvernement dans ce domaine? Que coûterait l'instauration d'une vignette? Il estime personnellement qu'il faudrait en tout cas s'efforcer de mieux contrôler le respect de l'obligation légale de contracter une assurance.

Uit recente persberichten blijkt dat een schrikwekkend aantal voertuigen terzake niet beantwoorden aan de wettelijke vereisten. De slachtoffers van ongevallen waarbij niet-verzekerde personen betrokken zijn, worden hierdoor geconfronteerd met vaak onoverzichtelijke moeilijkheden van juridische en administratieve aard, onder meer omdat zijzelf het initiatief moeten nemen om procedures voor het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in te stellen.

Een van de mogelijke oplossingen bestaat in het systematisch opdrijven van politiecontroles op dit vlak.

De heer Hermans is voorstander van de invoering van een kleefstrookje. De kans is groot dat hierdoor het aantal voertuigen zonder verzekering drastisch vermindert.

De kosten van de operatie hoeven niet noodzakelijk ten laste van de Staat te vallen. Terzake zou bijvoorbeeld kunnen gestreefd worden naar een overeenkomst met het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en de verzekeringsmaatschappijen, vermits beide partijen voordeel zouden halen uit een door het verplichte kleefstrookje veroorzaakte daling van het aantal zwartrijders.

Ook *de heer Foret* meent dat het kleefstrookje een afschrikkend effect kan teweegbrengen.

Noch de aflevering van een kwijtbrief van verzekering noch de groene kaart hebben tot op heden immers een sluitend controlesysteem mogelijk gemaakt.

Aan het systeem van het verplichte kleefstrookje kunnen echter ook nadelen verbonden zijn.

Spreeker vreest hierbij in het bijzonder een toename van het aantal verbijzeldde voorruiters of het eventueel invoeren van een nieuwe belasting door de administratie.

Een alternatief voor het kleefstrookje zou erin kunnen bestaan aan alle vervoerders de verplichting op te leggen in het bezit te zijn van een formulier waaruit op ondubbelzinnige wijze kan afgeleid worden dat het voertuig verzekerd is. Naar analogie met artikel 9, derde lid, zou de Koning kunnen belast worden met de vaststelling van de desbetreffende regels.

De heer Derycke meent dat andere oplossingen dan het kleefstrookje dienen onderzocht te worden.

Persoonlijk is hij voorstander van een nauwere band tussen de niet-verzekering en de onmiddellijke intrekking van de grijze kaart. Inachtgenomen de huidige mogelijkheden van de informatica, zouden de verzekeringsmaatschappijen kunnen aangespoord worden om onverwijld de bevoegde diensten van verkeerswezen in te lichten over de onregelmatige betalingen.

Met medewerking van de plaatselijke politiediensten kan vervolgens op zeer korte termijn (48u) overgegaan worden tot de intrekking van de grijze kaart.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken deelt de bezorgdheid van de Commissie over het probleem van de niet-verzekerden, waar-

Il ressort d'articles parus récemment dans la presse qu'un nombre incroyable de véhicules ne répondent pas aux exigences légales en la matière. Or, les victimes d'accidents dans lesquels sont impliquées des personnes non assurées se heurtent à des difficultés juridiques et administratives souvent insurmontables du fait notamment qu'elles doivent prendre elles-mêmes l'initiative d'intenter une procédure devant le Fonds commun de garantie.

Une des solutions envisageables consiste à renforcer systématiquement les contrôles de police dans ce domaine.

M. Hermans est partisan de l'instauration d'une vignette. Cette mesure permettrait sans aucun doute de réduire sensiblement le nombre de véhicules qui circulent sans assurance.

Le coût de l'opération ne doit pas nécessairement être supporté par l'Etat. Un accord pourrait par exemple être conclu avec le Fonds commun de garantie et les compagnies d'assurances étant donné que les deux parties pourraient profiter de la diminution du nombre de resquilleurs par suite de l'instauration de la vignette.

M. Foret estime également que la vignette peut avoir un effet dissuasif.

Ni la délivrance d'une quittance d'assurance ni la carte verte n'ont en effet permis d'exercer un contrôle efficace.

Le système de la vignette obligatoire peut cependant présenter des inconvénients. L'intervenant craint notamment à cet égard que le nombre de pare-brises éclatés n'augmente ou que l'administration n'instaure une nouvelle taxe.

Pour remplacer le système de la vignette, on pourrait obliger tous les conducteurs à être en possession d'un formulaire dont il ressortirait clairement que le véhicule est assuré. Le Roi pourrait être chargé de fixer les règles en la matière, par analogie avec l'article 9, troisième alinéa.

M. Derycke estime qu'il faut envisager d'autres solutions que celle de la vignette.

Il serait préférable, selon lui, qu'il y ait un lien plus étroit entre le défaut d'assurance et le retrait immédiat de la carte grise. Compte tenu des possibilités qu'offre actuellement l'informatique, les compagnies d'assurance pourraient être tenues de communiquer sans délai les paiements irréguliers aux services compétents de la circulation routière.

Avec l'aide des services de police locaux, la carte grise pourrait ensuite être retirée dans un très bref délai (48 heures).

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques partage la préoccupation de la Commission au sujet du problème posé par les conducteurs

voor uiteindelijk de bonafide verzekeringsnemers opdraaien.

Recente cijfers wijzen erop dat thans minstens 40 000 voertuigen bij het wegverkeer gebruikt worden zonder dekking. Ofschoon de slachtoffers van ongevallen teweegebracht door niet-verzekerden terecht kunnen bij het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, valt niet te loochenen dat zij hiervoor een bijzonder zware administratieve procedure moeten doorlopen (waarbij procedurefouten en vervaltermijnen kunnen optreden).

De vraag rijst evenwel of het kleefstrookje de meest efficiënte oplossing biedt.

De Vice-Eerste Minister is hiervan niet overtuigd. De desbetreffende bepaling (art. 7, derde lid) kwam niet voor in het oorspronkelijke wetsontwerp maar werd op aandringen van een Senator ingelast.

De Vice-Eerste Minister vreest vooreerst de logge administratieve problemen die met de invoering ervan zouden gepaard gaan. Een tweede bezwaar is de kostprijs. Terwijl de kost van de niet-verzekerbaarheid thans jaarlijks 200 miljoen frank bedraagt, zou de invoering van een kleefstrookje globaal 100 frank per stuk bedragen, hetgeen inachtgenomen het huidige wagenpark (4,3 miljoen wagens) tot een jaarlijkse uitgave van 430 miljoen frank aanleiding zou geven.

Tenslotte blijkt onbetwistbaar uit ervaringen in omringende landen (Frankrijk, Italië) dat de invoering van een kleefstrookje geen sluitende oplossing heeft gebracht.

De Vice-Eerste Minister is derhalve veel eerder voorstander om nauwere samenwerking te bewerkstelligen tussen verzekeringsmaatschappijen en Verkeerswezen om de niet-verzekerden tijdig op te sporen.

Artikel 7 wordt vervolgens eenparig aangenomen.

Art. 8 tot 11

Deze artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen en worden eenparig aangenomen.

Art. 12 tot 16

Betreffende de rechten en verplichtingen van de verzekeraars en de verzekerden in het algemeen en het probleem van de zware fout in het bijzonder, vraagt de Voorzitter toelichting bij een bedenking geformuleerd door de vertegenwoordiger van de Minister van Justitie tijdens de bespreking in de Senaatscommissie. In verband met de zware fout wordt hierin gesteld dat « er rekening moet gehouden worden met de staat van dronkenschap waarover de rechtbank een oordeel moet vellen en niet met de 0,8 % ... dat de basis is voor de alcoholintoxicatie. Het is moeilijk dit percentage op te trekken, dat de drempel is voor het aanrekenen van een zware fout. ». (verslag Senaat, blz. 11).

non assurés, problème dont ce sont en fin de compte les preneurs d'assurance en règle qui font les frais.

Des chiffres récents montrent qu'au moins 40 000 véhicules non assurés sillonnent actuellement nos routes. Bien qu'elles puissent s'adresser au Fonds commun de garantie, les victimes d'accidents provoqués par des conducteurs non assurés doivent engager une procédure administrative particulièrement lourde (avec les risques d'erreurs de procédure et de forclusion).

La question se pose toutefois de savoir si la vignette constitue la solution la plus efficace.

Le Vice-Premier Ministre n'en est pas convaincu. La disposition en question (article 7, troisième alinéa) ne figurait pas dans le texte initial mais y a été insérée sur les instances d'un sénateur.

Le Vice-Premier Ministre craint surtout les problèmes administratifs que cette mesure risque d'entraîner. Sa deuxième objection concerne son coût. Alors que le coût occasionné par les conducteurs non assurés s'élève actuellement à 200 millions de francs par an, l'instauration d'une vignette coûterait 100 francs par véhicule, ce qui représenterait, compte tenu du parc automobile actuel (4,3 millions de véhicules), une dépense annuelle de 430 millions de francs.

Enfin, des expériences réalisées dans les pays voisins (France, Italie) ont démontré de manière irréfutable que l'instauration d'une vignette ne constitue pas une solution satisfaisante.

Aussi le Vice-premier Ministre préfère-t-il améliorer la collaboration entre les compagnies d'assurances et le département des Communications afin de découvrir les non-assurés quand il en est encore temps.

L'article 7 est ensuite adopté à l'unanimité.

Art. 8 à 11

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 12 à 16

En ce qui concerne les droits et les devoirs des assureurs et des assurés en général et le problème de la faute grave en particulier, le président demande des éclaircissements au sujet d'une réflexion formulée par le représentant du Ministre de la Justice lors de la discussion en commission du Sénat. En ce qui concerne la faute grave, il y a été déclaré que « c'est l'état d'ivresse, soumis à l'appréciation du tribunal, qui doit être pris en compte, et pas le 0,8 %, qui est le taux de l'intoxication alcoolique. Il est difficile de relever ce niveau, qui est le seuil à partir duquel la faute grave existe. ». (Rapport du Sénat, p. 11).

De Voorzitter is van oordeel dat voormelde stelling het onderscheid tussen het strafrechtelijke en het burgerrechtelijke niveau miskent. Hieruit zou ten onrechte kunnen afgeleid worden dat het strafrechtelijk vonnis waarbij de 0,8 % alcoholintoxicatie wordt vastgesteld, volstaat om te besluiten tot het bestaan van een zware fout in de gedingen tussen verzekeringnemer en verzekeraar voor de burgerlijke rechtbanken.

Dienaangaande verduidelijkt de vertegenwoordiger van de Minister van Justitie dat voormelde bedenking geformuleerd werd als antwoord op een suggestie van een senator strekkende tot verhoging van de toelaatbare alcoholisatiegraad teneinde te vermijden dat de verzekeringnemer systematisch zijn rechten zou verliezen. In het antwoord werd aangegeven dat een verhoging van de thans bestaande drempel hieraan weinig zou verhelpen vermits de burgerlijke rechtbanken, bij het bepalen van de zware fout, rekening houden met de subjectieve notie van de staat van dronkenschap en niet met de vaststelling dat de 0,8 %-drempel werd bereikt.

Na deze toelichting worden de artikelen 12 tot 16 eenparig aangenomen.

Art. 17 tot 19

Deze artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen en worden eenparig aangenomen.

Art. 20 tot 29

Deze artikelen betreffen de strafbepalingen en worden zonder opmerkingen aangenomen met eenparigheid van stemmen.

Art. 30

Onderhavig artikel bevat de overgangsbepalingen betreffende de inwerkingtreding van de wet.
Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 31 tot 33

Deze artikelen geven geen aanleiding tot opmerkingen en worden eenparig aangenomen.

Art. 34

De Voorzitter is het niet eens met de juridische gronden die aangehaald werden ter verantwoording van het regeringsamendement aangenomen door de Senaat, op grond waarvan de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de bepalingen van deze wet kan aanpassen aan de verplichtingen die voor

Le président estime que la thèse précitée méconnaît la distinction entre le pénal et le civil. On pourrait en inférer à tort que le jugement pénal établissant que le taux de l'intoxication alcoolique de 0,8 % est atteint suffit pour conclure à l'existence d'une faute grave dans les procès opposant l'assuré à l'assureur devant les tribunaux civils.

Le représentant du ministre de la Justice précise à ce sujet que cette remarque avait été formulée en réponse à une suggestion d'un sénateur qui proposait de relever le taux d'alcoolisme autorisé afin d'éviter que l'assuré perde systématiquement ses droits. Dans cette réponse, il avait été précisé qu'un relèvement du taux limite ne changerait pas grand-chose en ce domaine, étant donné que pour déterminer s'il y a faute grave, les tribunaux civils tiennent compte de la notion subjective d'état d'ivresse et non du fait que le taux de 0,8 % était atteint.

Après ces précisions, les articles 12 à 16 sont adoptés à l'unanimité.

Art. 17 à 19

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 20 à 29

Ces articles contiennent les dispositions pénales et sont adoptés à l'unanimité, sans observation.

Art. 30

Cet article contient les dispositions transitoires relatives à l'entrée en vigueur de la loi.
L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 31 à 33

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont adoptés à l'unanimité.

Art. 34

Le Président ne peut marquer son accord sur les motifs juridiques qui ont été invoqués pour justifier l'amendement du Gouvernement qui a été adopté par le Sénat, en vertu duquel le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, adapter les dispositions de la loi en projet aux obligations découlant pour

België voortvloeien uit internationale overeenkomsten en verdragen (Verslag Senaat, blz. 100). Hij merkt verder op dat de Senaatscommissie ervoor gepleit heeft aan het Parlement de mogelijkheid te bieden om kennis te nemen van de bepalingen die bij koninklijk besluit worden genomen ter uitvoering van een Europese richtlijn vóór ze in het Staatsblad worden gepubliceerd. Kan de Regering zulks bevestigen?

De Staatssecretaris voor Wetenschapsbeleid, toegevoegd aan de Minister van Wetenschapsbeleid, antwoordt hierop bevestigend.

Meerdere leden drukken eveneens hun bezorgdheid uit over de uitholling van de rol van het Parlement teweegebracht door de in artikel 34 aangewende techniek.

De heer Bourgeois vraagt zich af waarom artikel 34 onontbeerlijk geacht wordt door de Regering. Houdt zulks verband met de complexiteit of de louter technische aard van de eventueel door te voeren aanpassingen?

De heer Eerdekens betreurt eveneens dat artikel 34 afbreuk doet aan het beginsel dat alleen door een wet wijzigingen kunnen aangebracht worden aan een bestaande wet of aan een internationaal verdrag.

Ook *de heer Dumez* is van oordeel dat de in artikel 34 aangewende techniek onverzoenbaar is met het principe van de hiërarchie der normen.

De Staatssecretaris merkt op dat het terzake verlenen van bevoegdheden aan de Koning verband houdt met doelmatigheidsoverwegingen.

Hij herinnert er ook aan dat de aanpassingen van de nationale wetgeving aan de EG-richtlijnen zich van nature uit beperkt tot vormelijke aanpassingen en geen inhoudelijke wijzigingen mogelijk maakt. Terzake behoudt de wetgevende macht overigens steeds de mogelijkheid om wetsvoorstellen in te dienen. Tenslotte wijst hij erop dat deze techniek reeds gebruikt werd in artikel 66 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsmaatschappijen.

De heer Hermans acht dit laatste argument niet overtuigend. Bij de behandeling van onderhavig wetsontwerp wordt de Commissie immers met de rug tegen de muur geplaatst om dergelijke bepalingen goed te keuren onder voorwendsel dat verdere vertraging uit den boze is ingevolge Europese imperatieven. Hij acht het onaanvaardbaar dat men deze goedkeuring in een later stadium opnieuw zou kunnen inroepen als een precedent.

Ook *de heer Bourgeois* acht de uitleg van de Staatssecretaris volgens dewelke deze procedure nodig is om redenen van doeltreffendheid niet afdoende. Het betreft immers een fundamenteel beginsel op grond waarvan het alleen aan de wetgever toekomt om de internationale verdragen of Europese richtlijnen in het interne recht om te zetten.

Wanneer in de toekomst op dat vlak opnieuw dezelfde onbeperkte volmachten worden gevraagd, zal het lid daarmee niet instemmen.

la Belgique d'accords ou de traités internationaux (rapport du Sénat, page 100). Il fait par ailleurs observer que la commission du Sénat a souhaité que le Parlement puisse prendre connaissance des dispositions prises par arrêté royal en exécution d'une directive européenne avant leur publication au Moniteur. Le Gouvernement peut-il confirmer cela?

Le Secrétaire d'Etat à la Politique scientifique, adjoint au Ministre de la Politique scientifique, répond par l'affirmative.

Plusieurs membres sont également préoccupés par le fait que la faculté prévue à l'article 34 porte atteinte aux prérogatives du Parlement.

M. Bourgeois se demande pourquoi le Gouvernement estime que l'article 34 est indispensable. Est-ce en raison de la complexité ou de la nature purement technique des adaptations éventuelles?

M. Eerdekens déplore également que l'article 34 porte atteinte au principe selon lequel seule une loi peut apporter des modifications à une loi existante ou à un traité international.

M. Dumez estime également que la technique prévue à l'article 34 est contraire au principe de la hiérarchie des normes.

Le Secrétaire d'Etat fait observer que la délégation de pouvoirs au Roi dans ce domaine répond à un souci d'efficacité. Il rappelle également que les adaptations de la législation nationale aux directives européennes ne sont, de par leur nature, que des adaptations de forme, les modifications de fond étant exclues. Le pouvoir législatif conserve d'ailleurs à cet égard la possibilité de déposer des propositions de loi. Il souligne enfin que cette technique a déjà été utilisée à l'article 66 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

M. Hermans estime que ce dernier argument n'est pas convaincant. Dans le cadre de l'examen du présent projet de loi, la Commission est en effet acculée à approuver de telles dispositions sous prétexte qu'il faut éviter tout nouveau retard incompatible avec les impératifs européens. Il estime qu'il serait inacceptable que cette approbation puisse être invoquée ultérieurement comme précédent.

M. Bourgeois estime également que les explications du Secrétaire d'Etat selon lesquelles cette procédure serait nécessaire pour des raisons d'efficacité ne sont pas satisfaisantes. Il s'agit en l'occurrence d'un principe fondamental en vertu duquel il appartient au législateur, et à lui seul, de transposer les traités internationaux et les directives européennes dans le droit interne.

L'intervenant souligne qu'il se refusera à l'avenir de souscrire à l'octroi de pleins pouvoirs dans ce domaine.

De heer Eerdekens stelt voor dat er op ondubbelzinnige wijze zou geacteerd worden dat de goedkeuring van artikel 34 niet impliceert dat zij ten gronde instemt met deze techniek en dat hieruit zeker geen precedent kan afgeleid worden.

Artikel 34 wordt vervolgens aangenomen met 11 tegen 2 stemmen en 2 onthoudingen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt tenslotte aangenomen met 13 tegen 2 stemmen.

De Rapporteur,

P. HERMANS

De Voorzitter,

J. MOTTARD

M. Eerdekens propose qu'il soit acté de façon explicite que l'adoption de l'article 34 n'implique pas celle de la technique qu'il prévoit et que celle-ci ne peut en aucun cas constituer un précédent.

L'article 34 est ensuite adopté par 11 voix contre 2 et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté par 13 voix contre 2.

Le Rapporteur,

P. HERMANS

Le Président,

J. MOTTARD

ERRATA

Art. 8

1) In het eerste lid, op de derde en de vierde regel leze men « schriftelijke toestemming van » in plaats van « een verlof afgegeven door ».

2) In het tweede lid leze men « Die toestemming vervangt niet de toestemming die » in plaats van « Dit verlof houdt geen vrijstelling in van enig verder verlof dat ».

Art. 17

De Nederlandse tekst van dit artikel leze men als volgt :

« In geval van *overdracht van eigendom* van het motorrijtuig kunnen de bedingen van de verzekeringsovereenkomst die ertoe strekken *door het loutere feit van de overdracht* een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen.

Gedurende zestien dagen te rekenen van de *overdracht* en voorzover geen andere verzekering hetzelfde risico dekt, blijft de verzekeraar van het motorrijtuig waarvan de eigendom werd overgedragen, evenwel gehouden tegenover de benadeelde persoon, indien de schade werd veroorzaakt door :

1° het motorrijtuig waarvan de eigendom is *overgedragen*, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat die het vóór de overgang droeg;

2° het motorrijtuig, gebruikt ter vervanging van dat waarvan de eigendom is *overgedragen*, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat die dit laatste vóór de *overdracht* droeg. »

Art. 20

Het laatste lid leze men als volgt :

« Tijdens de duur van het beslag blijft het risico voor de eigenaar van het rijtuig ».

Art. 30

De aanhef leze men als volgt :

« De inwerkingtreding van deze wet leidt, binnen de door haar gestelde begrenzingsen, ... ».

Art. 32

In fine van § 2 leze men « afgesloten » in plaats van « gesloten ».

ERRATA

Art. 8

1) Dans le premier alinéa, troisième et quatrième ligne du texte néerlandais lire « schriftelijke toestemming van » au lieu de « een verlof afgegeven door ».

2) Dans le deuxième alinéa du texte néerlandais lire « Die toestemming vervangt niet de toestemming die » au lieu de « dit verlof houdt geen vrijstelling in van enig verder verlof dat ».

Art. 17

Il y a lieu de lire le texte néerlandais de cet article comme suit :

« In geval van *overdracht van eigendom* van het motorrijtuig kunnen de bedingen van de verzekeringsovereenkomst die ertoe strekken *door het loutere feit van de overdracht* een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen.

Gedurende zestien dagen te rekenen van de *overdracht* en voorzover geen andere verzekering hetzelfde risico dekt, blijft de verzekeraar van het motorrijtuig waarvan de eigendom werd overgedragen, evenwel gehouden tegenover de benadeelde persoon, indien de schade werd veroorzaakt door :

1° het motorrijtuig waarvan de eigendom is *overgedragen*, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat die het vóór de overgang droeg;

2° het motorrijtuig, gebruikt ter vervanging van dat waarvan de eigendom is *overgedragen*, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat die dit laatste vóór de *overdracht* droeg. »

Art. 20

Il y a lieu de lire le dernier alinéa du texte néerlandais comme suit :

« Tijdens de duur van het beslag blijft het risico voor de eigenaar van het rijtuig ».

Art. 30

Il y a lieu de lire le début du texte néerlandais comme suit :

« De inwerkingtreding van deze wet leidt, binnen de door haar gestelde begrenzingsen, ... ».

Art. 32

In fine du § 2 du texte néerlandais, lire « afgesloten » au lieu de « gesloten ».