

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1988-1989

23 MAI 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 L'ECONOMIE
PAR M. AERTS

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Hatry, président; Antoine, Bayenet, Boël, Mme Cahay-André, MM. Content, Decléty, De Cooman, Dehousse, de Wasseige, Didden, Dufaux, Geeraerts, Gryp, Hotyat, Laverge, Op 't Eynde, Schellens, Sprockeels, Van Nevel, Weyts et Aerts, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Arts et Bockstal.

R. A 8036

Voir :

Document du Sénat :

696-1 (1989-1989)

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1988-1989

23 MEI 1989

Ontwerp van wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER AERTS

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Hatry, voorzitter; Antoine, Bayenet, Boël, mevr. Cahay-André, de heren Content, Decléty, De Cooman, Dehousse, de Wasseige, Didden, Dufaux, Geeraerts, Gryp, Hotyat, Laverge, Op 't Eynde, Schellens, Sprockeels, Van Nevel, Weyts en Aerts, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Arts en Bockstal.

R. A 8036

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

696-1 (1988-1989)

SOMMAIRE

	Pages
I. Note historique introductive	3
II. Exposé du Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques	6
III. Discussion générale	9
IV. Discussion des articles	14
V. Vote sur l'ensemble du projet	101

ANNEXES

1. Directives C.E.E.
2. Tableau comparatif :
 - 1) Texte adopté par la Commission le 9 mai 1989 .
 - 2) Projet de loi de 1969
 - 3) Loi du 1^{er} juillet 1956

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
I. Inleidende historische nota	3
II. Uiteenzetting van de Vice-Eerste Minister en Minis- ter van Economische Zaken	6
III. Algemene bespreking	9
IV. Bespreking van de artikelen	14
V. Stemming over het ontwerp in zijn geheel	101

BIJLAGEN

1. E.E.G.-Richtlijnen
2. Vergelijkende tabel :
 - 1) Tekst aangenomen door de Commissie op 9 mei
1989
 - 2) Wetsontwerp 1969
 - 3) Wet van 1 juli 1956

I. NOTE HISTORIQUE INTRODUCTIVE

1. La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs apporta une série de réformes attendues depuis longtemps et devenues indispensables en raison du grand nombre d'accidents de la circulation.

A l'heure où l'on examine le projet de loi en question, la matière est toujours réglée par la même loi de base du 1^{er} juillet 1956, à quelques modifications près qui furent apportées en 1972 et 1975. Cette loi est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1957 pour les véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, et le 1^{er} janvier 1958 pour ces derniers.

Certaines dispositions n'ont toutefois pas encore été mises en vigueur : l'article 13 relatif aux formalités à remplir pour que l'expiration ou la suspension du contrat d'assurance puisse être opposée à la personne lésée; les articles 17 et 18, § 2, premier alinéa, et § 5, relatifs à l'instauration d'un répertoire matricule et aux certificats dont un véhicule automoteur doit être muni.

2. Le 6 juillet 1964, MM. Vermeylen et Spinoy, à l'époque respectivement Ministres de la Justice et des Affaires économiques, déposèrent un projet de loi destiné à remplacer la loi du 1^{er} juillet 1956 (Doc. Chambre 851, 1963-1964, n° 1). Il avait été préparé par le même groupe de travail interministériel qui avait consacré une étude à la loi du 1^{er} juillet 1956.

Cette étude avait fait apparaître que certaines modifications s'imposaient en vue de la mise en conformité avec le traité entre le Royaume de Belgique, le Grand-duché de Luxembourg et le Royaume des Pays-Bas relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles le 7 janvier 1955 et avec les conventions additionnelles à celui-ci.

Le projet tendait à modifier la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs :

- 1) il comportait des dispositions particulières à l'égard des cyclomoteurs;
- 2) il tenait compte de la loi du 30 mai 1961 concernant la prescription de l'action civile en cas d'infraction;
- 3) il soumettait les compagnies d'assurances à un contrôle sévère et déterminait les garanties à fournir;
- 4) il souscrivait aux droits et obligations du Fonds commun de garantie;

I. INLEIDENDE HISTORISCHE NOTA

1. De wet van 1 juli 1956 die de verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen algemeen verplicht stelt, bracht een reeds lang verwachte en door het groot aantal verkeersongevallen onontbeerlijk geworden hervorming tot stand.

Op het ogenblik van behandeling van dit wetsontwerp, is het — op enkele wijzigingen aangebracht in 1972 en 1975 na — nog steeds dezelfde basiswet van 1 juli 1956 die de materie regelt. Die wet trad in werking op 1 januari 1957 voor de motorrijtuigen die geen rijwiel met hulpmotor zijn en op 1 januari 1958 voor de rijwielen met hulpmotor.

Sommige bepalingen werden echter nog niet van kracht verklaard: artikel 13 betreffende de formaliteiten die moeten worden vervuld om het einde of de schorsing van de verzekeringsovereenkomst tegen benadeelden te kunnen invoeren; de artikelen 17 en 18, § 2, eerste lid, en § 5, betreffende het invoeren van een verzekeringsrepertorium en de bewijzen waarvan motorrijtuigen voorzien moeten zijn.

2. Op 6 juli 1964 dienden de toenmalige Ministers van Justitie en van Economische Zaken, de heren Vermeylen en Spinoy, een wetsontwerp in dat als doel had de bestaande wet van 1 juli 1956 te vervangen (Gedr. St. Kamer 851, 1963-1964, nr. 1). Het werd voorbereid door dezelfde interministeriële werkgroep die een studie had gewijd aan de wet van 1 juli 1956.

Uit die studie is bovendien gebleken dat bepaalde wijzigingen nodig waren om te voldoen aan het verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesloten te Brussel op 7 januari 1955 tussen België, Luxemburg en Nederland, en aan de aanvullende overeenkomsten bij dit verdrag.

Het ontwerp strekte ertoe de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te wijzigen:

- 1) het omvatte bijzondere bepalingen voor rijwielen met hulpmotor;
- 2) het hield rekening met de wet van 30 mei 1961 betreffende de verjaring van de burgerlijke rechtsvordering in geval van misdrijf;
- 3) het onderwierp de verzekeringsmaatschappijen aan een streng toezicht en bepaalde de waarborgen die gegeven moesten worden;
- 4) het onderschreef de rechten en plichten van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds;

5) il subordonnait la délivrance de la marque d'immatriculation ou de la plaque provinciale des cyclomoteurs à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours;

6) il portait des dispositions pénales relatives à la saisie des véhicules automoteurs.

Le projet fut fondamentalement modifié, notamment d'un point de vue légistique, par le Conseil d'Etat (avis du 23 octobre 1963, Doc. 851, 1963-1964, n° 1, p. 35 et suivantes).

3. Discussion du projet à la Chambre (1964-1969)

3.1. Le 1^{er} avril 1965, le Gouvernement présenta des amendements à son projet (Doc. 851, 1963-1964, n° 3).

3.2. Un peu plus tard, une nouvelle dissolution des Chambres eut lieu, et le projet fut frappé de caducité.

3.3. Le projet fut toutefois relevé de caducité le 30 juin 1966.

3.4. Il fit l'objet de nouveaux amendements gouvernementaux (Doc. Chambre, n° 365, 1966-1967, n° 2) destinés à remplacer les amendements déposés précédemment.

3.5. La Commission de la Justice de la Chambre l'examina sur la base d'un projet de rapport établi par le rapporteur de l'époque, M. Lefère, qui dressa un texte coordonné du projet en tenant compte des derniers amendements gouvernementaux et en y incluant quelques amendements qu'il proposait lui-même.

3.6. La Commission de la Justice de la Chambre n'a pu poursuivre ses travaux en raison de la démission du Gouvernement et de la dissolution des Chambres le 1^{er} mars 1968.

Le projet fut une deuxième fois relevé de caducité le 11 janvier 1969.

La Commission de la Justice de la Chambre en poursuivit l'examen et le rapport fut fait par M. Van Rompaey (Doc. Chambre, n° 262, 1968-1969, n° 6).

3.7. Le projet de loi fut adopté à l'unanimité par la Chambre des Représentants en sa séance du 25 juin 1969 (*Annales* Chambre, 25 juin 1969, p. 912) et transmis au Sénat.

3.8. Après avoir consacré un bref échange de vues au texte qui lui avait été transmis, la Commission de la Justice du Sénat décida d'en confier l'étude à une sous-commission.

5) het verbond de afgifte van de kentekenplaat of van de provinciale plaat voor rijwielen met hulpmotor aan het bestaan van een bewijs van een erkende verzekeraar betreffende het bestaan van een lopende verzekeringsovereenkomst;

6) het omvatte strafbepalingen m.b.t. het beslag op motorrijtuigen.

Het ontwerp werd o.m. vanuit logistiek standpunt grondig door de Raad van State gewijzigd (advies van 23 oktober 1963; Gedr. St. 851, 1963-1964, nr. 1, blz. 35 e.v.).

3. Bespreking van het ontwerp in de Kamer (1964-1969)

3.1. Op 1 april 1965 diende de Regering amendementen in op haar ontwerp (Gedr. St. 851, 1963-1964, nr. 3).

3.2. Kort daarop volgde een nieuwe ontbinding van de Kamers en werd het ontwerp vervallen verklaard.

3.3. Het ontwerp werd op 30 juni 1966 echter van verval ontheven.

3.4. De Regering diende andermaal amendementen in (Gedr. St. Kamer 365, 1966-1967, nr. 2) ter vervanging van de vroeger rondgedeelde amendementen.

3.5. De Commissie voor de Justitie besprak het ontwerp op basis van een ontwerp-verslag opgesteld door de toenmalige rapporteur, de heer Lefère, die een gecoördineerde tekst van het ontwerp leverde, waarbij rekening werd gehouden met de laatste regeringsamendementen alsmede met enkele door hemzelf geformuleerde amendementen.

3.6. De Commissie voor de Justitie van de Kamer zag haar werkzaamheden onderbroken door het ontslag van de Regering en de ontbinding van de Kamers op 1 maart 1968.

Het ontwerp werd een tweede maal van verval ontheven op 11 januari 1969.

Het werd opnieuw in de Commissie voor de Justitie van de Kamer besproken en verslag werd uitgebracht namens deze Commissie door de heer Van Rompaey (Gedr. St. Kamer 262, 1968-1969, nr. 6).

3.7. Het wetsontwerp werd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers eenparig goedgekeurd op 25 juni 1969 (*Handelingen* van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, 25 juni 1969, blz. 912) en overgezonden aan de Senaat.

3.8. Het ontwerp van wet was het voorwerp van een korte bespreking in de Senaatscommissie voor de Justitie, die besloot het onderzoek over te dragen aan een subcommissie.

Celle-ci a examiné le projet au cours de plusieurs réunions.

3.9. Le 3 août 1971, le Ministre de la Justice, s'adressant au président de la Commission de la Justice, a exprimé le vœu que certaines dispositions essentielles soient disjointes du projet pour permettre la mise en concordance de notre législation avec les deux traités internationaux en vigueur en la matière.

Ce vœu a été réitéré le 3 mai 1972 et il a été précisé qu'il suffirait à cet effet de disjointer les articles 2, § 2, 3, § 1^{er}, 2^e alinéa, 6, 34, 36, et 38.

Ces articles ont trait :

- aux conditions d'admission en Belgique des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger, les véhicules ayant le stationnement habituel dans la C.E.E. étant dispensés de la production du certificat international d'assurance et le Bureau étant tenu de réparer les dommages causés par ces véhicules même s'ils ne sont pas couverts par une assurance (art. 2, § 2).

- à l'étendue de l'obligation d'assurance qui devra couvrir les dommages causés sur le territoire de la Communauté (art. 3, § 1^{er}, al. 2);

- à la corrélation entre le respect de l'obligation d'assurance et l'immatriculation afin de donner au Bureau belge des assureurs des garanties suffisantes pour lui permettre de s'engager envers les bureaux des autres pays de la C.E.E. à rembourser, même en cas de non-assurance, les dommages causés à l'étranger par des véhicules immatriculés en Belgique (art. 6 ou 36);

- à la modification de plein droit des contrats en cours (art. 34);

- à l'approbation du traité Benelux et de la convention européenne de Strasbourg sur l'assurance automobile obligatoire (art. 38).

Afin que ces articles soient disjointes du projet initial de 1969, le Ministre de la Justice de l'époque déposa en Commission de la Justice, par voie d'amendement, un texte comprenant les articles disjointes et portant l'intitulé suivant : « Projet de loi modifiant la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs » [rapport Calewaert, Doc. Sénat n° 403 (1971-1972), p. 3].

3.10. En juin 1972, le nouveau projet de loi comprenant les articles disjointes fut amendé par le Sénat et ensuite adopté à l'unanimité par la Chambre.

Ces articles disjointes font l'objet de la loi du 4 juillet 1972 modifiant le dernier alinéa de l'article 1^{er}, le § 2 de l'article 2, le deuxième alinéa de l'article 3, insérant

Deze laatste heeft tijdens meerdere vergaderingen het ontwerp onderzocht.

3.9. Op 3 augustus 1971 heeft de Minister van Justitie zich gewend tot de Voorzitter van de Commissie voor de Justitie met de wens enkele essentiële artikelen uit het ontwerp te lichten om onze wetgeving in overeenstemming te brengen met de twee internationale verdragen die ter zake gelden.

Deze wens werd herhaald op 3 mei 1972, waarbij nader bepaald werd dat het voldoende zou zijn de artikelen 2, § 2, 3, § 1, tweede lid, 6, 34, 36 en 38 uit het ontwerp te lichten.

Deze artikelen slaan op :

- de toelatingsvoorwaarden in België van de voertuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald; de voertuigen die gewoonlijk in de E.E.G. zijn gestald dienen geen internationaal verzekeringsbewijs over te leggen en het Bureau is verplicht de door die voertuigen veroorzaakte schade te herstellen, zelfs indien zij niet door een verzekering gedekt zijn (art. 2, § 2);

- de uitgestrektheid van de verplichte verzekering die de op het grondgebied van de Gemeenschap veroorzaakte schade moet dekken (art. 3, § 1, tweede lid);

- de samenhang tussen de naleving van de verzekeringsplicht en de inschrijving, ten einde aan het Belgisch Bureau van verzekeraars de nodige waarborgen te verstrekken om zich tegenover de bureaus van de andere landen van de E.E.G. te kunnen verbinden de in het buitenland door in België ingeschreven voertuigen veroorzaakte schade terug te betalen, zelfs indien die voertuigen niet verzekerd zijn (art. 6 of 36);

- de wijziging van rechtswege van de lopende contracten (art. 34);

- de goedkeuring van het Beneluxverdrag en de Europese Overeenkomst van Straatsburg betreffende de verplichte motorrijtuigenverzekering (art.38).

Ten einde die artikelen uit het oorspronkelijk ontwerp van 1969 te lichten, heeft de toenmalige Minister van Justitie bij wijze van amendement een tekst met de afgescheiden artikelen in de Commissie voor de Justitie ingediend onder het opschrift : « Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen », [verslag Calewaert, Gedr. St. Senaat nr. 403 (1971-1972) p. 3].

3.10. In juni 1972 werd het nieuw wetsontwerp met de afgescheiden artikelen geamendeerd door de Senaat en vervolgens door de Kamer eenparig aangenomen.

Deze afgescheiden artikelen maken de wet uit van 4 juli 1972 tot wijziging van het laatste lid van artikel 1, § 2 van artikel 2, het tweede lid van artikel 3,

un article 4bis nouveau ainsi que les articles 28, 29 et 30 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

3.11. Le 7 mars 1973, le Gouvernement déposa un amendement à l'article 14 (Doc. Sénat n° 118, 1972-1973).

Le 21 mai 1979 eut lieu une nouvelle dissolution des Chambres et le projet de loi transmis au Sénat (Doc. Sénat n° 503, 1968-1969) fut une nouvelle fois relevé de caducité.

Cela se répéta une quatrième fois en 1982.

3.12. Le 15 octobre 1984, le Gouvernement déposa une série d'amendements portant sur un grand nombre d'articles du projet de loi initial (Doc. Sénat n° 742, 1984-1985, n° 2).

3.13. Il y eut encore deux dissolutions des Chambres. Le projet fut une dernière fois relevé de caducité le 22 juin 1988 (loi du 20 juin 1988). Bien que le projet fût initialement soumis à la Commission de la Justice, il fut finalement renvoyé en Commission des Affaires économiques le 21 mars 1989.

3.14. Cette Commission a examiné le projet de loi lors de ses réunions des 21 mars, 11 avril, 9 et 23 mai 1989.

II. EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

La loi du 1^{er} juillet 1956 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 ne sont plus « à jour » ou ont épuisé leurs effets.

Un rajeunissement de la loi de 1956 paraît donc nécessaire. Tel était déjà le but du projet déposé par le Gouvernement en 1964, voté par la Chambre en 1969 et transmis au Sénat le 25 juin 1969 (doc. Sénat n° 503).

Cependant, ce projet a subi lui aussi l'usure du temps en ce sens qu'il est « 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 C.E.E. 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.

en tot invoeging van een nieuw artikel 4bis alsmede van de artikelen 28, 29 en 30 van de wet van 1 juli 1956.

3.11. Op 7 maart 1973 werd door de Regering een amendement ingediend op artikel 14 (Gedr. St. Senaat nr. 118, 1972-1973).

Op 21 mei 1979 volgde opnieuw een ontbinding van de Kamers en werd het ontwerp van wet overgezonden aan de Senaat (Gedr. St. Senaat nr. 503, 1968-1969) voor de derde maal van verval ontheven.

Hetzelfde schema herhaalde zich een vierde maal in 1982.

3.12. Op 15 oktober 1984 dient de Regering amendementen in op een groot aantal artikelen van het oorspronkelijk ontwerp (Gedr. St. Senaat nr. 742, 1984-1985, nr. 2).

3.13. Er volgden nog twee Kamerontbindingen. De laatste ontheffing van verval dateert van 22 juni 1988 (wet van 20 juni 1988). Alhoewel het ontwerp aanvankelijk naar de Commissie voor de Justitie werd verwezen, werd het op 21 maart 1989 uiteindelijk naar de Commissie voor de Economische Aangelegenheden verwezen.

3.14. Deze Commissie besprak gedurende haar vergaderingen van 21 maart, 11 april, 9 en 23 mei 1989 dit ontwerp van wet.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN

De wet van 1 juli 1956 is nog altijd 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. Nog andere zijn niet langer « up to date » of hebben hun effect verloren.

De wet van 1956 blijkt dus aan een verjongingskuur toe. Dat was al het doel van het ontwerp dat in 1964 door de Regering werd ingediend, in 1969 door de Kamer werd goedgekeurd en op 25 juni 1969 aan de Senaat werd overgezonden (Gedr. St. Senaat nr. 503).

Nochtans heeft de tand des tijds ook dit ontwerp aangetast, in die zin dat het achterhaald werd door de evolutie van onze wetgeving (de reeds genoemde wetten van 4 juli 1972 en 9 juli 1975), door de E.G.-richtlijn nr. 84/5/E.E.G. 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, dat de wet van 11 juni 1874 zou vervangen.

Il ne semble pas nécessaire pourtant de soumettre au Parlement un tout nouveau projet car il n'est pas question d'apporter aux principaux textes de la loi de 1956 des changements fondamentaux. Ce ne serait d'ailleurs pas possible puisque notre législation doit rester conforme à la Convention Benelux du 24 mai 1966 et aux dispositions communes annexées à celle-ci.

Le 15 octobre 1984, les départements de la Justice et des Affaires économiques ont préparé un certain nombre d'amendements (doc. Sénat, 1984-1985, n° 742-2 du 15 octobre 1984) dans la perspective d'opérer une mise à jour de ce projet.

Seules les modifications suivantes méritent d'être soulignées :

1) introduction d'une limitation de la couverture obligatoire, applicable tant aux dommages corporels que matériels, soit 950 millions de francs par sinistre à concurrence de 50 millions pour les dommages matériels et 900 millions pour les dommages corporels;

2) couverture des dommages matériels subis par les personnes transportées par le véhicule ayant occasionné le dommage à concurrence de 100 000 francs par personne (vêtements et bagages personnels);

3) couverture obligatoire des proches parents de l'assuré (conducteur ou preneur) lorsqu'ils ont subi des lésions corporelles, en exécution de la directive C.E.E. du 30 décembre 1983;

4) extension de la couverture de l'assurance obligatoire aux employeurs pour parer aux effets imprévus de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Les Ministres de la Justice et des Affaires économiques veulent cependant revenir sur le premier point, c'est-à-dire l'introduction d'une limitation de la couverture obligatoire.

En effet, d'après l'article 3, alinéa 2, de la loi du 1^{er} juillet 1956, l'assurance doit comprendre les dommages causés tant aux personnes qu'aux biens et la garantie offerte par l'assureur doit être illimitée.

Depuis l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs en 1956, le droit belge connaît donc en vertu des dispositions précitées un régime d'assurance obligatoire qui garantit aux victimes d'accidents de la route l'indemnisation intégrale de leur préjudice par l'assureur du responsable.

Le projet de loi « 503 » qui fait l'objet des amendements susvisés ne porte pas atteinte à ce principe malgré la tentative faite par un membre de la Chambre des Représentants lors des débats qui ont précédé l'adoption de ce projet (Doc. parl. Chambre, 1968-1969, n° 262/6 du 11 juin 1969, pp. 12 et 13).

Het lijkt echter niet nodig om een geheel nieuw ontwerp aan het Parlement voor te stellen, want er is geen sprake van fundamentele veranderingen aan de belangrijkste bepalingen van de wet van 1956. Dat zou trouwens onmogelijk zijn aangezien onze wetgeving conform moet blijven aan de Benelux-Convention van 24 mei 1966 en aan de toegevoegde gemeenschappelijke bepalingen.

Op 15 oktober 1984 hebben de departementen van Justitie en Economische Zaken een aantal amendementen voorbereid (Gedr. St. Senaat, 1984-1985, nr. 742-2 van 15 oktober 1984) met het oog op de aanpassing van dit ontwerp.

Enkel de volgende aanpassingen zijn vermeldenswaardig :

1) invoering van een beperking van de verplichte dekking, zowel voor lichamelijke als voor stoffelijke schade: 950 miljoen frank per ongeval, waarvan 50 miljoen voor stoffelijke schade en 900 miljoen voor lichamelijke schade;

2) dekking van de stoffelijke schade toegebracht aan personen die vervoerd werden door het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, tot een bedrag van 100 000 frank per persoon (kleding en persoonlijke bagage);

3) verplichte dekking van de naaste verwanten van de verzekerde (bestuurder of verzekeringnemer), wanneer deze lichamelijke letsels hebben opgelopen, ter uitvoering van de E.G.-richtlijn van 30 december 1983;

4) uitbreiding van de verplichte dekking tot de werkgevers om onverwachte gevolgen op te vangen van de wet van 3 juli 1978 over de arbeidsovereenkomst.

De Ministers van Justitie en van Economische Zaken zouden echter willen terugkomen op het eerste punt, m.a.w. de invoering van een beperking van de verplichte dekking.

Volgens artikel 3, tweede lid, van de wet van 1 juli 1956, moet de verzekering immers de schade omvatten die zowel aan personen als aan goederen wordt toegebracht, en moet de dekking die door de verzekeraar wordt aangeboden onbeperkt zijn.

Sinds het invoeren van de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in 1956, kent het Belgisch recht krachtens de reeds genoemde bepalingen een stelsel van verplichte verzekering die de slachtoffers van verkeersongevallen volledige vergoeding van de schade door de verzekeraar van de verantwoordelijke waarborgt.

Het wetsontwerp « 503 » waarop de bovengenoemde amendementen zijn ingediend, doet geen afbreuk aan dit principe, ondanks de poging daartoe door een lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers tijdens de debatten die de goedkeuring van dit ontwerp voorafgingen (Gedr. St. Kamer, 1968-1969, nr. 262/6 van 11 juni 1969, blz. 12 en 13).

L'introduction, dans les amendements du Gouvernement d'octobre 1984, d'une limitation générale de la couverture obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs résulte d'une demande des assureurs qui ont fait valoir certaines difficultés éprouvées au niveau de la réassurance.

Les Ministres de la Justice et des Affaires économiques sont réticents à l'égard de cette demande qui est de nature à mettre en péril les patrimoines des assurés et des victimes d'accidents.

Quant au problème de la réassurance, il n'est pas nouveau et on ne peut que constater que le système de la garantie illimitée fonctionne de façon satisfaisante depuis son instauration en 1956.

En 1983, on a même enregistré une baisse de prix de 10 p.c. sur l'ensemble du marché, ce qui a permis aux assureurs d'offrir à leurs clients des garanties supplémentaires (R.C.-plus).

Dans ces conditions, il ne leur paraît pas justifié de modifier le régime actuellement en vigueur et maintenu par le projet du 25 juin 1969.

Le Gouvernement a déposé le 21 mars 1989 en Commission de nouveaux amendements concernant l'article 3. Le premier de ceux-ci remplace le troisième amendement déposé par le Gouvernement en 1984 (Doc. Sénat, 1984-1985, n° 742/2). Les nouveaux amendements ont pour but de maintenir la situation actuelle, notamment le système de garantie illimitée.

Pour le reste, rien n'est réellement nouveau dans le projet de loi amendé.

Les articles 10 à 14 concernant l'action directe, l'intervention volontaire ou forcée dans la procédure, la prescription, l'inopposabilité des exceptions ou déchéances, sont des notions connues. La Commission pour la révision de la loi du 11 juin 1874 s'en est largement inspirée.

Quant aux dispositions relatives au Fonds commun de garantie, au Bureau chargé de réparer les dommages causés par des automobilistes étrangers, à l'agrément des assureurs et au contrôle de leur activité, elles ont perdu toute raison d'être depuis la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, ce qui explique le grand nombre d'articles du projet 503 qu'il suffit d'abroger (articles 19 à 23, 30 et 35). A cet égard, il convient de rappeler que, depuis l'entrée en vigueur des articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 (arrêté royal du 16 décembre 1981, article 2) les obligations du Fonds commun de garantie ont été sensiblement étendues, tandis que celles du Bureau belge des assureurs ont été confirmées.

De invoering, in de regeringsamendementen van oktober 1984, van een algemene beperking van de verplichte dekking voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen vloeit voort uit een vraag van de verzekeraars, die bepaalde moeilijkheden ondervonden op het vlak van de herverzekering.

De Ministers van Justitie en van Economische Zaken staan terughoudend tegenover deze vraag, die het patrimonium van de verzekerden en van de slachtoffers van ongevallen in gevaar kunnen brengen.

Wat het probleem van de herverzekering betreft: het is niet nieuw en men kan enkel vaststellen dat het stelsel van onbeperkte waarborg sinds de invoering ervan in 1956 bevredigend werkt.

In 1983 heeft men zelfs een prijsdaling van 10 pct. over de gehele markt vastgesteld, waardoor de verzekeraars hun klanten bijkomende waarborgen hebben kunnen aanbieden (B.A.-plus).

Het lijkt hen derhalve niet gerechtvaardigd het huidige stelsel te wijzigen dat door het ontwerp van 25 juni 1969 behouden bleef.

De Regering heeft op 21 maart 1989 in de Commissie nieuwe amendementen ingediend op artikel 3. Het eerste vervangt het derde regeringsamendement van 1984 (Gedr.St. Senaat, 1984-1985, nr. 742/2). De nieuwe amendementen beogen de bestaande toestand te handhaven, inzonderheid het stelsel van de onbeperkte waarborg.

Voor de rest staat in het geamendeerde wetsontwerp niets dat werkelijk nieuw is.

De artikelen 10 tot 14 hebben betrekking op de rechtstreekse vordering, de vrijwillige of gedwongen tussenkomst in de procedure, de verjaringstermijn, de onmogelijkheid om excepties of vervallenverklaringen tegen te werpen. Dat zijn allemaal bekende begrippen, waarop de Commissie voor de herziening van de wet van 11 juni 1874 zich groten-deels heeft gebaseerd.

De bepalingen inzake het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, het Bureau dat belast is met de vergoeding van de schade veroorzaakt door buitenlandse weggebruikers, de erkenning van de verzekeraars en de controle op hun activiteiten, hebben geen bestaansreden meer sinds de invoering van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. Daarom bevat ontwerp 503 zoveel artikelen die gewoon opgeheven worden (artikelen 19 tot 23, 30 en 35). Daarbij dient men eraan te herinneren dat, sinds de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 in werking zijn getreden (koninklijk besluit van 16 december 1981, artikel 2), de plichten van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds aanzienlijk werden uitgebreid, terwijl die van het Belgisch Verzekeraarsbureau bevestigd werden.

Enfin, les départements concernés ont conclu à l'impossibilité d'adopter un texte destiné à remplacer l'article 13 de la loi de 1956 (article 16 du projet 503). Cette disposition, qui instaure un système de notification des suspensions de la garantie à une autorité administrative, en vue d'organiser leur opposabilité aux victimes, n'a jamais été mise en vigueur par suite des difficultés qui ont surgi sur les points de savoir quelle autorité administrative serait chargée de recevoir ces notifications et comment s'exercerait le contrôle effectif de la mise hors circulation des véhicules non assurés.

Un dernier point important du projet concerne les problèmes relatifs à la saisie des véhicules non assurés et au délai pendant lequel ils doivent être conservés avant de pouvoir être vendus (articles 24, 25 et 28). Les autorités judiciaires insistent pour obtenir une modification de l'article 18, § 4, de la loi du 1^{er} juillet 1956 qui fixe un délai trop long de conservation (un an).

*
* *

III. DISCUSSION GENERALE

Un membre remarque que les assurés sont très mal protégés face à une certaine position de force des entreprises d'assurances, en raison de la possibilité de résiliation ou de révision de la police d'assurance après chaque accident causé par l'assuré.

L'intervenant désire obtenir de plus amples renseignements sur la durée du contrat d'assurance.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique qu'un certain progrès a déjà été fait en matière de durée des contrats: dans certaines branches (assurance automobile et assurance incendie), cette durée a été ramenée à trois ans.

Le Ministre annonce en outre le dépôt rapide d'un projet de loi qui réforme la loi du 11 juin 1874 sur le contrat d'assurance. L'idée est de rendre les contrats résiliables annuellement.

Ce projet prévoit la résiliation du contrat par l'assureur, après sinistre mais le Gouvernement préconise un plus grand équilibre entre les droits et les obligations réciproques des assureurs et assurés.

Tenslotte zijn de betrokken departementen tot het besluit gekomen dat het onmogelijk was een tekst aan te nemen ter vervanging van artikel 13 van de wet van 1956 (artikel 16 van het ontwerp 503). Deze bepaling, die een stelsel invoert van kennisgeving van schorsingen van de verzekering aan een administratieve overheid, teneinde de mogelijkheid te scheppen ze tegen te werpen aan de slachtoffers, is nooit in werking getreden gezien de moeilijkheden die gerezen zijn bij de beslissing welke administratieve overheid belast zou worden met het ontvangen van die kennisgevingen en hoe de effectieve controle op het buiten verkeer stellen van de niet-verzekerde voertuigen uitgeoefend zou worden.

Een laatste belangrijk punt van het ontwerp behandelt de problemen inzake de inbeslagneming van niet-verzekerde voertuigen en de termijn gedurende welke ze bewaard moeten worden vóór men ze kan verkopen (artikelen 24, 25 en 28). De rechterlijke overheid dringt aan op een aanpassing van artikel 18, § 4, van de wet van 1 juli 1956, dat een bewaartermijn bepaalt die te lang is (één jaar).

*
* *

III. ALGEMENE BESPREKING

Een lid merkt op dat de verzekerden zeer slecht beschermd worden ten opzichte van een zekere machtspositie die de verzekeringsondernemingen hebben: namelijk door de mogelijkheid van het opzeggen of het herzien van de verzekeringspolis na ieder ongeval veroorzaakt door de verzekerde.

Hetzelfde lid wenst meer informatie over de duur van de verzekeringsovereenkomst.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat er reeds enige vooruitgang werd geboekt op het stuk van de duur van de overeenkomsten: voor sommige branches (autoverzekering en brandverzekering) is die duur tot drie jaar teruggebracht.

De Minister kondigt bovendien aan dat er zeer binnenkort een ontwerp van wet ingediend zal worden tot hervorming van de wet van 11 juni 1874 op de verzekeringsovereenkomsten. Dat ontwerp wil de overeenkomsten jaarlijks opzegbaar maken.

Dit ontwerp voorziet in de opzegging van de overeenkomst door de verzekeraar na een schadegeval, doch de Regering is voorstander van een billijker verdeling van de wederzijdse rechten en plichten onder verzekeraars en verzekerden.

Le représentant du Ministre de la Justice précise que c'est l'arrêté ministériel du 29 janvier 1988 (*Moniteur belge* du 16 février 1988) qui prévoit que la durée des contrats d'assurance doit être soit d'un an, soit de trois ans.

Un autre membre accentue la nécessité de bien préciser les devoirs et obligations des assureurs et des assurés, puisque les assurés sont à la merci des compagnies d'assurances.

L'intervenant abonde dans le même sens en ce qui concerne la durée du contrat d'assurance. Il aborde en outre le problème de la faute grave.

Les compagnies d'assurances invoquent la notion de faute grave avec une facilité extraordinaire.

L'intention du législateur concernant cette notion a été dépassée par la manière d'agir des compagnies d'assurances.

L'intervenant cite deux exemples :

— l'imputation au propriétaire du véhicule de la responsabilité pour faute grave d'un préposé; pour faute grave du chauffeur qui a été autorisé à utiliser le véhicule;

— l'imputation au propriétaire du véhicule de la responsabilité, même s'il lui était impossible de vérifier si le chauffeur était titulaire d'un permis de conduire.

L'orateur plaide pour l'introduction d'une vignette à coller sur la voiture, indiquant que le propriétaire de la voiture est assuré.

Le Vice-Premier Ministre et le Ministre des Affaires économiques répond que le problème de la faute grave ne lui a pas échappé, mais que vu l'avant-projet de loi qui réformera la loi de 1874 sur le contrat d'assurance, il ne serait pas opportun de privilégier une branche d'assurances par rapport à une autre. Dans le nouveau projet, la notion de faute grave ne sera plus considérée comme un dol.

Le problème de la vignette, telle qu'elle est imposée en Italie et en France, est abordé dans l'actuel projet de loi.

Le Ministre des Affaires économiques rappelle que le système de la vignette était prévu par la loi de 1956, mais les articles qui permettent d'instaurer ce système, n'ont jamais été mis en vigueur parce que l'on a considéré que l'application en serait trop difficile et trop onéreuse. Aucune procédure n'a été mise en place pour retirer la vignette, en cas de nécessité.

Finalement, on a opté pour une nouvelle méthode qui consiste à lier l'assurance et le contrôle de l'assurance à la marque d'immatriculation. Ce système est d'ailleurs déjà introduit par la loi du 4 juillet 1972,

De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie wijst erop dat het ministerieel besluit van 29 januari 1988 (*Belgisch Staatsblad* van 16 februari 1988) bepaalt dat de duur van de verzekeringsovereenkomsten ofwel één jaar ofwel drie jaar moet zijn.

Een ander lid legt er de nadruk op dat het nodig is de rechten en plichten van verzekeraars en verzekerden duidelijk vast te stellen, aangezien de verzekerden aan de willekeur van de verzekeringsmaatschappijen overgeleverd zijn.

Spreker valt de stelling bij inzake de duur van de verzekeringsovereenkomst. Hij snijdt bovendien het probleem van de zware fout aan.

De verzekeringsmaatschappijen voeren het begrip zware fout maar al te licht aan.

De bedoeling van de wetgever in verband met dat begrip is inmiddels reeds achterhaald door de manier waarop de verzekeringsmaatschappijen te werk gaan.

Spreker citeert als voorbeeld :

— het verantwoordelijk stellen van de eigenaar van het voertuig voor de zware fout van een aangestelde; voor de zware fout van de chauffeur aan wie toegelaten werd het voertuig te gebruiken;

— het verantwoordelijk stellen van de eigenaar van het voertuig zelfs wanneer het hem niet mogelijk was na te gaan of de chauffeur in het bezit was van een rijbewijs.

Spreker is voorstander van de invoering van een kleefstrookje dat op het voertuig aangebracht moet worden en dat bewijst dat de eigenaar van het voertuig verzekerd is.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt dat het probleem van de zware fout hem niet is ontgaan, doch aangezien er een voorontwerp van wet tot hervorming van de wet van 1874 op de verzekeringsovereenkomsten op stapel is gezet, zou het niet aangewezen zijn een verzekeringsbranche te bevoordelen ten opzichte van een andere. In het nieuwe ontwerp zal de zware fout niet meer als bedrog worden beschouwd.

Het onderhavige ontwerp van wet voert ook het kleefstrookje in dat in Italië en Frankrijk reeds verplicht is.

De Minister van Economische Zaken herinnert eraan dat de wet van 1956 voorzag in het kleefstrookje, doch dat de artikelen waarmee het systeem ingevoerd kon worden, nooit in werking zijn getreden, omdat men er toen van uitging dat de uitvoering te moeilijk en te duur zou zijn. Er bestaat ook geen regeling om een kleefstrookje in te trekken wanneer dat nodig zou blijken.

Ten slotte heeft men gekozen voor een nieuwe werkwijze waarbij het toekennen van een kentekenplaat afhankelijk wordt gesteld van het aangaan van een verzekering en de controle erop. De wet van

modifiant la loi du 1^{er} juillet 1956. Les arrêtés qui sont pris par l'Office de la Circulation routière et le Ministère des Communications sont cependant encore incomplets et ne permettent pas d'appliquer le système.

Un autre membre remarque que la marque d'immatriculation figurait, il y a quelques années, sur le véhicule.

Aujourd'hui, par contre, il faut garder à bord de la voiture, le document qui prouve que le véhicule a été immatriculé et qu'on a payé, au cours de l'année, la taxe fiscale.

Le Ministre des Affaires économiques spécifie que le projet lie la délivrance de la marque d'immatriculation au fait que l'on apporte la preuve que l'on est assuré. Il s'agit du système introduit en 1972 mais qui n'est pas assez performant.

Il faudrait prendre des arrêtés d'exécution beaucoup plus détaillés et trouver un système qui va plus loin, afin de retirer la marque d'immatriculation une fois que le véhicule n'est plus assuré.

Le représentant du Ministre de la Justice formule deux réflexions :

1. C'est l'état d'ivresse, soumis à l'appréciation du tribunal, qui doit être pris en compte, et pas le 0,8 p.c. cité par un membre, 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.

2. Beaucoup d'assurés paient leur assurance par mois ou par trois mois. Cela pose un problème technique : faut-il exiger un paiement d'assurance annuel, ce qui se ferait au détriment d'assurés qui ne peuvent pas se permettre de payer la prime d'assurance en une fois, ou le paiement fractionné impliquerait-il de décomposer la vignette.

Un membre souligne l'importance de l'assurance du véhicule automobile. Elle concourt à améliorer le sens des responsabilités du conducteur; il y a en effet trop d'accidents dus à une certaine légèreté sur ce plan. Tous les efforts butent sur ce problème.

L'intervenant déclare qu'il n'est pas inconditionnellement partisan du système des vignettes et il plaide au contraire pour une sanction plus sévère : celui qui n'est pas assuré et qui se fait prendre doit faire l'objet d'une application plus rigoureuse de la déchéance du droit de conduire un véhicule, prononcée par le tribunal. Actuellement, la durée de la déchéance va de huit jours à deux ans, selon l'appréciation du juge.

4 juli 1972, die de wet van 1 juli 1956 op dat stuk heeft gewijzigd, heeft die werkwijze overigens reeds ingevoerd. De besluiten genomen door de Dienst voor het Wegverkeer en het Ministerie van Verkeerswezen zijn echter nog ontoereikend en daardoor kan die werkwijze niet toegepast worden.

Een ander lid merkt op dat het bewijs van inschrijving enkele jaren geleden nog op het voertuig zelf aangebracht werd.

Nu is het echter zo dat men in het voertuig het document moet bewaren waaruit blijkt dat het voertuig is ingeschreven en dat men in de loop van het jaar de autobelasting heeft betaald.

De Minister van Economische Zaken wijst erop dat men volgens het wetsontwerp slechts een kentekenplaat kan krijgen wanneer men het bewijs heeft geleverd dat men verzekerd is. Die werkwijze werd ingevoerd in 1972 doch zij is niet efficiënt genoeg gebleken.

Er moeten omstandigere uitvoeringsbesluiten genomen worden en er moet een systeem gevonden worden dat verder gaat zodat de kentekenplaat kan worden ingetrokken wanneer het voertuig niet meer verzekerd is.

De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie formuleert twee bedenkingen :

1. Er moet rekening gehouden worden met de staat van dronkenschap waarover de rechtbank een oordeel moet vellen en niet met de 0,8 pct. waarnaar een lid verwijst en 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.

2. Vele verzekerden betalen hun verzekering per maand of per kwartaal. Dit doet een technisch probleem rijzen : moet een jaarlijkse betaling van de verzekering geëist worden, wat de verzekerden zou benadelen die het zich niet kunnen veroorloven de verzekeringspremie in een keer te betalen, of moet men opteren voor de gespreide betaling, wat zou betekenen dat het kleefstrookje moet worden opgedeeld.

Een lid wijst op het belang van de verzekering van het voertuig. Dit is belangrijk in het kader van de responsabilisering van de bestuurder; er gebeuren immers te veel ongevallen als gevolg van het gebrek aan verantwoordelijkheidszin. Alle inspanningen struikelen over dit probleem.

Spreker is niet onmiddellijk voorstander van het kleefstrookjessysteem, maar pleit integendeel voor een verstrenging van de strafmaatregel : voor degene die betrapt wordt en niet verzekerd is, moet er een strengere toepassing komen van de vervallenverklaring van het recht een voertuig te besturen, uitgesproken door de rechtbank. Nu loopt de periode van acht dagen tot twee jaar, volgens de appreciatie van de rechter.

Un autre membre plaide pour un ensemble de mesures concernant l'ivresse au volant, qui est la cause principale d'accidents de voiture.

Selon l'orateur, le fait de reporter la charge complète du dommage sur l'assuré est une mesure excessive. Il faudrait peut-être limiter le recours des compagnies d'assurances à un certain montant ou à un certain pourcentage.

Il est de l'avis d'un autre membre pour souligner que la vignette, bien qu'elle ne couvre pas tous les cas, serait un bon moyen pour réduire le nombre de personnes qui circulent sans être assurées. Cette vignette peut être annuelle. Cela ne pose pas de problèmes. Quand on envoie la carte verte, on peut joindre une telle vignette. Les vignettes devraient même être au nom de la compagnie d'assurances, afin de pouvoir identifier les compagnies immédiatement, ce qui donne un avantage en cas d'accident. Si on paye par trimestre, il est très simple de diviser la vignette en quatre et de numéroter les différentes parties. Les vignettes doivent être différentes d'année en année.

Un troisième membre estime qu'il doit être possible d'instaurer une vignette. Autrefois, il existait en effet chez nous une preuve du paiement de la taxe de roulage qu'il fallait apposer sur le véhicule.

En réponse à une intervention précédente, l'intervenant cite l'exemple d'une réglementation édictée il y a deux ans dans une autre matière, relativement à la faute lourde.

Le Parlement a exclu la notion de faute lourde de la législation relative à l'assurance-maladie, estimant qu'il fallait éviter qu'un individu qui a commis une infraction pénale subisse un préjudice en matière de sécurité sociale. Il y a lieu de suivre le même raisonnement en ce qui concerne l'assurance en question : une infraction pénale doit être punie pénalement et non pas civilement.

Un autre membre pose le problème de la durée du contrat et le problème de l'indemnisation.

Le Ministre se réfère à l'arrêté ministériel du 29 janvier 1988 modifiant l'arrêté ministériel du 14 avril 1971 fixant des limites et des normes tarifaires applicables à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. L'article 1^{er} stipule que la durée des nouveaux contrats est fixée à 3 ans ou 1 an. Au terme des 3 ans, les contrats seront reconduits d'année en année. Pour la période écoulée, les contrats de dix ans étaient résiliables par le preneur après une durée maximale de 5 ans. Les assurés qui veulent bénéficier de la formule 3-1, ne peuvent le faire en cours de contrat que s'il y a modification de ce contrat.

Een ander lid is voorstander van een geheel van maatregelen over dronkenschap achter het stuur, die de voornaamste oorzaak is van auto-ongevallen.

Volgens spreker is de afwenteling van de volledige last van de schade op de verzekerde een overdreven maatregel. Misschien moet het verhaalrecht van de verzekeringsmaatschappijen beperkt worden tot een bepaald bedrag of tot een bepaald percentage.

Zoals een ander lid is hij eveneens van mening dat het kleefstrookje — ook al is het geen oplossing voor alle gevallen — een uitstekend middel zou zijn om het aantal bestuurders die niet verzekerd zijn te verminderen. Een jaarlijks kleefstrookje kan samen met de groene kaart de verzekerde worden toegestuurd. Het kleefstrookje zou zelfs de naam van de verzekeringsmaatschappij kunnen vermelden. Dit biedt het voordeel dat men bij een ongeval onmiddellijk weet met welke maatschappij men te maken heeft. Wordt per kwartaal betaald, dan kan het kleefstrookje in vier genummerde delen worden opgedeeld. De kleefstrookjes moeten jaarlijks verschillen.

Een derde lid is van oordeel dat het mogelijk moet zijn een kleefstrookje in te voeren. Vroeger kenden we immers een bewijs van rijbelastingen dat op de voertuigen aangebracht werd.

In verband met de opmerking van een van de vorige sprekers, wijst het lid als voorbeeld op een regeling die i.v.m. de zware fout twee jaar geleden werd getroffen in een andere materie.

De wetgeving op de ziekteverzekering heeft de zware fout afgeschaft omdat het Parlement van mening was dat iemand niet in de sociale zekerheid getroffen mocht worden, wanneer hij een strafbaar feit beging. In het kader van de verzekering dient dezelfde redenering te worden gevolgd: een strafbaar feit moet strafrechtelijk en niet burgerlijk bestraft worden.

Een ander lid wijst op het probleem van de duur van de overeenkomst en naar het probleem van de schadeloosstelling.

De Minister verwijst naar het ministerieel besluit van 29 januari 1988 tot wijziging van het ministerieel besluit van 14 april 1971 tot vaststelling der tariefperken en maatstaven toepasselijk op de verplichte verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. Artikel 1 bepaalt dat de duur van de nieuwe overeenkomsten drie jaar of een jaar bedraagt. Na drie jaar worden de overeenkomsten jaarlijks verlengd. Voor de voorbije periode werden de overeenkomsten gesloten voor 10 jaar en konden ze door de verzekerde worden opgezegd na ten hoogste vijf jaar. De verzekerden die kiezen voor de formule 3-1, kunnen dat tijdens de duur van de overeenkomst slechts doen op voorwaarde dat de overeenkomst gewijzigd wordt.

Un membre estime qu'il y a une certaine forme d'abus de la part des compagnies d'assurances lorsqu'elles envoient des quittances qui entraînent une prorogation tacite des contrats.

Il faudrait souligner que l'on pourrait charger les compagnies d'assurances de joindre à l'avis de paiement une lettre attirant l'attention sur la possibilité de modifier ou de résilier le contrat.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques estime qu'il s'agit là d'une proposition raisonnable dans le cadre de la protection du consommateur.

Un membre pose une question d'ordre général concernant les recours exercés par les compagnies d'assurances contre les assurés. Il y a surtout problème lorsque l'assuré dispose de moyens insuffisants et que la créance à laquelle il doit faire face a des conséquences pour l'ensemble de sa famille.

Le représentant du Ministre de la Justice fait remarquer que le problème de l'insolvabilité de l'assuré se situe plutôt dans le cadre de la loi générale de 1874 sur le contrat d'assurance, qui prévoit que dans certains cas de faute grave ou de dol, l'assureur n'a plus d'obligations vis-à-vis de l'assuré. La loi du 1^{er} juillet 1956 corrige cela d'une façon radicale, en disant que cela n'est pas opposable à la personne lésée, même lorsqu'il y a faute grave de la part de l'assuré. La victime sera certaine d'être indemnisée et le litige éventuel ne concerne plus que l'assureur et son assuré. C'est l'assureur qui, dans certains cas prévus dans le contrat-type, exercera un recours contre son assuré pour obtenir le remboursement des indemnités payées à la victime. Ce recours est assez illusoire parce que souvent l'assureur va se heurter à l'insolvabilité de l'assuré, mais cela n'affecte pas la situation de la victime de l'accident.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques estime que s'il s'agit là d'un problème important, il serait plus opportun de le soulever dans le cadre de la révision générale de la loi de base de 1874. Le Ministre annonce à cet égard le dépôt d'un nouveau projet de loi au greffe d'une des deux Chambres au cours du premier semestre de 1989.

Een lid klaagt een bepaalde vorm van misbruik aan bij de verzekeringsmaatschappijen die een kwitantie sturen met een stilzwijgende verlenging van het contract.

Aan de verzekeringsmaatschappijen zou de opdracht gegeven kunnen worden bij de aanmaning tot betalen een schrijven toe te voegen waarbij gewezen wordt op de mogelijkheid de overeenkomst te wijzigen of op te zeggen.

Volgens de Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken is dit, in het kader van de bescherming van de verbruiker, een redelijk voorstel.

Een lid formuleert een vraag van algemene aard inzake de vorderingen van de verzekeringsmaatschappijen op de verzekerde. Het probleem stelt zich vooral wanneer de verzekerde over onvoldoende middelen beschikt en de schuldvordering de hele familie achtervolgt.

De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie merkt op dat het probleem van onvermogen van de verzekerde moet gezien worden in het kader van de algemene wet van 1874 op de verzekeringsovereenkomsten. Die wet bepaalt dat in sommige gevallen van zware schuld of bedrog de verzekeraar geen verplichtingen meer heeft ten opzichte van de verzekerde. De wet van 1 juli 1956 corrigeert die opvatting op radicale wijze door te bepalen dat men zich niet op dit principe kan beroepen tegenover de benadeelde, zelfs niet wanneer de verzekerde zware schuld treft. Het slachtoffer moet zeker zijn van een schadeloosstelling en een eventueel geschil gaat slechts de verzekeraar en zijn verzekerde aan. Het is de verzekeraar die in de gevallen bepaald in de modelovereenkomst, de sommen die als schadevergoeding aan het slachtoffer werden uitbetaald, zal verhalen op zijn verzekerde. Dit verhaalrecht is maar schijn, omdat de verzekeraar vaak zal stuiten op de insolventie van de verzekerde, maar dat mag geen weerslag hebben op de toestand van het slachtoffer van het ongeval.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken is van oordeel dat het een belangrijk probleem betreft, maar dat dit eerder in de algemene herziening van de basiswet van 1874 kadert. De Minister kondigt hierbij een nieuw ontwerp van wet aan dat gedurende het eerste semester 1989 ter griffie van een van beide Kamers zal worden ingediend.

IV. DISCUSSION DES ARTICLES

CHAPITRE I^{er}

Dispositions préliminaires

Article 1^{er}

Discussion

1. Véhicule automoteur

Le texte initial du projet de loi (Doc. Sénat n° 503, 1968-1969) du 25 juin 1969 n'est pas modifié.

Un membre demande si une grue sur pneus est également un véhicule automoteur.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques répond affirmativement.

2. Remorque

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que dans la loi du 1^{er} juillet 1956, la remorque, attelée ou non au véhicule est considérée comme en faisant partie alors que dans le projet de loi de 1969 (Doc. Sénat 503) tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Les remorques non attelées doivent avoir une assurance propre dans les cas déterminés par le Roi si elles ont été construites spécialement pour être attelées (assimilation à des véhicules automoteurs).

3. Cyclomoteur

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques déclare que le projet de loi de 1969 ajoute cette définition parce que les cyclomoteurs se voient attribuer un régime spécial de contrôle de l'obligation d'assurance dans le corps du projet (article 6).

L'amendement du Gouvernement (Doc. n° 742, 1984-1985, n° 2) propose une modification matérielle. Il s'agit d'une adaptation terminologique visant à remplacer dans le texte néerlandais, les mots « rijwielen met hulpmotor » par le mot « bromfietsen ».

4. Assureur

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques déclare que la suppression de la définition résulte des spécifications de l'article 2, § 1^{er}, 3^e alinéa, et de l'article 2, § 2, 2^e alinéa, le but de cette définition étant d'assimiler le Bureau belge à un assureur.

IV. BESPREKING VAN DE ARTIKELEN

HOOFDSTUK I

Inleidende bepalingen

Artikel 1

Bespreking

1. Motorrijtuig

De oorspronkelijke tekst van het ontwerp van wet (Gedr. St. Senaat nr. 503, 1968-1969) van 25 juni 1969 wordt niet gewijzigd.

Een lid vraagt of een kraan op wielen eveneens een motorrijtuig is.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt hierop bevestigend.

2. Aanhangwagen

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat de wet van 1 juli 1956 de al dan niet aan een voertuig gekoppelde aanhangwagens als een deel ervan beschouwt, terwijl het ontwerp van wet van 1969 (Gedr. St. Senaat 503) alles wat aan het voertuig wordt gekoppeld als een deel daarvan beschouwt.

Aanhangwagens die niet aan een voertuig zijn gekoppeld, moeten een eigen verzekering hebben in de door de Koning bepaalde gevallen indien zij speciaal werden gebouwd om aan een voertuig te worden gekoppeld (gelijkstelling met motorrijtuigen).

3. Bromfietsen

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken deelt mee dat het ontwerp van wet uit 1969 deze definitie toegevoegd heeft omdat bromfietsen in het corpus van het ontwerp (artikel 6) onderworpen worden aan een bijzondere regeling op het stuk van de controle op de verzekeringsplicht.

Het amendement van de Regering (Gedr. St. nr. 742, 1984-1985, nr. 2) stelt op dit punt een tekstwijziging voor. Het beoogt in de Nederlandse tekst een terminologische verbetering aan te brengen door de woorden « rijwielen met hulpmotor » te vervangen door het woord « bromfietsen ».

4. Verzekeraar

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat het schrappen van deze definitie volgt uit de lezing van artikel 2, § 1, derde lid, en van artikel 2, § 2, tweede lid, waarbij het Belgisch Bureau gelijkgesteld wordt met een verzekeraar.

Un membre se réfère au rapport fait au nom de la Commission de la Justice par le sénateur W. Calewaert en juin 1972 (Doc. Sénat n° 403, 1971-1972) où l'on remarque qu'on ne définit plus la notion d'assureur.

Le Ministre des Affaires économiques souligne que le problème de la définition de la notion d'assureur a été réglé par la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

Le Ministre observe en outre qu'un amendement gouvernemental de 1984 (Doc. n° 742, 1984-1985, n° 2, p. 2) a inséré une référence explicite à la loi du 9 juillet 1975 dans le texte qui viendrait remplacer le troisième alinéa du § 1^{er} de l'article 2.

Vote

L'article 1^{er} ainsi amendé est adopté à l'unanimité des 16 membres présents.

Texte adopté

Pour l'application de la présente loi, on entend :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.

Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.

Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.

Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.

Een lid verwijst naar het verslag dat senator W. Calewaert in juni 1972 heeft uitgebracht namens de Commissie voor de Justitie (Gedr. St. Senaat nr. 403, 1971-1972) en waarin ook geen definitie meer wordt gegeven van het begrip « verzekerder ».

De Minister van Economische Zaken wijst erop dat het probleem van de definitie van « verzekerder » werd geregeld door de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

De Minister merkt bovendien op dat bij regeringsamendement van 1984 (Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, blz. 2) in de tekst die het derde lid van § 1 van artikel 2 vervangt, de uitdrukkelijke verwijzing naar de wet van 9 juli 1975 wordt ingevoegd.

Stemming

Artikel 1, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 16 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.

Bromfietsen : de in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer aldus genoemde motorrijtuigen.

Verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt.

Benadeelden : zij die schade hebben geleden welke grond oplevert voor de toepassing van deze wet, alsmede hun rechtverkrijgenden.

CHAPITRE II

De l'assurance obligatoire

Article 2

Paragraphe 1^{er}

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne un aperçu des différences entre le projet de loi (Doc. 503, 1968-1969) et la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automobiles.

Différences avec la loi du 1^{er} juillet 1956

1. Les mots « admis à la circulation » remplacent les mots « admis à circuler ». Il s'agit d'une notion plus large puisqu'elle comprend également les véhicules immobilisés.

2. On ajoute à l'alinéa 1^{er}, les mots « et dont les effets ne sont pas suspendus ». L'infraction de mise en circulation sans assurance d'un véhicule commence dès que le contrat est suspendu, par exemple pour non-paiement des primes, même si ce contrat existe toujours. Cette disposition est à rapprocher des sanctions prévues à l'article 26.

Modifications à apporter au projet de loi de 1969 par les amendements du Gouvernement de 1984

A l'alinéa 3 l'on fait référence à la loi de 1975 quant à l'agrément de l'assureur. En effet, l'exigence de conclure le contrat d'assurance auprès du siège belge d'un assureur agréé n'a plus de raison d'être depuis l'entrée en vigueur de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances qui subordonne l'octroi de l'agrément à l'existence d'un établissement situé en Belgique.

Un membre demande si les grandes surfaces et les parkings privés sont prévus par le § 1^{er} de l'article 2.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques répond que les grandes surfaces et les parkings privés sont couverts par l'expression « les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter » (§ 1^{er}, alinéa 1^{er}).

Un autre membre demande si la notion de « terrain » couvre également un parking à étages ou un parking souterrain par exemple.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques répond d'une façon affirmative.

HOOFDSTUK II

Verplichte verzekering

Artikel 2

Paragraaf 1

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft een overzicht van de verschillen tussen het ontwerp van wet (Gedr. St. Senaat 503, 1968-1969) en de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Verschillen met de wet van 1 juli 1956

1. In de Franse tekst werden de woorden « admis à circuler » vervangen door de woorden « admis à la circulation ». Op die manier werd het begrip verruimd omdat het eveneens de stilstaande voertuigen omvat.

2. Aan het einde van het eerste lid werden de woorden « en waarvan de werking niet is geschorst » toegevoegd. Het in het verkeer brengen van een voertuig dat niet verzekerd is, wordt een strafbaar feit zodra de overeenkomst geschorst is, bijvoorbeeld wegens niet-betaling van de premie, zelfs indien de overeenkomst blijft bestaan. Die bepaling sluit aan bij de sancties waarin artikel 26 voorziet.

Wijzigingen aan te brengen in het wetsontwerp van 1969 ingevolge de regeringsamendementen van 1984

Het derde lid verwijst naar de wet van 1975 op het stuk van de toelating van de verzekeraar. De eis de verzekeringsovereenkomst te sluiten bij de Belgische zetel van een toegelaten verzekeraar heeft geen reden van bestaan meer sedert de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen in werking is getreden, welke wet de toelating afhankelijk maakt van de aanwezigheid van een vestiging in België.

Een lid vraagt of artikel 2, § 1, eveneens slaat op de supermarkten en de privé-parkeerruimten.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt dat de supermarkten en privé-parkeerruimten vallen onder het begrip « terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben er te komen » (§ 1, eerste lid).

Een ander lid vraagt of het begrip « terrein » eveneens slaat op een parkeerruimte met verdiepingen of een ondergrondse parkeerruimte bijvoorbeeld.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt hierop bevestigend.

Le même membre suggère de remplacer le mot « terrains » par « surfaces ».

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques réaffirme que les parkings souterrains ou en hauteur, les tunnels, les viaducs et les ferries sont couverts par le § 1^{er} de l'article 2. Il préfère cependant maintenir la terminologie y proposée.

Le même membre demande quelle est la portée de la notion de responsabilité civile.

Le représentant du Ministre de la Justice répond que la définition donnée par l'article 1382 du Code civil est d'application, à l'exclusion de la responsabilité pénale, l'assureur ne couvrant pas les amendes pénales mais uniquement les indemnités qui sont dues à la victime de l'accident.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que l'article 2 vise des véhicules admis à la circulation. Les engins de chantier, lorsqu'ils sont admis à la circulation sur la voie publique, doivent être couverts par une police d'assurance (R.C.-auto). Lorsqu'ils sont en travail sur le chantier, ils sont en général couverts par une R.C.-exploitation.

Il ajoute que pour les cas où les usagers de la route se trouvent sur un chantier, ils sont hors de l'application de la loi du 1^{er} juillet 1956, parce qu'il ne s'agit pas de la voie publique ou d'un terrain ouvert au public. Les engins de chantier sont couverts par un autre type d'assurance, notamment la R.C.-exploitation.

Le même membre voudrait savoir si la R.C.-exploitation donne les mêmes garanties que la R.C.-auto.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques répond d'une façon négative. Les R.C.-exploitation en vigueur sur le marché, couvrent les dommages corporels à concurrence de 50 millions maximum, tandis que la R.C.-auto offre une garantie illimitée.

Un membre remarque qu'il y a des chantiers qui se trouvent sur la route, donc sur la voie publique.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques précise que dès l'instant où les véhicules admis à la circulation passent, suite à une déviation à travers un chantier et que des engins de chantier sont susceptibles de venir sur des endroits ouverts à la circulation routière, la victime d'un accident sera couverte par le champ d'application de la loi R.C.-auto.

Hetzelfde lid stelt voor het woord « terreinen » te vervangen door het woord « ruimten ».

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken bevestigt opnieuw dat artikel 2, § 1, slaat op de ondergrondse parkeerruimten of parkeerruimten met verdiepingen, tunnels, viaducten en ferry's. Hij verkiest evenwel niet te raken aan de voorgestelde terminologie.

Hetzelfde lid vraagt wat de reikwijdte is van het begrip « burgerrechtelijke aansprakelijkheid ».

De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie antwoordt dat het begrip van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek hier toepassing krijgt met uitzondering van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid, aangezien de verzekeraar niet de geldboeten dekt, doch uitsluitend de schadeloosstelling die verschuldigd is aan het slachtoffer van het ongeval.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat artikel 2 doelt op voertuigen die tot het verkeer toegelaten zijn. Wanneer bouwmachines tot het verkeer op de openbare weg worden toegelaten moeten zij gedekt zijn door een verzekeringspolis (burgerrechtelijke aansprakelijkheid-auto). Functioneren zij op een bouwplaats, dan zijn zij over het algemeen gedekt door een aansprakelijkheidsverzekering-exploitatie.

Hij voegt eraan toe dat wanneer weggebruikers die zich op een bouwplaats bevinden, buiten het toepassingsgebied van de wet van 1 juli 1956 vallen omdat zij zich niet op de openbare weg bevinden, noch op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek. Bouwmachines worden gedekt door een ander soort van verzekering, onder meer de burgerrechtelijke aansprakelijkheid-exploitatie.

Hetzelfde lid wil vernemen of die verzekering dezelfde dekking biedt als de burgerrechtelijke aansprakelijkheid-auto.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt hierop ontkennend. De burgerrechtelijke aansprakelijkheid-exploitatie zoals die momenteel bestaat, dekt lichamelijk letsel tot een maximumbedrag van 50 miljoen, terwijl de burgerrechtelijke aansprakelijkheid-auto een onbeperkte dekking biedt.

Een lid merkt op dat sommige bouwplaatsen zich op de weg en dus op de openbare weg bevinden.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat zodra voertuigen die tot het verkeer zijn toegelaten, als gevolg van een wegomlegging over een bouwplaats moeten rijden en zodra bouwmachines eventueel op plaatsen kunnen komen waar het wegverkeer wordt toegelaten, het slachtoffer van een ongeval gedekt is door de wet op de burgerrechtelijke aansprakelijkheid-auto.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2/1.

« Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, premier alinéa, remplacer les mots : « verzekeringscontract dat aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de uitwerking niet is geschorst » par les mots : « verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

DEUXIEME AMENDEMENT

Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2/2.

« Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, deuxième alinéa, remplacer les mots : « voor de duur van het door die ander gesloten contract » par les mots : « voor de duur van de overeenkomst die door de andere persoon is gesloten. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

TROISIEME AMENDEMENT

Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2/3.

« Au § 1^{er}, remplacer l'alinéa 3 par le texte suivant :

« L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances. »

Justification

L'exigence de conclure le contrat d'assurance auprès d'un siège belge d'un assureur agréé n'a plus de raison d'être depuis l'entrée en vigueur de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances qui subordonne l'octroi de l'agrément à l'existence d'un établissement situé en Belgique.

Amendementen

Regeringsamendementen.

EERSTE AMENDEMENT

Gedr. St. Senaat 742, 1984-1985, nr. 2/1.

« 1. In de Nederlandse tekst van § 1, eerste lid de woorden : « verzekeringscontract dat aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de uitwerking niet is geschorst » te vervangen door de woorden : « verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst ».

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische verbetering.

TWEEDE AMENDEMENT

Gedr. St. Senaat 742, 1984-1985, nr. 2/2.

« In de Nederlandse tekst van § 1, tweede lid, de woorden : « voor de duur van het door die ander gesloten contract » te vervangen door de woorden : « voor de duur van de overeenkomst die door de andere persoon is gesloten. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische verbetering.

DERDE AMENDEMENT

Gedr. St. Senaat 742, 1984-1985, nr. 2/3.

« In § 1, het derde lid te vervangen door de volgende tekst :

« De verzekering moet zijn gesloten bij een verzekeraar die daartoe is toegelaten op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. »

Verantwoording

De eis het verzekeringscontract af te sluiten bij de Belgische zetel van een toegelaten verzekeraar heeft geen reden van bestaan meer sedert het in werking treden van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen die de toekenning van de toelating afhankelijk maakt van het bestaan van een vestiging in België.

Votes

Les trois amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité des 18 membres présents.

Le § 1^{er}, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

Texte adopté

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

Paragraphe 2

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires Economiques explique que les alinéas 1, 3 et 4 du § 2 ont été introduits dans la loi de 1956 par la loi du 4 juillet 1972 (article disjoint du projet 503).

Cependant, le texte de l'alinéa 1^{er} doit être une nouvelle fois modifié pour tenir compte de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance. En effet, celle-ci donne au Roi le pouvoir d'agréer ou de créer un Bureau qui a pour mission de réparer, conformément à la législation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Le Ministre précise que le Roi a fait usage de ce pouvoir par l'arrêté royal du 2 juin 1982 (*Moniteur belge* du 9 juin 1982) qui agréa le Bureau tandis que l'arrêté royal du 16 décembre 1981 portant mise en vigueur et exécution des articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances fixe les dispositions qui lui sont applicables.

Stemmingen

De drie regeringsamendementen worden aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

De aldus geamendeerde § 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 1. Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst.

De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Indien een andere persoon de verzekering heeft aangegaan, is de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duur van de overeenkomst die door de andere persoon is gesloten.

De verzekering moet zijn gesloten bij een verzekeraar die daartoe is toegelaten op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

Paragraaf 2

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken legt uit dat het eerste, het derde en het vierde lid van § 2 in de wet van 1956 werden ingevoegd bij de wet van 4 juli 1972 (afgescheiden artikel van het ontwerp nr. 503).

De tekst van het eerste lid van § 2 moet echter nogmaals worden gewijzigd ten einde rekening te kunnen houden met de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. Deze wet geeft aan de Koning de macht een Bureau toe te laten of op te richten dat als opdracht heeft, overeenkomstig de wetgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de schade te vergoeden veroorzaakt in België door motorvoertuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

De Minister verduidelijkt dat de Koning gebruik heeft gemaakt van deze macht door het koninklijk besluit van 2 juni 1982 (*Belgisch Staatsblad* van 9 juni 1982) dat het Bureau toelaat, terwijl het koninklijk besluit van 16 december 1981 houdende inwerking-treding en uitvoering van de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, de maatregelen treft die op het Bureau van toepassing zijn.

Cette matière n'est donc plus comprise dans la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement (Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2-4).

« Au § 2, remplacer l'alinéa 1^{er} par le texte suivant :

« Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition que le Bureau agréé ou créé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules. »

Justification

La loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances donne au Roi le pouvoir d'agréer ou de créer un Bureau qui a pour mission de réparer, conformément à la législation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Le Roi a fait usage de ce pouvoir par l'arrêté royal du 2 juin 1982 (Moniteur belge du 9 juin 1982) qui agréé le Bureau tandis que l'arrêté royal du 16 décembre 1981 portant mise en vigueur et exécution des articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances fixe les dispositions qui lui sont applicables.

Cette matière n'est donc plus comprise dans la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

Le § 2, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

Texte adopté

§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition

Deze materie valt dus niet meer onder de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Amendement

Het betreft een regeringsamendement (Gedr. St. Senaat 742, 1984-1985, nr. 2-4).

« In § 2, het eerste lid te vervangen door de volgende tekst :

« Niettemin worden motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, ook tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, daartoe erkend of opgericht op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, zelf tegenover de benadeelden de verplichtingen op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen in België toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden. »

Verantwoording

De wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen geeft aan de Koning de macht een Bureau toe te laten of op te richten dat als opdracht heeft, overeenkomstig de wetgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de schade te vergoeden veroorzaakt in België door motorvoertuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

De Koning heeft gebruikt gemaakt van deze macht door het koninklijk besluit van 2 juni 1982 (Belgisch Staatsblad van 9 juni 1982) dat het Bureau toelaat terwijl het koninklijk besluit van 16 december 1981 houdende inwerkingtreding en uitvoering van de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, de maatregelen treft die op het Bureau van toepassing zijn.

Deze materie valt dus niet meer onder de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Stemmingen

Het regeringsamendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

Paragraaf 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 2. Niettemin worden motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, ook tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, daartoe erkend

que le Bureau agréé ou créé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.

Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur.

Le Roi détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique et il peut exiger la production d'un certificat international d'assurance.

Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers que le Roi détermine, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, l'obligation du Bureau est maintenue même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Vote sur l'ensemble de l'article

L'article 2, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

*
* *

Article 3

Paragraphe 1^{er}

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires Economiques donne un aperçu des différences entre le projet de loi de 1969 et la loi du 1^{er} juillet 1956.

Différences avec la loi du 1^{er} juillet 1956

L'article 3, § 1^{er}, du projet 503 correspond aux trois premiers alinéas de l'article 3 de la loi de 1956, moyennant les modifications suivantes :

— on parle de « garantir l'indemnisation des personnes lésées » en lieu et place de « couvrir la responsabilité civile » ce qui correspond mieux au but de la loi qui est de protéger les personnes lésées, les clauses restrictives de couverture de responsabilité n'étant jamais opposables aux victimes bien que permises (par exemple lorsque l'on établit un contrat pour conduite exclusive);

— l'on ajoute à l'énumération des personnes dont la responsabilité peut être engagée, les personnes

of opgericht op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, zelf tegenover de benadeelden de verplichtingen op zich neemt de schade, door de motorrijtuigen in België toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

Voor de toepassing van deze wet wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld.

De Koning bepaalt welke voertuigen voor de uitvoering van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald. Hij stelt vast op welke wijze die voertuigen in België worden toegelaten en kan overlegging van een internationaal verzekeringsbewijs eisen.

Indien van bestuurders van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in door de Koning nader te noemen vreemde landen, niet wordt geëist dat zij het internationaal verzekeringsbewijs bij zich hebben, blijft de verplichting van het in het eerste lid genoemde Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet is nagekomen.

Stemming over het artikel in zijn geheel

Artikel 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 3

Paragraaf 1

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft een overzicht van de verschillen tussen het ontwerp van wet van 1969 en de wet van 1 juli 1956.

Verschillen met de wet van 1 juli 1956

Artikel 3, § 1, van het ontwerp 503 stemt overeen met de eerste drie leden van artikel 3 van de wet van 1956, met de volgende wijzigingen :

— er staat « waarborgen dat benadeelden schade-loos worden gesteld » i.p.v. « moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken », wat beter overeenstemt met het doel van de wet, d.i. de benadeelde personen te beschermen, aangezien de beperkingen inzake dekking van de aansprakelijkheid wel toegelaten zijn, maar niet kunnen worden tegengeworpen aan de slachtoffers (bijvoorbeeld een overeenkomst voor een voertuig dat slechts door een enkele persoon bestuurd mag worden);

— aan de opsomming van de personen die burgerrechtelijk aansprakelijk kunnen worden gesteld, zijn

transportées (afin de couvrir, par exemple, la responsabilité du passager qui ouvrirait intempestivement une portière);

— l'on ajoute le recel au vol et à la violence, par assimilation du receleur au voleur, quant à la possibilité d'exclusion de la garantie;

— l'on ajoute un nouvel alinéa (assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur) pour éviter le cumul de l'assurance du véhicule tracteur avec celle de la remorque lorsque l'accident est causé par celle-ci.

Modifications à apporter au projet de loi de 1969 par les amendements du Gouvernement de 1984

1. A l'alinéa 1^{er} l'on ajoute l'employeur à la liste des personnes dont la responsabilité doit être couverte par le contrat d'assurance. En effet, l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail supprime la responsabilité du travailleur envers les tiers en cas de dommage causé dans l'exécution du contrat de travail, sauf en cas de dol, de faute lourde ou de faute légère habituelle. Lorsque les conditions d'application de l'exonération de responsabilité visée ci-dessus sont réunies, l'assureur qui couvre la responsabilité civile du travailleur du fait de l'utilisation d'un véhicule automoteur n'est donc pas tenu d'intervenir pour indemniser les victimes.

Il paraît donc nécessaire d'inclure l'employeur dans la liste des personnes dont la responsabilité doit être obligatoirement couverte par le contrat d'assurance lorsque le dommage est causé par un préposé à l'occasion de l'usage d'un véhicule automoteur dans l'exécution de son contrat de travail.

En effet, l'assurance de la responsabilité de l'employeur du fait des dommages causés aux tiers par son préposé n'étant pas obligatoire, les victimes d'accidents de la route risquent de ne pas être indemnisées si l'employeur, reconnu civilement responsable par le tribunal, est insolvable.

2. L'alinéa 2 comporte trois modifications apportées par les amendements gouvernementaux de 1984.

La première modification vise à permettre au Roi d'étendre les garanties du contrat d'assurance, initialement réservées aux sinistres survenus en Belgique, aux dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats qu'il détermine. Cette modification n'est pas nouvelle.

toegevoegd de vervoerde personen (ten einde bijvoorbeeld de aansprakelijkheid te dekken van de passagier die op een ongelegen moment een portier zou openen);

— wat betreft de mogelijkheid van uitsluiting van de waarborg is heling toegevoegd aan diefstal en geweld, door de heler gelijk te stellen met de dief;

— er is een nieuw lid toegevoegd (verzekering met betrekking tot een aanhangwagen die gelijkgesteld is met een motorrijtuig) om te vermijden dat een verzekering voor het trekvoertuig zou worden gecumuleerd met die voor de aanhangwagen wanneer het ongeval door die aanhangwagen is veroorzaakt.

Wijzigingen aan te brengen in het wetsontwerp van 1969 ingevolge de regeringsamendementen van 1984

1. In het eerste lid wordt de werkgever ingeschakeld in de lijst van de personen wier burgerlijke aansprakelijkheid gedekt moet zijn door de verzekeringsovereenkomst. Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten schaft de aansprakelijkheid van de werknemers tegenover derden immers af in geval van schade veroorzaakt in de uitvoering van de arbeidsovereenkomst, behalve bij bedrog, zware fout of gewone lichte fout. Wanneer de toepassingsvoorwaarden van de hierboven bedoelde vrijstelling van aansprakelijkheid zijn verenigd, is de verzekeraar die de burgerlijke aansprakelijkheid van de werknemer dekt wegens het gebruik van het motorrijtuig, dus niet verplicht bij te dragen in de schadeloosstelling van de slachtoffers.

Het lijkt dus noodzakelijk de werkgever in te schakelen in de lijst van de personen wier aansprakelijkheid gedekt moet zijn door de verzekeringsovereenkomst wanneer de schade veroorzaakt is door een aangestelde ter gelegenheid van het gebruik van een motorrijtuig in de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst.

Daar de verzekering van de aansprakelijkheid van de werkgever wegens de schade toegebracht aan derden door zijn aangestelde niet verplicht is, lopen de slachtoffers van verkeersongevallen immers de kans niet schadeloos te worden gesteld indien de werkgever, die door de rechtbank burgerlijk aansprakelijk wordt erkend onvermogen is.

2. Het tweede lid bevat drie wijzigingen ingevolge de regeringsamendementen van 1984.

De eerste wijziging heeft tot doel het de Koning mogelijk te maken de waarborgen van de verzekeringsovereenkomst, oorspronkelijk beperkt tot de ongevallen voorgevallen in België, uit te breiden tot de schade toegebracht aan de personen en aan de goederen door feiten voorgevallen op het grondgebied van de Staten die Hij bepaalt. Deze wijziging is niet nieuw.

Elle a été apportée à la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 4 juillet 1972 qui fut adoptée pour mettre en concordance la loi de 1956 avec les engagements internationaux existant en la matière et notamment avec la directive du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

L'arrêté royal du 24 juin 1973, modifié notamment par l'arrêté royal du 8 juillet 1975, a étendu la couverture aux dommages causés sur le territoire des Etats suivants: Belgique, République Fédérale d'Allemagne, Danemark, France, Royaume-Uni, Irlande, Italie, Grand-Duché de Luxembourg, Pays-Bas, République Démocratique Allemande, Autriche, Finlande, Hongrie, Liechtenstein, Monaco, Norvège, Saint-Marin, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Cité du Vatican, Grèce, Espagne et Portugal.

La deuxième modification vise à rendre obligatoire dans une certaine mesure, la couverture des dommages causés aux vêtements et bagages des personnes transportées par le véhicule qui a occasionné le dommage. Actuellement, la loi du 1^{er} juillet 1956 permet d'exclure de l'assurance les biens transportés par ce véhicule. L'article 6 du contrat-type fait usage de cette faculté en ne couvrant qu'à concurrence de cinquante mille francs par personne les vêtements et bagages des personnes transportées. Il paraît raisonnable, compte tenu de l'augmentation du coût de la vie, de porter cette couverture à cent mille francs par personne.

Enfin, il a été jugé utile de mentionner dans la loi la possibilité d'exclure de l'assurance les dommages au véhicule assuré afin d'éviter tout risque de collusion entre personnes dont la responsabilité est couverte par le contrat d'assurance.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

(Doc. 742 1984-1985, n° 2, art. 3 - 1.)

« Au § 1^{er}, remplacer l'alinéa 1^{er} par le texte suivant :

« L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute

Zij werd aangebracht in de wet van 1 juli 1956 door de wet van 4 juli 1972 die aangenomen werd om de wet van 1956 in overeenstemming te brengen met de internationale verbintenissen die ter zake bestaan en voornamelijk met de richtlijn van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid.

Het koninklijk besluit van 24 juni 1973, gewijzigd door het koninklijk besluit van 8 juli 1975, heeft de dekking uitgebreid tot de schade toegebracht op het grondgebied van de volgende Staten: België, Duitse Bondsrepubliek, Denemarken, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Ierland, Italië, Groothertogdom Luxemburg, Duitse Democratische Republiek, Oostenrijk, Finland, Hongarije, Liechtenstein, Monaco, Noorwegen, San Marino, Zweden, Zwitserland, Tsjecho-Slovakië, Vaticaanstad, Griekenland, Spanje en Portugal.

Een tweede wijziging bestaat erin in een zekere mate de dekking van de schade toegebracht aan de klederen en bagage van de personen vervoerd door het rijtuig dat de schade heeft veroorzaakt verplicht te stellen. Thans maakt de wet van 1 juli 1956 het mogelijk de goederen door dat motorrijtuig vervoerd van de verzekering uit te sluiten. Artikel 6 van de standaardovereenkomst maakt van deze mogelijkheid gebruik door de dekking te beperken tot de klederen en bagage van vervoerde personen tot een bedrag van vijftigduizend frank. Het lijkt redelijk, gelet op de vermeerdering van de kosten van levensonderhoud, deze dekking te brengen op honderdduizend frank per persoon.

Tenslotte werd het nuttig bevonden in de wet de mogelijkheid te vermelden uit de verzekering de schade aan het verzekerde voertuig uit te sluiten ten einde elk risico van verstandhouding te vermijden tussen personen waarvan de aansprakelijkheid wordt gedekt door de verzekeringsovereenkomst.

Amendementen

Het gaat om amendementen van de Regering.

EERSTE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 3-1.)

« In § 1, het eerste lid te vervangen door de volgende tekst :

« De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de werkgever van bovengenge-

responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou ensuite de recel. »

Justification

La présente modification vise à introduire l'employeur dans la liste des personnes dont la responsabilité civile doit être obligatoirement couverte par le contrat d'assurance.

En effet, l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail supprime la responsabilité du travailleur envers les tiers en cas de dommage causé dans l'exécution du contrat de travail, sauf en cas de dol, de faute lourde ou de faute légère habituelle. Lorsque les conditions d'application de l'exonération de responsabilité visée ci-dessus sont réunies, l'assureur qui couvre la responsabilité civile du travailleur du fait de l'utilisation d'un véhicule automoteur n'est donc pas tenu d'intervenir pour indemniser les victimes.

Il paraît donc nécessaire d'inclure l'employeur dans la liste des personnes dont la responsabilité doit être obligatoirement couverte par le contrat d'assurance lorsque le dommage est causé par un préposé à l'occasion de l'usage d'un véhicule automoteur dans l'exécution de son contrat de travail.

En effet, l'assurance de la responsabilité de l'employeur du fait des dommages causés aux tiers par son préposé n'étant pas obligatoire, les victimes d'accidents de la route risquent de ne pas être indemnisées si l'employeur, reconnu civilement responsable par le tribunal, est insolvable.

DEUXIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 3 - 2.)

« Au même § 1^{er}, remplacer le deuxième alinéa par les alinéas suivants :

« L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré.

noemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heiling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft. »

Verantwoording

Deze wijziging heeft tot doel de werkgever in te schakelen in de lijst van de personen wier burgerlijke aansprakelijkheid gedekt moet zijn door de verzekeringsovereenkomst.

Artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten schaft de aansprakelijkheid van de werknemers tegenover derden immers af in geval van schade veroorzaakt in de uitvoering van de arbeidsovereenkomst, behalve bij bedrog, zware schuld of gewone lichte schuld. Wanneer de toepassingsvoorwaarden van de hierboven bedoelde vrijstelling van aansprakelijkheid zijn verenigd, is de verzekeraar die de burgerlijke aansprakelijkheid van de werknemer dekt wegens het gebruik van het motorrijtuig dus niet verplicht bij te dragen in de schadeloosstelling van de slachtoffers.

Het lijkt dus noodzakelijk de werkgever in te schakelen in de lijst van de personen wier aansprakelijkheid gedekt moet zijn door de verzekeringsovereenkomst wanneer de schade veroorzaakt is door een aangestelde ter gelegenheid van het gebruik van een motorrijtuig in de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst.

Daar de verzekering van de aansprakelijkheid van de werkgever wegens de schade toegebracht aan derden door zijn aangestelde niet verplicht is, lopen de slachtoffers van verkeersongevallen immers de kans niet schadeloos te worden gesteld indien de werkgever, die door de rechtbank burgerlijk aansprakelijk wordt erkend, onvermogen is. »

TWEEDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 3-2).

« In dezelfde § 1, het tweede lid te vervangen door de volgende leden :

« De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade, toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerd motorrijtuig.

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :

1^o au véhicule assuré;

2^o aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne. »

Justification

Trois modifications ont été apportées à cet alinéa.

La première modification vise à permettre au Roi d'étendre les garanties du contrat d'assurance, initialement réservées aux sinistres survenus en Belgique, aux dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats qu'il détermine. Cette modification n'est pas nouvelle.

Elle a été apporté à la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 4 juillet 1972 qui fut adoptée pour mettre en concordance la loi de 1956 avec les engagements internationaux existant en la matière et notamment avec la directive du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

L'arrêté royal du 24 juin 1973 modifié par l'arrêté royal du 8 juillet 1975 a étendu la couverture aux dommages causés sur le territoire des Etats suivants : Belgique, République Fédérale d'Allemagne, Danemark, France, Royaume-Uni, Irlande, Italie, Grand-Duché de Luxembourg, Pays-Bas, République Démocratique Allemande, Autriche, Finlande, Hongrie, Liechtenstein, Monaco, Norvège, Saint-Marin, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Cité du Vatican.

La deuxième modification vise à rendre obligatoire dans une certaine mesure la couverture des dommages causés aux vêtements et bagages des personnes transportées par le véhicule qui a occasionné le dommage. Actuellement, la loi du 1^{er} juillet 1956 permet d'exclure de l'assurance les biens transportés par ce véhicule. L'article 6 du contrat-type fait usage de cette faculté en ne couvrant qu'à concurrence de cinquante mille francs les vêtements et bagages des personnes transportées. Il paraît raisonnable, compte tenu de l'augmentation du coût de la vie, de porter cette couverture à cent mille francs par personne.

Enfin, il a été jugé utile de mentionner dans la loi la possibilité d'exclure de l'assurance les dommages au

Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan :

1^o het verzekerd voertuig;

2^o de door dit voertuig vervoerde goederen met uitzondering van de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen; de garantie met betrekking tot de persoonlijke kleding en bagage kan beperkt worden tot honderdduizend frank per persoon. »

Verantwoording

Drie wijzigingen worden in dit lid aangebracht.

De eerste wijziging heeft tot doel het de Koning mogelijk te maken de waarborgen van de verzekeringsovereenkomst, oorspronkelijk beperkt tot de ongevallen voorgevallen in België, uit te breiden tot de schade toegebracht aan de personen en aan de goederen door feiten voorgevallen op het grondgebied van de Staten die Hij bepaalt. Deze wijziging is niet nieuw.

Zij werd aangebracht in de wet van 1 juli 1956 door de wet van 4 juli 1972 die aangenomen werd om de wet van 1956 in overeenstemming te brengen met de internationale verbintenissen die ter zake bestaan en voornamelijk met de richtlijn van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid.

Het koninklijk besluit van 24 juni 1973, gewijzigd door het koninklijk besluit van 8 juli 1975, heeft de dekking uitgebreid tot de schade toegebracht op het grondgebied van de volgende Staten : België, Duitse Bondsrepubliek, Denemarken, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Ierland, Italië, Groothertogdom Luxemburg, Duitse Democratische Republiek, Oostenrijk, Finland, Hongarije, Liechtenstein, Monaco, Noorwegen, San Marino, Zweden, Zwitserland, Tsjecho-Slovakije, Vaticaanstad.

Een tweede wijziging bestaat erin in een zekere mate de dekking van de schade toegebracht aan de klederen en bagage van de personen vervoerd door het rijtuig dat de schade heeft veroorzaakt verplicht te stellen. Thans maakt de wet van 1 juli 1956 het mogelijk de goederen door dat motorrijtuig vervoerd van de verzekering uit te sluiten. Artikel 6 van de standaardovereenkomst maakt van deze mogelijkheid gebruik door de dekking te beperken tot de klederen en bagage van vervoerde personen tot een bedrag van vijftigduizend frank. Het lijkt redelijk, gelet op de vermeerdering van de kosten van levensonderhoud, deze dekking te brengen tot honderdduizend frank per persoon.

Tenslotte werd het nuttig bevonden in de wet de mogelijkheid te vermelden uit de verzekering de

véhicule assuré afin d'éviter tout risque de collusion entre personnes dont la responsabilité est couverte par le contrat d'assurance.

Votes

Les amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité des 19 membres présents.

Le § 1^{er}, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

Texte adopté

§ 1.^{er} L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou ensuite de recel.

L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré.

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :

1^o au véhicule assuré;

2^o aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

schade aan het verzekerde voertuig uit te sluiten ten einde elk risico van verstandhouding te vermijden tussen personen waarvan de aansprakelijkheid wordt gedekt door de verzekeringsovereenkomst.

Stemmingen

De Regeringsamendementen worden aangenomen bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Paragraaf 1, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 1. De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.

De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerd motorrijtuig.

Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan:

1^o het verzekerd voertuig;

2^o de door dit voertuig vervoerde goederen met uitzondering van de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen; de garantie met betrekking tot de persoonlijke kleding en bagage kan beperkt worden tot honderdduizend frank per persoon.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de nietgekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

Paragraphe 2

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques signale les différences avec la loi du 1^{er} juillet 1956 et les modifications proposées par les amendements du Gouvernement de 1989.

Différences avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Le § 2 correspond à l'alinéa 4 de l'article 3 de la loi de 1956 mais présente les différences suivantes :

— la couverture obligatoire des dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion est portée à 10 millions FB par sinistre (au lieu de 5 millions);

— introduction d'une limitation de garantie (500 millions de FB par sinistre) pour l'assurance des compétitions (courses de voitures).

Modification à apporter par les amendements du Gouvernement de 1989

La couverture obligatoire des dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion est portée à 50 millions FB par sinistre.

Un membre se demande s'il est bien prudent de se limiter aux termes « incendie ou explosion ». Cela implique que la couverture des dommages matériels suite à un accident de circulation où une citerne d'acide se répand sur la route, est illimitée.

La réponse du Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques est affirmative.

Le même membre voudrait connaître la raison pour laquelle on limite les dommages matériels à 50 millions FB.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques répond que la règle générale est que la garantie doit être illimitée (§ 2), mais on peut faire une exception pour les cas d'incendie ou d'explosion et pour les cas prévus à l'article 7 avec une limitation qui, dans le premier cas cité, est de 50 millions FB. Ces 50 millions constituent une obligation, un plancher, ce qui signifie qu'on ne peut pas assurer en-dessous de ce montant.

Le représentant du Ministre de la Justice déclare que la loi actuelle du 1^{er} juillet 1956 dit que la garantie peut être limitée à la somme de 5 millions de francs par sinistre, en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion.

Le projet de loi initial de 1969 (doc. 503) augmentait cette garantie à un minimum de 10 millions de francs (§ 2 de l'article 3). L'amendement du Gouvernement de 1989 a encore augmenté le montant pour le porter à 50 millions de francs par sinistre.

Paragraaf 2

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken vestigt de aandacht op de verschillen met de wet van 1 juli 1956 en de wijzigingen voorgesteld bij de regeringsamendementen van 1989.

Verschillen met de wet van 1 juli 1956

Paragraaf 2 stemt overeen met artikel 3, vierde lid, van de wet van 1956, doch wijkt ervan af op de volgende punten :

— de verplichte dekking van stoffelijke schade veroorzaakt door brand of ontploffing, wordt op 10 miljoen BF per schadegeval gebracht (vroeger 5 miljoen);

— de dekking is voortaan beperkt tot 500 miljoen BF per schadegeval wat betreft de verzekering van wedstrijden (autoraces).

Wijzigingen aan te brengen ingevolge de regeringsamendementen van 1989

De verplichte dekking van stoffelijke schade veroorzaakt door brand of ontploffing wordt op 50 miljoen BF per schadegeval vastgesteld.

Een lid vraagt of het wijs is alleen van « brand of ontploffing » te gewagen. Dat betekent immers dat stoffelijke schade veroorzaakt door een verkeersongeval waarbij een zuurtank op de weg leegloopt, onbeperkt is.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt hierop bevestigend.

Hetzelfde lid vraagt waarom stoffelijke schade slechts tot 50 miljoen BF gedekt is.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt dat de dekking in de regel onbeperkt moet zijn (§ 2), doch dat in een uitzondering voorzien kan worden voor het geval van brand of ontploffing en voor de gevallen bepaald in artikel 7, met dien verstande dat in het eerste geval de dekking beperkt wordt tot 50 miljoen BF. Het gaat hier om een verplicht minimumbedrag, wat betekent dat men geen verzekering kan aangaan voor een lager bedrag.

De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie wijst erop dat de wet van 1 juli 1956 bepaalt dat de dekking beperkt kan worden tot een bedrag van 5 miljoen frank per schadegeval voor stoffelijke schade die ontstaan is door brand of ontploffing.

Het oorspronkelijk ontwerp van 1969 (Gedr. St. Senaat, nr. 503) heeft die dekking verhoogd tot ten minste 10 miljoen frank (artikel 3, § 2). Het amendement van de Regering (1989) gaat nog een stap verder, aangezien het de dekking op 50 miljoen frank per schadegeval vaststelt.

Le même membre se pose la question si le montant de 50 millions n'est pas trop bas.

Le représentant du Ministre de la Justice rappelle que le montant a été fixé à 50 millions suite à un accident spectaculaire qui s'est produit à Los Alfaques en Espagne en 1978. Le montant actuel de la garantie a été multiplié par 10. Pour les dégâts purement matériels la garantie de 50 millions est suffisante.

Un autre membre remarque que la valeur actuelle des biens immobiliers et des véhicules est telle que la somme de 50 millions ne paraît plus suffisante.

Le premier commissaire ajoute qu'on peut facilement dépasser le plancher de 50 millions de francs en cas de perte totale d'un camion et de sa cargaison.

Le deuxième commissaire demande au Ministre s'il ne pourrait pas revoir ce montant en prévision d'une catastrophe telle que celle qui se produisit à Los Alfaques mais qui concernerait un camion transportant un produit chimique avec fuite, de sorte que le produit soit en contact avec l'air et explose suite à la haute température, par exemple.

Le Ministre des Affaires économiques signale que le montant indexé est actuellement de 60,5 millions de francs belges.

Le Ministre remarque également qu'il faut faire pour certains sinistres une distinction entre la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et d'autres responsabilités.

On devra intégrer dans notre réglementation la responsabilité civile-produits. Si par exemple l'on peut prouver qu'un véhicule a un défaut de fabrication (ce qui était probablement le cas à Los Alfaques), les dommages consécutifs à un accident causé par ce véhicule seront couverts par un autre type d'assurance.

De toute manière, il s'agit ici de dégâts matériels, les dommages corporels étant couverts par la responsabilité civile véhicules automoteurs.

Par ailleurs, on peut signaler un problème annexe : une augmentation trop forte de la garantie risque d'avoir comme conséquence une revendication des assureurs quant à une majoration des prix, ce qui sera négatif pour l'intégralité de la population des assurés qui paieront une augmentation de prime. Avec un montant illimité, la prime sera établie en fonction du risque.

Plusieurs membres soulignent également les conséquences d'une garantie illimitée : une prime trop élevée incite de plus en plus de personnes à ne pas prendre une assurance. Un des orateurs se réfère aux problèmes d'assurance dans le secteur médical aux

Hetzelfde lid vraagt of dat bedrag niet te laag is.

De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie herinnert eraan dat het bedrag op 50 miljoen frank werd vastgesteld als gevolg van het spectaculair ongeval dat in 1978 te Los Alfaques (Spanje) is gebeurd. Het bedrag van de dekking werd met 10 vermenigvuldigd. Voor louter stoffelijke schade volstaat een dekking van 50 miljoen frank.

Een ander lid merkt op dat de huidige waarde van vastgoed en voertuigen zo hoog is dat een bedrag van 50 miljoen frank ontoereikend lijkt.

Het eerste commissielid voegt eraan toe dat men gemakkelijk het minimumbedrag van 50 miljoen frank kan overschrijden, wanneer een vrachtwagen en zijn lading volledig vernield worden.

Het tweede commissielid verzoekt de Minister dit bedrag aan te passen voor het geval zich nogmaals een catastrofe voordoet zoals die van Los Alfaques, doch waarbij een vrachtwagen door een lek een chemisch produkt zou verliezen met als gevolg dat het produkt in contact komt met de lucht en b.v. door de hoge temperatuur tot ontploffing zou komen.

De Minister van Economische Zaken stipt aan dat het geïndexeerde bedrag momenteel 60,5 miljoen Belgische frank is.

Voorts merkt hij op dat bij sommige schadegevallen een onderscheid gemaakt dient te worden tussen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen en andere vormen van aansprakelijkheid.

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid-produkten moet in onze reglementering opgenomen worden. Indien bijvoorbeeld bewezen kan worden dat een voertuig een fabricagefout vertoont (wat waarschijnlijk zo was te Los Alfaques), moet de schade als gevolg van een door dat voertuig veroorzaakt ongeval gedekt worden door een ander soort van verzekering.

Hoe dan ook, het gaat om stoffelijke schade. Lichamelijk letsel wordt gedekt door de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen.

Overigens bestaat er nog een aanverwant probleem. Het te fors optrekken van de dekking dreigt ertoe te leiden dat de verzekeraars gaan eisen dat de prijzen worden verhoogd, wat ongunstige gevolgen zal hebben voor alle verzekerden die een hogere premie zullen moeten betalen. Met een niet beperkt bedrag, wordt de premie bepaald volgens het risico.

Verscheidene leden wijzen tevens op de gevolgen die een onbeperkte dekking kan hebben : een te hoge premie zet steeds meer personen aan geen verzekering meer af te sluiten. Een van de sprekers verwijst naar de verzekeringsproblemen in de medische sector

Etats-Unis. Il plaide par conséquent pour des montants établis d'une façon mesurée et équilibrée.

Un membre interroge le Ministre sur l'existence de statistiques sur des accidents par explosion et les montants qui doivent être indemnisés.

Le Ministre répond que les statistiques tenues par les compagnies ne sont pas détaillées au point de pouvoir donner ces précisions.

Toutefois, il rappelle qu'une garantie de 60 millions pour ce genre de risque est très élevée, puisqu'elle ne concerne que les dommages matériels, et non corporels. Si on augmente la garantie, il est impensable de maintenir les primes d'assurance actuelles. Une influence non négligeable sur la tarification des primes n'est pas souhaitable.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

« Au § 2, remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre. »

Justification

La modification apportée à cet alinéa vise à augmenter sensiblement la couverture obligatoire des dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion.

En application de la loi du 1^{er} juillet 1956, cette couverture peut être limitée à la somme de cinq millions de francs par sinistre.

Le projet de loi adopté par la Chambre des Représentants et transmis au Sénat (n° 503) porte cette couverture obligatoire à la somme de dix millions de francs par sinistre.

Une catastrophe telle que celle qui se produisit à Los Alfaques permet de penser que des sinistres ayant des conséquences matérielles dépassant cette limite ne sont malheureusement pas inimaginables. Il paraît dès lors souhaitable de porter à cinquante millions de francs par sinistre la couverture obligatoire des dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion.

Les mots « sauf convention contraire garantissant une couverture supérieure » et « au moins » ont été supprimés en raison de leur caractère superflu : il va

in de Verenigde Staten. Hij is er bijgevolg voorstander van dat de bedragen op een afgewogen en evenwichtige manier worden vastgesteld.

Een lid vraagt aan de Minister of er statistieken bestaan over ongevallen veroorzaakt door ontploffing en over de bedragen van de schadeloosstelling.

De Minister antwoordt dat de statistieken van de maatschappijen niet precies genoeg zijn om die informatie te kunnen geven.

Hij herinnert er evenwel aan dat een dekking van 60 miljoen voor dat soort van risico wel erg hoog is, aangezien zij uitsluitend op stoffelijke schade en niet op lichamelijk letsel slaat. Verhoogt men die dekking, dan kan men de huidige verzekeringspremies niet handhaven. Het is niet wenselijk het tarifieren van de premies in die mate te beïnvloeden.

Amendementen

Het gaat om regeringsamendementen.

EERSTE AMENDEMENT

« In § 2, het tweede lid te vervangen door de volgende tekst :

« Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, kan de dekking tot vijftig miljoen frank per schadegeval beperkt worden. »

Verantwoording

De aangebrachte wijziging bestaat erin de verplichte dekking van de materiële schade veroorzaakt door brand of ontploffing aanzienlijk te verhogen.

Bij toepassing van de wet van 1 juli 1956 kan deze dekking beperkt worden tot een bedrag van vijf miljoen frank per schadegeval.

Het wetsontwerp aangenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers en overgezonden naar de Senaat (nr. 503) brengt deze verplichte dekking tot het bedrag van tien miljoen frank per schadegeval.

Een catastrofe zoals die welke plaatsgehad heeft te Los Alfaques, geeft te denken dat ongevallen die materiële gevolgen hebben die deze limiet overschrijden, spijtig genoeg mogelijk zijn. Het lijkt dus wenselijk de verplichte dekking van de materiële schade veroorzaakt door brand of ontploffing tot vijftig miljoen frank per schadegeval te brengen.

De woorden « behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt » en « tenminste » werden geschrapt omdat zij overbodig waren : het spreekt

de soi que chacun peut s'assurer pour un montant supérieur au montant minimum imposé par la loi.

DEUXIEME AMENDEMENT

« Dans le texte néerlandais, au § 2, troisième alinéa, remplacer les mots « Voor de gevallen » par les mots : « In de gevallen. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

TROISIEME AMENDEMENT

« Au § 2, dans le troisième alinéa, supprimer les mots « au moins. »

Justification

Il est inutile de préciser que le montant à concurrence duquel l'assurance est obligatoire est un montant minimum.

Votes

Les trois amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité des 19 membres présents.

Le § 2, ainsi amendé, est adapté à l'unanimité des 19 membres présents.

Texte adopté

§ 2. La garantie doit être illimitée.

En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

Pour les cas prévus à l'article 7 la couverture peut être limitée à 500 millions de francs par sinistre.

Paragraphe 3

Modifications à apporter au projet de loi de 1969 par les amendements du Gouvernement de 1989

Le Ministre des Affaires économiques souligne que cette disposition n'a pas d'équivalent dans la loi de 1956. Elle exclut les dommages nucléaires sauf ceux non couverts par la Convention de Paris, pour lesquels la couverture en dommages matériels peut être limitée à 50 millions de francs belges par sinistre.

vanzelf dat iedereen zich mag verzekeren voor een bedrag dat hoger is dan het minimumbedrag opgelegd door de wet.

TWEEDE AMENDEMENT

« In de Nederlandse tekst van § 2, derde lid, de woorden « Voor de gevallen » te vervangen door de woorden « In de gevallen. »

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

DERDE AMENDEMENT

« In § 2, derde lid, de woorden « ten minste » te doen vervallen. »

Verantwoording

Het is nutteloos aan te duiden dat het bedrag ten belope waarvan de verzekering verplicht is, een minimumbedrag is.

Stemmingen

De drie regeringsamendementen worden aangenomen bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Paragraaf 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen, bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 2. De dekking moet onbeperkt zijn.

Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, kan de dekking tot vijftig miljoen frank per schadegeval beperkt worden.

In de gevallen bedoeld in artikel 7 kan de dekking worden beperkt tot 500 miljoen frank per schadegeval.

Paragraaf 3

Wijzigingen aan te brengen in het wetsontwerp van 1969 ingevolge de regeringsamendementen van 1989

De Minister van Economische Zaken benadrukt dat die bepaling geen equivalent heeft in de wet van 1956. Zij sluit de schade als gevolg van een kernongeval uit, behalve die welke niet is gedekt door het Verdrag van Parijs, waarbij de dekking van de materiële schade kan worden beperkt tot 50 miljoen Belgische

Le projet de loi de 1969 avait introduit une limitation à concurrence de 10 millions de francs belges par sinistre.

Le Ministre des Affaires économiques donne l'exposé suivant.

L'article 3, § 3, 1^{er} alinéa, stipule que la garantie telle qu'organisée par le projet ne concerne pas les dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, c'est-à-dire, en Belgique par la loi du 22 juillet 1985.

L'article 3, § 3, 2^e alinéa, vise les dommages matériels non couverts par la loi précitée pour lesquels la garantie peut être limitée à une somme de 50 millions FB par sinistre.

Les dommages en cause doivent cependant :

1^o résulter d'un accident nucléaire au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris, c'est-à-dire de « tout fait ou succession de faits de même origine ayant causé des dommages, dès lors que ce fait ou ces faits ou certains des dommages causés proviennent ou résultent soit de propriétés radioactives, ou à la fois de propriétés radioactives et de propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses des combustibles nucléaires ou produits ou déchets radioactifs, soit de rayonnements ionisants émis par une autre source quelconque de rayonnements se trouvant dans une installation nucléaire ».

2^o ne pas être couverts par la loi du 22 juillet 1985.

Cet alinéa, tel que rédigé, pourrait être interprété comme ne concernant que les dommages causés à l'installation nucléaire elle-même ou au moyen de transport. Si l'on entend englober tous les dommages matériels non visés par la législation nucléaire, en général, on viserait, outre les précités, ceux résultant :

— des radiations de radioisotopes parvenus au dernier stade de fabrication, se trouvant en dehors d'une installation nucléaire, et susceptibles d'être utilisés à des fins industrielles, commerciales, agricoles, médicales, scientifiques ou d'enseignement;

— des combustibles ou substances nucléaires qui ont été exclus du champ de la Convention de Paris.

Les raisons qui ont prévalu, quant à ces exclusions sont, d'une part, une très faible radioactivité (par exemple pour les combustibles nucléaires comme l'uranium naturel ou l'uranium appauvri) et, d'autre part, la possibilité de couvrir les risques en cause par voie d'assurance normale puisqu'ils ne présentent pas de caractère exceptionnel.

En conséquence du but affirmé de la Convention de Paris quant à l'institution d'un régime d'exception

frank per schadegeval. Het wetsontwerp van 1969 had een beperking ingevoerd ten belope van 10 miljoen Belgische frank per schadegeval.

De Minister van Economische Zaken geeft de volgende uiteenzetting.

Artikel 3, § 3, eerste lid, bepaalt dat de dekking zoals geregeld door het ontwerp niet van toepassing is op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie, d.i. in België de wet van 22 juli 1985.

Artikel 3, § 3, tweede lid, slaat op de stoffelijke schade die niet door voornoemde wetgeving gedekt is en waarvoor de dekking kan worden beperkt tot 50 miljoen BF per schadegeval.

Deze schade moet evenwel :

1^o voortvloeien uit een kernongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het Verdrag van Parijs, d.w.z. « een schadebrengend feit of een opeenhoping van zulke feiten met dezelfde oorzaak, mits dat feit of die opeenhoping van feiten of de daaruit veroorzaakte schade voortkomt uit of het gevolg is van hetzij radioactieve eigenschappen of een combinatie van radioactieve eigenschappen met giftige, explosieve of andere gevaarlijke eigenschappen van splijtstoffen of radioactieve producten of afvalstoffen, hetzij van ioniserende straling die voortkomt uit gelijk welke andere stralingsbron die zich in een kerninstallatie bevindt ».

2^o niet gedekt zijn door de wet van 22 juli 1985.

Zoals dit lid is opgesteld zou het geïnterpreteerd kunnen worden als slechts slaande op de schade die aan de kerninstallatie zelf of aan het vervoermiddel wordt aangebracht. Zo men evenwel alle stoffelijke schade wil omvatten die niet bedoeld is door de wetgeving op het gebied van kernenergie in het algemeen, zou men, buiten de hierboven vermelde schade, de schade kunnen bedoelen die voortkomt uit :

— straling uit radio-isotopen in het laatste fabricagestadium, die zich buiten een kerninstallatie bevinden en die bedoeld zijn om te worden gebruikt voor industriële, handels-, landbouw-, medische, wetenschappelijke of onderwijsdoeleinden;

— splijtstof of radioactieve stof die uit het toepassingsgebied van het Verdrag van Parijs gesloten wordt.

De redenen die tot deze uitsluiting hebben geleid, zijn enerzijds de zeer zwakke radioactiviteit ervan (b.v. splijtstoffen zoals natuurlijk of verarmd uranium) en anderzijds de mogelijkheid de genoemde risico's te dekken door een gewone verzekering, aangezien ze niet abnormaal van aard zijn.

Aangezien het Verdrag van Parijs uitdrukkelijk tot doel heeft een uitzonderingsregeling in te stellen

pour des risques auxquels ne peuvent s'appliquer les règles et usages du droit commun et quant à l'opportunité d'exclure certains risques de son champ d'application, le Comité de Direction de l'Energie Nucléaire a pris un certain nombre de recommandations et de décisions, notamment en matière de radioisotopes en cours de transport, d'exclusion de petites quantités de substances nucléaires en dehors d'une installation nucléaire et de certaines catégories de substances nucléaires.

En fait, actuellement, les dommages dont la réparation n'est pas organisée par la législation nucléaire sont couverts conformément aux §§ 1 et 2 de l'article 3 (dommages corporels et matériels, garantie illimitée). Il s'agit notamment des radioisotopes.

En matière de responsabilité civile afférente aux véhicules automoteurs, les entreprises d'assurances insèrent fréquemment dans leur contrat une clause d'exclusion du risque nucléaire qui outre les dommages causés par des armes ou engins destinés à explorer par modification de structure du noyau de l'atome et les dommages qui engagent la responsabilité d'un exploitant d'installation nucléaire, concerne également, sauf convention spéciale, les dommages causés par les sources de rayonnements ionisants dont l'assuré ou toute personne dont il répond a la propriété, la garde ou l'usage.

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.
(Doc. 742 1984-1985, n° 2, art. 3-4.)

« Au § 3, remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« En ce qui concerne les dommages matériels non couverts par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre. »

Justification

La couverture des dommages matériels non couverts par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, n'est actuellement pas prévue.

Le projet de loi adopté par la Chambre des Représentants et transmis au Sénat (Sénat, 1968-1969, n° 503) rend cette couverture obligatoire à concurrence de dix millions de francs par sinistre. Il paraît

pour des risques auxquels ne peuvent s'appliquer les règles et usages du droit commun et quant à l'opportunité d'exclure certains risques de son champ d'application, le Comité de Direction de l'Energie Nucléaire a pris un certain nombre de recommandations et de décisions, notamment en matière de radioisotopes en cours de transport, d'exclusion de petites quantités de substances nucléaires en dehors d'une installation nucléaire et de certaines catégories de substances nucléaires.

In feite wordt op dit ogenblik de schade waarvan het herstel niet geregeld wordt door de kernenergiewet, gedekt overeenkomstig de §§ 1 en 2 van artikel 3 (lichamelijke en materiële schade — onbeperkte dekking). Het betreft onder meer radio-isotopen.

Inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid van motorrijtuigen lassen de verzekeringsondernemingen vaak in hun overeenkomsten uitsluitingsclausules in die buiten de schade veroorzaakt door wapens of door tuigen die bestemd zijn te ontploffen door wijziging van de structuur van de atoomkern en de schade die voortvloeit uit de aansprakelijkheid van de exploitant van een kerninstallatie, eveneens betrekking hebben, behoudens andersluidend beding, op schade veroorzaakt door stralingsbronnen waarvan de verzekerde of elke persoon waarvoor hij verantwoordelijk is, eigenaar is of er de bewaring of het gebruik van heeft.

Amendement

Het betreft een regeringsamendement.
(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 3-4.)

« In § 3, het tweede lid te vervangen door de volgende tekst :

« Voor de stoffelijke schade die niet door deze wetgeving gedekt is en voortkomt uit of het gevolg is van een kernongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het verdrag van Parijs van 29 juli 1960, kan de dekking worden beperkt tot vijftig miljoen frank per schadegeval. »

Verantwoording

De dekking van de stoffelijke schade die niet gedekt is door de wetgeving betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie en die voortvloeit uit de gevolgen van een kernongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960, wordt thans niet voorgeschreven.

Het wetsontwerp aangenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers en overgezonden naar de Senaat (Senaat, 1968-1969, nr. 503) maakt deze dekking verplicht ten belope van tien miljoen frank

souhaitable d'harmoniser cette couverture obligatoire avec celle imposée au paragraphe précédent pour les dommages matériels.

Il est inutile de préciser que le montant à concurrence duquel l'assurance est obligatoire est un montant minimum.

Votes

L'amendement est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

Le § 3, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

Texte adopté

§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages matériels non couverts par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

Paragraphe 4

Amendement

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 3-5.)

Le Gouvernement a déposé en 1984 un amendement qui propose de compléter cet article par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

« § 4. Le Roi peut adapter le 1^{er} janvier de chaque année les montants visés aux paragraphes précédents en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du Royaume en prenant comme base l'indice au 1^{er} janvier 1983. »

Justification

La fixation de montants dans un texte légal oblige à recourir au législateur lorsque ceux-ci s'avèrent dépassés compte tenu de l'évolution du coût de la vie. Il paraît donc utile de permettre au Roi d'adapter périodiquement les montants fixés à l'article 3 en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du Royaume.

Les montants fixés à l'article 3 ayant été adaptés par les assureurs pour la dernière fois au cours de l'année 1983, il paraît judicieux de retenir l'indice au 1^{er} janvier 1983 comme indice de base.

per schadegeval. Het lijkt wenselijk deze verplichte dekking in overeenstemming te brengen met die opgelegd in de voorgaande paragraaf voor de materiële schade.

Het is nutteloos aan te duiden dat het bedrag ten belope waarvan de verzekering verplicht is, een minimumbedrag is.

Stemmingen

Het amendement wordt aangenomen bij een parigheid van de 19 aanwezige leden.

Paragraaf 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 3. Dit artikel vindt geen toepassing op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

Voor de stoffelijke schade die niet door deze wetgeving gedekt is en voortkomt uit of het gevolg is van een kernongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het verdrag van Parijs van 29 juli 1960, kan de dekking worden beperkt tot vijftig miljoen frank per schadegeval.

Paragraaf 4

Amendement

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 3-5.)

De Regering heeft in 1984 een amendement ingediend strekkende om dit artikel aan te vullen met een nieuwe paragraaf, luidende :

« § 4. De Koning kan op 1 januari van elk jaar de in de voorgaande paragrafen bedoelde bedragen aanpassen volgens de ontwikkeling van het indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk, met als basis het indexcijfer van 1 januari 1983. »

Verantwoording

De bepaling van bedragen in een wettekst maakt het beroep op de wetgever noodzakelijk wanneer deze achterhaald blijken wegens de evolutie van de kosten van levensonderhoud. Het lijkt dus nuttig het de Koning mogelijk te maken de in artikel 3 bepaalde bedragen periodisch aan te passen volgens de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk.

Aangezien de bedragen, bepaald bij artikel 3, door de verzekeraars voor het laatst werden aangepast in de loop van het jaar 1983, lijkt het oordeelkundig als basisindex de index op 1 januari 1983 in aanmerking te nemen.

Votes

L'amendement est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

Le § 4, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

Texte adopté

§ 4. Le Roi peut adapter le 1^{er} janvier de chaque année les montants visés aux paragraphes précédents en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du Royaume, en prenant comme base l'indice au 1^{er} janvier 1983.

Vote sur l'ensemble de l'article

L'article 3, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

Article 4

L'article 4 énumère les personnes qui peuvent être exclues du bénéfice de l'indemnisation.

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne un exposé concernant :

La différence avec la loi de 1956 (article 4) :

Le projet 503 restreint dans une large mesure la portée des exclusions qui figurent dans la loi de 1956 en limitant celles-ci aux dommages autres que corporels sauf pour l'assuré responsable qui est toujours exclu de l'indemnisation.

Les modifications à apporter au projet de loi de 1969 par les amendements gouvernementaux de 1984 :

a) Le texte proposé au § 1^{er} a pour but de limiter les cas où des personnes peuvent être exclues du bénéfice de l'indemnisation en cas de dommages résultant d'un accident de la circulation et ne laisse donc subsister que la possibilité d'exclure du bénéfice de la garantie les personnes énumérées à l'alinéa 2 lorsqu'elles n'ont pas subi de lésions corporelles. Il apparaît ainsi clairement que la seule qualité d'assuré ou de proche parent de l'assuré ne suffit plus, comme par le passé, pour être privé du bénéfice de l'indemnisation lorsque la faute est imputable à un autre « assuré ».

Si, en effet, les exclusions telles qu'elles figurent au § 1^{er} de l'article 4 de la loi du 1^{er} juillet 1956 ont été

Stemmingen

Het amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Paragraaf 4, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 4. De Koning kan op 1 januari van elk jaar de in de voorgaande paragrafen bedoelde bedragen aanpassen volgens de ontwikkeling van het indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk, met als basis het indexcijfer van 1 januari 1983.

Stemming over het artikel in zijn geheel

Artikel 3, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

Artikel 4

Artikel 4 noemt de personen op die van het voordeel van de vergoeding uitgesloten mogen worden.

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft een uitzetting betreffende :

Verschil met de wet van 1956 (artikel 4) :

Het ontwerp nr. 503 beperkt in ruime mate de draagwijdte van de uitzonderingen die voorkomen in de wet van 1956, door die te beperken tot andere dan lichamelijke schade, tenzij voor de aansprakelijk verzekerde die altijd van de vergoeding is uitgesloten.

Wijzigingen aan te brengen in het wetsontwerp van 1969 ingevolge de regeringsamendementen van 1984 :

a) De in § 1 voorgestelde tekst heeft tot doel de gevallen te beperken waarin personen kunnen worden uitgesloten van schadeloosstelling in geval van schade voortvloeiend uit een verkeersongeval, en laat slechts de mogelijkheid bestaan van de dekking uit te sluiten de personen, opgesomd in het tweede lid, wanneer zij geen lichamelijke letsels hebben opgelopen. Aldus blijkt duidelijk dat de hoedanigheid van verzekerde of van lid van zijn familie, zoals overigens in het verleden, niet meer voldoende is om van het voordeel van de vergoeding te worden uitgesloten wanneer de fout toerekenbaar is aan een andere « verzekerde ».

De uitsluitingen die voorkomen in § 1 van artikel 4 van de wet van 1 juli 1956 werden weliswaar gerecht-

justifiées par le risque de collusion entre les proches, il est admis aujourd'hui que ces exclusions ne peuvent se justifier que pour les dommages matériels et qu'elles n'ont pas de raison d'être en cas de lésions corporelles.

La directive 84/5/C.E.E. du 30 décembre 1983 (J.O. L 8 du 11 janvier 1984) oblige d'ailleurs la Belgique à modifier sa législation sur ce point puisque l'article 3 ne lui permet plus d'exclure « du bénéfice de l'assurance pour leurs dommages corporels, les membres de la famille du preneur, du conducteur, ou de toute autre personne dont la responsabilité civile est engagée dans un sinistre et couverte par l'assurance ».

b) La possibilité laissée à l'assureur R.C.-auto d'exclure, dans certaines conditions, les personnes bénéficiant des lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail a été supprimée. En effet, cette exclusion est de nature à supprimer le recours que possède l'assureur-loi pour ses décaissements propres contre l'assureur R.C.-auto.

Il n'appartient pas à la loi sur l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs de régler le problème des recours entre l'assureur R.C.-auto et l'assureur-loi. Il faut d'ailleurs souligner que les assureurs R.C.-auto n'ont jamais utilisé, dans la police-type, la possibilité d'exclusion qui leur a été laissée par la loi du 1^{er} juillet 1956.

Suite à une question d'un membre, le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques précise que pour les personnes citées à l'article 4, la restriction sur le dommage matériel est faite pour éviter les collusions.

Un membre déduit de l'ajout au § 2 des mots « autorisé conformément à l'article 7 », qu'on ne peut pas exclure ceux qui ne sont pas autorisés.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques confirme ce point de vue et précise que l'article 7 impose cette obligation, pour l'organisation d'une course, d'avoir une autorisation et de souscrire une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi.

Un autre membre en déduit que si la loi n'est pas appliquée et s'il y a une absence d'autorisation, les personnes qui sont exclues en vertu du deuxième alinéa du § 1^{er}, sont bénéficiaires de l'assurance. Est-ce que dans ce cas, une collusion n'est pas à craindre?

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques répond qu'une course de vitesse qui

vaardigd door het gevaar van heimelijke verstandhouding onder de naaste verwanten, maar vandaag wordt aangenomen dat deze uitsluitingen slechts gerechtvaardigd zijn voor materiële schade en dat ze geen reden van bestaan hebben ingeval van lichamelijke letsels.

De richtlijn 84/5/E.E.G. van 30 december 1983 (P.B. L 8 van 11 januari 1984) verplicht ons overigens onze wetgeving te wijzigen op dit punt, aangezien artikel 3 ons land niet meer toelaat van het recht op een uitkering uit te sluiten, wat betreft hun lichamelijke letsels, de familieleden van de verzekeringnemer, de bestuurder of enig ander persoon die bij een ongeval wettelijk aansprakelijk wordt gesteld en daarvoor door de verzekering gedekt is.

b) De mogelijkheid die aan de B.A.-autoverzekeraar gelaten wordt, onder bepaalde voorwaarden, de personen uit te sluiten die voordeel trekken uit de speciale wetten op het herstel van de schade, voortvloeiend uit arbeidsongevallen, wordt opgeheven. Door deze uitsluiting wordt immers het verhaal ongedaan gemaakt dat de verzekeraar-wet bezit tegen de B.A.-autoverzekeraar voor zijn uitbetalingen.

Het komt de wet over de verplichte verzekering van de aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen niet toe het probleem van het verhaal tussen de B.A.-autoverzekeraar en de verzekeraar-wet te regelen. Men dient overigens te benadrukken dat de B.A.-autoverzekeraars in de standaardpolis nooit gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid tot uitsluiting die hun door de wet van 1 juli 1956 was toegestaan.

Ingaand op een vraag van een lid zegt de Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken dat, voor de in artikel 4 vermelde personen, een beperking is ingevoerd op de materiële schade om heimelijke verstandhouding te voorkomen.

Een lid leidt uit de toevoeging van § 2 van de woorden « waartoe van overheidswege verlof is verleend overeenkomstig artikel 7 » af, dat degenen aan wie geen verlof is verleend niet mogen worden uitgesloten.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken bevestigt dit standpunt en verduidelijkt dat artikel 7 bepaalt dat men voor het organiseren van een wedstrijd verlof moet hebben en een bijzondere verzekering moet sluiten overeenkomstig de bepalingen van deze wet.

Een ander lid leidt daaruit af dat indien de wet niet wordt toegepast en indien er geen verlof is verleend, de personen die zijn uitgesloten krachtens het tweede lid van § 1, begunstigde zijn van de verzekering. Valt in dat geval geen heimelijke verstandhouding te vrezen?

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt dat een snelheidswedstrijd

se solderait par un accident, provoque très probablement des dommages corporels. Une collusion au niveau corporel est peu probable à cause du danger pour la personne elle-même.

Le premier membre remarque que le § 2 ne précise pas le type de dommage exclu. Il s'agit donc bien de tous les dommages.

Cette thèse est confirmée par le Ministre.

Le deuxième membre en conclut que dans le cas d'une course illégale une indemnisation n'est pas exclue.

Le Ministre précise qu'une des questions souvent soulevées concerne les courses de vitesse entre des conducteurs de plusieurs voitures sur la route. Les tribunaux ont considéré cela comme une course de vitesse non autorisée.

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.

(Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2, art. 4).

« Remplacer le § 1^{er} par le texte suivant :

« § 1^{er}. Nul ne peut être exclu du bénéfice de l'indemnisation en raison de sa qualité d'assuré, à l'exception de celui qui est exonéré de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Peuvent toutefois être exclus du bénéfice de l'indemnisation lorsqu'ils n'ont pas subi de lésions corporelles :

- le conducteur du véhicule;
- le preneur d'assurance;
- le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré;
- le conjoint du conducteur, du preneur d'assurance, du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule;
- pour autant qu'ils habitent sous son toit et soient entretenus de ses deniers, les parents ou alliés en ligne directe de l'une des personnes précitées. »

Justification

Le texte proposé a pour but de limiter les cas où des personnes peuvent être exclues du bénéfice de l'indemnisation en cas de dommages résultant d'un accident de la circulation.

waarin een ongeval zou gebeuren, zeer waarschijnlijk lichamelijke schade tot gevolg zou hebben. Hei-melijke verstandhouding met lichamelijke schade als gevolg is weinig waarschijnlijk gelet op het gevaar voor de persoon zelf.

Het eerste lid merkt op dat § 2 niet bepaalt welk soort schade is uitgesloten. Het gaat dus wel degelijk om alle soorten schade.

Dit standpunt wordt door de Minister bevestigd.

Het tweede lid leidt daaruit af dat in het geval van een illegale wedstrijd een schadeloosstelling niet is uitgesloten.

De Minister zegt dat een van de vragen die vaak worden gesteld betrekking heeft op snelheidswedstrijden tussen bestuurders van verschillende voertuigen op de weg. De rechtbanken hebben dat beschouwd als een snelheidswedstrijd waartoe geen verlot is verleend.

Amendement

Het betreft een regeringsamendement.

(Gedr. St. Senaat 742, 1984-1985, nr. 2, art. 4.)

« Paragraaf 1 te vervangen door de volgende tekst :

« § 1. Niemand kan van het voordeel van de vergoeding uitgesloten worden om reden van zijn hoedanigheid van verzekerde met uitzondering van diegene die van alle aansprakelijkheid ontheven is krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Van het voordeel van de vergoeding kunnen nochtans worden uitgesloten wanneer ze geen lichamelijke letsels hebben opgelopen :

- de bestuurder van het motorrijtuig;
- de verzekeringnemer;
- de eigenaar en de houder van het verzekerd motorrijtuig;
- de echtgenoot van de bestuurder, van de verzekeringnemer, van de eigenaar of van de houder van dat motorrijtuig;
- de ouders of verwanten in rechte lijn van een van de voornoemde personen, wanneer deze bij hem inwonen en door hem onderhouden worden. »

Verantwoording

De voorgestelde tekst heeft tot doel de gevallen te beperken waarin personen kunnen worden uitgesloten van schadeloosstelling in geval van schade voortvloeiend uit een verkeersongeval.

Les exclusions telles qu'elles figurent au § 1^{er} de l'article 4 de la loi du 1^{er} juillet 1956 ont été justifiées par le risque de collusion entre les proches.

Il est admis aujourd'hui que ces exclusions ne peuvent se justifier que pour les dommages matériels et qu'elles n'ont pas de raison d'être en cas de lésions corporelles.

La directive 84/5/C.E.E. du 30 décembre 1983 (J.O. L 8 du 11 janvier 1984) oblige les Etats membres d'ailleurs à modifier leur législation sur ce point puisque son article 3 ne permet plus d'exclure « du bénéfice de l'assurance pour leurs dommages corporels, les membres de la famille du preneur, du conducteur, ou de toute autre personne dont la responsabilité civile est engagée dans un sinistre et couverte par l'assurance ».

Le projet de loi qui fait l'objet des présents amendements restreint dans une large mesure la portée des exclusions qui figurent au § 1^{er} de l'article 4 de la loi de 1956 en limitant celles-ci aux dommages autres que corporels, sauf vis-à-vis de l'assuré dont la responsabilité est engagée dans la réparation du dommage.

Le nouveau texte proposé ne laisse subsister que la possibilité d'exclure du bénéfice de la garantie les personnes énumérées à l'alinéa 2 lorsqu'elles n'ont pas subi de lésions corporelles. Il apparaît ainsi clairement que la seule qualité d'assuré ou de proche parent de l'assuré ne suffit plus, comme par le passé, pour être privé du bénéfice de l'indemnisation lorsque la faute est imputable à un autre « assuré ».

La possibilité laissée à l'assureur R.C.-auto d'exclure, dans certaines conditions, les personnes bénéficiant des lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail a été supprimée. En effet cette exclusion est de nature à supprimer le recours que possède l'assureur-loi pour ses décaissements propres contre l'assureur R.C.-auto.

Il n'appartient pas à la loi sur l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs de régler le problème des recours entre l'assureur R.C.-auto et l'assureur-loi. Il faut d'ailleurs souligner que les assureurs R.C.-auto n'ont jamais utilisé dans la police-type la possibilité d'exclusion qui leur a été laissée par la loi du 1^{er} juillet 1956.

De uitsluitingen die voorkomen in § 1 van artikel 4 van de wet van 1 juli 1956 werden gerechtvaardigd door het gevaar van heimelijke verstandhouding onder de naaste verwanten.

Er wordt vandaag aangenomen dat deze uitsluitingen slechts gerechtvaardigd zijn voor materiële schade en dat ze geen reden van bestaan hebben in geval van lichamelijke letsels.

De richtlijn 84/5/E.E.G. van 30 december 1983 (P.B. L 8 van 11 januari 1984) verplicht de lid-staten overigens hun wetgeving te wijzigen op dit punt, aangezien artikel 3 ons land niet meer toelaat van het recht op een uitkering uit te sluiten, wat betreft hun lichamelijke letsels, de familieleden van de verzekeringnemer, de bestuurder of enig ander persoon die bij een ongeval wettelijk aansprakelijk wordt gesteld en daarvoor door de verzekering gedekt is.

Het wetsontwerp dat het onderwerp is van onderhavige amendementen beperkt reeds grotendeels de draagwijdte van de uitsluitingen die voorkomen in § 1 van artikel 4 van de wet van 1956 door deze te beperken tot de niet-lichamelijke schade, uitgezonderd ten opzichte van de verzekerde die tot vergoeding van de schade wordt aangesproken.

De nieuwe voorgestelde tekst laat slechts de mogelijkheid bestaan van de waarborg uit te sluiten de personen, opgesomd in lid 2, wanneer zij geen lichamelijke letsels hebben opgelopen. Aldus blijkt duidelijk dat de hoedanigheid van verzekerde of van lid van zijn familie, zoals overigens in het verleden, niet meer voldoende is om van het voordeel van de vergoeding te worden uitgesloten wanneer de fout toerekenbaar is aan een andere « verzekerde ».

De mogelijkheid die aan de B.A.-autoverzekeraar gelaten wordt, onder bepaalde voorwaarden, de personen uit te sluiten die voordeel trekken uit de speciale wetten op het herstel van de schade, voortvloeiend uit arbeidsongevallen, wordt opgeheven. Door deze uitsluiting wordt immers het verhaal ongedaan gemaakt dat de verzekeraar-wet bezit tegen de B.A.-autoverzekeraar voor zijn uitbetalingen.

Het komt de wet over de verplichte verzekering van de aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen niet toe het probleem van het verhaal tussen de B.A.-autoverzekeraar en de verzekeraar-wet te regelen. Men dient overigens te benadrukken dat de B.A.-autoverzekeraars in de standaardpolis nooit gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid tot uitsluiting die hun door de wet van 1 juli 1956 was toegestaan.

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

L'article 4, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

Texte adopté

§ 1^{er}. Nul ne peut être exclu du bénéfice de l'indemnisation en raison de sa qualité d'assuré, à l'exception de celui qui est exonéré de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Peuvent toutefois être exclus du bénéfice de l'indemnisation lorsqu'ils n'ont pas subi de lésions corporelles :

- le conducteur du véhicule;
- le preneur d'assurance;
- le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré;
- le conjoint du conducteur, du preneur d'assurance, du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule;
- pour autant qu'ils habitent sous son toit et soient entretenus de ses derniers, les parents ou alliés en ligne directe de l'une des personnes précitées.

§ 2. Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés conformément à l'article 7.

*
* *

Article 5

Discussion

Cet article correspond à l'article 5 de la loi du 1^{er} juillet 1956 et par conséquent ne donne pas lieu à une discussion en Commission.

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.

(Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2.)

« Dans le texte néerlandais, remplacer les mots : « het contract » par les mots : « de overeenkomst ».

Stemmingen

Het amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

Artikel 4, aldus gewijzigd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 1. Niemand kan van het voordeel van de vergoeding uitgesloten worden om reden van zijn hoedanigheid van verzekerde, met uitzondering van diegene die van alle aansprakelijkheid ontheven is krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Van het voordeel van de vergoeding kunnen nochtans worden uitgesloten wanneer ze geen lichamelijke letsels hebben opgelopen :

- de bestuurder van het motorrijtuig;
- de verzekeringnemer;
- de eigenaar en de houder van het verzekerd motorrijtuig;
- de echtgenoot van de bestuurder, van de verzekeringnemer, van de eigenaar of van de houder van dat motorrijtuig;
- de ouders of verwanten in rechte lijn van een van de voornoemde personen, wanneer deze bij hem inwonen en door hem onderhouden worden.

§ 2. Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend overeenkomstig artikel 7.

*
* *

Artikel 5

Bespreking

Dit artikel stemt overeen met artikel 5 van de wet van 1 juli 1956. Er worden dan ook geen opmerkingen gemaakt.

Amendement

Het gaat over een regeringsamendement.

(Gedr. St. Senaat 742, 1984-1988, nr. 2.)

« In de Nederlandse tekst van deze bepaling de woorden : « het contract » telkens te vervangen door de woorden : « de overeenkomst ».

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

L'article 5 est adopté à l'unanimité des 18 membres présents.

Texte adopté

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

*
* *

Article 6

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne un aperçu relatif aux :

Différences avec la loi de 1956

L'article 6 ne correspond à aucun article du texte initial de la loi de 1956.

Les auteurs du projet de loi de 1969 l'ont introduit pour permettre un meilleur contrôle du respect de l'obligation d'assurance (art. 36, § 2).

Dès le départ, il est en effet apparu que la mise en application des dispositions de l'article 17 de la loi de 1956 qui aurait abouti à l'instauration d'un système de vignette (art. 17, alinéa 2), était vouée à l'échec.

L'article 6 subordonne donc la possession d'une marque d'immatriculation du véhicule à l'existence d'un contrat d'assurance en cours et donne au Roi le pouvoir de réglementer la délivrance et la restitution de cette marque d'immatriculation.

En prenant des arrêtés d'exécution sur cette base, on pourra établir un meilleur contrôle de l'obligation d'assurance.

Un groupe de travail a été mis en place entre assureurs et le département des Communications pour faciliter l'échange d'informations qui permettrait de retirer la marque d'immatriculation en cas de non-assurance.

L'article 6 a été introduit dans la loi de 1956 (art. 4bis) par la loi du 4 juillet 1972 (article disjoint du projet de loi initial).

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

Stemmingen

Het amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 18 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens de overeenkomst ten laste van de verzekerde blijft.

*
* *

Artikel 6

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft het volgend overzicht in verband met :

Verschillen met de wet van 1956

In de oorspronkelijke wet van 1956 komt geen enkele tekst voor die overeenstemt met artikel 6.

De indieners hebben het wetsontwerp van 1969 destijds ingediend om gemakkelijker te kunnen nagaan of aan de verzekeringsplicht voldaan was (art. 36, § 2).

Van bij de aanvang was het immers zo goed als duidelijk dat de tenuitvoerlegging van artikel 17 van de wet van 1956, die zou hebben geleid tot de invoering van het kleefstrookje (art. 17, tweede lid), tot mislukking gedoemd was.

Artikel 6 maakt dus het bezit van een kentekenplaat voor een voertuig afhankelijk van het bestaan van een geldige verzekeringsovereenkomst en verleent aan de Koning de bevoegdheid de afgifte en de inlevering van de kentekenplaat te regelen.

Als men op basis daarvan uitvoeringsbesluiten neemt, kan men een beter toezicht op de verzekeringsplicht instellen.

De verzekeraars en het departement van Verkeerswezen hebben een werkgroep ingesteld teneinde vlotter informatie uit te wisselen waarmee de kentekenplaat ingetrokken kan worden wanneer het voertuig niet verzekerd is.

De wet van 4 juli 1972 (afgescheiden artikel van het oorspronkelijk ontwerp van wet) heeft artikel 6 ingevoegd in de wet van 1956 (art. 4bis).

Modification à apporter au projet de loi initial par les amendements gouvernementaux de 1984.

Il s'agit d'un ajout au § 1^{er} de l'article 6, à savoir un quatrième alinéa dont le texte consacre le principe selon lequel, pour les cyclomoteurs non soumis à l'immatriculation, les contrats d'assurance doivent couvrir l'année civile. Ce principe n'est pas nouveau : il figurait déjà dans le projet 503 (article 36, § 2) et avait été introduit dans la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 4 juillet 1972 (article 29, § 2).

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 6.1.)

« Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, troisième alinéa, remplacer les mots : « rijwiel met hulpmotor » par le mot : « bromfiets. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

DEUXIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 6.2.)

« Au § 1^{er}, ajouter un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Les contrats relatifs aux cyclomoteurs non soumis à l'immatriculation doivent couvrir l'année civile; la date de l'échéance annuelle de la prime doit être fixée au 1^{er} janvier et la date de l'expiration du contrat au 31 décembre. »

Justification

Le texte ci-dessus consacre le principe selon lequel, pour les cyclomoteurs non soumis à l'immatriculation, les contrats d'assurance doivent couvrir l'année civile. Ce principe n'est pas nouveau : il figurait déjà dans le projet qui fait l'objet des présents amendements (article 36, § 2) et a été introduit dans la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 4 juillet 1972 (article 29, § 2).

Wijziging aan te brengen in het oorspronkelijk ontwerp ingevolge de regeringsamendementen van 1984.

Het gaat om een vierde lid dat aan artikel 6, § 1, wordt toegevoegd en waarvan de tekst het beginsel huldigt volgens hetwelk voor de niet aan inschrijving onderworpen bromfietsen de verzekeringsovereenkomsten het kalenderjaar moeten dekken. Dat beginsel is niet nieuw : het kwam reeds voor in het ontwerp nr. 503 (artikel 36, § 2) en werd door de wet van 4 juli 1972 (artikel 29, § 2) ingevoegd in de wet van 1 juli 1956.

Amendementen

Het gaat om regeringsamendementen.

EERSTE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 6.1.)

« In de Nederlandse tekst in § 1, derde lid, worden de woorden : « rijwiel met hulpmotor » vervangen door het woord : « bromfiets. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

TWEEDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 6.2.)

« Aan § 1, een nieuw lid toe te voegen luidend als volgt :

« De verzekeringsovereenkomsten betreffende de niet aan inschrijving onderworpen bromfietsen moeten het kalenderjaar dekken, de datum van de jaarlijkse vervalldag van de premie moet vastgesteld zijn op 1 januari en de datum waarop de verzekering eindigt op 31 december. »

Verantwoording

Bovenstaande tekst huldigt het beginsel volgens hetwelk, voor de niet aan inschrijving onderworpen bromfietsen, de verzekeringscontracten het kalenderjaar moeten dekken. Dit beginsel is niet nieuw : het kwam reeds voor in het ontwerp waarop onderhavige amendementen zijn ingediend (artikel 36, § 2) en het werd ingevoerd in de wet van 1 juli 1956 door de wet van 4 juli 1972 (artikel 29, § 2).

TROISIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 6.3.)

« Dans le texte néerlandais, au § 2, 1^o, remplacer le mot : « nummerplaat » par le mot : « kentekenplaat. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

QUATRIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 6.4.)

« Dans le texte néerlandais, au § 2, 2^o, remplacer les mots : « rijwiel met hulpmotor » par le mot : « bromfiets. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

Votes

Les quatre amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité des 17 membres présents.

L'article 6, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité des 17 membres présents.

Texte adopté

§ 1^{er}. L'immatriculation d'un véhicule automobile est subordonnée à la couverture conforme aux dispositions de la présente loi de la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu.

Le Roi réglemente la délivrance et la restitution de la marque d'immatriculation.

Sauf dans les cas prévus à l'article 9, la délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

Les contrats relatifs aux cyclomoteurs non soumis à l'immatriculation doivent couvrir l'année civile; la date de l'échéance annuelle de la prime doit être fixée au 1^{er} janvier et la date de l'expiration du contrat au 31 décembre.

DERDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 6.3).

« In de Nederlandse tekst, in deze bepaling wordt het woord : « nummerplaat » telkens vervangen door het woord : « kentekenplaat. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

VIERDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 6.4).

« In de Nederlandse tekst, in § 2, 2^o, worden de woorden : « rijwiel met hulpmotor » vervangen door het woord : « bromfiets. »

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische verbetering.

Stemmingen

De vier amendementen van de Regering worden aangenomen bij eenparigheid van de 17 aanwezige leden.

Het aldus gewijzigde artikel 6 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 17 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 1. Geen motorrijtuig mag worden ingeschreven als het niet overeenkomstig deze wet is gedekt tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven.

De Koning regelt de afgifte van de kentekenplaten en hun inlevering.

Behalve in de gevallen van artikel 9, mag geen provinciale plaat voor een niet aan inschrijving onderworpen bromfiets worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopende verzekeringsovereenkomst die aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot 31 december van het jaar dat op de kentekenplaat voorkomt.

De verzekeringsovereenkomsten betreffende de niet aan inschrijving onderworpen bromfietsen moeten het kalenderjaar dekken; de datum van de jaarlijkse vervalddag van de premie moet vastgesteld zijn op 1 januari en de datum waarop de verzekering eindigt op 31 december.

§ 2. Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :

1° Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation.

2° Si le véhicule est un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation et qu'il a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante.

3° Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international.

*
* *

Article 6bis (nouveau)

Un membre propose d'insérer un article 6bis (nouveau) :

« Article 6bis. — L'assureur remet au preneur de l'assurance un certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2.

Le Roi peut déterminer les conditions de délivrance et de retrait de ce certificat. Il peut en déterminer la forme et les mentions qui doivent y figurer.

Le Roi peut en outre imposer, selon les conditions qu'il détermine, une vignette à apposer de manière apparente sur le véhicule. »

Justification

Le projet de loi omet de préciser l'obligation d'un certificat international habituellement désigné sous le nom de « carte verte ».

En outre, il convient de donner au Roi la faculté de pouvoir imposer le port d'une vignette qui permettrait d'identifier rapidement les véhicules, y compris les cyclomoteurs, qui ne seraient pas en règle.

Discussion

L'amendement comporte deux éléments :

- 1) le certificat obligatoire;
- 2) la vignette.

L'auteur de l'amendement rappelle que l'article nouveau proposé correspond en fait à l'article 17 de la loi du 1^{er} juillet 1956 en vigueur.

§ 2. Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hiernavolgende voorschriften is voldaan :

1° Als het motorrijtuig in België is ingeschreven moet het voorzien zijn van een kentekenplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs.

2° Als het motorrijtuig een niet aan inschrijving onderworpen bromfiets is die gewoonlijk in België is gestald, moet hij voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van het lopende of van het daarop volgende jaar voorkomt.

3° Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet of op grond van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten.

*
* *

Artikel 6bis (nieuw)

Een lid stelt voor een artikel 6bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Artikel 6bis. — De verzekeraar geeft aan de verzekeringnemer een bewijs af van het bestaan van de verzekeringsovereenkomst bedoeld in artikel 2.

De Koning kan bepalen onder welke voorwaarden het bewijs wordt afgegeven en ingetrokken. Hij kan de vorm ervan bepalen alsook de gegevens die het moet vermelden.

De Koning kan eveneens, volgens de voorwaarden die Hij bepaalt, voorschrijven dat een kleefstrookje zichtbaar wordt aangebracht op het voertuig. »

Verantwoording

Het ontwerp handelt niet over het verplichte bewijs, bijvoorbeeld het internationaal bewijs dat in de wandeling « groene kaart » heet.

Voorts moet de Koning het aanbrengen van een kleefstrookje kunnen opleggen zodat moeiteloos kan worden nagegaan welke voertuigen, waaronder ook bromfietsen, niet aan de wettelijke vereisten voldoen.

Bespreking

Het amendement houdt twee elementen in :

- 1) het verplichte bewijs;
- 2) het kleefstrookje.

De indiener van het amendement herinnert eraan dat het nieuw voorgestelde artikel in werkelijkheid terug te vinden is in de huidige wet van 1 juli 1956 (artikel 17).

Il serait prudent de prévoir la possibilité pour le Roi d'exiger la délivrance d'un certificat et d'imposer éventuellement une vignette.

Un membre demande quelle est l'utilité de l'ajout d'un nouvel article qui impose la carte verte, puisqu'elle est déjà obligatoire aujourd'hui.

L'auteur de l'amendement réplique que la délivrance de la carte verte n'est pas obligatoire et qu'il n'y a plus de contrôle à la frontière. Il serait donc utile qu'on la rende obligatoire sur le plan national.

Un autre membre défend les deux éléments de l'amendement.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques est prêt à suivre l'auteur de l'amendement, en ce qui concerne la première partie du texte.

Plusieurs commissaires se prononcent également en ce sens.

Le Ministre ne rejette pas l'idée de prévoir dans la loi la possibilité d'imposer l'apposition d'une vignette, mais il souhaite ne pas se prononcer pour l'heure sur cette décision sans avoir fait examiner les difficultés techniques, matérielles et autres qu'une telle mesure pourrait engendrer. Le coût de l'installation d'une vignette pourrait atteindre 200 millions de francs, selon certains.

Un membre aborde le problème que soulève la circulation des véhicules étrangers en Belgique.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques signale qu'il y a une distinction à faire entre le certificat international et le certificat national. Il y a toute une série de conventions et de directives à respecter qui interdisent par exemple aux douaniers d'exiger le certificat international. Le fait que le véhicule étranger qui entre en Belgique est immatriculé, a comme conséquence que le conducteur est considéré comme assuré. S'il provoque un accident en Belgique, la victime peut intenter, en vertu des accords inter-Bureaux une action contre le Bureau belge qui est assimilé à un assureur.

Vote

L'article 6bis (nouveau) est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*
* *

Article 7

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que cet article correspond à l'article 20 de la loi de 1956.

Voorzichtigheidshalve dient de Koning de mogelijkheid te hebben de afgifte van een bewijs te eisen en eventueel een kleefstrookje op te leggen.

Een lid vraagt wat het nut is van de toevoeging van een nieuw artikel dat de groene kaart verplicht maakt, daar dit nu reeds het geval is.

De indiener van het amendement antwoordt dat de afgifte van de groene kaart niet verplicht is en dat er geen controle meer is aan de grens. Het zou dus nuttig zijn de groene kaart nationaal verplicht te maken.

Een ander lid verdedigt de twee elementen van het amendement.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken sluit zich bij de indiener van het amendement aan, wat het eerste gedeelte van de tekst betreft.

Verschillende leden van de Commissie spreken zich eveneens in die zin uit.

De Minister verzet er zich niet tegen dat de wet voorziet in de mogelijkheid tot het opleggen van een kleefstrookje, maar hij wenst zich nu niet uit te spreken over de beslissing zelf tot het opleggen van een kleefstrook, zonder een onderzoek naar de technische, materiële en andere moeilijkheden die ermee gepaard zouden kunnen gaan. De kosten voor het invoeren van de kleefstrook zouden volgens sommigen tot 200 miljoen oplopen.

Een lid snijdt het probleem aan van de buitenlandse wagens die in België rijden.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat er een onderscheid gemaakt dient te worden tussen het internationaal en het nationaal bewijs. Er valt een hele reeks verdragen en richtlijnen na te leven die onder meer verbieden dat tolbeambten het internationaal bewijs vragen. Dat een buitenlands voertuig bij het binnenrijden van België een kentekenplaat voert, heeft als gevolg dat de bestuurder geacht wordt een verzekering te hebben aangeaan. Veroorzaakt hij een ongeval in België, dan kan het slachtoffer krachtens de akkoorden tussen de bureaus onderling een rechtsvordering instellen tegen het Belgisch bureau dat gelijkgesteld is met de verzekeraar.

Stemming

Het nieuwe artikel 6bis wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 7

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat dit artikel overeenstemt met artikel 20 van de wet van 1956.

Il subordonne l'organisation des courses ou concours de vitesse à une autorisation particulière, laquelle est liée à une assurance spéciale conforme à l'article 3, § 2.

Toutefois, le projet de loi de 1969 diffère de l'article 20 en permettant d'exclure de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et aux autres occupants des véhicules qui participent à ces courses.

Enfin, les dispositions qui, dans la loi de 1956 sanctionnent pénalement le non-respect de l'assurance spéciale, se retrouvent à l'article 26, § 2, du projet de loi initial.

Un commissaire demande des explications supplémentaires sur le statut des voitures de courses.

Le Ministre explique que les voitures de courses ne sont pas immatriculées : il leur est interdit de rouler sur la voie publique, puisqu'elles doivent être amenées jusqu'aux circuits fermés. Sur les domaines privés ouverts à certaines personnes, la voiture doit être immatriculée.

Le même membre demande s'il en est de même des domaines de l'Etat.

Le Ministre des Affaires économiques renvoie à l'article 9, qui traite de l'Etat, des régions, etc.

L'article 7 est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

*
* *

Article 8

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que le premier alinéa est l'équivalent de l'article 8 de la loi de 1956.

Les alinéas 2 et 3 ont été ajoutés en cours de travaux par amendement gouvernemental pour l'alinéa 2 et par amendement d'un membre pour l'alinéa 3 en vue de permettre un règlement plus rapide des sinistres (règlement amiable) tout en conservant la possibilité pour l'assuré de refuser le constat amiable.

En outre, les amendements du Gouvernement de 1984 proposent :

1) la suppression de la possibilité de refuser le constat amiable (alinéa 3 de l'article 8);

2. la fixation par le Roi des règles relatives à la constatation de l'accident par des agents qualifiés à cet effet et ce, conformément à une recommandation de la C.E.E. qui vise à faciliter la communication des rapports de police entre parties intéressées et assureurs.

Het maakt het organiseren van «snelheidsritten of -wedstrijden» afhankelijk van een bijzondere vergunning die slechts wordt afgegeven mits een bijzondere verzekering wordt afgesloten overeenkomstig artikel 3, § 2.

Het ontwerp van wet van 1969 wijkt evenwel af van artikel 20 in zoverre het toestaat van de bijzondere verzekering uit te sluiten de schade veroorzaakt aan de bestuurders en aan de andere inzittenden van de voertuigen die aan de race deelnemen.

Tot slot komen de bepalingen die in de wet van 1956 in een strafsancie voorzien voor het geval de bijzondere verzekering niet werd aangegaan, voor in artikel 26, § 2, van het oorspronkelijke wetsontwerp.

Een lid wenst meer uitleg over het statuut van de wedstrijdagens.

De Minister wijst erop dat wedstrijdagens geen kentekenplaat krijgen : zij mogen niet op de openbare weg komen aangezien zij tot aan de besloten racecircuits moeten worden vervoerd. Komt die auto op privé-terreinen waar bepaalde personen worden toegelaten, dan moet hij een kentekenplaat voeren.

Hetzelfde lid vraagt of dit ook geldt voor staatsdomijnen.

De Minister van Economische Zaken verwijst naar artikel 9, waar sprake is van de Staat, regieën, enz.

Artikel 7 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 8

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken legt uit dat het eerste lid overeenstemt met artikel 8 van de wet van 1956.

Tijdens de werkzaamheden werd een tweede lid toegevoegd via een Regeringsamendement en een derde lid via een amendement van een lid om de afwikkeling van schadegevallen te bespoedigen (regeling in der minne), terwijl de verzekerde de mogelijkheid behoudt de minnelijke schikking te weigeren.

Daarenboven wordt in de regeringsamendementen van 1984 het volgende voorgesteld :

1) de afschaffing van de mogelijkheid de minnelijke schikking te weigeren (derde lid van artikel 8);

2) het principe dat de Koning regels kan stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de ambtenaren die daartoe bevoegd zijn en wel overeenkomstig een aanbeveling van de E.E.G. die ertoe strekt de toesturing van politieverslagen aan de belanghebbende partijen en aan hun verzekeraars te vergemakkelijken.

Une courte discussion concernant le constat amiable suit.

Un membre se réfère aux accidents avec des dégâts minimes. Très souvent la police ne se déplace pas pour un constat quand il n'y a pas de dommages corporels. Les assurés eux-mêmes refusent une déclaration pour éviter le bonus-malus.

Un autre membre se réfère à la règle selon laquelle, si une des parties le souhaite, l'autre partie est obligée de faire la déclaration. Mais, si aucune des parties ne veut faire une déclaration, il s'agit d'un sinistre non déclaré de commun accord.

Le premier membre exprime sa crainte que l'on n'impose une déclaration aux assurés qui ont un accident de la route avec dégâts minimes.

Le Ministre rappelle que selon les dispositions du système bonus-malus, qui a été instauré en 1971, on peut majorer la prime, c'est-à-dire lui faire supporter un malus dès l'instant où l'assureur a été averti du sinistre, mais seulement si l'accident donne lieu à une indemnisation.

Il est évident que l'obligation du constat donnerait une arme aux assureurs pour l'application du malus.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2/1.)

Supprimer l'alinéa 3.

Justification

Le texte de cet alinéa rentre dans les pouvoirs accordés au Roi au deuxième alinéa.

DEUXIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2/2.)

« Compléter cet article par un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Le Roi peut également fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les agents qualifiés à cet effet. Il peut notamment établir le modèle du constat à utiliser par ceux-ci et déterminer les renseignements qui doivent être transmis sans délai aux parties intéressées et à leurs assureurs. »

Er volgt een korte bespreking met betrekking tot de minnelijke schikking.

Een lid verwijst naar de ongevallen met zeer beperkte schade. Wanneer er geen lichamelijke schade is, komt de politie vaak niet ter plaatse. De verzekerden zelf weigeren aangifte te doen om de toepassing van het bonus-malussysteem te vermijden.

Een ander lid wijst erop dat wanneer een van de partijen het wenst, de andere partij verplicht is aangifte te doen bij de verzekeraar. Indien echter geen van de partijen daartoe bereid is, hebben we te maken met een schadegeval waarvan met instemming van alle partijen geen aangifte werd gedaan.

Het eerste lid vreest dat men de verzekerden die betrokken zijn bij een ongeval met zeer geringe schade, verplicht een aangifte te doen.

De Minister herinnert eraan dat volgens de bepalingen van het bonus-malussysteem dat in 1971 werd ingevoerd, de premie die de verzekeringnemer betaalt, wordt opgetrokken zodra de verzekeraar van het schadegeval kennis neemt, maar enkel wanneer het ongeval later tot schadeloosstelling leidt.

Het is duidelijk dat de verplichte vaststelling de verzekeraars een argument bezorgt om het malus-principe toe te passen.

Amendementen

Het gaat om amendementen van de Regering.

EERSTE AMENDEMENT

(Gedr. st. 742, 1984-1985, nr. 2/1.)

Het derde lid te doen vervallen.

Verantwoording

De tekst van dit lid kadert in de bevoegdheden die aan de Koning worden gegeven in het tweede lid.

TWEEDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2/2.)

Dit artikel aan te vullen met een nieuw lid, luidende :

« De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de ambtenaren die daartoe bevoegd zijn. Hij kan onder meer het model van het formulier bepalen dat door dezen moet worden gebruikt en voorschrijven welke inlichtingen onverwijld aan de betrokken partijen en hun verzekeraars moeten worden gezonden. »

Justification

Actuellement, des délais fort longs s'écoulent entre la survenance d'un accident de la circulation et l'indemnisation par l'assureur du responsable. Cette situation résulte en grande partie de la lenteur des procédures judiciaires tendant à la détermination des responsabilités et à la fixation du montant des dommages.

En outre, en raison du secret de l'instruction en matière pénale, les parties intéressées et leurs assureurs ne reçoivent que tardivement les procès-verbaux consignants les éléments de fait indispensables pour régler le sinistre.

Consciente de cette situation, la Commission des Communautés européennes a formulé à l'égard des Etats membres une recommandation ayant pour objet de faciliter la communication aux parties intéressées et à leurs assureurs des rapports de police et autres documents nécessaires à la liquidation des indemnités d'assurance couvrant la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs (recommandation n° 81/76/CEE de la Commission du 8 janvier 1981 relative à l'accélération du règlement des sinistres dans le cadre de l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, J.O. L 57 du 4 mars 1981).

Votes

Les deux amendements sont adoptés à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 8, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Texte adopté

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dans lesquels le véhicule est impliqué. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

Le Roi peut fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les assurés, la forme et les modalités de la déclaration à l'assureur, et le modèle des documents qui doivent être utilisés à ces fins et dont l'assuré doit être porteur.

Le Roi peut également fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les agents qualifiés à cet effet. Il peut notamment établir le modèle du constat à utiliser par ceux-ci et déterminer les renseigne-

Verantwoording

Thans verlopen zeer lange termijnen tussen het verkeersongeval en de schadeloosstelling door de verzekeraar van de verantwoordelijke. Deze situatie vloeit grotendeels voort uit de traagheid van de gerechtelijke procedures met het oog op de vaststelling van de verantwoordelijkheden en op de bepaling van het bedrag van de schade.

Bovendien, wegens het geheim van het strafrechtelijk onderzoek, krijgen de belanghebbende partijen en hun verzekeraars slechts laat de processen-verbaal toegestuurd die de feitelijke gegevens aanmelden die onontbeerlijk zijn om het schadegeval af te wikkelen.

Bewust van deze toestand heeft de Commissie der Europese Gemeenschappen voor de lid-staten een aanbeveling geformuleerd die de toesturing wil vergemakkelijken aan de belanghebbende partijen en aan hun verzekeraars van de politieverlagen en andere documenten die nodig zijn voor de uitkering van de verzekeringsvergoedingen tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voortvloeiende uit het verkeer van motorrijtuigen (aanbeveling nr. 81/76/EEG van de Commissie van 8 januari 1981 betreffende de bespoediging van de afwikkeling van schadegevallen in het kader van de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (P.B. L 57 van 4 maart 1981).

Stemmingen

Beide amendementen worden aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 8 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

De verzekerden moeten van ieder schadegeval waarbij het voertuig betrokken is, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door de verzekeringsovereenkomst voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de verzekerden, de vorm en de wijze van aangifte aan de verzekeraar en het model van de daartoe aan te wenden bescheiden die de verzekerde bij zich moet hebben.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de ambtenaren die daartoe bevoegd zijn. Hij kan onder meer het model van het formulier bepalen dat door dezen moet wor-

ments qui doivent être transmis sans délai aux parties intéressées et à leurs assureurs.

*
* *

CHAPITRE III

Des véhicules appartenant à l'Etat ou à certains organismes publics

Article 9

Discussion (première lecture)

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que l'article correspond pour sa plus grande partie aux dispositions de l'article 14 de la loi de 1956.

Cependant, on peut signaler trois différences essentielles :

a) la dispense de l'obligation d'assurance dont bénéficie l'Etat au sens large n'est plus subordonnée à une déclaration de garantie faite à l'autorité compétente;

b) la loi assimile l'Etat à un assureur;

c) la dispense d'assurance peut viser non seulement les véhicules appartenant à l'Etat mais aussi ceux immatriculés en son nom.

Modifications apportées au projet de loi de 1969 par les amendements de 1984

Les amendements du Gouvernement de 1984 visent :

1) à compléter la liste des organismes publics dispensés de l'obligation d'assurance;

2) à adapter le texte à la loi du 9 juillet 1975 qui élargit notamment les interventions du Fonds de Garantie (cas fortuit).

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que la notion d'« Etat », dont il est question à l'article 9, concerne également les Communautés et Régions. D'ailleurs, l'article 9bis (nouveau) (proposé par l'amendement du Gouvernement de 1984) parle déjà d'un « Etat fédéral » et de « l'Etat ou l'un de ses pays membres ».

Le Ministre confirme que l'article 9 s'applique donc aussi aux bus scolaires. Dès lors, les responsables de l'organisation des bus scolaires peuvent couvrir eux-mêmes la responsabilité civile à laquelle le bus scolaire peut donner lieu.

den gebruikt en voorschrijven welke inlichtingen onverwijld aan de betrokken partijen en hun verzekeraars moeten worden gezonden.

*
* *

HOOFDSTUK III

Voertuigen toebehorend aan de Staat of aan bepaalde openbare instellingen

Artikel 9

Bespreking (eerste lezing)

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken legt uit dat het artikel in ruime mate overeenstemt met de bepalingen van artikel 14 van de wet van 1956.

Nochtans zijn er drie essentiële verschillen :

a) de vrijstelling van de verzekeringsplicht die geldt voor de Staat in ruime zin wordt niet meer afhankelijk gesteld van een aangifte van dekking die bij de bevoegde overheid moet worden gedaan;

b) de wet stelt de Staat gelijk met een verzekeraar;

c) de vrijstelling van de verplichting een verzekering aan te gaan geldt niet alleen voor de rijtuigen toebehorend aan de Staat maar ook voor de motorrijtuigen die op zijn naam zijn ingeschreven.

Wijzigingen aangebracht in het wetsontwerp van 1969 ingevolge de amendementen van 1984

De Regeringsamendementen van 1984 beogen :

1) de lijst aan te vullen van de openbare instellingen die vrijgesteld zijn van de verplichting een verzekering aan te gaan;

2) de tekst aan te passen aan de wet van 9 juli 1975 die de tegemoetkomingen van het Waarborgfonds (toeval of overmacht) uitbreidt.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken legt uit dat het begrip « Staat » waarvan sprake in artikel 9 ook betrekking heeft op de Gemeenschappen en Gewesten. In het nieuwe artikel 9bis (voorgesteld in het regeringsamendement van 1984) is trouwens reeds sprake van een « federale Staat », en van « de Staat of een van zijn deelstaten ».

De Minister bevestigt dat artikel 9 dus ook van toepassing is op de schoolbussen. De verantwoordelijken voor de organisatie van de schoolbussen kunnen dus zelf de burgerlijke aansprakelijkheid dekken waartoe de schoolbus aanleiding kan geven.

Un membre propose de supprimer les mots « la Régie des Services frigorifiques de l'Etat ».

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques plaide pour le maintien provisoire de Refribel dans le texte. Refribel ne fonctionne plus, mais existe encore; officiellement la Régie est en liquidation, mais il existe encore des immeubles, appartenant surtout au Ministère des Finances.

Le même membre se demande s'il ne faut pas insérer au § 2 la nécessité d'une concertation avec les Régions.

Le Ministre explique que la loi actuelle du 1^{er} juillet 1956 veut assurer la sécurité des victimes d'accident. Le Roi peut donner l'autorisation pour autant que les entreprises en question répondent aux critères que le Roi peut estimer nécessaires pour que la sécurité des victimes d'accident soit couverte. Le champ d'application de la loi de 1956 est resté national. Il appartient donc toujours au Roi, en fonction de la loi, d'établir que les conditions de sécurité sont requises. Les institutions régionales peuvent demander au Roi l'autorisation de ne pas s'assurer.

Un autre membre demande quelle est la situation actuelle.

Le Ministre répond qu'à partir du moment où on ne jouit pas de dispense, on est obligé de respecter la loi et se couvrir par la voie de l'assurance.

Dans la situation actuelle, les sociétés de transport en commun, les S.T.I., peuvent échapper à l'obligation de l'assurance en application de la loi de 1956 (article 14, § 2). Les sociétés sont alors leur propre assureur.

Un membre propose le texte suivant: « le Roi peut, à leur demande et avec l'accord de l'Exécutif concerné, autoriser... »

Le Ministre est d'avis que cette proposition va trop loin. Le Roi n'a pas besoin d'un accord. Il peut l'autoriser si la Région l'estime nécessaire. Les mots « à la demande d'une ou plusieurs Régions » sont probablement acceptables, mais n'y a-t-il pas des cas où la demande d'une ou plusieurs Régions n'est pas nécessaire ?

Le Président de la Commission propose de maintenir la liste tel qu'on l'a déposée et de spécifier au rapport l'existence de la tutelle des Régions sur les sociétés intercommunales de transport. Le Roi ne prendra d'initiative sans souhait exprimé par les responsables des Régions et des sociétés de transport intercommunaux.

Un membre demande de réserver l'article 9 et de prévoir un délai de réflexion concernant la question

Een lid stelt voor de woorden « Regie der rijkskoel- en vriesdiensten » te schrappen.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken pleit ervoor « Refribel » voorlopig in de tekst te handhaven. Refribel werkt niet meer maar bestaat nog wel; officieel is de Regie in vereffening, maar er zijn nog gebouwen die vooral toebehoren aan het Ministerie van Financiën.

Hetzelfde lid vraagt of men in § 2 geen bepalingen moet invoegen betreffende de noodzaak van overleg met de Gewesten.

De Minister verklaart dat de wet van 1 juli 1956 in zijn huidige toestand de veiligheid wil waarborgen van de slachtoffers van een ongeval. De Koning kan dus toestemming geven in zoverre de desbetreffende ondernemingen beantwoorden aan de criteria die de Koning eventueel noodzakelijk acht opdat de veiligheid van de slachtoffers verzekerd zou zijn. De werkingssfeer van de wet van 1956 is nationaal gebleven. Het staat dus nog steeds aan de Koning om op grond van de wet vast te stellen dat aan de voorwaarden inzake veiligheid is voldaan. De gewestinstellingen kunnen de Koning toestemming vragen om geen verzekering aan te gaan.

Een ander lid vraagt wat de huidige toestand is.

De Minister antwoordt dat indien men geen vrijstelling geniet, men verplicht is de wet na te leven en een verzekering aan te gaan.

In de huidige toestand kunnen de maatschappijen voor openbaar vervoer, de M.I.V.'s, ontsnappen aan de verplichting om een verzekering aan te gaan met toepassing van de wet van 1956 (artikel 14, § 2). Die maatschappijen zijn dan hun eigen verzekeraar.

Een lid stelt de volgende tekst voor: « de Koning kan, op verzoek van en met instemming van de betrokken Executieve, machtiging verlenen... »

De Minister is van oordeel dat dit voorstel te ver gaat. De Koning heeft geen instemming nodig. Hij kan machtiging verlenen indien het Gewest dit nodig acht. De woorden « op verzoek van een of meer Gewesten » zijn wellicht aanvaardbaar, maar zijn er geen gevallen waar het verzoek van een of meer Gewesten niet nodig is ?

De Voorzitter van de Commissie stelt voor de lijst te handhaven zoals ze is ingediend en in het verslag te vermelden dat de Gewesten toezichthoudende overheid zijn op de maatschappijen voor intercommunaal vervoer. De Koning zal geen initiatief nemen zonder dat de verantwoordelijken van de Gewesten en de maatschappijen voor intercommunaal vervoer te kennen hebben gegeven dit te wensen.

Een lid vraagt artikel 9 aan te houden en te voorzien in een bedenktijd betreffende de vraag of geen reke-

de savoir s'il ne faut pas tenir compte des suites de la régionalisation de la S.N.C.V. (Société nationale de chemins de fer vicinaux) (article 9, § 1^{er}).

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques est d'accord avec la remarque du premier membre concernant le § 1^{er}.

Il rappelle que l'article 1^{er} exclut tous les véhicules sur rails.

Un autre membre demande d'étudier le cas du Service national de transport scolaire.

Amendements (première lecture)

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2/1.

« Au § 1^{er}, remplacer l'alinéa 1^{er} par le texte suivant :

« L'Etat, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Régie des services frigorifiques de l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Régie des transports maritimes et la Régie des postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom. »

Justification

La modification apportée à cet alinéa vise à compléter la liste des organismes publics dispensés de l'obligation d'assurance pour tenir compte des ajouts insérés à l'article 14 de la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 1^{er} juillet 1971 (Régie des Transports maritimes) et la loi du 6 juillet 1971 (Régie des Postes).

DEUXIEME AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2/2.

« Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, deuxième alinéa, remplacer les mots : « indien de Koning er niet anders over beschikt » par les mots : « tenzij de Koning anders bepaalt. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de forme.

ning moet worden gehouden met de gevolgen van de regionalisering voor de N.M.V.B. (Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen) (artikel 9, § 1).

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken is het eens met de opmerking van het eerste lid betreffende § 1.

Hij herinnert eraan dat artikel 1 « alle aan spoorsta-
ven gebonden voertuigen » uitsluit.

Een ander lid vraagt het geval te bestuderen van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer.

Amendementen (eerste lezing)

Het gaat om regeringsamendementen.

EERSTE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2/1.

« In § 1 van dit artikel het eerste lid te vervangen als volgt :

« De Staat, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtwegen, de Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven. »

Verantwoording

De wijziging die aan dit lid wordt aangebracht, bestaat erin de lijst aan te vullen van de openbare instellingen die vrijgesteld zijn van de verplichting een verzekering aan te gaan om rekening te houden met de bijvoegingen ingelast in artikel 14 van de wet van 1 juli 1956 door de wet van 1 juli 1971 (Regie voor Maritiem Transport) en door de wet van 6 juli 1971 (Regie der Posterijen).

TWEEDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2/2.

« In § 1, tweede lid van dit artikel (Nederlandse tekst) de woorden : « indien de Koning er niet anders over beschikt » te vervangen door de woorden : « tenzij de Koning anders bepaalt. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

TROISIEME AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2/3.

« Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, troisième alinéa, modifier comme suit la première phrase :

« Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de forme.

QUATRIEME AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2/4.

« Au même § 1^{er}, remplacer le quatrième alinéa par le texte suivant :

« Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances si le conducteur ou le détenteur du véhicule s'en est rendu maître par vol, violence, ou par suite de recel, ou s'il est exonéré de toute responsabilité par suite d'un cas fortuit. »

Justification

Les modifications apportées à cet alinéa tiennent compte du fait que les dispositions concernant le Fonds commun de garantie qui figuraient dans le projet qui fait l'objet des présents amendements (articles 19 et 20) ont été reprises par la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances (articles 49 et 50).

Comme, en application de l'article 50 de la loi précitée, le Fonds est tenu d'intervenir dans les cas où la responsabilité du conducteur ne peut pas être engagée par suite d'un cas fortuit, il convient d'étendre dans la même mesure les obligations mises à charge de l'Etat et de certains organismes publics.

CINQUIEME AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2/5.

« Dans le texte néerlandais, au § 2, modifier le premier alinéa comme suit :

DERDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2/3.

« In § 1, derde lid, van dit artikel (Nederlandse tekst) de eerste volzin te vervangen als volgt :

« Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

VIERDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2/4.

« Het vierde lid van § 1 van dit artikel te vervangen als volgt :

« Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen, die artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschafte of als hij van alle aansprakelijkheid is ontslagen wegens toeval of overmacht. »

Verantwoording

De wijzigingen aangebracht aan dit lid houden rekening met het feit dat de bepalingen betreffende het Gemeenschappelijk Waarborgfonds die voorkwamen in het ontwerp waarop onderhavige amendementen zijn ingediend (artikelen 19 en 20), overgenomen werden door de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen (artikelen 49 en 50).

Vermits, bij toepassing van artikel 50 van voornoemde wet, het Fonds gehouden is op te treden in de gevallen waarin de bestuurder niet aansprakelijk is tengevolge van een toevallig feit, dienen de verplichtingen ten laste van de Staat en bepaalde openbare instellingen in dezelfde mate uitgebreid te worden.

VIJFDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2/5.

« Paragraaf 2, eerste lid van dit artikel (Nederlandse tekst), te vervangen als volgt :

« § 2. De Koning kan aan instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen. »

Justification

Il s'agit d'une amélioration de texte.

SIXIEME AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2/6.

« Dans le texte néerlandais, au § 2, troisième alinéa, remplacer le mot « eis » par « voorwaarde » et « een zekerheid » par « zekerheid. »

Justification

Il s'agit d'une amélioration de texte.

Amendements (en deuxième lecture)

PREMIER AMENDEMENT

Un membre propose de remplacer au § 1^{er} de l'article 9 le premier alinéa par ce qui suit :

« L'Etat, les Communautés, les Régions, la Régie des Télégraphes et Téléphones, la Régie des Voies aériennes, la Société nationale des Chemins de fer belges, la Régie des Transports maritimes et la Régie des Postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom. »

Justification

Il importe de préciser que les Régions et Communautés relèvent au même titre que l'Etat du régime prévu au § 1^{er}.

D'autre part, il faut supprimer Refribel, cet organisme public est en liquidation depuis plusieurs années, il est indécent de le mentionner encore. Si Refribel possède encore des véhicules, il lui appartient de les assurer.

Enfin, la S.N.C.V. est en voie de dissolution puisque la loi spéciale du 8 août 1988 a attribué ses compétences aux Régions. Il convient donc de lui réserver un sort analogue à celui des autres organismes publics de transport en commun; ce sera l'objet du § 2.

« § 2. De Koning kan aan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen. »

Verantwoording

Het gaat hier om een tekstverbetering.

ZESDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2/6.

« In § 2, derde lid van dit artikel (Nederlandse tekst) het woord « eis » te vervangen door het woord « voorwaarde » en de woorden « een zekerheid » door het woord « zekerheid. »

Verantwoording

Het gaat hier om een tekstverbetering.

Amendementen (in tweede lezing)

EERSTE AMENDEMENT

Een lid stelt voor in § 1 van artikel 9, het eerste lid te vervangen als volgt :

« De Staat, de Gemeenschappen, de Gewesten, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven. »

Verantwoording

Er behoort een bepaling te komen dat de regeling van § 1 op dezelfde manier toepassing vindt op de Gewesten en de Gemeenschappen als op de Staat.

Voorts is het niet dienstig dat § 1 Refribel vermeldt, omdat die openbare instelling reeds verscheidene jaren in vereffening is. Gesteld nu dat Refribel nog voertuigen heeft, dan moet het daarvoor zelf een verzekering afsluiten.

Tenslotte wordt de N.M.V.B. momenteel ontbonden omdat haar bevoegdheden volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1988 naar de Gewesten gaan. Zij behoort dus dezelfde regeling te krijgen als de andere openbare instellingen voor gemeenschappelijk vervoer. Daarover handelt § 2.

DEUXIEME AMENDEMENT

Le Gouvernement propose de *remplacer au § 1^{er}, l'alinéa 1^{er} par le texte suivant* :

« L'Etat, les Régions, les Communautés, la Régie des Télégraphes et des Téléphones, la Régie des Voies aériennes, la Régie des services frigorifiques de l'Etat, la Société nationale des Chemins de fer belges, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux, la Régie des Transports maritimes et la Régie des Postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom. »

Justification

Les modifications apportées à cet alinéa visent à compléter la liste des organismes publics dispensés de l'obligation d'assurance. Il convient en effet de tenir compte des ajouts insérés à l'article 14 de la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 1^{er} juillet 1971 (Régie des Transports paritimes) et la loi du 6 juillet 1971 (Régie des Postes).

D'autre part, étant donné la capacité financière des Régions et des Communautés, il convient de les dispenser, au même titre que l'Etat, de l'obligation de souscrire une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

Cette dispense légale ne les empêche toutefois pas de recourir à l'assurance privée.

Cet amendement remplace le premier amendement à l'article 9 présenté précédemment par le Gouvernement [Doc. n° 742 (1984-1985), n° 2/1].

TROISIEME AMENDEMENT

Un membre propose de *remplacer le § 2 de l'article 9 par le texte suivant* :

« § 2. Si l'autorité de tutelle le demande, la S.N.C.V. et les organismes publics de transport en commun peuvent bénéficier du régime prévu au § 1^{er}.

Dans ce cas, le Roi fixe les conditions d'octroi et de retrait de ce régime. Il peut notamment imposer le dépôt d'un cautionnement à la Caisse de Dépôts et Consignations. »

TWEEDE AMENDEMENT

De Regering stelt voor § 1, eerste lid, te vervangen als volgt :

« De Staat, de Gewesten, de Gemeenschappen, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtweegen, de Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven. »

Verantwoording

De wijzigingen die in dit lid worden aangebracht, bestaan erin de lijst aan te vullen van de openbare instellingen die vrijgesteld zijn van de verplichting een verzekering aan te gaan. Men moet immers rekening houden met de bepalingen ingevoegd in artikel 14 van de wet van 1 juli 1956 door de wet van 1 juli 1971 (Regie voor Maritiem Transport) en door de wet van 6 juli 1971 (Regie der Posterijen).

Anderzijds, gegeven de financiële mogelijkheden van de Gewesten en de Gemeenschappen, is het wenselijk hen zoals de Staat te ontslaan van de verplichting een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Deze wettelijke ontheffing verhindert hen evenwel niet een beroep te doen op de private verzekering.

Dit amendement vervangt het eerste amendement dat de Regering voordien op artikel 9 ingediend heeft [Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2/1].

DERDE AMENDEMENT

Een lid stelt voor § 2 van dit artikel te vervangen als volgt :

« § 2. Indien de toezichthoudende overheid daarom verzoekt, kunnen de N.M.V.B. en de openbare instellingen voor gemeenschappelijk vervoer de in § 1 bedoelde regeling genieten.

In dat geval bepaalt de Koning de voorwaarden waaronder die regeling wordt toegekend en ingetrokken. Hij kan onder meer opleggen dat een zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas. »

Justification

Le libellé de ce paragraphe rencontre l'esprit de l'actuel § 2, mais il tient compte que désormais ce sont les Régions qui ont la tutelle des organismes publics de transport en commun et que la S.N.C.V. sera régionalisée.

Comme il ne peut pas exister de dépendance d'un Exécutif régional vis-à-vis du pouvoir central ou vice-versa, le Roi n'intervient plus dans l'autorisation, mais seulement dans les conditions d'application du régime prévu au § 1^{er}.

La concertation entre l'Etat et les Régions est prévue dans cette matière à l'article 6, § 3bis, inséré dans la loi du 8 août 1980 par l'article 4 et 15 de la loi du 8 août 1988 :

« § 3bis. Une concertation associant les Exécutifs concernés et l'autorité concernée a lieu pour :

1° ...

2° ...

3° la coopération entre les chemins de fer d'une part et les sociétés de transport urbain et vicinal d'autre part, en vue de la coordination et de la promotion du transport public;

4° ... »

En outre, l'article 6, § 4, de la loi du 8 août 1980, inséré par l'article 4 et 16 de la loi du 8 août 1988 précise :

« § 4. Les Exécutifs seront associés :

1° ...

2° ...

3° à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ...

4° ...

5° ... »

QUATRIEME AMENDEMENT

Le Gouvernement propose de remplacer au § 2 l'alinéa 1^{er} par les alinéas suivants :

« Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun nationaux ou régionaux qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Toutefois, en ce qui concerne les organismes qui dépendent des Régions, cette autorisation est accordée après avis de celles-ci ».

Verantwoording

De nieuwe lezing van de paragraaf heeft dezelfde strekking als de huidige § 2, doch zij houdt rekening met het feit dat de Gewesten voortaan het administratief toezicht zullen uitoefenen op de openbare instellingen voor gemeenschappelijk vervoer en dat de N.M.V.B. naar de Gewesten gaat.

Aangezien een Gewestexecutieve niet mag afhangen van de centrale overheid en andersom, treedt de Koning niet meer op voor de vergunning, doch uitsluitend voor de voorwaarden waaronder de regeling van § 1 toepassing vindt.

Artikel 6, § 3bis, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ingevoegd door artikel 4 en 15 van de bijzondere wet van 8 augustus 1988, voorziet op dat stuk in overleg tussen de Staat en de Gewesten :

« § 3bis. Er wordt overleg gepleegd tussen de betrokken Executieven en de betrokken nationale overheid over :

1° ...

2° ...

3° de samenwerking tussen de spoorwegen, enerzijds, en de maatschappijen voor stad- en streekvervoer, anderzijds, met het oog op de coördinatie en de bevordering van het openbaar vervoer;

4° ... »

Daarenboven stelt artikel 6, § 4, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, ingevoegd door artikel 4 en 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1988 :

« § 4. De Executieven worden betrokken bij :

1° ...

2° ...

3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, ...

4° ...

5° ... »

VIERDE AMENDEMENT

De Regering stelt voor § 2, eerste lid, te vervangen door de volgende leden :

« De Koning kan de nationale of gewestelijke instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen.

Wat betreft de instellingen die afhangen van de Gewesten wordt deze machtiging evenwel verleend na advies van deze laatste ».

Justification

Bien que le pouvoir d'accorder des dispenses à l'obligation d'assurance soit une compétence nationale, le projet impose au Roi de consulter les Régions avant d'accorder de telles dispenses aux organismes qui en dépendent pour des raisons budgétaires.

CINQUIEME AMENDEMENT

Le Gouvernement propose de *remplacer au deuxième alinéa du § 2, le mot « Il » par « Le Roi ».*

Justification

Il s'agit d'une adaptation de forme qui résulte de l'amendement précédent.

Discussion (en deuxième lecture)

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques attire l'attention sur le fait que la loi du 8 août 1988 stipule que le droit des assurances fait partie de la compétence exclusive de l'Etat national dans le cadre de l'Union économique et monétaire. Dans la pratique, l'Etat national n'entreprendra rien vis-à-vis d'une société dépendant d'une Région.

En ce qui concerne Refribel, le Ministre se déclare d'accord pour supprimer le mot « Refribel » dans l'article 9, puisque l'institution comme telle n'existe plus.

L'auteur du troisième amendement constate que l'amendement du Gouvernement maintient la S.N.C.V. au § 1, alors que son amendement la prévoit au § 2.

Il se montre surtout hésitant concernant l'amendement du Gouvernement qui prévoit au troisième alinéa (nouveau) du § 2: « après avis de celles-ci ». Il faut partir de l'idée que la loi spéciale du 8 août 1988 a tout prévu et qu'il ne faut stipuler dans les lois ordinaires telles que celle-ci, la nécessité de demander d'avis aux Régions. Cela éviterait une situation juridique extrême dans laquelle une même matière dépendrait en même temps d'une loi spéciale et d'une loi ordinaire.

Le membre aborde également le problème du partage strict des compétences. A partir du moment où une matière tombe sous une compétence régionale ou communautaire, le législateur national ne peut plus intervenir dans cette matière et réciproquement.

Verantwoording

Alhoewel de macht ontheffingen toe te staan voor de verzekeringsverplichting een nationale bevoegdheid is, verplicht het ontwerp de Koning de Gewesten te raadplegen vooraleer soortgelijke ontheffingen toe te staan aan de instellingen die van hen afhangen om budgettaire redenen.

VIJFDE AMENDEMENT

De Regering stelt voor *in het tweede lid van § 2 van dit artikel het woord « Hij » te vervangen door het woord « De Koning ».*

Verantwoording

Het gaat om een vormwijziging die voortvloeit uit het vorige amendement.

Bespreking (in tweede lezing)

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken vestigt de aandacht op het feit dat de wet van 8 augustus 1988 bepaalt dat het verzekeringsrecht tot de uitsluitende bevoegdheid van de nationale Staat behoort met het oog op de economische en monetaire unie. In de praktijk zal de nationale Staat niets ondernemen tegen een vennootschap die van een Gewest afhangt.

Wat Refribel betreft, gaat de Minister akkoord om « Refribel » te schrappen in artikel 9, aangezien de instelling als dusdanig niet meer bestaat.

De indiener van het derde amendement stelt vast dat het regeringsamendement de N.M.V.B. in § 1 handhaaft, terwijl zijn amendement de N.M.V.B. in § 2 onderbrengt.

Hij heeft vooral twijfels over het regeringsamendement dat in het derde lid (nieuw) van § 2 wil bepalen: « na advies van deze laatsten ». Men moet uitgaan van de gedachte dat de bijzondere wet van 8 augustus 1988 in alles heeft voorzien en dat men in gewone wetten zoals deze niet moet bepalen dat het advies van de Gewesten moet worden gevraagd. Dat zou voorkomen dat een bijzondere rechtstoestand ontstaat waarbij een zelfde aangelegenheid terzelfdertijd zou afhangen van een bijzondere en van een gewone wet.

Het lid snijdt eveneens het probleem aan van de strikte verdeling van de bevoegdheden. Zodra een aangelegenheid onder de bevoegdheid van de Gewesten of de Gemeenschappen valt, kan de nationale wetgever in die aangelegenheid niet meer ingrijpen. Het omgekeerde geldt eveneens.

Or, le § 2, tel qu'il a été formulé dans le nouvel amendement du Gouvernement prévoit que le Roi donne l'autorisation à un organisme régional qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat. Il pourrait donc autoriser l'organisme qui s'occupe du transport en commun d'une ville et pas l'organisme semblable d'une autre ville.

L'auteur de l'amendement craint qu'en prévoyant la possibilité pour le Roi d'autoriser les organismes de transport en commun régionaux « qu'il désigne », c'est-à-dire de choisir les organismes, le Roi puisse interférer dans la politique des pouvoirs régionaux.

La compétence du Roi ne consiste plus à choisir telle ou telle société de transport en commun; cela fait partie de la politique de l'Exécutif régional. Le Roi maintient cependant tout son pouvoir en matière de conditions d'octroi.

Un autre membre fait remarquer que le Roi conserve un certain degré d'appréciation en fonction de la technique de l'assurance et qui ne relève donc pas d'un choix arbitraire.

Le Ministre précise que le Roi n'autorise qu'après avis, quand il s'agit d'une société dépendant de la Région. Il ne voit pas en quoi le Roi pourrait interférer dans les compétences de la Région.

L'auteur de l'amendement rappelle que son texte proposé ne change rien sur le fond, sauf qu'il évite toute possibilité de contradiction ou de contestation quant aux compétences, en cas de litige.

L'auteur du premier amendement au § 1^{er} se rallie à celui du Gouvernement et par conséquent retire la première partie de son amendement.

Le Ministre propose de sous-amender l'amendement du Gouvernement concernant l'alinéa 1^{er} du § 1^{er}, supprimant les mots « la Régie des services frigorifiques de l'Etat ».

Quant au § 2, la différence entre l'amendement du membre et celui du Gouvernement est que dans le premier cas l'autorité de tutelle, qu'est le Gouvernement, est liée par un avis conforme des Régions; tandis que l'amendement du Gouvernement prévoit que le Roi est libre et n'est pas lié par l'avis que les Régions donneraient quant à l'exonération de l'obligation de s'assurer à l'égard des sociétés de transport en commun.

Le Ministre insiste pour ne pas reprendre la S.N.C.V. au § 2, afin d'éviter tout danger d'un vide juridique. Il va de soi que le Roi, en examinant les dossiers, fera appel aux mêmes critères objectifs dans le processus de décision.

Paragraaf 2 als geformuleerd in het nieuwe regeringsamendement bepaalt echter dat de Koning aan de Gewestinstelling die hij aanwijst, machtiging verleent om de voor de Staat geldende regeling toe te passen. Hij zou dus de instelling voor het openbaar vervoer in een stad die machtiging kunnen verlenen, maar niet aan een vergelijkbare instelling in een andere stad.

De indiener van het amendement vreest dat indien men de Koning de mogelijkheid geeft om de Gewestinstellingen voor openbaar vervoer « die Hij aanwijst » een machtiging te verlenen, dat wil zeggen die instellingen te kiezen, Hij zou kunnen ingrijpen in het beleid van de gewestoverheid.

De bevoegdheid van de Koning bestaat er niet meer in deze of gene maatschappij voor openbaar vervoer te kiezen; dat maakt deel uit van het beleid van de Gewestexecutieve. De Koning behoudt echter zijn bevoegdheden inzake de voorwaarden voor de toekenning.

Een ander lid merkt op dat de Koning een zekere beoordelingsbevoegdheid behoudt, afhankelijk van de verzekeringstechniek, en dus geen willekeurige keuze maakt.

De Minister verduidelijkt dat de Koning slechts machtiging verleent na advies wanneer het gaat om een maatschappij die afhangt van het Gewest. Hij ziet niet goed in hoe de Koning in de bevoegdheden zou kunnen treden van de Gewesten.

De indiener van het amendement wijst erop dat de tekst die hij voorstelt inhoudelijk niets verandert, maar wel elke mogelijkheid uitsluit van tegenspraak of betwisting inzake de bevoegdheden zo er een geschil ontstaat.

De indiener van het eerste amendement op § 1 valt het regeringsamendement bij en trekt bijgevolg het eerste deel van zijn amendement in.

De Minister stelt voor het regeringsamendement betreffende het eerste lid van § 1 te subamenderen, en de woorden « Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten » te schrappen.

Wat § 2 betreft, is het verschil tussen het amendement van het lid en dat van de Regering dat in het eerste geval de toezichthoudende overheid, namelijk de Regering, gebonden is door een eensluidend advies van de Gewesten; het regeringsamendement daarentegen bepaalt dat de Koning vrij is en niet is gebonden door een advies van de Gewesten betreffende de vrijstelling van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer om een verzekering aan te gaan.

De Minister dringt erop aan de N.M.V.B. niet meer te vermelden in § 2, zodat kan worden voorkomen dat een leemte in de wetgeving ontstaat. Het spreekt vanzelf dat de Koning bij het onderzoeken van de dossiers dezelfde objectieve criteria zal hanteren in het beslissingsproces.

L'auteur de l'amendement propose de sous-amender son amendement, en supprimant les mots « la S.N.C.V. et » et en remplaçant les mots « les organismes publics de transport en commun » par les mots « les organismes publics de transport en commun nationaux et régionaux ».

Votes

Paragraphe 1^{er}

L'amendement sous-amendé du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Le § 1^{er}, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Paragraphe 2

L'amendement sous-amendé est rejeté par 13 voix contre 3.

Le premier amendement du Gouvernement est adopté par 13 voix et 2 abstentions.

Le deuxième amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Le § 2, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

L'article 9, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

Texte adopté

§ 1^{er}. L'Etat, les Régions, les Communautés, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Régie des transports maritimes et la Régie des Postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule automoteur peut donner lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

De indiener van het amendement stelt voor zijn amendement te subamenderen en de woorden « de N.M.V.B. en » te schrappen en de woorden « de openbare instellingen voor gemeenschappelijk vervoer » te vervangen door de woorden « de nationale en regionale openbare instellingen voor gemeenschappelijk vervoer ».

Stemmingen

Paragraaf 1

Het gesubamendeerde amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Paragraaf 1, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Paragraaf 2

Het gesubamendeerde amendement wordt verworpen met 13 tegen 3 stemmen.

Het eerste amendement van de Regering wordt aangenomen met 13 stemmen, bij 2 onthoudingen.

Het tweede amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Paragraaf 2, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Artikel 9, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 1. De Staat, de Gewesten, de Gemeenschappen, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtweegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven; daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, tenzij de Koning anders bepaalt.

Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafgerecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances si le conducteur ou le détenteur du véhicule automoteur s'en est rendu maître par vol, violence, ou par suite de recel, ou s'il est exonéré de toute responsabilité par suite d'un cas fortuit.

§ 2. Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun nationaux ou régionaux qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Toutefois, en ce qui concerne les organismes qui dépendent des Régions, cette autorisation est accordée après avis de celles-ci.

Le Roi fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

*
* *

Article 9bis (nouveau)

L'article 9bis nouveau est introduit par l'amendement du Gouvernement (Doc. 742, n° 2) de 1984. Il vise à mettre les Etats étrangers dans une situation analogue à celle de l'Etat belge.

Cette disposition n'est pas nouvelle: elle a été introduite dans la loi du 1^{er} juillet 1956 (article 14bis) par la loi du 4 juillet 1972.

L'article 14bis précité trouve son origine dans l'article 38 du projet de loi du 25 juin 1969.

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2.)

Insérer un article 9bis libellé comme suit:

« Article 9bis. — § 1^{er}. Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de la Belgique seront dispensés, en Belgique, de l'application de l'article 2 lorsqu'ils seront munis d'une attestation du gouvernement d'un autre Etat constatant que le véhicule appartient à cet Etat ou, s'il s'agit d'un Etat fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres; dans ce dernier cas, l'attestation sera délivrée par le gouvernement fédéral.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen die artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft of als hij van alle aansprakelijkheid is ontslagen wegens toeval of overmacht.

§ 2. De Koning kan de nationale of gewestelijke instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen.

Wat betreft de instellingen die afhangen van de Gewesten wordt deze machtiging evenwel verleend na advies van deze laatste.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder die machtiging wordt verleend en ingetrokken, alsook de controlemaatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de voorwaarde worden verbonden dat zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas.

*
* *

Artikel 9bis (nieuw)

De Regering heeft in 1984 een amendement ingediend (Gedr. St. 742 nr. 2) dat ertoe strekte een artikel 9bis (nieuw) in te voegen. Het wil vreemde Staten in een toestand plaatsen die overeenstemt met die waarin de Belgische Staat zich bevindt.

Deze bepaling is niet nieuw: zij werd ingevoegd in de wet van 1 juli 1956 (artikel 14bis) door de wet van 4 juli 1972.

Voornoemd artikel 14bis vindt zijn oorsprong in artikel 38 van het wetsontwerp van 25 juni 1969.

Amendement

Het gaat om een regeringsamendement.

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.)

Een artikel 9bis in te voegen, luidende:

« Artikel 9bis. — § 1. De motorrijtuigen die gewoonlijk gestald zijn buiten het grondgebied van België, zijn in België vrijgesteld van de toepassing van artikel 2 wanneer zij in het bezit zijn van een verklaring afgegeven door de regering van de andere Staat, waaruit blijkt dat het rijtuig aan die Staat toebehoort of, indien het een federale Staat betreft, dat het aan die Staat of aan een van zijn deelstaten toebehoort; in dit laatste geval wordt de verklaring afgegeven door de federale regering.

§ 2. *Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi belge et qui sera susceptible d'être cité, devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant dudit règlement.* »

L'article 9bis (nouveau) est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*
* *

CHAPITRE IV

De l'action de la personne lésée contre l'assureur

SECTION 1

Dispositions relatives à l'introduction et à la poursuite de l'action

Article 10

Cet article correspond à l'article 6 de la loi de 1956. Il crée un droit propre de la personne lésée contre l'assureur. (Celle-ci est, en effet, étrangère au contrat.)

L'article est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

*
* *

Article 11

Cet article correspond à l'article 7 de la loi de 1956 et détermine le tribunal compétent pour connaître de l'action de la personne lésée contre l'assureur.

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2.)

« Dans le texte français, remplacer le mot « assigner » par le mot « citer » »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique destinée à mettre en concordance le présent projet avec le Code judiciaire.

§ 2. *In die verklaring wordt de autoriteit of de instelling aangewezen die belast is met de vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische wet, en volgens die wet gedagvaard kan worden voor de bevoegde rechter. De Staat of het land waaraan dat rijtuig toebehoort staat in voor de afdoening ervan.* »

Artikel 9bis (nieuw) wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*
* *

HOOFDSTUK IV

Vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar

AFDELING 1

Bepalingen betreffende het instellen en het vervolgen van de vordering

Artikel 10

Dit artikel stemt overeen met artikel 6 van de wet van 1956. Aan de benadeelde wordt een eigen recht tegen de verzekeraar gegeven. (De benadeelde heeft immers niets met de overeenkomst te maken.)

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 11

Dit artikel stemt overeen met artikel 7 van de wet van 1956 en bepaalt welke rechter kennis zal nemen van de vordering die door de benadeelde tegen de verzekeraar werd ingesteld.

Amendement

Het gaat om een regeringsamendement.

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.)

« In de Franse tekst het woord « assigner » te vervangen door het woord « citer » »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing ten einde dit ontwerp in overeenstemming te brengen met het Gerechtelijk Wetboek.

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article 11, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Texte adopté

Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut citer l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

*
* *

Article 12**Discussion**

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques déclare que l'article 12 du projet de loi initial (Doc. n° 503) de 1969 correspond à l'article 9 de la loi de 1956. Il règle surtout les questions de procédure devant les tribunaux et relève essentiellement de la compétence du département de la Justice.

Les différences avec la loi de 1956

1. On ne subordonne plus la mise en cause de l'assureur au fait que le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, ait été appelé à la cause.

2. L'assureur et le preneur peuvent désormais se faire représenter dans les conditions prévues par la partie civilement responsable (*cf.* dispositions du Code d'instruction criminelle).

3. L'action récursoire de l'assureur contre le preneur est subordonnée au fait que le preneur a été mis à la cause devant la juridiction répressive (ajout demandé par un membre lors des discussions à la Chambre).

Modifications apportées au projet de loi de 1969 par les amendements de 1984

Les amendements gouvernementaux de 1984 visent à mettre le texte en concordance avec le projet de loi sur le contrat d'assurance et suppriment l'alinéa

Stemmingen

Het amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 11 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Voor de toepassing van deze wet kan de verzekerder door de benadeelde in België worden gedagvaard, hetzij voor de rechter van de plaats van het feit waaruit de schade is ontstaan, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de benadeelde, hetzij voor de rechter van de zetel van de verzekeraar.

*
* *

Artikel 12**Bespreking**

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken deelt mee dat artikel 12 van het oorspronkelijk ontwerp (Gedr. St. nr. 503) van 1969 overeenstemt met artikel 9 van de wet van 1956. Het regelt in hoofdzaak de procedurekwesties voor de rechtscollages en behoort voornamelijk tot de werkring van het departement van Justitie.

Verschillen met de wet van 1956

1. Het in het geding roepen van de verzekeraar wordt niet afhankelijk gesteld van het feit dat de verzekeringnemer (zo die niet de verzekerde is) in het geding werd geroepen.

2. De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich voortaan laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij (*cf.* bepalingen Wetboek van strafvordering).

3. Regresvorderingen van de verzekeraar tegen de verzekeringnemer worden afhankelijk gesteld van het feit dat de verzekeringnemer voor het strafrecht is verschenen (die toevoeging is gevraagd bij de behandeling in de Kamer).

Wijzigingen aangebracht in het wetsontwerp van 1969 ingevolge de amendementen van 1984

De regeringsamendementen van 1984 willen de tekst in overeenstemming brengen met het ontwerp van wet op de verzekeringsovereenkomsten en

relatif à l'action récursoire dont question au point 3 ci-dessus, parce que le maintien de cet alinéa aurait pour effet de priver l'assureur de son recours contre le preneur (autre que l'assuré) dans la plupart des cas.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2, article 12/1.

« Au § 1^{er}, remplacer le troisième alinéa par le texte suivant :

« L'assureur peut mettre l'assuré et le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assuré peut mettre l'assureur et le preneur d'assurance en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assureur peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assuré.

L'assuré peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assureur. »

Justification

La présente modification vise à mettre en concordance l'article 12 du projet n° 503 du 25 juin 1969 avec l'article 86 du projet de loi sur le contrat d'assurance.

DEUXIEME AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2, article 12/2.

« Au § 2, supprimer le dernier alinéa. »

Justification

Le maintien de cet alinéa aurait pour effet de priver l'assureur de son recours contre le preneur d'assurance dans un certain nombre de cas.

En effet, lorsque l'action publique dirigée contre l'assuré autre que le preneur d'assurance n'est pas accompagnée d'une action civile (cas dans lesquels les intérêts civils ont été réglés avant l'audience du tribu-

schrappen het lid betreffende de regresvordering waarvan sprake is in punt 3 hierboven. Indien dat lid behouden wordt, zou de verzekeraar in het merendeel van de gevallen zijn verhaal verliezen op de verzekeringnemer als die niet dezelfde persoon is als de verzekerde.

Amendementen

Het gaat om regeringsamendementen.

EERSTE AMENDEMENT

Gedr. St. van de Senaat 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 12/1.

« In § 1 het derde lid te vervangen door de volgende tekst :

« De verzekeraar kan de verzekerde en de verzekeringnemer die niet de verzekerde is, in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekerde kan de verzekeraar en de verzekeringnemer in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekeraar kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekerde is ingesteld.

De verzekerde kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekeraar is ingesteld. »

Verantwoording

Deze wijziging heeft tot doel artikel 12 van het ontwerp nr. 503 van 25 juni 1969 in overeenstemming te brengen met artikel 86 van het wetsontwerp op de verzekeringsovereenkomsten.

TWEEDE AMENDEMENT

Gedr. St. van de Senaat 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 12/2.

« In § 2, het laatste lid te schrappen. »

Verantwoording

Het behoud van deze tekst zou tot gevolg hebben dat de verzekeraar in een aantal gevallen van zijn verhaalrecht tegen de verzekeringnemer uitgesloten wordt.

Wanneer de strafvordering tegen de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, niet vergezeld gaat van een burgerlijke rechtsvordering (bijvoorbeeld gevallen waarin de burgerlijke belangen werden geregeld

nal répressif par exemple), le preneur d'assurance ne pourra être appelé à la cause devant la juridiction répressive puisque son appel suppose une action civile devant cette juridiction.

Votes

Les deux amendements du Gouvernement sont adoptés par 12 voix et une abstention.

L'article 12, ainsi amendé, est adopté par 12 voix et une abstention.

Un membre s'est abstenu parce qu'il n'est pas convaincu que les droits des consommateurs soient protégés par cet article.

Texte adopté

§ 1^{er}. Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré et le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assuré peut mettre l'assureur et le preneur d'assurance en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assureur peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assuré.

L'assuré peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assureur.

§ 2. Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

vóór de zitting van de strafrechtbank), zal de verzekeringnemer immers niet meer in het geding geroepen kunnen worden voor de strafrechtbank, aangezien zijn verschijning een burgerlijke vordering voor de rechtbank veronderstelt.

Stemmingen

De twee regeringsamendementen worden aangenomen met 12 stemmen, bij 1 onthouding.

Het aldus geamendeerde artikel 12 wordt aangenomen met 12 stemmen, bij 1 onthouding.

Een lid heeft zich onthouden omdat hij er niet van overtuigd is dat de belangen van de consumenten door dit artikel worden beschermd.

Aangenomen tekst

§ 1. Een vonnis dat is gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen de verzekeraar, tegen de verzekerde of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis dat is gewezen in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde, worden ingeroepen tegen de verzekeraar, indien vaststaat dat deze laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

De verzekeraar kan de verzekerde en de verzekeringnemer die niet de verzekerde is, in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekerde kan de verzekeraar en de verzekeringnemer in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekeraar kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekerde is ingesteld.

De verzekerde kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekeraar is ingesteld.

§ 2. Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde voor het strafgerecht wordt ingesteld, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in het geding worden geroepen en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

Si l'assuré est autre que le preneur d'assurance, ce dernier peut être appelé à la cause ou intervenir volontairement.

L'assureur et le preneur d'assurance peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

*
* *

Article 13

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que cet article règle les procédures de prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur et de la personne lésée contre l'assuré et correspond à l'article 10 de la loi de 1956.

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Les différences essentielles du projet de loi de 1969 par rapport à la loi de 1956 sont :

1. L'allongement du délai de prescription de trois à cinq ans, introduit au cours des travaux à la Chambre (lenteur des procédures judiciaires);

2. L'uniformisation du point de départ du délai de prescription pour que toutes les personnes lésées soient traitées de même. Lorsqu'il y a infraction, le délai commence à courir le jour où l'infraction a été commise;

3. Le fait que l'on précise que non seulement l'interruption de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur ou l'assuré mais aussi la suspension de cette prescription doit entrer en considération;

4. Le fait que si le jugement admet des réserves (aggravation des lésions), l'action de la personne lésée sera recevable pendant 30 ans à compter du jugement, quant à cette aggravation.

Modification apportée au projet de loi de 1969 par les amendements de 1984

Les amendements du Gouvernement de 1984 ont supprimé la notion de pourparlers qui a donné lieu à bien des difficultés.

Il arrive, en effet, que la réclamation amiable que la personne lésée introduit auprès de l'assureur soit laissée sans réponse. Dans ce cas, il n'y a pas, à proprement parler, de « pourparlers » (cette notion implique une négociation, une discussion, des échanges de nature à laisser entendre à la personne lésée que l'assureur envisage un règlement du sinistre) et il convient d'éviter que la prescription ne s'accomplisse aux dépens de la personne lésée.

Als de verzekerde niet de verzekeringnemer is, kan deze in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen.

De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

*
* *

Artikel 13

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat dit artikel de verjaringsprocedure van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar en van de benadeelde tegen de verzekerde regelt en dat het overeenstemt met artikel 10 van de wet van 1956.

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Het ontwerp van wet van 1969 verschilt van de wet van 1956 in hoofdzaak op de volgende punten :

1. De verjaringstermijn wordt van drie jaar op vijf jaar gebracht. Die wijziging werd ingevoerd tijdens de behandeling in de Kamer (achterstand bij de gerechtsprocedures).

2. De verjaringstermijn gaat op hetzelfde tijdstip in opdat alle benadeelden gelijkelijk behandeld zouden worden. In geval van misdrijf gaat de termijn in op de dag dat het misdrijf werd begaan.

3. Er moet rekening gehouden worden met het feit dat de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde of de verzekeraar wordt gestuit, maar ook verjaart.

4. Indien het vonnis voorbehoud maakt (verergering van het letsel) blijft de rechtsvordering van de benadeelde ontvankelijk gedurende dertig jaar vanaf het vonnis, wat die verergering betreft.

Wijziging aangebracht in het ontwerp van 1969 ingevolge de amendementen van 1984

De regeringsamendementen van 1984 hebben het begrip « onderhandeling » geschrapt dat tot heel wat moeilijkheden heeft geleid.

Het gebeurt immers dat een eis tot minnelijke schikking die de benadeelde bij de verzekeraar indient, zonder gevolg blijft. In dat geval is er niet echt sprake van « onderhandeling », welk begrip een bespreking, een gedachtenwisseling inhoudt van die aard dat de benadeelde daaruit kan afleiden dat de verzekeraar bereid is het schadegeval te regelen. Er dient voorkomen te worden dat de verjaringstermijn afloopt ten koste van de benadeelde.

Afin de remédier à cette situation, le nouveau texte proposé stipule que la prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. L'interruption de la prescription cesse au moment où l'assureur fait connaître, par écrit, sa décision d'indemnisation ou son refus.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2, art. 13/1.

« Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, premier alinéa, lire comme suit la fin de la phrase :

« of, in geval van misdrijf, te rekenen van de dag waarop het is gepleegd. »

Justification

Il s'agit d'une amélioration du texte.

DEUXIEME AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2, article 13/2.

« Au § 1^{er}, remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« La prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître, par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus. »

Votes

Les deux amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 13, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Texte adopté

§ 1^{er}. Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par cinq ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction, à compter du jour où celle-ci a été commise.

Ten einde die toestand te verhelpen, bepaalt de nieuwe ontwerp-tekst dat de verjaring gestuit wordt zodra de verzekeraar op de hoogte wordt gebracht dat de benadeelde zijn schade vergoed wil zien. De verjaring wordt niet meer gestuit zodra de verzekeraar schriftelijk zijn beslissing meedeelt om de schade te vergoeden of dat te weigeren.

Amendementen

Het gaat om amendementen van de Regering.

EERSTE AMENDEMENT

Gedr. St. van de Senaat 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 13/1.

« In de Nederlandse tekst van § 1, eerste lid, het laatste zinsdeel te vervangen als volgt :

« of, in geval van misdrijf, te rekenen van de dag waarop het is gepleegd. »

Verantwoording

Het gaat hier om een tekstverbetering.

TWEDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2, artikel 13/2.

« In § 1, het tweede lid te vervangen door de volgende tekst :

« De verjaring wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis heeft gekregen van de wil van de benadeelde persoon om herstel van zijn schade te verkrijgen. Deze stuiting houdt op op het ogenblik waarop de verzekeraar aan de benadeelde persoon schriftelijk zijn beslissing of weigering tot vergoeding meedeelt. »

Stemmingen

De twee amendementen van de Regering worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 13 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 1. Iedere rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar die uit deze wet voortvloeit, verjaart door verloop van vijf jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan of, in geval van misdrijf, te rekenen van de dag waarop het is gepleegd.

La prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître, par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus.

§ 2. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre les assurés.

§ 3. Si la décision définitive est passée en force de chose jugée et admet des réserves, la demande tendant à faire statuer sur leur objet sera recevable pendant trente ans à partir du prononcé.

*
* *

Article 14

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques rappelle que cet article correspond à l'article 11 de la loi de 1956.

Le projet de loi de 1969 (Doc. n° 503) y a ajouté une disposition qui précise que l'assurance est présumée conforme à la loi en telle sorte que la personne lésée sera toujours indemnisée. Cela rejoint l'idée de l'article 5 de la loi de 1956, non repris dans le projet de loi de 1969.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

Doc. 118 (1972-1973).

« Insérer entre le 2^e et le 3^e alinéa le texte qui suit :

« Une condamnation à des peines distinctes du chef d'ivresse ou d'intoxication alcoolique ne fait pas obstacle à l'exercice du droit de recours prévu à l'alinéa précédent. »

Justification

Cet amendement est destiné à permettre le recours de l'assureur contre le preneur d'assurance ou l'assuré autre que le preneur qui se trouvait en état d'ivresse lors de l'accident lorsque la juridiction

De verjaring wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis heeft gekregen van de wil van de benadeelde persoon om herstel van zijn schade te verkrijgen. Deze stuiting houdt op op het ogenblik waarop de verzekeraar aan de benadeelde persoon schriftelijk zijn beslissing of weigering tot vergoeding meedeelt.

§ 2. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekerden tot gevolg.

§ 3. Indien de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan, voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen ontvankelijk gedurende dertig jaar na de uitspraak.

*
* *

Artikel 14

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken herinnert eraan dat dat artikel overeenstemt met artikel 11 van de wet van 1956.

Het wetsontwerp van 1969 (Gedr. St. Senaat nr. 503) heeft er een bepaling aan toegevoegd die inhoudt dat de verzekering geacht wordt overeen te stemmen met de wet, zodat de benadeelde steeds schadeloosstelling geniet. Dat sluit aan bij artikel 5 van de wet van 1956, dat niet werd opgenomen in het wetsontwerp van 1969.

Amendementen

Het gaat om regeringsamendementen.

EERSTE AMENDEMENT

Gedr. St. nr. 118 (1972-1973).

« Tussen het tweede en het derde lid de hierna volgende tekst in te voegen :

« Een veroordeling tot een onderscheiden straf wegens dronkenschap of alcoholintoxicatie verhindert de uitoefening niet van het verhaal bepaald bij het vorige lid. »

Verantwoording

Dit amendement geeft aan de verzekeraar verhaal tegen de verzekeringnemer of tegen andere verzekerden dan de verzekeringnemer die zich op het ogenblik van het ongeval in staat van dronkenschap bevonden,

répressive a prononcé pour cette infraction une peine distincte de celle relative aux autres infractions retenues.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques retire l'amendement le 21 mars 1989.

Il précise que l'amendement visait à faciliter le recours de l'assureur en réagissant contre une jurisprudence de la Cour (arrêt du 19 septembre 1968, *Pas*, 1969, 72) selon laquelle, lorsque le juge pénal prononce deux peines distinctes (l'une pour infraction au Code de la route, l'autre pour intoxication alcoolique), il est jugé par là, *erga omnes*, que l'état d'intoxication alcoolique du conducteur n'a été ni la cause ni l'une des causes de l'accident.

Cette absence de liaison causale entre l'accident et l'état d'intoxication alcoolique fait échouer l'assureur dans son action récursoire contre l'assuré.

Le même raisonnement s'applique en cas d'ivresse de l'assuré et dans tous les cas de faute grave (pneus lisses, inaptitude à conduire, etc.) pouvant donner lieu à une action récursoire de l'assureur.

L'amendement ne se justifie plus pour les raisons suivantes :

1) Il est incomplet en ce sens qu'il ne vise pas tous les cas de faute grave pouvant donner lieu à une action récursoire de l'assureur.

2) La tendance actuelle de la jurisprudence de la Cour de Cassation semble admettre que si le juge pénal n'a pas eu à se prononcer sur le lien de causalité entre l'intoxication alcoolique (l'ivresse ou la faute grave) et l'accident, en prononçant des condamnations distinctes, il n'exclut pas nécessairement tout lien causal entre l'intoxication alcoolique (l'ivresse ou la faute grave) et l'accident. Le juge civil appelé à connaître l'action récursoire de l'assureur reste libre d'apprécier la relation causale sans méconnaître l'autorité qui s'attache à la décision du juge pénal.

DEUXIEME AMENDEMENT

Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article. 14/1.

« Dans le texte néerlandais, modifier comme suit le premier alinéa :

« Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk kan geen uit de wet of uit de verzekerings-overeenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen. »

wanneer het strafrecht voor dit misdrijf een straf heeft uitgesproken, onderscheiden van die welke voor andere te laste gelegde misdrijven werden opgelegd.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken trekt het amendement op 21 maart 1989 in.

Hij zegt dat het amendement tot doel had de regresvordering van de verzekeraar te vergemakkelijken, daarmee ingaand tegen de rechtspraak van het Hof van Cassatie (arrest van 19 september 1968, *Pas*, 1969, 72) waarin staat dat wanneer de strafrechter twee verschillende straffen uitspreekt (de ene wegens overtreding van de verkeersvoorschriften, de andere wegens alcoholintoxicatie), dat vonnis *erga omnes* inhoudt dat de toestand van alcoholintoxicatie van de bestuurder niet de oorzaak noch een van de oorzaken van het ongeval is geweest.

Deze afwezigheid van een oorzakelijkheidsverband tussen de alcoholintoxicatie en het ongeval zorgt ervoor dat de regresvordering van de verzekeraar tegen de verzekerde wordt afgewezen.

Dezelfde redenering gaat op bij de dronkenschap van de verzekerde en in alle gevallen van zware schuld (versleten banden, ongeschiktheid om te rijden, enz.) die aanleiding zouden kunnen geven tot een regresvordering van de verzekeraar.

Het amendement is om de volgende redenen niet meer verantwoord :

1) Het is onvolledig in die zin dat het niet alle gevallen beoogt die aanleiding kunnen geven tot een regresvordering van de verzekeraar.

2) De huidige strekking van de rechtspraak van het Hof van Cassatie schijnt toe te staan dat, indien de strafrechter zich niet had uit te spreken over het oorzakelijkheidsverband tussen de alcoholintoxicatie (dronkenschap of zware schuld) en het ongeval, hij, door verschillende veroordelingen uit te spreken, niet noodzakelijk elk oorzakelijk verband tussen de alcoholintoxicatie (dronkenschap of zware schuld) en het ongeval uitsluit. De burgerlijke rechter die zich moet uitspreken over de regresvordering van de verzekeraar blijft vrij het oorzakelijk verband te beoordelen, zonder het gezag van de beslissing van de strafrechter te miskennen.

TWEEDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel. 14/1.

« In de Nederlandse tekst het eerste lid te wijzigen als volgt :

« Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk kan geen uit de wet of uit de verzekerings-overeenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de la terminologie en exécution du traité d'union linguistique. Dans le projet de réforme du droit des assurances le terme « exceptie » est également remplacé par le terme « verweermiddel » qui est plus exact.

TROISIEME AMENDEMENT

Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 14/2.

« Dans le texte néerlandais, aux alinéas 2 et 3, remplacer le mot « verzekeringscontract » par le mot « verzekeringsovereenkomst ». Au troisième alinéa, remplacer « leder » par « Een. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de la terminologie.

Votes

Le premier amendement est retiré par le Gouvernement.

Les deuxième et troisième amendements sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 14, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

*
* *

Texte adopté

Sans préjudice des dispositions de la section 2 du présent chapitre, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la présente loi est réputé de plein droit, couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

*
* *

Verantwoording

Het betreft hier een aanpassing van de terminologie ter uitvoering van het taalunieverdrag. Ook in het ontwerp ter hervorming van het verzekeringsrecht is de term « exceptie » vervangen door de hier juistere gebruikte term « verweermiddel ».

DERDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 14/2.

« In de Nederlandse tekst, in het tweede en derde lid, het woord « verzekeringscontract » te vervangen door het woord « verzekeringsovereenkomst ». In het derde lid het woord « leder » te vervangen door het woord « Een. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

Stemmingen

Het eerste amendement wordt door de Regering ingetrokken.

Het tweede en het derde amendement worden aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 14 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

*
* *

Aangenomen tekst

Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk kan geen uit de wet of uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Een verzekeringsovereenkomst met het oog op de uitvoering van deze wet gesloten, wordt, ten opzichte van de benadeelde, van rechtswege geacht elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

*
* *

SECTION II

De l'opposabilité aux personnes lésées des événements ou clauses mettant fin au contrat d'assurance, suspendant celui-ci ou la garantie qui en fait l'objet

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, p. 11.)

« Dans le texte néerlandais, lire l'intitulé comme suit :

« Gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beëindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de forme.

Vote

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

*
* *

Article 15

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques apporte des précisions quant à l'historique de cet article.

1. Cet article correspond à l'article 12 de la loi de 1956 mais le projet 503 l'a considérablement amendé. Il règle le transfert de propriété du véhicule et ses conséquences pour la personne lésée.

En principe le transfert de propriété met fin au contrat, ce qui est opposable à la personne lésée, sous deux exceptions :

— le véhicule cédé circule sous la marque d'immatriculation du cédant;

— le cédant utilise un véhicule de remplacement avec la marque d'immatriculation du véhicule cédé.

AFDELING II

Voorwaarden waaronder gebeurtenissen of clausules die het verzekeringscontract beëindigen of schorsen, dan wel de daaraan verbonden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen

Amendement

Het betreft een amendement van de Regering.

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, blz. 11.)

In de Nederlandse tekst het opschrift van deze afdeling te wijzigen als volgt :

« Gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beëindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen. »

Verantwoording

Het betreft hier een aanpassing.

Stemming

Het amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 15

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken licht de ontstaansgeschiedenis van dit artikel toe.

1. Dit artikel stemt overeen met artikel 12 van de wet van 1956, doch werd op veel plaatsen gewijzigd door het ontwerp 503. Het artikel regelt de overgang van de eigendom van het motorrijtuig en de gevolgen ervan voor de benadeelde.

In principe maakt de overgang van de eigendom een einde aan de overeenkomst, wat tegen de benadeelde kan worden aangevoerd behalve wanneer :

— het overgedragen motorrijtuig aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat van de overdrager;

— de overdrager een vervangingsmotorrijtuig gebruikt dat de kentekenplaat draagt van het overgedragen motorrijtuig.

2. Les modifications apportées par les amendements gouvernementaux de 1984 (Doc. 742/2) résultent de la suppression de l'article 16 du projet qui comportait deux éléments essentiels, à savoir :

— la limitation dans le temps de l'obligation de l'assureur;

— l'existence d'une autre assurance couvrant le véhicule concerné.

En conséquence, pour le fond, la conjugaison de ces principes ne modifie pas la portée des textes et la situation de la personne lésée.

Un membre n'est pas certain que le libellé du premier alinéa de l'article 15 soit clair.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques précise que l'article 15 règle le problème du transfert de propriété. Il découle partiellement de l'article 13 de la loi de 1956 où il y avait un délai de seize jours, pendant lesquels l'assureur était tenu vis-à-vis des personnes lésées.

Pour éviter des difficultés pour certains cas, on a préféré se référer toujours à la règle d'inopposabilité des exceptions aux personnes lésées, sauf autre assurance. Ce système est donc étanche et sévère, puisqu'il instaure d'une part l'opposabilité des exceptions et d'autre part les cas de transfert de véhicules où pendant seize jours l'ancien assureur reste tenu.

Un membre répète qu'il n'est pas certain que l'article 15 soit complet dans sa forme actuelle. Comment le propriétaire qui a vendu son véhicule, peut-il mettre fin à son contrat d'assurance ?

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques répond que le contrat prend fin après que l'assuré a rentré sa plaque d'immatriculation et a notifié ceci à l'assureur.

Il ne peut y avoir de problèmes que si le véhicule continue à circuler avec la même plaque d'immatriculation, parce qu'à ce moment une certaine période de flottement n'est pas exclue. C'est la raison pour laquelle l'on exige que pendant seize jours, l'assureur ne puisse pas se délier de ses obligations.

2. De wijzigingen die werden aangebracht ingevolge de regeringsamendementen van 1984 (Gedr. St. 742-2) vloeien voort uit de schrapping van artikel 16 van het ontwerp, dat twee essentiële elementen bevatte, namelijk :

— de beperking in de tijd van de verbintenis van de verzekeraar;

— het bestaan van een andere verzekering die het betrokken motorrijtuig dekt.

De samenvoeging van die principes wijzigt de draagwijdte van de teksten en de toestand van de benadeelde niet.

Een lid is niet zeker dat het eerste lid van artikel 15 duidelijk geformuleerd is.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken verklaart dat artikel 15 het probleem van de overgang van eigendom regelt. Het vloeit gedeeltelijk voort uit artikel 13 van de wet van 1956 dat voorzag in een termijn van 16 dagen. Zo lang die termijn niet verstreken was, bleef de vroegere verzekeraar aansprakelijk ten opzichte van de benadeelden.

Om moeilijkheden in bepaalde gevallen te vermijden, is men er steeds van uitgegaan dat verweermiddelen niet konden worden tegengeworpen aan de benadeelden behalve wanneer er een andere verzekering was. Dit systeem is waterdicht en streng daar het enerzijds bepaalt dat verweermiddelen niet kunnen worden tegengeworpen en anderzijds de overgang van de motorrijtuigen invoert waarbij de oude verzekeraar aansprakelijk blijft gedurende 16 dagen te rekenen van de overgang.

Een lid herhaalt dat hij er niet zeker van is dat artikel 15 in zijn huidige vorm volledig is. Hoe kan de eigenaar die zijn motorrijtuig verkocht heeft, zijn verzekeringsovereenkomst beëindigen ?

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken antwoordt dat de overeenkomst beëindigd wordt nadat de verzekerde zijn kentekenplaat heeft ingediend en dit ter kennis heeft gebracht van de verzekeraar.

Er kunnen slechts problemen zijn wanneer het motorrijtuig aan het verkeer blijft deelnemen met dezelfde kentekenplaat omdat op dat ogenblik een zekere onduidelijkheid heerst. Daarom wordt ook geëist dat de verzekeraar gedurende 16 dagen na de overgang door de overeenkomst aansprakelijk blijft.

Amendements

Il s'agit d'amendement du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 15/1.)

« A la fin du premier alinéa, supprimer les mots :

« sans qu'il y ait à l'application de l'article 16. »

Justification

Cette modification résulte de la suppression de l'article 16 du projet.

DEUXIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 15/2.)

« Remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« Toutefois, pendant seize jours à dater du transfert et pour autant qu'une autre assurance ne couvre pas le même risque, l'assureur du véhicule dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1° le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2° le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert. »

Justification

Les modifications apportées au deuxième alinéa de l'article 15 résultent de la suppression de l'article 16 du projet qui comportait deux éléments essentiels :

1° la limitation dans le temps de l'obligation de l'assureur;

2° l'existence d'une autre assurance couvrant le véhicule concerné.

TROISIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 15/3.)

« Dans le texte néerlandais, au premier alinéa remplacer le mot « verzekeringscontract » par le mot « verzekeringsovereenkomst. »

Amendementen

Het betreft hier regeringsamendementen.

EERSTE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 15-1.)

« Aan het slot van het eerste lid, te schrappen de woorden :

« zonder dat artikel 16 hoeft te worden toegepast. »

Verantwoording

Deze wijziging vloeit voort uit de schrapping van artikel 16 van het ontwerp.

TWEDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 15/2.)

« Het tweede lid te vervangen door de volgende tekst :

« Gedurende zestien dagen te rekenen van de overgang en voor zover 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 overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt, onder de kentekenplaat die het vóór de overgang droeg;

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

Verantwoording

De wijzigingen aangebracht in het tweede lid van artikel 15 vloeien voort uit de weglating van artikel 16 van het ontwerp, dat twee essentiële elementen bevatte :

1° de beperking in de tijd van de verbintenis van de verzekeraar;

2° het bestaan van een andere verzekering die het betrokken motorrijtuig dekt.

DERDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 15/3.)

« In de Nederlandse tekst in het eerste lid het woord « verzekeringscontract » te vervangen door het woord « verzekeringsovereenkomst. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

QUATRIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 15/4.)

« Dans le texte néerlandais, au deuxième alinéa, remplacer le mot « nummerplaat » par le mot « kentekenplaat. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

Votes

Les quatre amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 15, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Texte adopté

SECTION II

De l'opposabilité aux personnes lésées des événements ou clauses mettant fin au contrat d'assurance, suspendant celui-ci ou la garantie qui en fait l'objet

Article 15

En cas de transfert de propriété du véhicule automobile, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin, par le seul effet du transfert, à l'assurance portant sur ce véhicule, sont opposables à la personne lésée.

Toutefois, pendant seize jours à dater du transfert et pour autant qu'une autre assurance ne couvre pas le même risque, l'assureur du véhicule automobile dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1° le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

VIERDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 15/4.)

« In de Nederlandse tekst, in het tweede lid het woord « nummerplaat » telkens te vervangen door het woord « kentekenplaat. »

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

Stemmingen

De vier amendementen van de Regering worden aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 15 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

AFDELING II

Gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beëindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen

Artikel 15

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig kunnen de bedingen van de verzekeringsovereenkomst die ertoe strekken uit kracht van de overgang een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen.

Gedurende zestien dagen te rekenen van de overgang en voor zover 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 overgegaan als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat die het vóór de overgang droeg;

2° le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert.

*
* *

Article 16

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques précise que l'article 16 du projet de loi de 1969 reprend en lui apportant certaines modifications, l'article 13 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Cette disposition qui instaure un système de notification des exceptions à une autorité administrative en vue d'organiser leur opposabilité aux victimes n'a, à ce jour, jamais été mise en vigueur. Des difficultés pratiques ont en effet surgi sur les points de savoir quelle autorité administrative serait chargée de recevoir ces notifications et comment s'exercerait le contrôle effectif de la mise hors circulation des véhicules non assurés.

Compte tenu de ces difficultés, il paraît préférable, dans un souci de protection des victimes d'accidents, de supprimer l'article 16 du projet et de maintenir tel qu'il existe actuellement le système d'inopposabilité des exceptions, établi par l'article 11 de la loi du 1^{er} juillet 1956 et repris par l'article 14 du projet de loi.

Il convient de souligner que, dans le cas où aucun assureur n'est tenu envers les personnes lésées, soit parce qu'il y a défaut absolu d'assurance (aucun contrat d'assurance n'a été conclu), soit parce que le contrat d'assurance, bien qu'ayant existé, est considéré par la jurisprudence comme inexistant au moment du sinistre (annulation ou résiliation du contrat intervenues avant le sinistre, suspension du contrat), celles-ci sont indemnisées par le Fonds commun de garantie qui depuis la mise en vigueur des articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, répare non seulement les dommages résultant de lésions corporelles mais également les dégâts matériels sous réserve d'une franchise de dix mille francs.

Amendement

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2.)

Le Gouvernement propose de supprimer cet article.

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

*
* *

Artikel 16

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat artikel 16 van het ontwerp van wet van 1969 artikel 13 van de wet van 1 juli 1956 overneemt, maar op bepaalde punten wijzigt.

Dit artikel bepaalt op welke manier de kennisgeving van de verweermiddelen aan een administratieve overheid moet geschieden ten einde de tegenstelbaarheid aan de slachtoffers te organiseren, doch dat werd tot op heden nooit ten uitvoer gelegd. Er zijn immers praktische moeilijkheden gerezen over de vraag welke overheid die kennisgeving moest ontvangen en op welke manier toezicht uitgeoefend kon worden op het buiten het verkeer brengen van niet verzekerde voertuigen.

Rekening houdend met die moeilijkheden en met het oog op de bescherming van de slachtoffers van ongevallen, lijkt het aangewezen artikel 16 van het ontwerp te schrappen en de bestaande niettegenselbaarheid van de verweermiddelen te behouden, zoals die is ingevoerd bij artikel 11 van de wet van 1 juli 1956 en werd overgenomen door artikel 14 van het ontwerp van wet.

Er zij ook op gewezen dat wanneer geen enkele verzekeraar schadeplichtig is tegenover de benadeelden, ofwel omdat er helemaal geen verzekering bestaat (er werd geen enkele verzekeringsovereenkomst gesloten), ofwel omdat de verzekeringsovereenkomst weliswaar heeft bestaan doch door de rechtspraak op het ogenblik van het schadegeval als niet bestaand werd beschouwd (nietigverklaring of opzegging van de overeenkomst vóór het schadegeval, schorsing van de overeenkomst), de benadeelden vergoed worden door de Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Sedert de inwerkingtreding van de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, vergoedt dat Fonds niet alleen de schade als gevolg van lichamelijk letsel, maar ook de stoffelijke schade met een vrijstelling van 10 000 frank.

Amendement

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.)

De Regering stelt voor dit artikel te doen vervallen.

Votes

L'amendement est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

La suppression de l'article 16 est adoptée à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Article 17

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques signale que cet article est nouveau par rapport à la loi de 1956 et règle le cas des cyclomoteurs. Ceux-ci ne sont, en effet, pas soumis à l'immatriculation. Ils doivent simplement être munis d'une plaque fiscale délivrée par la province et valable pour 1 an.

L'article 6 du projet subordonne la délivrance de cette plaque à la preuve que le cyclomoteur est couvert par une assurance pour la durée de validité de la plaque.

En conséquence, l'assureur est tenu pour tout dommage dont le fait générateur se situe avant la fin de l'année de validité de la plaque et causé par un cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire, sauf s'il existe une autre assurance couvrant le même risque.

La suppression de l'article 16 a, ici aussi, une répercussion.

Un membre évoque le problème de ceux — surtout des jeunes — qui changent de motocyclette et transfèrent la marque d'immatriculation de l'ancienne motocyclette sur la nouvelle. Or, les compagnies d'assurances exigent des renseignements précis concernant le type de motocyclette, l'année de construction, etc. Ces données sont du reste importantes pour la détermination de la valeur en cas de vol ou de perte totale.

L'orateur constate que le projet de loi présume que le fait qu'un vélomoteur soit muni avec autorisation de son titulaire de la plaque provinciale qui fait foi de l'assurance, pourrait être valable pour tout vélomoteur qui est à la disposition de la personne qui est couverte à travers la plaque par le contrat d'assurance. Quelle est la situation par rapport aux assureurs ? La disposition est précise et correcte vis-à-vis des personnes lésées, mais pas vis-à-vis des assureurs. Est-ce que l'assureur a un recours contre l'assuré s'il a changé de vélomoteur, sans le prévenir, en apposant une plaque dont il dispose et en utilisant son assurance pour le nouveau vélomoteur ?

Stemmingen

Het amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

De 13 aanwezige leden besluiten eenparig artikel 16 te doen vervallen.

*
* *

Artikel 17

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken zegt dat dit artikel nieuw is ten opzichte van de wet van 1956 en het geval van de bromfietsen regelt. Die zijn inderdaad niet onderworpen aan inschrijving. Ze moeten gewoon voorzien zijn van een fiscale plaat afgegeven door de provincie en geldig voor 1 jaar.

Artikel 6 van het ontwerp maakt de afgifte van die plaat afhankelijk van het bewijs dat de bromfiets gedekt is door een verzekering voor de geldigheidsduur van de plaat.

De verzekeraar is bijgevolg aansprakelijk voor elke schade waarvan de oorzaak zich heeft voorgedaan vóór het einde van het jaar gedurende hetwelk de plaat geldig is en die veroorzaakt is door een bromfiets voorzien van die plaat met toestemming van de houder ervan, tenzij er een andere verzekering bestaat die hetzelfde risico dekt.

De schrapping van artikel 16 a, heeft ook hier een weerslag.

Een lid haalt het probleem aan waarbij vooral jongeren van motorfiets veranderen en hierbij de kentekenplaat van de oude op de nieuwe motorfiets aanbrengen. De verzekeringsmaatschappijen eisen echter precieze gegevens over het type motorfiets, bouwjaar, enz. Deze gegevens hebben trouwens belang voor het bepalen van de waarde, in geval van diefstal of « total loss ».

De spreker stelt vast dat aangezien het wetsontwerp aanneemt dat een bromfiets die met toestemming van de houder ervan voorzien is van de provinciale plaat die het bewijs vormt van de verzekering, gedekt is door de verzekering, dit zou kunnen gelden voor elke bromfiets die ter beschikking is van de persoon die via de plaat gedekt is door de verzekeringsovereenkomst. Wat is de toestand ten aanzien van de verzekeraars ? De bepaling is precies en juist ten aanzien van de benadeelden, maar niet ten aanzien van de verzekeraars. Heeft de verzekeraar verhaal tegen de verzekerde indien deze van bromfiets is veranderd zonder de verzekeraar te waarschuwen, er een plaat op heeft aangebracht waarover hij beschikt en zijn verzekering gebruikt voor de nieuwe bromfiets ?

Quelle est l'obligation de l'assuré de signaler un changement de véhicule à son assureur ?

Le Ministre répond que le problème se pose de façon particulière, puisqu'il s'agit de cyclomoteurs, c'est-à-dire de véhicules qui ont une vitesse limitée et pour lesquels la plaque est toujours délivrée pour une année; raison pour laquelle l'assurance coïncide avec l'année civile. Si l'assuré change de véhicule dans le courant de l'année de véhicule, en restant dans la même catégorie de véhicules, aucun problème ne se pose.

Il y a cependant deux catégories de cyclomoteurs : ceux qui peuvent aller jusqu'à 25 km/h et ceux jusqu'à 40 km/h. Ces deux catégories connaissent une tarification différente. L'on doit donc déclarer le changement de catégorie. Si l'on ne déclare pas le nouveau risque, des sanctions très lourdes sont prévues par la loi de 1874 (nullité de contrat).

L'orateur précise qu'en application de la loi de 1956, l'assureur n'est jamais déchargé de ses obligations vis-à-vis des personnes lésées, mais qu'il peut se retourner contre l'assuré, en cas d'une non-déclaration d'un changement de catégorie de cyclomoteurs.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

Doc. 742 (1984-1985), n° 2, art. 17/1

« Remplacer l'alinéa 1^{er} par le texte suivant :

« L'article 15 n'est pas applicable aux cyclomoteurs. »

Justification

La modification apportée à cet alinéa résulte de la suppression de l'article 16 du projet.

DEUXIEME AMENDEMENT

Doc. 742, (1984-1985), n° 2, article 17/2.

« Dans le texte français, dans la première phrase du point 1 de cet article, remplacer les mots : « reprise au millésime » par les mots : « de validité. »

Justification

Il s'agit d'une modification de forme.

Hoe staat het met de verplichting van de verzekerde om een verandering van bromfiets te melden aan zijn verzekeraar ?

De Minister antwoordt dat het hier om een bijzonder probleem gaat nl. de bromfietsen, wat betekent voertuigen met beperkte snelheid en waarvan de kentekenplaat steeds voor één jaar wordt afgegeven. Om die reden moet de duur van de verzekering samenvallen met het kalenderjaar. Indien de verzekerde van voertuig verandert in de loop van het jaar tijdens hetwelk het oude voertuig verzekerd is, maar dezelfde categorie van voertuig behoudt, bestaat er geen enkele moeilijkheid.

Er zijn echter twee categorieën van bromfietsen : die welke maximum 25 kilometer per uur halen en die welke tot 40 kilometer per uur gaan. Voor die twee categorieën wordt het tarief op verschillende manier berekend. De bestuurder moet dus meedelen dat hij van categorie verandert. Doet hij dat niet, dan voorziet de wet van 1874 in zeer zware sancties (nietigheid van de overeenkomst).

Spreker wijst erop dat met toepassing van de wet van 1956 de verzekeraar nooit ontslagen wordt van zijn verplichting ten opzichte van de benadeelden, doch dat hij zich tegen de verzekerde kan keren ingeval die hem niet heeft meegedeeld dat het om een andere categorie van bromfietsen gaat.

Amendementen

Het gaat hier om amendementen van de Regering.

EERSTE AMENDEMENT

Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2, art. 17/1.

« Het eerste lid te vervangen door de volgende tekst :

« Artikel 15 is niet toepasselijk op bromfietsen. »

Verantwoording

De wijziging aangebracht in dit lid vloeit voort uit de schrapping van artikel 16 van het ontwerp.

TWEEDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742, (1984-1985), nr. 2, artikel 17/2.

« In de eertste zin van punt 1 van de Franse tekst van dit artikel de woorden : « reprise au millésime » te vervangen door de woorden : « de validité. »

Verantwoording

Het betreft hier een vormwijziging.

TROISIEME AMENDEMENT

Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 17/3.

« Dans le texte néerlandais, dans la première phrase du point 1 de cet article, remplacer les mots : « rijwiel met hulpmotor » par le mot : « bromfiets. »

Justification

Il s'agit d'une modification de terminologie.

QUATRIEME AMENDEMENT

Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 17/4.

« A la fin du point 1 de cet article, insérer le mot : « autre » entre les mots : « en l'absence d'une » et les mots : « assurance conforme à la présente loi. »

Justification

La présente modification vise à corriger une erreur qui s'est glissée dans le texte français du projet.

CINQUIEME AMENDEMENT

Doc. 742, 1984-1985, n° 2, article 17/5.

« Supprimer le point 2 de cet article. »

Justification

Le point 2 de l'article 17 est, en ce qui concerne les cyclomoteurs, le pendant du 2° de l'article 16, § 3, supprimé par les présents amendements.

Votes

Les cinq amendements sont adoptés à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article 17, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Texte adopté

L'article 15 n'est pas applicable aux cyclomoteurs. Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

Si l'assureur a fourni l'attestation exigée pour la délivrance de la plaque provinciale, il couvre à l'égard de la personne lésée les dommages dont le fait générateur est survenu avant la fin de l'année de validité de la plaque provinciale et qui sont causés par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire.

DERDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 17/3.

« In de Nederlandse tekst, in de eerste zin van punt 1 van dit artikel, de woorden : « rijwiel met hulpmotor » te vervangen door het woord : « bromfiets. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische verbetering.

VIERDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 17/4.

« Op het einde van punt 1 van dit artikel, in de Franse tekst, het woord : « autre » in te voegen tussen de woorden : « en l'absence d'une » en de woorden : « assurance conforme à la présente loi. »

Verantwoording

Deze wijziging heeft tot doel een fout te verbeteren die in de Franse tekst van het ontwerp geslopen is.

VIJFDE AMENDEMENT

Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, artikel 17/5.

« Punt 2 van dit artikel te doen vervallen. »

Verantwoording

Punt 2 van artikel 17 stemt, wat de bromfietsen betreft, overeen met 2° van artikel 16, § 3, dat opgeheven is door deze amendementen.

Stemmingen

De vijf amendementen worden aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 17 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Artikel 15 is niet toepasselijk op bromfietsen. Deze zijn aan de hierna volgende bepalingen onderworpen :

Heeft de verzekeraar het bewijs afgegeven dat vereist wordt voor de uitreiking van de provinciale plaat, dan dekt hij ten opzichte van de benadeelde, de schade ontstaan uit een feit voorgevallen vóór het einde van het op de plaat voorkomende jaar en veroorzaakt door de bromfiets die van die plaat voorzien is met toestemming van de houder ervan.

Toutefois, l'assureur ne peut être tenu au-delà des dispositions du contrat d'assurance qu'en l'absence d'une autreassurance conforme à la présente loi.

*
* *

Article 18

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économique remarque que cet article n'a pas d'équivalent dans la loi de 1956.

En cas de réquisition d'un véhicule automoteur, la personne publique qui le réquisitionne doit couvrir la responsabilité à laquelle le véhicule peut donner lieu, conformément à l'article 9 du projet.

Amendement

Doc. 742, 1984-1985, n° 2.

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.

« Dans le texte néerlandais, remplacer les mots : « opgeëist », « opeising » et « opgeëiste » par, respectivement, « opgevorderd », « opvordering » et « opgevorderde ».

Remplacer les mots : « plaats had » par « is geschied ».

Justification

Il s'agit d'adaptations terminologiques.

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

L'article 18, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

Texte adopté

Lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu couvre seule, par ce fait et pour la durée de la prise en charge, selon les règles de l'article 9, 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

*
* *

De verzekeraar kan echter alleen tot meer dan het-bepaalde in de verzekeringsovereenkomst gehouden zijn bij het ontbreken van een andere verzekering in overeenstemming met deze wet.

*
* *

Artikel 18

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken merkt op dat dit artikel geen tegenhanger heeft in de wet van 1956.

Wordt het voertuig opgevorderd, dan moet de publiekrechtelijke persoon die heeft opgevorderd, de eventuele aansprakelijkheid dekken, overeenkomstig ontwerp-artikel 9.

Amendement

Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.

Het gaat om een amendement van de Regering.

« In de Nederlandse tekst de woorden : « opgeëist », « opeising » en « opgeëiste » respectievelijk te vervangen door de woorden « opgevorderd », « opvordering » en « opgevorderde ».

De woorden « plaats had » te vervangen door de woorden : « is geschied ».

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

Stemmingen

Het regeringsamendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 18 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Wanneer een motorrijtuig door een burgerlijke of militaire autoriteit in eigendom of in huur wordt opgevorderd, dekt de publiekrechtelijke persoon in wiens naam de opvordering is geschied, door dat feit zelf en voor de duur van de ingebruikneming, alleen en volgens de regels van artikel 9, § 1, de aansprakelijkheid waartoe het opgevorderde rijtuig aanleiding kan geven.

*
* *

CHAPITRE V

Du fonds commun de Garantie

Articles 19 et 20

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne l'exposé suivant :

La comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

L'article 16 de la loi de 1956 et ses arrêtés d'exécution permettaient aux personnes lésées de s'adresser à un Fonds de garantie, pour la réparation de leurs dommages corporels, dans 3 cas :

- véhicule non identifié;
- véhicule non assuré;
- vol du véhicule.

Le projet de loi de 1969 (Doc. n° 503) a élargi les cas d'intervention du Fonds à :

- la renonciation à l'agrément par l'assureur ou le retrait de cet agrément;
- la faillite de l'assureur.

avec possibilité, pour le Roi, de prévoir une indemnisation des dégâts matériels (sauf en cas de véhicule non identifié).

En outre, le projet permettait au Roi d'agréer un fonds, d'approuver ses statuts et de réglementer le contrôle de ses activités.

Modifications apportées au projet de loi de 1969 par les amendements de 1984

Du fait de l'abandon des travaux relatifs au projet 503, les dispositions concernant le Fonds commun de Garantie ont été insérées dans la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance. Elles ont donc été abrogées dans le corps du présent projet, par les amendements gouvernementaux de 1984 (Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2, page 14).

Il faut noter que la loi de 1975 a étendu les cas d'intervention du Fonds au cas fortuit (absence de responsable).

Un membre demande s'il s'agit de mesures identiques ou semblables ? Il souhaite que le rapport donne une comparaison entre ce qui figurait avant la loi du 9 juillet 1975 et dans la loi.

HOOFDSTUK V

Gemeenschappelijk Waarborgfonds

Artikelen 19 en 20

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft de volgende toelichting :

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Volgens artikel 16 van de wet van 1956 en de uitvoeringsbesluiten, konden de benadeelden zich tot het Waarborgfonds wenden om hun lichamelijke letsels te laten vergoeden, in de volgende drie gevallen :

- voertuig niet geïdentificeerd;
- voertuig niet verzekerd;
- gestolen voertuig.

Het ontwerp van wet van 1969 (Gedr. St. nr. 503) heeft de gevallen waarin het Fonds optreedt verruimd tot de volgende :

- de verzekeraar ziet af van zijn erkenning of zijn erkenning wordt ingetrokken;
- faillissement van de verzekeraar.

De Koning kan evenwel in een vergoeding van de stoffelijke schade voorzien behalve ingeval het voertuig niet geïdentificeerd werd.

Daarenboven kon de Koning volgens het ontwerp een fonds erkennen, de statuten ervan goedkeuren en de controle op zijn activiteiten regelen.

Wijzigingen in het ontwerp van 1969 aangebracht ingevolge de amendementen van 1984

Aangezien de parlementaire voorbereiding van het ontwerp nr. 503 werd stopgezet, werden de bepalingen over het Gemeenschappelijk Waarborgfonds overgenomen in de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. In het corpus van dit ontwerp werden zij dus opgeheven door de regeringsamendementen van 1984 (Gedr. St. Senaat 742, 1984-1985, nr. 2, blz. 14).

Er zij op gewezen dat de wet van 1975 het optreden van het Fonds heeft verruimd tot het toeval (ontbreken van een aansprakelijk persoon).

Een lid vraagt of het over dezelfde dan wel over soortgelijke maatregelen gaat. Voor het verslag verzoekt hij om een vergelijking tussen de lezing zoals die vóór de wet van 9 juli 1975 bestond en die van de wet.

Le Ministre répond que lors des travaux parlementaires de la loi de 1975, en vue de généraliser le contrôle des compagnies d'assurance, on s'est souvenu du projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs du 25 juin 1969.

Les articles 19 et 20 ont été repris dans la loi du 9 juillet 1975, à l'exception du cas fortuit qui était un cas extrêmement difficile à résoudre par les tribunaux et qui n'était réglé par aucune législation. Les juges avaient tendance à rechercher des responsables même s'il n'y en avait pas. La loi de 1975 a donc introduit le cas fortuit mis désormais en charge du Fonds commun de Garantie.

Amendement

Un amendement du Gouvernement vise à supprimer l'article (Doc. Sénat 742, 1984-1985, n° 2, page 14).

Vote

La suppression des articles 19 et 20 est adoptée à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

CHAPITRE VI

Du bureau charger de régler les dommages causés par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger

Article 21

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne l'exposé suivant :

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Cet article n'a pas d'équivalent dans la loi de 1956. Il donne au Roi le pouvoir d'agréer un bureau chargé du règlement des dommages provoqués, en Belgique, par des véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger; le Roi peut également en approuver le statut et réglementer le contrôle de ses activités.

Ces dispositions, pour les raisons citées aux articles 19 et 20, ont été reprises dans la loi de 1975 et abrogées dans le présent projet.

De Minister antwoordt dat men bij de parlementaire voorbereiding van de wet van 1975 en om te komen tot een algemene controle op de verzekeringsmaatschappijen, rekening heeft gehouden met het ontwerp van wet van 25 juni 1969 op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De artikelen 19 en 20 werden overgenomen in de wet van 9 juli 1975, met uitzondering evenwel van het toeval, wat voor de rechtbanken uiterst moeilijk op te lossen was en door geen enkele wetgeving werd geregeld. De rechters hadden de neiging aansprakelijke personen te zoeken, ook als er geen waren. Volgens de wet van 1975 moest het toeval voortaan dus ten laste zijn van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Amendement

De Regering stelt bij amendement voor dit artikel te doen vervallen (Gedr. St. Senaat 742, 1984-1985, nr. 2, blz. 14).

Stemming

De artikelen 19 en 20 worden geschrapt bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

HOOFDSTUK VI

Bureau voor afwikkeling van schade veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald

Artikel 21

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft de volgende toelichting :

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

De wet van 1956 bevat geen soortgelijk artikel. Dit artikel geeft aan de Koning de bevoegdheid een bureau te erkennen dat als opdracht heeft de schade te regelen die in België wordt veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland gestald zijn; de Koning keurt eveneens de statuten goed en regelt het toezicht op de werkzaamheden.

Die bepalingen werden om de redenen vermeld in de artikelen 19 en 20, overgenomen in de wet van 1975 en in dit ontwerp geschrapt.

Amendement

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, page 14.)

Le Gouvernement propose de supprimer l'article 21.

Justification

« La suppression de ces articles est justifiée par le fait que leur contenu a été repris dans les articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, qui ont été mis en vigueur par l'arrêté royal du 16 décembre 1981 (Moniteur belge du 26 janvier 1982). »

Vote

La suppression de l'article 21 est adoptée, sans discussion, à l'unanimité des 13 membres présents.

Article 21bis (nouveau)

Amendement

Ajouter un article 21bis (nouveau), libellé comme suit :

« Article 21bis. — Si un dommage est causé par un véhicule automoteur tel que défini à l'article 1^{er} sur un chantier ouvert sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, alors que ce véhicule n'est pas soumis à l'assurance obligatoire prévue à l'article 2, l'article 3 de la présente loi est applicable de même que l'intervention du Fonds de Garantie prévue aux articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975. »

Justification

Il arrive que des engins de chantier, chargeurs sur roue, niveleuses, dumpers, etc. qui répondent à la définition d'un véhicule automoteur ne soient pas immatriculés parce qu'ils ne circulent pas sur la voie publique, étant amenés au chantier sur des remorques spécialisées.

Etant donné qu'il est souvent difficile sur un chantier routier de faire la part de ce qui est « chantier » et de ce qui est « voie publique » — certaines « voies publiques » traversent des « chantiers » — l'utilisateur de la voie publique doit au moins bénéficier des mêmes

Amendement

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, blz. 14.)

De Regering stelt voor artikel 21 te doen vervallen.

Verantwoording

« De schrapping van deze artikelen wordt gerechtvaardigd door het feit dat hun inhoud werd overgenomen in de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, die in werking werden gesteld door het koninklijk besluit van 16 december 1981 (Belgisch Staatsblad van 26 januari 1982). »

Stemming

De opheffing van artikel 21 wordt zonder bespreking aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 21bis (nieuw)

Amendement

Een artikel 21bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Artikel 21bis. — Indien schade wordt toegebracht door een motorrijtuig als omschreven in artikel 1, op een bouwterrein dat uitkomt op de openbare weg, op een terrein dat voor het publiek toegankelijk is of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, en dit motorrijtuig is niet onderworpen aan de verplichte verzekering bedoeld in artikel 2, is artikel 3 van deze wet van toepassing en kan de schade worden vergoed door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds overeenkomstig de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975. »

Verantwoording

Het komt voor dat bouwmaschinen, wielladers, wegschaven, dumpers enz. die beantwoorden aan de definitie van motorrijtuig, niet zijn ingeschreven omdat zij niet deelnemen aan het verkeer op de openbare weg, aangezien zij op speciale aanhangwagens naar het bouwterrein worden gebracht.

Aangezien het op een wegebouwwerk vaak moeilijk is het onderscheid te maken tussen het « bouwterrein » en de « openbare weg » — sommige « openbare wegen » doorkruisen « bouwterreinen » — moet de gebruiker van de openbare weg minstens

garanties que celles prévues par le présent projet. Certes, dans ce cas, ce sera l'assurance responsabilité civile de l'entrepreneur qui devra intervenir.

Cependant, cela ne peut pas conduire à une répartition moindre du dommage ni à l'absence d'intervention du Fonds de Garantie au cas où l'entrepreneur serait insolvable ou tomberait en faillite.

Discussion

L'auteur de l'amendement défend sa proposition.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques confirme que cet amendement est inutile. En effet, la définition du véhicule automoteur qui figure à l'article 1^{er} du projet et le libellé de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui définit l'obligation d'assurance, sont suffisamment larges pour couvrir les hypothèses visées par l'amendement proposé. Si des engins de chantier qui répondent à la définition du véhicule automoteur (art.1^{er}) circulent, même accidentellement, sur la voie publique, ils doivent être couverts par une assurance en vertu de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet.

A défaut d'assurance, c'est le Fonds commun de Garantie qui indemniserait les personnes lésées en application des articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques se réfère à un jugement qui prouve que la jurisprudence donne une interprétation très large à la loi du 1^{er} juillet 1956: un accident occasionné par une excavatrice n'effectuant pas un travail de chantier spécifique mais se déplaçant à vide, même sur un chantier a été considéré comme un accident de circulation, et l'assurance R.C.-auto a donc été appelée à jouer.

Un membre en déduit que tous les véhicules de chantier doivent être immatriculés pour autant qu'ils répondent à la définition que la loi donne du véhicule automoteur. Mais quand le chantier est lui-même une partie de la voie publique, on doit également être couvert par une assurance RC-auto, puisqu'il s'agit d'un terrain ouvert au public.

Le Ministre précise que lorsqu'un accident intervient, ce sera au juge de déterminer si l'on se trouve sur un terrain tel que défini par la loi. Dans ce cas, l'assurance est obligatoire, indépendamment du fait que le véhicule soit immatriculé ou non. S'il n'est pas assuré, le Fonds commun intervient.

dezelfde waarborgen genieten als die waarin dit ontwerp voorziet. In dat geval zal het uiteraard de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering van de ondernemer zijn die de tegemoetkoming zal moeten verlenen.

Dat mag echter niet leiden tot een geringere schadevergoeding, noch tot het achterwege blijven van de tegemoetkoming van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ingeval de ondernemer insolvent zou zijn of failliet zou gaan.

Bespreking

De indiener van het amendement verdedigt de nieuwe tekst.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken voert aan dat dit amendement nutteloos is. De definitie van het motorrijtuig die in artikel 1 van het ontwerp gegeven wordt en de formulering van artikel 2, § 1, eerste lid, dat de verzekeringsplicht omschrijft, zijn voldoende ruim opgevat om de hypothese bedoeld in het voorgestelde amendement, te dekken. Indien bouwmachines die beantwoorden aan de definitie van motorrijtuig (artikel 1) aan het verkeer op de openbare weg deelnemen, moeten zij, zelfs wanneer dat toevallig gebeurt, gedekt zijn door een verzekering krachtens artikel 2, § 1, eerste lid, van het ontwerp.

Wanneer er geen verzekering is, moet het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de benadeelden vergoeden met toepassing van de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken verwijst naar een vonnis, dat bewijst dat de wet van 1 juli 1956 in de rechtspraak zeer ruim wordt geïnterpreteerd: een ongeval dat veroorzaakt werd door een graafmachine die niet gebruikt werd om een specifiek werk uit te voeren, en toch op een bouwterrein reed, werd beschouwd als een verkeersongeval en er werd bijgevolg een beroep gedaan op de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering.

Een lid leidt hieruit af dat alle bouwmachines moeten worden ingeschreven wanneer ze beantwoorden aan de wettelijke definitie van een motorrijtuig. Zelfs wanneer het bouwterrein een deel van de openbare weg is, moet men gedekt zijn door een verzekering-BA auto aangezien het gaat om een terrein dat toegankelijk is voor het publiek.

De Minister merkt op dat wanneer zich een ongeval voordoet, de rechter zal bepalen of men zich bevindt op een terrein dat in de wet wordt bepaald. Indien dit het geval is, is de verzekering verplicht, ongeacht het feit of het motorrijtuig al dan niet is ingeschreven. Indien het niet verzekerd is zal een beroep gedaan worden op het Gemeenschappelijk Fonds.

Le membre est prêt à retirer son amendement puisqu'effectivement la loi du 1^{er} juillet 1956 couvre le cas qui y est prévu.

Vote

L'amendement est retiré par son auteur.

*
* *

CHAPITRE VII

Des entreprises d'assurances et des mesures tendant à garantir l'exécution de leurs obligations

Articles 22 et 23

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques explique que l'article 15 de la loi de 1956 donnait au Roi le pouvoir d'agréer et d'organiser le contrôle des assureurs R.C.-auto.

Le projet 503 précisait et étendait ces pouvoirs par les articles 22 et 23 mais ceux-ci sont actuellement sans objet.

En effet, la loi du 9 juillet 1975 a étendu à toutes les assurances un contrôle qui, antérieurement, ne s'appliquait qu'à trois branches d'assurance, à savoir: l'assurance sur la vie, l'assurance des accidents du travail et l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

La mise en vigueur de la plupart des dispositions de cette loi a été réalisée par l'arrêté royal du 12 mars 1976 dont l'article 25 abroge en grande partie les dispositions légales et réglementaires qui régissaient le contrôle des entreprises pratiquant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Amendement

Le Gouvernement propose de supprimer les articles 22 et 23.

Vote

Les articles 22 et 23 sont supprimés, sans discussion, à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Het lid is bereid zijn amendement in te trekken omdat de wet van 1 juli 1956 reeds voorziet in het geval dat in het amendement wordt beoogd.

Stemming

Het amendement wordt ingetrokken.

*
* *

HOOFDSTUK VII

Verzekeringsondernemingen en maatregelen om de uitvoering van hun verplichtingen te waarborgen

Artikelen 22 en 23

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken legt uit dat artikel 15 van de wet van 1956 de Koning de bevoegdheid verleende de verzekeraars van B.A.-auto's toe te laten het toezicht erop te organiseren.

Het ontwerp 503 omschreef die bevoegdheid nader en breidde ze uit via de artikelen 22 en 23, maar deze dienen nu geen enkel doel meer.

De wet van 9 juli 1975 heeft immers tot alle verzekeringen de controle uitgebreid die voorheen slechts op drie takken van de verzekeringen toepasselijk was, namelijk: de levensverzekering, de verzekering van de arbeidsongevallen en de verplichte verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen.

Het in werking stellen van de meeste van de bepalingen van deze wet werd gerealiseerd door het koninklijk besluit van 12 maart 1976 waarvan artikel 25 in grote mate de wettelijke en verordeningbepalingen opheft die de controle regelden op de ondernemingen die de verplichte verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen uitoefenen.

Amendement

De Regering stelt voor de artikelen 22 en 23 te doen vervallen.

Stemming

De artikelen 22 en 23 worden zonder verdere bespreking geschrapt bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

CHAPITRE VIII

Dispositions pénales

SECTION I

De la saisie des véhicules

Articles 24 et 25

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques signale que ces articles trouvent leur équivalent dans l'article 18, § 4, de la loi de 1956.

Il s'agit d'une matière qui relève de la compétence exclusive du département de la Justice et le texte répond à certaines préoccupations des tribunaux.

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

La différence essentielle avec la loi de 1956 se situe au niveau du délai de conservation des véhicules saisis (non assurés), lequel passe de 1 an à 3 mois, ceci afin de ne pas augmenter les frais de conservation de ces véhicules saisis alors que les frais de conservation risquent souvent d'être supérieurs au produit de la vente.

Modifications apportées au projet de loi de 1969 par les amendements de 1984

Les modifications apportées par les amendements gouvernementaux (Doc. 742/2) à l'alinéa 3 de l'article 25 (procédure selon les formes de référé) se justifient par la nécessité de pouvoir procéder rapidement à la vente du véhicule saisi.

Un membre demande si l'on peut vendre le véhicule si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois.

Le représentant du Ministre de la Justice répond affirmativement et précise que la durée actuelle de la période de saisie est d'un an. C'est à la demande des procureurs généraux que le délai de l'article 18 de la loi de 1956 a été abrégé.

La pratique actuelle des parquets consiste en la procédure suivante: quand une voiture est saisie, le magistrat du ministère public, qui reçoit le procès-verbal, propose automatiquement au propriétaire du véhicule, soit de s'assurer, soit de faire abandon volontaire du véhicule. Le troisième alinéa de l'article 25 prévoit désormais une procédure de citation habituelle du propriétaire du véhicule devant le président du tribunal civil statuant selon les formes du référé.

Amendements

1) A l'article 24 il n'y a pas d'amendements déposés.

HOOFDSTUK VIII

Strafbepalingen

AFDELING I

Beslag op motorrijtuigen

Artikelen 24 en 25

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken wijst erop dat die artikelen een equivalent hebben in artikel 18, § 4, van de wet van 1956.

Het gaat om een aangelegenheid die tot de exclusieve bevoegdheid behoort van het departement van Justitie en de tekst komt tegemoet aan een aantal verlangens van de rechtbanken.

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Het essentiële verschil met de wet van 1956 is te vinden op het gebied van de bewaring van de in beslag genomen niet verzekerde voertuigen, die van 1 jaar teruggebracht wordt op 3 maanden, ten einde de kosten voor bewaring van die in beslag genomen voertuigen niet te verhogen, aangezien de bewaringskosten vaak hoger zijn dan de opbrengst van de verkoop.

Wijzigingen aangebracht in het ontwerp van wet van 1969 ingevolge de amendementen van 1984

De wijzigingen die door de regeringsamendementen werden aangebracht (Gedr. St. S. 742/2) aan het derde lid van artikel 25 (procedure volgens de vormen van het kortgeding) zijn gerechtvaardigd wegens de noodzaak de in beslag genomen rijtuigen snel te kunnen verkopen.

Een lid vraagt of men het rijtuig kan verkopen indien de inbeslagneming langer duurt dan drie maanden.

De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie antwoordt bevestigend en zegt dat de huidige duur van de inbeslagneming een jaar is. Het is op verzoek van de procureurs-generaal dat de termijn van artikel 18 van de wet van 1956 werd verkort.

De huidige praktijk van de parketten is de volgende: wanneer een rijtuig in beslag wordt genomen, stelt de magistraat van het openbaar ministerie die het proces-verbaal in handen krijgt, automatisch aan de eigenaar van het rijtuig voor ofwel een verzekering aan te gaan, ofwel vrijwillig afstand te doen van het rijtuig. Het derde lid van artikel 25 voorziet voortaan in een procedure van gewone dagvaarding van de eigenaar van het rijtuig, voor de voorzitter van de burgerlijke rechtbank die in kortgeding uitspraak doet.

Amendementen

1) Op artikel 24 worden geen amendementen ingediend.

2) A l'article 25, le Gouvernement dépose trois amendements.

PREMIER AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 25/2.)

« Dans le texte français, au deuxième alinéa, remplacer les mots : « ministre public » par les mots : « ministère public ».

Justification

La modification apportée à cet alinéa vise à corriger une erreur d'impression qui s'est glissée dans le texte français du projet.

DEUXIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 25/2.)

« Remplacer le troisième alinéa par le texte suivant :

« Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le ministère public saisit par voie de citation le président du tribunal civil stauant selon les formes du référé pour lui demander d'autoriser l'administration de l'Enregistrement et des Domaines à vendre le véhicule. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue. »

Justification

La rédaction de cet alinéa a été revue en fonction du projet initial du Gouvernement (Doc. parl. Chambre, Session 1963-1964, n° 851.1, p. 70) qui donnait compétence au président du tribunal civil (et non au tribunal) pour autoriser la vente du véhicule saisi.

La procédure selon les formes du référé se justifie par la nécessité de pouvoir procéder rapidement à la vente des véhicules saisis lorsque, après trois mois, le propriétaire ne fournit pas la preuve de l'existence d'une assurance régulière. Il convient en effet de souligner que la plupart des véhicules saisis n'ont que peu de valeur et que les frais de conservation risquent souvent d'être supérieurs au produit de la vente. C'est pour des raisons identiques que le projet réduit à trois mois le délai imposé par l'article 18, § 4, avant-dernier alinéa, de la loi du 1^{er} juillet 1956 (voir Doc. parl. Chambre, Session 1963-1964, n° 851.1, p. 26, sub. 5).

2) Op artikel 25 dient de Regering drie amendementen in.

EERSTE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 25/2.)

« In het tweede lid van dit artikel, (Franse tekst) de woorden : « ministre public » te vervangen door de woorden : « ministère public ».

Verantwoording

De aangebrachte wijziging heeft tot doel een drukfout te verbeteren die in de Franse tekst van het ontwerp geslopen is.

TWEEDE AMENDEMENT

(Gedr. St. S. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 25/2.)

« Het derde lid te vervangen als volgt :

« Indien het beslag langer duurt dan drie maanden, maakt het openbaar ministerie de zaak, bij dagvaarding, aanhangig bij de voorzitter van de burgerlijke rechtbank, die uitspraak doet volgens de normen van het kortgeding, om hem te verzoeken het bestuur der Registratie en Domeinen te machtigen het motorrijtuig te verkopen. Tegen die beschikking kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie een maand na de beslissing opnieuw dagvaarden. »

Verantwoording

De opstelling van dit lid werd herzien aan de hand van het oorspronkelijk ontwerp van de Regering Gedr. St. Kamer, zitting 1963-1964, nr. 851.1, p. 70) dat de bevoegdheid gaf aan de voorzitter van de burgerlijke rechtbank (en niet aan de rechtbank) om de verkoop van het in beslag genomen rijtuig toe te laten.

De procedure volgens de vormen van het kortgeding is gerechtvaardigd wegens de noodzaak snel de in beslag genomen rijtuigen te kunnen verkopen wanneer, na drie maanden, de eigenaar het bewijs niet levert van een regelmatige verzekering. Inderdaad, de nadruk dient erop te worden gelegd dat de meeste in beslag genomen rijtuigen slechts weinig waarde hebben en dat de bewaringskosten dikwijls hoger zijn dan de opbrengst van de verkoop. Het is om identieke redenen dat het ontwerp de termijn opgelegd door artikel 18, § 4, voorlaatste lid, van de wet van 1 juli 1956 terugbrengt tot drie maanden (zie Gedr. St. Kamer, Zitting 1963-1964, nr. 851.1, blz. 26, sub. 5).

TROISIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 25/3.)

« Au quatrième alinéa, supprimer les mots : « en ce qui concerne la confiscation ou la restitution ».

Justification

Cet alinéa se réfère, à tort, à la « confiscation » du véhicule. En effet, l'article 32 du projet reproduit littéralement l'article 19 de la loi du 1^{er} juillet 1956, avec les mots « mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er} », ce qui veut dire que le tribunal qui condamne pour infraction à la loi du 1^{er} juillet 1956 ne peut prononcer la confiscation du véhicule non assuré.

La confiscation du véhicule comme sanction du non-respect de l'obligation d'assurance imposée par la loi présente peu d'intérêt du fait de la possibilité d'agir préventivement en procédant à la saisie du véhicule non assuré et, éventuellement, à sa vente.

En ce qui concerne la restitution du produit net de la vente au propriétaire du véhicule saisi, il convient de tenir compte de la possibilité donnée aux tribunaux de l'affecter en tout ou en partie à la réparation des dommages causés par ce véhicule (art. 28, al. 1^{er}, in fine). Cette restitution ne pourra donc avoir lieu qu'après qu'il aura été statué du chef d'infraction à l'article 26.

Votes

L'article 24 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Les trois amendements du Gouvernement à l'article 25 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 25, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Texte adopté

Lorsqu'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité civile à laquelle le véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi ou lorsque aucune infraction à l'article 26 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule, la saisie est levée par le ministère public, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie à moins que son maintien ne soit exigé pour un autre motif que le défaut d'assurance.

DERDE AMENDEMENT

(Gedr. St. S. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 25/3.)

« In het vierde lid van dit artikel, de woorden : « wat de verbeurdverklaring of teruggave betreft » te doen vervallen. »

Verantwoording

Dit lid verwijst ten onrechte naar de « verbeurdverklaring » van het motorrijtuig. Inderdaad, artikel 32 van het ontwerp neemt letterlijk artikel 19 van de wet van 1 juli 1956 over, met de woorden « doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid », hetgeen betekent dat de rechtbank die veroordeelt wegens overtreding van de wet van 1 juli 1956 de verbeurdverklaring van het niet-verzekerd motorrijtuig niet kan uitspreken.

De verbeurdverklaring van het motorrijtuig als sanctie voor het niet-naleven van de verzekeringsverplichting opgelegd door de wet vertoont weinig belang wegens de mogelijkheid om preventief te handelen door het niet-verzekerde motorrijtuig in beslag te nemen en het eventueel te verkopen.

Betreffende de teruggave van de netto-opbrengst van de verkoop aan de eigenaar van het in beslag genomen motorrijtuig, dient men rekening te houden met de mogelijkheid die gegeven wordt aan de rechtbanken deze geheel of gedeeltelijk te bestemmen voor de vergoeding van de schade toegebracht door dat motorrijtuig (art. 28, lid 1, in fine). Deze teruggave zal dus slechts kunnen plaatshebben nadat beslist is over de overtreding van artikel 26.

Stemmingen

Artikel 24 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

De drie amendementen van de Regering op artikel 25 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 25, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Wanneer bewezen is dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven ten tijde van het beslag, gedekt was door een verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet, of wanneer de eigenaar van het motorrijtuig geen overtreding van artikel 26 ten laste wordt gelegd, wordt het beslag door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is, opgeheven tenzij de handhaving daarvan om een andere reden dan het ontbreken van een verzekering vereist is.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié de la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Le montant de l'engagement de la caution ou du cautionnement est déterminé par le ministère public, par le juge d'instruction, par la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le ministère public saisit par voie de citation le président du tribunal civil statuant selon les formes du référé pour lui demander d'autoriser l'administration de l'Enregistrement et des Domaines à vendre le véhicule. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue.

Après prélèvement par l'Etat des frais de saisie et de conservation du véhicule, le produit net de la vente autorisée par le président du tribunal, est substitué au véhicule saisi.

*
* *

SECTION II

Des peines

Article 26

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne un exposé concernant :

La comparaison avec la loi 1956

Cet article sanctionne le délit de non-assurance (peines d'amendes et d'emprisonnement) et correspond à l'article 18, § 1^{er}, et à l'article 20, alinéa 3, de la loi de 1956.

L'infraction vise, désormais, non seulement le propriétaire et la conducteur du véhicule mais également le détenteur. Le détenteur et le conducteur ne sont, toutefois, pas punissables s'ils sont de bonne foi (s'ils ignorent que le véhicule n'est pas assuré).

In de andere gevallen moet voor opheffing van het beslag bewezen zijn dat een verzekeringsovereenkomst is gesloten overeenkomstig deze wet, en dat de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig betaald zijn. Aan de opheffing van het beslag kan bovendien de voorwaarde worden verbonden dat een borgtocht wordt gesteld of een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas wordt gestort als waarborg voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Het bedrag tot hetwelk de borg is verbonden, of dat van de zekerheid, wordt vastgesteld door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is; die waarborg mag niet hoger zijn dan de waarde van het motorrijtuig.

Indien het beslag langer duurt dan drie maanden, maakt het openbaar ministerie de zaak, bij dagvaarding, aanhangig bij de voorzitter van de burgerlijke rechtbank, die uitspraak doet volgens de vormen van het kortgeding, om hem te verzoeken het bestuur der Registratie en Domeinen te machtigen het motorrijtuig te verkopen. Tegen die beschikking kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie een maand na de beslissing opnieuw dagvaarden.

Na afhouding door de Staat van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, komt de netto-opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend, in de plaats van het in beslag genomen motorrijtuig.

*
* *

AFDELING II

Straffen

Artikel 26

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken verstrekt de volgende toelichting:

Vergelijking met de wet van 1956

Dit artikel bestraft het misdrijf van niet-verzekerd zijn (met geldboete en gevangenisstraf) en stemt overeen met artikel 18, § 1, en met artikel 20, derde lid, van de wet van 1956.

Deze regeling slaat voortaan niet alleen op de eigenaar en de bestuurder maar ook op de houder van het voertuig. De houder en de bestuurder zijn evenwel niet strafbaar indien zij te goeder trouw hebben gehandeld, dus indien zij niet wisten dat het voertuig niet verzekerd was.

*Modification apportée au projet de loi de 1969
par les amendements de 1984*

La modification essentielle apportée par les amendements gouvernementaux de 1984 (Doc. 742/2) consiste à regrouper les sanctions relatives aux marques d'immatriculation à l'article 29 (suppression de la fin du 2^e alinéa du § 1^{er}).

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2 - art. 26/1).

« Au § 1^{er}, dans le deuxième alinéa, supprimer les mots :

« ou si les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique ne sont pas remplies. »

Justification

La règle selon laquelle le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables que s'ils savent que les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur ne sont pas remplies n'a pas sa place au § 1^{er} de l'article 25, qui concerne la sanction du non-respect de l'obligation d'assurance. Cette règle devrait cependant figurer à l'article 29 du projet, qui sanctionne les infractions à l'article 6 (voir les amendements à l'article 29).

DEUXIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, - art. 26/2.)

« Dans le texte néerlandais, au § 3, remplacer « beheerder » par « bestuurder ».

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

Votes

Les deux amendements sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 26, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité.

*Wijziging aangebracht in het ontwerp van 1969
ingevolge de amendementen van 1984*

De voornaamste wijziging ingevoerd door de regeringsamendementen van 1984 (Gedr. St. 742/2), bestaat erin de straffen in verband met de kentekenplaten samen te brengen in artikel 29 (daarbij is het slot van § 1, tweede lid, vervallen).

Amendementen

Het betreft amendementen van de Regering.

EERSTE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, - nr. 2 - art. 26/1).

« In § 1, tweede lid, te doen vervallen de woorden :

« of als niet is voldaan aan de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden. »

Verantwoording

De regel volgens welke de houder en de bestuurder van het motorrijtuig slechts strafbaar zijn indien aan de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van het motorrijtuig op de openbare weg onderwerpt niet voldaan is, is niet op zijn plaats in § 1 van artikel 25, dat de sanctie betreft van de niet-naleving van de verzekeringsverplichting. Deze regel zou evenwel moeten voorkomen in artikel 29 van het ontwerp dat de overtredingen van artikel 6 strafbaar stelt (zie de amendementen op artikel 29).

TWEEDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 26/2.)

« In de Nederlandse tekst wordt in § 3 het woord « beheerder » vervangen door het woord « bestuurder ».

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

Stemmingen

De twee amendementen worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Na amendering wordt artikel 26 eenparig aangenomen.

Texte adopté

§ 1^{er}. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2, § 1^{er}, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent francs à mille francs ou d'une de ces peines seulement.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1^{er}, que s'ils savent que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la présente loi.

§ 2. Est puni des peines prévues au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 7.

§ 3. Si le propriétaire ou le détenteur est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

*
* *

Article 26bis (nouveau)

Un membre propose d'ajouter un article 26bis (nouveau), libellé comme suit :

« Lorsqu'un véhicule automoteur, autre que ceux soumis aux prescriptions du § 2 de l'article 2, se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1^{er} de l'article 2 sans être muni de l'un des certificats prévus à l'article 6bis (nouveau), le conducteur est puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 26 francs à 200 francs ou d'une de ces peines seulement.

Est puni des mêmes peines, le conducteur qui n'est pas porteur du certificat prévu à l'article 2, § 2, si le véhicule n'a pas son stationnement habituel en Belgique et n'y est pas assuré. »

Un autre membre propose d'insérer cette proposition dans la section concernant les peines, par exemple au § 3 de l'article 26.

Le Ministre est plutôt d'avis que ce serait plus logique d'ajouter ce texte comme un quatrième alinéa à l'article 29.

L'auteur de l'amendement rappelle que celui-ci consiste en une copie du § 2 de l'article 18 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Aangenomen tekst

§ 1. De eigenaar of de houder van het motorrijtuig die het in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn krachtens het eerste lid alleen strafbaar als zij weten dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig deze wet.

§ 2. Hij die snelheids-, regelmatigheids- of behendighedsritten of -wedstrijden organiseert of eraan deelneemt, zonder dat hij gedekt is door de in artikel 7 bedoelde bijzondere verzekering, wordt gestraft met de straffen gesteld in § 1, eerste lid.

§ 3. Als de eigenaar of de houder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige bestuurders, zaakvoerders of vennoten, en is de vennootschap, de vereniging of de instelling die eigenaar is, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

*
* *

Artikel 26bis (nieuw)

Een lid stelt voor een artikel 26bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Wanneer een motorrijtuig dat niet onderworpen is aan de voorschriften van artikel 2, § 2, zich bevindt op één van de plaatsen vermeld in artikel 2, § 1, eerste lid, zonder te beschikken over één van de bewijzen bedoeld in artikel 6bis, wordt de bestuurder gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot een maand en met geldboete van zesentwintig frank tot tweehonderd frank, of met één van die straffen alleen.

Met dezelfde straffen wordt gestraft de bestuurder die geen houder is van het verzekeringsbewijs vermeld in artikel 2, § 2, indien het voertuig niet gewoonlijk in België is gestald en er niet is verzekerd. »

Een ander lid stelt voor de tekst van het amendement over te nemen in de afdeling Straffen, bijvoorbeeld in artikel 26, § 3.

De Minister is evenwel van oordeel dat het logischer zou zijn deze tekst als vierde lid toe te voegen aan artikel 29.

De indiener herinnert eraan dat zijn tekst in feite de lezing van artikel 18, § 2, van de wet van 1 juni 1956 woordelijk overneemt.

Le Ministre précise que pour s'aligner sur les peines prévues dans le Code de la circulation routière, il faut prévoir un emprisonnement d'un jour à un mois et une amende de 10 à 500 francs.

L'auteur de l'amendement est prêt à accepter ce changement de son amendement.

Le Ministre propose donc de remplacer le premier alinéa de l'article 26bis par ce qui suit :

« Lorsqu'un véhicule automoteur, autre que ceux soumis aux prescriptions du § 2 de l'article 2, se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1^{er} de l'article 2 sans être muni du certificat prévu à l'article 6bis (nouveau), le conducteur est puni des peines prévues à l'article 29, alinéa 2 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968. »

Le membre est prêt à accepter le sous-amendement du Gouvernement et à retirer la deuxième partie de son propre amendement.

Vote

L'article 26bis (nouveau), ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Texte adopté

Lorsqu'un véhicule automoteur, autre que ceux soumis aux prescriptions du § 2, de l'article 2, se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1^{er} de l'article 2 sans être muni du certificat prévu à l'article 6bis (nouveau), le conducteur est puni des peines prévues à l'article 29, alinéa 2 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968.

*
* *

Article 27

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne un aperçu de :

La comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Cet article correspond à l'article 18, § 3, de la loi de 1956 et organise la déchéance du droit de conduire (sanction du non-respect de l'obligance d'assurance).

Lorsque la déchéance est temporaire, la loi de 1956 ne fixe pas sa durée.

Le projet de loi de 1969 fixe cette durée entre 8 jours et 2 ans.

De Minister wijst erop dat er, om een overeenstemming tot stand te brengen met de straffen waarin de politie over het wegverkeer voorziet, gevangenisstraf van één dag tot één maand en geldboete van tien tot vijfhonderd frank moet worden opgelegd.

De indiener van het amendement is bereid zijn amendement in die zin te wijzigen.

De Minister stelt dus voor artikel 26bis, eerste lid, te wijzigen als volgt :

« Wanneer een motorrijtuig dat niet onderworpen is aan de voorschriften van artikel 2, § 2, zich bevindt op een van de plaatsen vermeld in artikel 2, § 1, eerste lid, zonder te beschikken over het bewijs bedoeld in artikel 6bis, (nieuw) wordt de bestuurder gestraft met de straffen bepaald in artikel 29, tweede lid, van de bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer. »

Het lid is bereid het subamendement van de Regering aan te nemen en het tweede deel van zijn eigen amendement in te trekken.

Stemming

Na amendering wordt artikel 26bis (nieuw) aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Wanneer een motorrijtuig dat niet onderworpen is aan de voorschriften van artikel 2, § 2, zich bevindt op een van de plaatsen vermeld in artikel 2, § 1, eerste lid, zonder te beschikken over het bewijs bedoeld in artikel 6bis (nieuw), wordt de bestuurder gestraft met de straffen bepaald in artikel 29, tweede lid, van de bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

*
* *

Artikel 27

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft de volgende toelichting :

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Dit artikel stemt overeen met artikel 18, § 3, van de wet van 1956 en regelt de vervallenverklaring van het recht om een motorrijtuig te besturen (straf op niet-naleving van de verzekeringsplicht).

Wanneer de vervallenverklaring tijdelijk is, voorziet de wet van 1956 niet in een termijn.

Het wetsontwerp van 1969 stelt een termijn vast tussen 8 dagen en 2 jaar.

*La modification apportée au projet de loi de 1969
par les amendements de 1984*

La modification apportée par les amendements du Gouvernement de 1984 vise à porter la durée maximale de la déchéance temporaire du droit de conduire à 5 ans afin de l'harmoniser avec celle contenue dans la législation sur la police de la circulation routière.

Amendement

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2.)

« *Au premier alinéa remplacer les mots: « deux ans » par les mots: « cinq ans ».* »

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 27, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Texte adopté

Dans les cas prévus à l'article 26 les tribunaux peuvent, en outre, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue à l'alinéa 1^{er}.

*
* *

Article 28

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques fait la comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956 et indique le changement apporté par les amendements du Gouvernement de 1984.

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

L'article 28 n'a pas de correspondant dans la loi de 1956. Il permet au juge qui condamne, sur base de l'article 26 (non-assurance), de prononcer une peine supplémentaire, à savoir la vente du véhicule saisie par l'Administration des Domaines en vue d'affecter le produit de la vente à la réparation des dommages causés par ce véhicule.

*Wijziging aangebracht in het ontwerp van 1969
ingevolge de regeringsamendementen van 1984*

De wijzigingen die ingevolge de regeringsamendementen van 1984 worden aangebracht strekken om de maximumtermijn van de tijdelijke vervallenverklaring van het recht om een voertuig te besturen op vijf jaar te brengen, zodat een harmonisatie tot stand kan worden gebracht met de termijn in de wetgeving op de politie van het wegverkeer.

Amendement

(Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2.)

« *In het eerste lid, de woorden: « twee jaar » te vervangen door de woorden: « vijf jaar ».* »

Stemmingen

Het amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 27, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Bovendien kunnen de rechtbanken, in de gevallen bedoeld in artikel 26, voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste vijf jaar de vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing op de in het eerste lid bedoelde vervallenverklaring van het recht tot sturen.

*
* *

Artikel 28

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken maakt een vergelijking met de wet van 1 juli 1956 en duidt aan welke wijzigingen ingevolge de regeringsamendementen van 1984 worden aangebracht.

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Artikel 28 heeft geen equivalent in de wet van 1956. Het stelt de veroordelende rechter in staat op grond van artikel 26 (niet-verzekering), een bijkomende straf uit te spreken, namelijk de verkoop van het in beslaggenomen motorrijtuig aan het Bestuur der Domeinen ten einde de opbrengst van de verkoop te bestemmen voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade.

*Modification apportée au projet de loi de 1969
par les amendements du Gouvernement de 1984*

Les amendements gouvernementaux de 1984 ont supprimé le dernier alinéa de l'article 28 parce qu'il se réfère, à tort, à la confiscation du véhicule automoteur.

Amendement

Il s'agit d'un amendement du Gouvernement.

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2.)

« Supprimer le deuxième alinéa. »

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 28, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Texte adopté

En condamnant le propriétaire du véhicule automoteur pour infraction à l'article 26 les tribunaux peuvent ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente recueilli par le greffier soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule automoteur, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci par préférence à tout autre créance. Si le véhicule automoteur a déjà été vendu en application de l'article 25, alinéa 3, la même affectation peut être donnée à tout ou partie du produit de la vente.

*
* *

Article 29

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques fait la comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956 et donne un aperçu des modifications apportées par les amendements du Gouvernement de 1984.

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Cet article n'a pas de correspondant dans la loi de 1956 (qui ne se référait pas aux marques d'immatriculation).

*Wijzigingen aan te brengen in het wetsontwerp van
1989 ingevolge de regeringsamendementen van 1984*

De regeringsamendementen van 1984 beoogden het laatste lid van artikel 28 te schrappen omdat het ten onrechte verwijst naar de verbeurdverklaring van het motorrijtuig.

Amendement

Het betreft een regeringsamendement.

(Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2.)

« Het tweede lid van dit artikel te doen vervallen. »

Stemmingen

Het amendement van de Regering wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Artikel 28, aldus geamendeerd, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Bij veroordeling van de eigenaar van het motorrijtuig wegens overtreding van artikel 26 kunnen de rechtbanken bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaarskosten voor het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop die de griffier heeft ontvangen, geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldvordering, bestemd zal worden voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is overeenkomstig artikel 25, derde lid, kan dezelfde bestemming gegeven worden aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop.

*
* *

Artikel 29

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken maakt de vergelijking met de wet van 1 juli 1956 en geeft een overzicht van de wijzigingen die werden aangebracht ingevolge de regeringsamendementen van 1984.

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Dit artikel heeft geen tegenhanger in de wet van 1956 (die niet verwees naar de kentekenplaten).

Il sanctionne les obligations imposées par le projet de loi de 1969 (Doc. n° 503), en son article 6.

*Modifications apportées par les
amendements gouvernementaux de 1984*

Elles consistent :

- à préciser à qui les peines sont applicables (propriétaire, détenteur ou conducteur);
- à préciser que le détenteur et le conducteur ne sont pas punissables, s'ils sont de bonne foi (ignorance du non-respect des dispositions relatives aux marques d'immatriculation).

Un membre demande pourquoi le mot « plaque » d'immatriculation est remplacé par « marque ».

Il s'agit en fait de la terminologie adoptée en matière de législation relative à la circulation routière.

Amendements

Il s'agit d'amendements du Gouvernement.

PREMIER AMENDEMENT

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2, article 29/1.)

« Dans le premier alinéa, remplacer les mots « l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière coordonné le 16 mars 1968 » par les mots « l'article 29, alinéa 2, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968. »

Justification

La modification apportée à cet alinéa tient compte de celle introduite à l'article 29 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 (qui coordonne les lois relatives à la circulation routière) par la loi du 9 juin 1975.

L'alinéa 1^{er} de l'article 29 de l'arrêté royal du 16 mars 1968, modifié par la loi du 9 juin 1975, contient les sanctions « aux infractions graves ... spécialement désignées comme telles par le Roi ». L'alinéa 2 concerne les autres infractions (moins sévèrement punies) à la police de la circulation routière.

A l'alinéa 1^{er} de l'article 29 du projet n° 503, les sanctions qui frappent le titulaire de la marque d'immatriculation sont celles prévues par l'article 29, alinéa 2 (modifié par la loi du 9 juin 1975), de l'arrêté royal du 16 mars 1968.

Het vermeldt de straffen die kunnen worden opgelegd bij het niet-naleven van de verplichtingen bepaald in artikel 6 van het wetsontwerp van 1969 (Gedruk. Stuk nr. 503).

*Wijzigingen aangebracht ingevolge de
regeringsamendementen van 1984*

Ze hebben ten doel :

- te bepalen op wie de straffen van toepassing zijn (eigenaar, houder of bestuurder);
- te verduidelijken dat de houder en de bestuurder niet strafbaar zijn wanneer ze te goeder trouw zijn (wanneer ze niet weten dat de bepalingen betreffende de kentekenplaten niet zijn nageleefd).

Een lid vraagt waarom in het Frans het woord *plaque d'immatriculation* vervangen wordt door het woord *marque d'immatriculation*.

Het gaat om de terminologie die gebruikt wordt in de wetgeving betreffende het wegverkeer.

Amendementen

Het gaat om amendementen van de Regering.

EERSTE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2, artikel 29/1.)

« In het eerste lid, de woorden « artikel 29 van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer » te vervangen door de woorden « artikel 29, tweede lid, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer. »

Verantwoording

De in dit lid aangebrachte wijziging houdt rekening met de wijziging ingevoerd in artikel 29 van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 (dat de wetten betreffende de politie van het wegverkeer coördineert) door de wet van 9 juni 1975.

Lid 1 van artikel 29 van het koninklijk besluit van 16 maart 1968, gewijzigd door de wet van 9 juni 1975, bevat de sanctie « op de ernstige overtredingen... bijzonder aangeduid als zodanig door de Koning ». Lid 2 betreft de andere overtredingen (minder streng gestraft) van de politie van het wegverkeer.

In lid 1 van artikel 29 van het ontwerp nr. 503 zijn de sancties die de houder van de kentekenplaat treffen die, welke omschreven zijn in artikel 29, lid 2 (gewijzigd door de wet van 9 juni 1975), van het koninklijk besluit van 16 maart 1968.

DEUXIEME AMENDEMENT

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2, article 29/2.)

« Dans le texte néerlandais, au premier alinéa, remplacer « nummerplaat » par « kentekenplaat. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

TROISIEME AMENDEMENT

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2, article 29/3.)

« Remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, au détenteur ou au conducteur en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2. »

Justification

La présente modification a pour but de préciser quelles sont les personnes punissables en cas d'infraction à l'article 6, § 2.

QUATRIEME AMENDEMENT

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2, art. 29/4.)

« Compléter cet article par un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables que s'ils savent que les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur ne sont pas remplies. »

Justification

La règle contenue dans cet alinéa se trouve au deuxième alinéa du § 1^{er} de l'article 26 où elle se confond avec la sanction de l'obligation d'assurance. Dans un souci de clarté, il convient de supprimer cette phrase à l'article 26 (voir l'amendement apporté à cet article) et de la reporter à l'article 29, où elle forme un troisième alinéa.

Votes

Les quatre amendements du Gouvernement sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 29, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

TWEEDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2, artikel 29/2.)

« In de Nederlandse tekst van het eerste lid het woord « nummerplaat » te vervangen door het woord « kentekenplaat. »

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

DERDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2, artikel 29/3.)

« Het tweede lid te vervangen door de volgende tekst :

« Dezelfde straffen zijn toepasselijk op de eigenaar, op de houder of op de bestuurder in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2. »

Verantwoording

Deze wijziging heeft tot doel te omschrijven welke personen strafbaar zijn in geval van overtreding van artikel 6, § 2.

VIERDE AMENDEMENT

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2, art. 29/4.)

Dit artikel aan te vullen met een nieuw lid, luidende :

« De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn slechts strafbaar indien zij weten dat de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden, niet vervuld zijn. »

Verantwoording

De regel vervat in dit lid vindt men in het tweede lid van § 1 van artikel 26 waar hij verward wordt met de sanctie op de verzekeringsverplichting. Om duidelijk te zijn, dient voornoemde zin in artikel 26 geschrapt te worden (zie het amendement op dit artikel) en ingevoegd te worden in artikel 29, waar hij een derde lid vormt.

Stemmingen

De vier amendementen van de Regering worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 29 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Texte adopté

Est puni des peines prévues par l'article 29, alinéa 2, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, le titulaire de la marque d'immatriculation qui, après l'expiration du délai fixé par le Roi, reste en défaut de satisfaire à l'obligation imposée en vertu de l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, au détenteur ou au conducteur en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables que s'ils savent que les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur ne sont pas remplies.

*
* *

Article 30

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Cet article n'a pas de correspondant dans la loi de 1956 (sanction des obligations du Fonds commun).

Modifications apportées par les amendements du Gouvernement de 1984

Les amendements du Gouvernement de 1984 suppriment cette disposition puisque les articles concernant le Fonds commun, le Bureau et le contrôle (art. 19 à 23) sont repris dans la loi de contrôle du 9 juillet 1975.

Amendement

Le Gouvernement propose de supprimer l'article 30.

Vote

La suppression est adoptée à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Article 31

Cet article n'a pas de correspondant dans la loi de 1956 puisqu'il concerne les sanctions à l'encontre des sociétés qui ne satisfont pas aux dispositions relatives aux marques d'immatriculation.

Aangenomen tekst

Met de straffen gesteld in artikel 29, tweede lid, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, wordt gestraft de houder van de kentekenplaat die, na verloop van de door de Koning bepaalde tijd, niet voldoet aan de verplichting opgelegd krachtens artikel 6, § 1, tweede lid.

Dezelfde straffen zijn toepasselijk op de eigenaar, op de houder of op de bestuurder in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn slechts strafbaar indien zij weten dat de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden, niet vervuld zijn.

*
* *

Artikel 30

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Dit artikel heeft geen tegenhanger in de wet van 1956 (het sanctioneren van de verplichtingen van het Gemeenschappelijk Fonds).

Wijzigingen aan te brengen ingevolge de regeringsamendementen van 1984

Ingevolge de regeringsamendementen van 1984 wordt die bepaling geschrapt, aangezien de artikelen betreffende het Gemeenschappelijk Fonds, het Bureau en de controle (artikelen 19 tot 23) overgenomen werden in de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

Amendement

De Regering stelt voor artikel 30 te doen vervallen.

Stemming

Artikel 30 wordt geschrapt bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 31

Dit artikel heeft geen tegenhanger in de wet van 1956 aangezien het handelt over de sancties tegen vennootschappen die niet voldoen aan de bepalingen op de kentekenplaten.

Amendement

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2.)

« Remplacer les mots : « Si, dans les cas prévus aux articles 29 et 30, l'auteur de l'infraction est » par les mots : « Si, dans les cas prévus à l'article 29, le titulaire de la marque d'immatriculation ou le propriétaire ou le détenteur du véhicule est. »

Justification

La modification apportée à cette disposition est justifiée, d'une part parce que le titulaire de la marque d'immatriculation n'est pas nécessairement le propriétaire du véhicule (ce peut être celui qui l'emploie ou qui l'exploite), d'autre part parce que le propriétaire ou détenteur du véhicule peut être une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, mais pas le conducteur qui ne peut être qu'une personne physique.

La nouvelle rédaction de l'article 31 tient compte de la suppression de l'article 30 du projet.

Votes

L'amendement du Gouvernement est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 31, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Texte adopté

Si, dans les cas prévus à l'article 29, le titulaire de la marque d'immatriculation ou le propriétaire ou le détenteur du véhicule est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

*
* *

Article 32

Cet article correspond à l'article 19 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

L'article 32 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Amendement

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2).

« De woorden : « Als, in de gevallen bepaald in de artikelen 29 en 30, de overtreder » te vervangen door de woorden : « Als, in de gevallen bepaald in artikel 29, de houder van de kentekenplaat of de eigenaar of de houder van het motorrijtuig » en het woord « beheerder » te vervangen door het woord « bestuurder ».

Verantwoording

De wijziging aangebracht in deze bepaling is gerechtvaardigd, enerzijds omdat de houder van de kentekenplaat niet noodzakelijk de eigenaar is van het motorrijtuig (het kan degene zijn die het gebruikt of uitbaat), anderzijds omdat de eigenaar of de houder van het motorrijtuig een vennootschap kan zijn, een vereniging of een instelling die de rechtspersoonlijkheid heeft, maar niet de bestuurder die slechts een natuurlijke persoon kan zijn.

De nieuwe redactie van artikel 31 houdt rekening met de schrapping van artikel 30 van het ontwerp.

Stemmingen

Het regeringsamendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel 31 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Als, in de gevallen bepaald in artikel 29, de houder van de kentekenplaat of de eigenaar of de houder van het motorrijtuig een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige bestuurders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

*
* *

Artikel 32

Dit artikel stemt overeen met artikel 19 van de wet van 1 juli 1956.

Artikel 32 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

Article 33

Cet article n'a pas d'équivalent dans la loi de 1956.

Il précise quelles personnes sont compétentes pour constater les infractions à la loi et à ses arrêtés d'exécution.

Outre celles qui peuvent surveiller l'exécution de la législation sur la police du roulage, ces personnes peuvent être des agents spéciaux désignés par le Roi.

L'article 33 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

CHAPITRE IX

Dispositions transitoires

Article 34

Discussion

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne un aperçu historique de l'article.

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Cet article constitue une disposition transitoire et n'a donc pas d'équivalent dans la loi de 1956.

Il précise:

— que les contrats en cours seront modifiés de plein droit par l'entrée en vigueur de la loi;

— que ces modifications ne peuvent justifier aucune majoration de la prime ni la résiliation du contrat (par aucune des parties).

Modification apportée par les amendements du Gouvernement de 1984

Les amendements gouvernementaux de 1984 ont supprimé le 2^e alinéa puisqu'il est évident que les extensions de garantie engendrées par le projet auront des répercussions au niveau des primes.

Artikel 33

Dit artikel heeft geen tegenhanger in de wet van 1956.

Het bepaalt welke personen bevoegd zijn om overtredingen van de wet en de uitvoeringsbesluiten vast te stellen.

Die personen kunnen dezelfde zijn als die welke toezicht uitoefenen op de uitvoering van de wetgeving op de politie van het wegverkeer, maar ook ambtenaren die daartoe speciaal door de Koning zijn aangewezen.

Artikel 33 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

HOOFDSTUK IX

Overgangsbepalingen

Artikel 34

Bespreking

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken schetst de voorgeschiedenis van dit artikel.

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Dit artikel vormt een overgangsbepaling en heeft dus geen tegenhanger in de wet van 1956.

Het bepaalt:

— dat de lopende overeenkomsten van rechtswege gewijzigd zullen worden ingevolge de inwerkingtreding van de wet;

— dat die wijzigingen geen verhoging van de premie noch een opzegging van de overeenkomst door een van de partijen kunnen verantwoorden.

Wijziging aangebracht ingevolge de regeringsamendementen van 1984

De regeringsamendementen van 1984 hebben het tweede lid doen vervallen omdat de uitbreiding van de dekking die uit het ontwerp volgt, een weerslag zal hebben op de premies.

Amendement (première lecture)

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2.)

*« Supprimer le deuxième alinéa. »***Justification**

Il semble difficile de bloquer le marché en empêchant à la fois des adaptations de prime, qui se font sous contrôle du Ministère des Affaires économiques, et des résiliations de contrats par le fait des assurés, que l'article 15 du contrat-type R.C.-auto autorise expressément « lorsque la compagnie d'assurances augmente son tarif ».

Amendement (deuxième lecture)

Le Gouvernement propose de remplacer le deuxième alinéa par les alinéas suivants :

« Ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat.

Le Ministre des Affaires économiques fixe la majoration tarifaire maximale à laquelle elles peuvent donner lieu. »

Justification

Le deuxième alinéa ne peut être maintenu tel quel car il est évident que les extensions de garantie imposées par le projet auront des répercussions au niveau des primes.

Afin de permettre au Ministre des Affaires économiques de contrôler la hausse appliquée par les assureurs pour ces extensions, le projet lui donne le pouvoir de fixer la majoration tarifaire maximale à laquelle elles peuvent donner lieu.

Discussion (deuxième lecture)

Lors de la deuxième lecture de l'article, le Ministre annonce un nouvel amendement. En effet, le représentant du Ministre de la Justice a attiré l'attention sur le fait que l'adoption du projet en discussion pourrait éventuellement entraîner la possibilité pour les assurés de résilier leur contrat d'assurance.

D'autre part, la loi en projet ne peut devenir un instrument permettant aux compagnies d'assurances de procéder à des hausses de tarifs arbitraires.

Un membre craint que l'amendement, tel qu'il est libellé, ne puisse faire entrer le secteur de l'assurance-automobile dans un régime de prix maxima. Cela lui paraît inquiétant.

Amendement (eerste lezing)

(Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2.)

*« Het tweede lid te doen vervallen. »***Verantwoording**

Het lijkt moeilijk de markt te blokkeren door zowel te verhinderen dat de premie wordt aangepast, hetgeen gebeurt onder controle van het departement van Economische Zaken, als dat er contracten worden opgezegd door de verzekerden, hetgeen artikel 15 van het standaardcontract uitdrukkelijk toelaat « wanneer de maatschappij haar tarief verhoogt ».

Amendement (tweede lezing)

De Regering stelt voor het tweede lid te vervangen door de volgende leden :

« Deze wijzigingen kunnen de opzegging van de overeenkomst niet rechtvaardigen.

De Minister van Economische Zaken legt de maximale tariefverhoging vast waartoe zij aanleiding kunnen geven. »

Verantwoording

Het tweede lid kan als zodanig niet gehandhaafd worden, want het is duidelijk dat de waarborguitbreidingen die door het voorstel worden opgelegd een weerslag zullen hebben op de premies.

Teneinde de Minister van Economische Zaken in staat te stellen de verhoging toegepast door de verzekeraars voor deze uitbreidingen te controleren, geeft het ontwerp hem de macht de maximum tariefverhoging vast te leggen waartoe zij aanleiding kunnen geven.

Bespreking (tweede lezing)

Bij een tweede lezing van het artikel kondigt de Minister een nieuw amendement aan. De vertegenwoordiger van de Minister van Justitie had immers de aandacht gevestigd op het feit dat het aannemen van dit ontwerp eventueel tot gevolg zou kunnen hebben dat de verzekerden hun verzekeringsovereenkomst kunnen opzeggen.

Anderzijds mag deze wet geen instrument worden voor de verzekeringsmaatschappijen om arbitraire tariefverhogingen door te voeren.

Een lid vreest dat het amendement in zijn huidige lezing de sector van de autoverzekering in een stelsel van maximumprijzen zal binnenvoeren. Dat stelt hem niet gerust.

Le Ministre répond que ce n'est pas du tout le cas, car le système des hausses de tarifs maximales ne s'applique qu'à « ces modifications ».

Il rappelle que les assureurs ont anticipé le travail du législateur, en donnant déjà à titre facultatif la possibilité de garantie (= R.C.-plus). Il ne faudrait pas qu'à l'occasion de l'introduction obligatoire de cette R.C.-plus, les entreprises d'assurances demandent une prime plus élevée que celle réclamée maintenant.

Votes

Le nouvel amendement du Gouvernement de 1989 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

L'article 34, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Texte adopté

L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

Ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat.

Le Ministre des Affaires économiques fixe la majoration tarifaire maximale à laquelle elles peuvent donner lieu.

*
* *

Article 35

Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956

Cet article n'a pas d'équivalent dans la loi de 1956 puisqu'il s'agit d'une disposition transitoire.

Modification apportée par les amendements du Gouvernement de 1984

Les amendements du Gouvernement de 1984 (Doc. 742/2) proposent sa suppression parce que l'entrée en vigueur de la loi du 9 juillet 1975 qui généralise le contrôle des entreprises d'assurances et subordonne l'exercice de l'activité d'assurance à l'obtention d'un agrément préalable la rend sans objet.

De Minister antwoordt dat dit helemaal niet het geval is want het systeem van de maximale tariefverhogingen werkt slechts voor « deze wijzigingen ».

De Minister herinnert eraan dat de verzekeraars op de werkzaamheden van de wetgever vooruitgelopen zijn door nu reeds de mogelijkheid te bieden een B.A. + -verzekering aan te gaan. Het zou dus niet verantwoord zijn dat de verzekeringsmaatschappijen bij de verplichte invoering van die B.A. + -verzekering een hogere premie vragen dan zij tot nu toe gedaan hebben.

Stemmingen

Het nieuwe regeringsamendement van 1989 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Na amendering wordt artikel 34 aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

Het in werking treden van deze wet leidt, binnen de grenzen welke haar bepalingen stellen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringsovereenkomsten.

Deze wijzigingen kunnen de opzegging van de overeenkomst niet rechtvaardigen.

De Minister van Economische Zaken legt de maximale tariefverhoging vast waartoe zij aanleiding kunnen geven.

*
* *

Artikel 35

Vergelijking met de wet van 1 juli 1956

Dit artikel heeft geen equivalent in de wet van 1956 aangezien het een overgangsbepaling betreft.

Wijziging aangebracht ingevolge de regeringsamendementen van 1984

De amendementen van de Regering uit 1984 (Gedr. St. 742/2) stellen de schrapping van dit artikel voor, aangezien deze bepaling, door het in werking treden van de wet van 9 juli 1975 die de controle van de verzekeringsondernemingen veralgemeent en die aan de uitoefening van de verzekeringsactiviteit de voorwaarde heeft verbonden van het verkrijgen van een voorafgaande toelating, geen enkel doel meer dient.

Amendement

(Doc. 742 (1984-1985), n° 2.)

Le Gouvernement propose de supprimer l'article 35.

Vote

La suppression de l'article 35 est adoptée à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Article 36*Comparaison avec la loi du 1^{er} juillet 1956*

Cet article a été introduit dans la loi de 1956 par la loi du 4 juillet 1972.

Modification apportée par les amendements du Gouvernement de 1984

Les amendements gouvernementaux de 1984 (Doc. 742/2) suppriment intégralement cet article puisque les dispositions du § 1^{er} de l'article 36 sont reprises à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 3, et celles du § 2 figurent dans le projet à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 4 (nouveau).

Vote

La suppression de l'article 36 est adoptée à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Article 37

Cet article correspond à l'article 21 de la loi de 1956 et consacre le caractère impératif des dispositions protégeant les personnes lésées.

L'article 37 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Article 38

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne l'historique de l'article 38.

Cet article ne se retrouve pas dans la loi de 1956. Il a été disjoint du projet de loi 469 (Doc. n° 503) pour donner naissance à une disposition nouvelle, insérée dans la loi du 1^{er} juillet 1956 (article 14bis) par la loi du 4 juillet 1972.

Amendement

(Gedr. St. 742 (1984-1985), nr. 2.)

De Regering stelt voor artikel 35 te doen vervallen.

Stemming

De schrapping van artikel 35 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 36*Vergelijking met de wet van 1 juli 1956*

Dit artikel werd in de wet van 1956 ingevoegd bij de wet van 4 juli 1972.

Wijziging aangebracht ingevolge de regeringsamendementen van 1984

De regeringsamendementen van 1984 (Gedr. St. 742/2) strekken tot volledige schrapping van dit artikel aangezien de bepalingen van § 1 van artikel 36 zijn overgenomen in artikel 6, § 1, derde lid, en die van § 2 in het ontwerp voorkomen in artikel 6, § 1, vierde lid (nieuw).

Stemming

De schrapping van artikel 36 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 37

Dit artikel stemt overeen met de wet van 1956 en bevestigt het dwingende karakter van de bepalingen tot bescherming van de benadeelden.

Artikel 37 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 38

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken schetst de wordingsgeschiedenis van artikel 38.

Dit artikel komt niet voor in de wet van 1956. Het werd afgescheiden van het wetsontwerp 469 (Gedr. St. nr. 503) en gaf aanleiding tot een nieuwe bepaling, die in de wet van 1 juli 1956 (artikel 14bis) werd ingevoegd bij de wet van 4 juli 1972.

L'article 9bis que les amendements gouvernementaux de 1984 (Doc. 742/2) introduisent dans le projet n° 503 reprend littéralement le texte de l'article 14bis susvisé et fixe les conditions auxquelles les véhicules appartenant à des Etats étrangers sont admis à la circulation en Belgique.

L'article 38 est donc devenu sans objet.

Suite à quelques questions de membres, le Ministre précise que l'article a été l'objet d'une discussion dans la Commission de la Justice de la Chambre, a été adopté par la Chambre et repris dans le projet de loi transmis au Sénat (Doc. n° 503).

A l'occasion de l'examen des articles qui ont été disjoints par amendements du Gouvernement, des interventions de membres en Commission ont donné naissance à l'article 14bis (rapport Calewaert — Doc. 403).

Ce texte est repris à l'article 9bis rédigé par le Gouvernement en 1984 (Doc. 742, 1984-1985, n° 2.)

Amendement

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2.)

Le Gouvernement propose par conséquent de supprimer l'article 38.

Vote

La suppression de l'article 38 est adoptée à l'unanimité des 13 membres présents.

*
* *

Article 39

Il s'agit de dispositions abrogatoires qui n'appellent pas de commentaire.

Amendement

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2.)

« Remplacer le § 1^{er} par le texte suivant :

« § 1^{er}. La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, modifiée par la loi du 4 juillet 1972, est abrogée. »

Artikel 9bis dat ingevolge de regeringsamendementen van 1984 (Gedr. St. 742/2) werd ingevoegd in het ontwerp nr. 503, neemt letterlijk de tekst over van het bovenbedoelde artikel 14bis en stelt de voorwaarden vast waaronder de motorrijtuigen die aan een buitenlandse Staat toebehoren tot het verkeer worden toegelaten in België.

Artikel 38 dient dus geen enkel doel meer.

Ingaand op de vragen van enkele leden, zegt de Minister dat over dit artikel een discussie werd gevoerd in de Commissie voor de Justitie van de Kamer, dat het werd aangenomen door de Kamer en opgenomen in het wetsontwerp dat aan de Senaat werd overgezonden (Gedr. St. Senaat nr. 503).

Tijdens het onderzoek van de artikelen die werden afgescheiden bij regeringsamendement, is als gevolg van betogen van commissieleden artikel 14bis tot stand gekomen (verslag Calewaert — Gedr. St. Kamer nr. 403).

Die tekst is overgenomen in artikel 9bis dat door de Regering in 1984 werd opgesteld (Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.)

Amendement

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.)

De Regering stelt bijgevolg voor artikel 38 te doen vervallen.

Stemming

De schrapping van artikel 38 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

*
* *

Artikel 39

Het gaat om overgangsbepalingen die geen commentaar behoeven.

Amendement

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.)

« § 1 te vervangen door de volgende tekst :

§ 1. De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1972, wordt opgeheven. »

Justification

Cette modification résulte du fait qu'après la transmission au Sénat du projet de loi voté par la Chambre, certaines dispositions en ont été disjointes et ont fait l'objet de la loi du 4 juillet 1972 modifiant la loi du 1^{er} juillet 1956.

Vote

L'amendement est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 39, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Texte adopté

§ 1^{er}. La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, modifiée par la loi du 4 juillet 1972, est abrogée.

§ 2. Les dispositions relatives à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs figurant dans l'article 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, tel qu'il a été modifié par la loi du 20 décembre 1957, sont abrogées dans la mesure où cette responsabilité fait l'objet d'une assurance obligatoire conformément à la présente loi.

§ 3. L'article 3 de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire est abrogé.

*
* *

Article 40

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires économiques donne un aperçu historique.

L'article concerne l'entrée en vigueur de la loi.

L'amendement du Gouvernement de 1984 (Doc. 742/2) supprime le 2^e alinéa étant donné que toutes les catégories de véhicules automoteurs sont actuellement soumises au régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile.

Amendement

(Doc. 742, 1984-1985, n° 2.)

Le Gouvernement propose de supprimer le deuxième alinéa de l'article 40.

Verantwoording

Deze wijziging vloeit voort uit het feit dat, na de overzending naar de Senaat van het wetsontwerp gestemd door de Kamer, sommige bepalingen ervan werden verwijderd en het voorwerp geworden zijn van de wet van 4 juli 1972 tot wijziging van de wet van 1 juli 1956.

Stemming

Het amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Na amendering wordt artikel 39 aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

§ 1. De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1972, wordt opgeheven.

§ 2. De bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die voorkomen in artikel 28 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, zoals het is gewijzigd door de wet van 20 december 1957, worden opgeheven voor zover voor die aansprakelijkheid overeenkomstig deze wet een verplichte verzekering is gesloten.

§ 3. Artikel 3 van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar, wordt opgeheven.

*
* *

Artikel 40

De Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken geeft de voorgeschiedenis.

Het betrokken artikel handelt over de inwerkingtreding van de wet.

Het regeringsamendement van 1984 heeft het tweede lid doen vervallen, omdat alle categorieën van motorrijtuigen nu onder de toepassing vallen van de regeling op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering.

Amendement

(Gedr. St. 742, 1984-1985, nr. 2.)

De Regering stelt voor artikel 40, tweede lid, te doen vervallen.

Votes

L'amendement est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

L'article 40, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité des 12 membres présents.

Texte adopté

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Article 41 (nouveau)

Le Gouvernement propose d'ajouter un article 41 (nouveau):

« Article 41. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, adapter les dispositions de la présente loi aux obligations découlant pour la Belgique d'accords ou de traités internationaux. »

Justification

Bien que notre législation sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs aille bien au-delà des exigences des directives de la C.E.E., il se peut qu'elle doive être modifiée à l'avenir sur des points de détail. Afin de permettre à la Belgique d'adapter sa législation dans les délais souvent très courts fixés par les directives, il convient de donner au Roi le pouvoir de modifier la présente loi par arrêté délibéré en Conseil des Ministres.

Un membre souligne qu'il conviendrait de s'orienter vers un système où le pouvoir résiduaire appartiendrait au pouvoir exécutif et non au pouvoir législatif.

Cependant, dans le libellé proposé à l'article 41, il faudrait prévoir la possibilité pour le Parlement de prendre connaissance des dispositions adoptées par arrêté royal en exécution d'une directive européenne, avant leur publication au Moniteur. Ne serait-il pas concevable qu'en vue de sauvegarder le rôle du Parlement, celui-ci soit informé des intentions de l'Exécutif, sans que cela doive faire l'objet d'une approbation législative.

Un autre membre signale qu'une disposition analogue à celle de cet article a été introduite à plusieurs reprises au cours des dernières années. La mise en application d'une disposition a même déjà été réalisée à travers un arrêté royal pris dans le cadre de pouvoirs spéciaux.

Dans une matière aussi technique que celle-ci, il paraît donc évident d'ajouter l'article 41. D'ailleurs, le pouvoir législatif conserve toujours la possibilité de légiférer, moyennant l'introduction de propositions de loi.

Stemmingen

Het amendement wordt aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Na amendering wordt artikel 40 aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

Aangenomen tekst

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

Artikel 41 (nieuw)

De Regering stelt voor een artikel 41 (nieuw) toe te voegen, luidend als volgt:

« Artikel 41. De Koning kan, bij een in Ministeraad overlegd besluit, de bepalingen van deze wet aanpassen aan de verplichtingen die voor België voortvloeien uit internationale overeenkomsten en verdragen. »

Verantwoording

Alhoewel onze wetgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen heel wat verder gaat dan de vereisten van de richtlijnen van de E.E.G., kan het gebeuren dat zij in de toekomst moet gewijzigd worden op detailpunten. Ten einde België toe te laten zijn wetgeving aan te passen binnen de vaak zeer korte termijnen die door de richtlijnen worden vastgesteld, is het nodig aan de Koning de macht te geven deze wet te wijzigen bij een in Ministerraad overlegd besluit.

Een lid onderstreept dat het beter zou zijn te evolueren naar een systeem waarin de residuaire bevoegdheid aan de uitvoerende macht en niet aan de wetgevende macht zou worden toegekend.

In het voorgestelde artikel 41 zou moeten worden voorzien in de mogelijkheid voor het Parlement 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 bekendgemaakt. Zou het niet mogelijk zijn om, met het oog op de vrijwaring van de rol van het Parlement, het Parlement te informeren over de voornemens van de Executieve zonder dat daarvoor de goedkeuring door de wetgever vereist is.

Een ander lid merkt op dat gedurende de laatste jaren herhaaldelijk een soortgelijke bepaling werd voorgesteld. Er werd reeds een bepaling ten uitvoer gelegd via een bijzondere-machtenbesluit.

In een aangelegenheid die zo technisch is als deze, lijkt de toevoeging van artikel 41 onontbeerlijk. Bovendien heeft de wetgevende macht nog altijd de mogelijkheid om wetsvoorstellen in te dienen.

Le Ministre rappelle qu'avec un arrêté royal pris en exécution d'une disposition telle qu'un article 41, le Gouvernement ne peut pas aller au-delà du texte de la directive.

L'amendement du Gouvernement, ajoutant un nouvel article 41 est adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*
* *

VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

L'ensemble du projet de loi a été adopté à l'unanimité des 14 membres présents.

*
* *

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 12 membres présents.

Le Rapporteur,
F. AERTS.

Le Président,
P. HATRY.

De Minister herinnert eraan dat de Regering met een koninklijk besluit ter uitvoering van een bepaling als artikel 41, niet verder kan gaan dan de tekst van de richtlijn.

Het amendement van de Regering dat een nieuw artikel 41 toevoegt, wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*
* *

STEMMING OVER HET ONTWERP IN ZIJN GEHEEL

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

*
* *

Dit verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

De Rapporteur,
F. AERTS.

De Voorzitter,
P. HATRY.

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

CHAPITRE I^{er}

Dispositions préliminaires

Article 1^{er}

Pour l'application de la présente loi on entend :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.

Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.

Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.

Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.

CHAPITRE II

De l'assurance obligatoire

Art. 2

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance.

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

HOOFDSTUK I

Inleidende bepalingen

Artikel 1

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.

Bromfietsen : de in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer aldus genoemde motorrijtuigen.

Verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt.

Benadeelden : zij die schade hebben geleden welke grond oplevert voor de toepassing van deze wet, alsmede hun rechtverkrijgenden.

HOOFDSTUK II

Verplichte verzekering

Art. 2

§ 1. Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst.

De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Indien een andere persoon de verzekering heeft aangegaan, is de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duur van de overeenkomst die door de andere persoon is gesloten.

De verzekering moet zijn gesloten bij een verzekeraar die daartoe is toegelaten op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition que le Bureau agréé ou créé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.

Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur.

Le Roi détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique et il peut exiger la production d'un certificat international d'assurance.

Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers que le Roi détermine, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, l'obligation du Bureau est maintenue même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Art. 3

§ 1^{er}. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.

L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré.

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :

1^o au véhicule assuré;

2^o aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne.

§ 2. Niettemin worden motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, ook tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, daartoe erkend of opgericht op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, zelf tegenover de benadeelden de verplichtingen op zich neemt de schade, door de motorrijtuigen in België toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

Voor de toepassing van deze wet wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld.

De Koning bepaalt welke voertuigen voor de uitvoering van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald. Hij stelt vast op welke wijze die voertuigen in België worden toegelaten en kan overlegging van een internationaal verzekeringsbewijs eisen.

Indien van bestuurders van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in door de Koning nader te noemen vreemde landen, niet wordt geëist dat zij het internationaal verzekeringsbewijs bij zich hebben, blijft de verplichting van het in het eerste lid genoemde Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet is nagekomen.

Art. 3

§ 1. De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.

De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerd motorrijtuig.

Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan :

1^o het verzekerd voertuig;

2^o de door dit voertuig vervoerde goederen met uitzondering van de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen; de garantie met betrekking tot de persoonlijke kleding en bagage kan beperkt worden tot honderdduizend frank per persoon.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

§ 2. La garantie doit être illimitée.

En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

Pour les cas prévus à l'article 8, la couverture peut être limitée à cinq cents millions de francs par sinistre.

§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages matériels non couverts par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

§ 4. Le Roi peut adapter le 1^{er} janvier de chaque année les montants visés aux paragraphes précédents en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du Royaume en prenant comme base l'indice au 1^{er} janvier 1983.

Art. 4

§ 1^{er}. Nul ne peut être exclu du bénéfice de l'indemnisation en raison de sa qualité d'assuré, à l'exception de celui qui est exonéré de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Peuvent toutefois être exclus du bénéfice de l'indemnisation lorsqu'ils n'ont pas subi de lésions corporelles :

- le conducteur du véhicule;
- le preneur d'assurance;
- le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré;
- le conjoint du conducteur, du preneur d'assurance, du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule;
- pour autant qu'ils habitent sous son toit et soient entretenus de ses derniers, les parents ou alliés en ligne directe de l'une des personnes précitées..

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

§ 2. De dekking moet onbeperkt zijn.

Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, kan de dekking tot vijftig miljoen frank per schadegeval beperkt worden.

In de gevallen bedoeld in artikel 8, kan de dekking worden beperkt tot vijfhonderd miljoen frank per schadegeval.

§ 3. Dit artikel vindt geen toepassing op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

Voor de stoffelijke schade die niet door deze wetgeving gedekt is en voortkomt uit of het gevolg is van een kernongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960, kan de dekking worden beperkt tot vijftig miljoen frank per schadegeval.

§ 4. De Koning kan op 1 januari van elk jaar de in de voorgaande paragrafen bedoelde bedragen aanpassen volgens de ontwikkeling van het indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk, met als basis het indexcijfer van 1 januari 1983.

Art. 4

§ 1. Niemand kan van het voordeel van de vergoeding uitgesloten worden om reden van zijn hoedanigheid van verzekerde, met uitzondering van diegene die van alle aansprakelijkheid ontheven is krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Van het voordeel van de vergoeding kunnen nochtans worden uitgesloten, wanneer ze geen lichamelijke letsels hebben opgelopen :

- de bestuurder van het motorrijtuig;
- de verzekeringnemer;
- de eigenaar en de houder van het verzekerd motorrijtuig;
- de echtgenoot van de bestuurder, van de verzekeringnemer, van de eigenaar of van de houder van dat motorrijtuig;
- de ouders of verwanten in rechte lijn van een van de voornoemde personen, wanneer deze bij hem inwonen en door hem onderhouden worden.

§ 2. Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés conformément à l'article 8.

Art. 5

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

Art. 6

§ 1^{er}. L'immatriculation d'un véhicule automobile est subordonnée à la couverture conforme aux dispositions de la présente loi de la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu.

Le Roi réglemente la délivrance et la restitution de la marque d'immatriculation.

Sauf dans les cas prévus à l'article 10, la délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

Les contrats relatifs aux cyclomoteurs non soumis à l'immatriculation doivent couvrir l'année civile; la date de l'échéance annuelle de la prime doit être fixée au 1^{er} janvier et la date de l'expiration du contrat au 31 décembre.

§ 2. Aucun véhicule automobile ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :

1^o) Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation.

2^o) Si le véhicule est un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation et qu'il a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante.

3^o) Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international.

§ 2. Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend overeenkomstig artikel 8.

Art. 5

Indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens de overeenkomst ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6

§ 1. Geen motorrijtuig mag worden ingeschreven als het niet overeenkomstig deze wet is gedekt tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven.

De Koning regelt de afgifte van de kentekenplaten en hun inlevering.

Behalve in de gevallen van artikel 10, mag geen provinciale plaat voor een niet aan inschrijving onderworpen bromfiets worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopende verzekeringsovereenkomst die aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot 31 december van het jaar dat op de kentekenplaat voorkomt.

De verzekeringsovereenkomsten betreffende de niet aan inschrijving onderworpen bromfietsen moeten het kalenderjaar dekken; de datum van de jaarlijkse vervalddag van de premie moet vastgesteld zijn op 1 januari en de datum waarop de verzekering eindigt op 31 december.

§ 2. Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hierna volgende voorschriften is voldaan :

1^o) Als het motorrijtuig in België is ingeschreven moet het voorzien zijn van een kentekenplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs.

2^o) Als het motorrijtuig een niet aan inschrijving onderworpen bromfiets is die gewoonlijk in België is gestald, moet hij voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van het lopende of van het daarop volgende jaar voorkomt.

3^o) Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet of op grond van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten.

Art. 7 (nouveau)

L'assureur remet au preneur de l'assurance un certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2.

Le Roi peut déterminer les conditions de délivrance et de retrait de ce certificat. Il peut en déterminer la forme et les mentions qui doivent y figurer.

Le Roi peut en outre imposer, selon les conditions qu'il détermine, une vignette à apposer de manière apparente sur le véhicule.

Art. 8
(Article 7 du projet)

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, § 1^{er}.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

En ce qui concerne les courses et concours de vitesse seulement, peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent à ces courses et concours ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Art. 9
(Article 8 du projet)

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dans lesquels le véhicule est impliqué. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

Le Roi peut fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les assurés, la forme et les modalités de la déclaration à l'assureur, et le modèle des documents qui doivent être utilisés à ces fins et dont l'assuré doit être porteur.

Le Roi peut également fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les agents qualifiés à cet effet. Il peut notamment établir le modèle du constat à utiliser par ceux-ci et déterminer les renseignements qui doivent être transmis sans délai aux parties intéressées et à leurs assureurs.

Art. 7 (nieuw)

De verzekeraar geeft aan de verzekeringnemer een bewijs af van het bestaan van de verzekeringsovereenkomst bedoeld in artikel 2.

De Koning kan bepalen onder welke voorwaarden het bewijs wordt afgegeven en ingetrokken. Hij kan de vorm ervan bepalen alsook de gegevens die het moet vermelden.

De Koning kan eveneens, volgens de voorwaarden die Hij bepaalt, voorschrijven dat een kleefstrookje zichtbaar wordt aangebracht op het voertuig.

Art. 8
(Artikel 7 van het ontwerp)

Geen snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd voor motorrijtuigen mag worden georganiseerd dan met een verlof afgegeven door een door de Koning aan te wijzen overheid, die moet vaststellen of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisatoren en van de in artikel 3, § 1, bedoelde personen gedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet.

Dit verlof houdt geen vrijstelling in van enig verder verlof dat krachtens andere wetten en verordeningen moet worden verkregen.

Alleen voor snelheidsritten en -wedstrijden kunnen de schade aan bestuurders en andere inzittenden van de eraan deelnemende motorrijtuigen en de schade aan die motorrijtuigen zelf van de bijzondere verzekering worden uitgesloten.

Art. 9
(Artikel 8 van het ontwerp)

De verzekerden moeten van ieder schadegeval waarbij het voertuig betrokken is, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door de verzekeringsovereenkomst voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de verzekerden, de vorm en de wijze van aangifte aan de verzekeraar en het model van de daartoe aan te wenden bescheiden die de verzekerde bij zich moet hebben.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de ambtenaren die daartoe bevoegd zijn. Hij kan onder meer het model van het formulier bepalen dat door dezen moet worden gebruikt en voorschrijven welke inlichtingen onverwijld aan de betrokken partijen en hun verzekeraars moeten worden gezonden.

CHAPITRE III

Des véhicules appartenant à l'Etat
ou à certains organismes publics

Art. 10

(Article 9 du projet)

§ 1^{er}. L'Etat, les Régions, les Communautés, la Régie des Télégraphes et des Téléphones, la Régie des Voies aériennes, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Régie des Transports maritimes et la Régie des Postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule automoteur peut donner lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Ils peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances si le conducteur ou le détenteur du véhicule automoteur s'en est rendu maître par vol, violence ou par suite de recel, ou s'il est exonéré de toute responsabilité par suite d'un cas fortuit.

§ 2. Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun nationaux ou régionaux qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Toutefois, en ce qui concerne les organismes qui dépendent des Régions, cette autorisation est accordée après avis de celles-ci.

Le Roi fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

HOOFDSTUK III

Voertuigen toebehorend aan de Staat
of aan bepaalde openbare instellingen

Art. 10

(Artikel 9 van het ontwerp)

§ 1. De Staat, de Gewesten, de Gemeenschappen, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven; daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, tenzij de Koning anders bepaalt.

Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafgerecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen die artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft of als hij van alle aansprakelijkheid is ontslagen wegens toeval of overmacht.

§ 2. De Koning kan de nationale of gewestelijke instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen.

Wat betreft de instellingen die afhangen van de Gewesten, wordt deze machtiging evenwel verleend na advies van deze laatsten.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder die machtiging wordt verleend en ingetrokken, alsook de controlemaatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de voorwaarde worden verbonden dat zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas.

Art. 11

(Article 9bis du projet)

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de la Belgique seront dispensés, en Belgique, de l'application de l'article 2 lorsqu'ils seront munis d'une attestation du gouvernement d'un autre Etat constatant que le véhicule appartient à cet Etat ou, s'il s'agit d'un Etat fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres; dans ce dernier cas, l'attestation sera délivrée par le gouvernement fédéral.

§ 2. Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi belge et qui sera susceptible d'être cité, devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant dudit règlement.

CHAPITRE IV

De l'action de la personne lésée
contre l'assureurSECTION 1^{ère}*Dispositions relatives à l'introduction
et à la poursuite de l'action*

Art. 12

(Article 10 du projet)

L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées qu'à concurrence du restant de la somme assurée.

Art. 13

(Article 11 du projet)

Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut citer l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

Art. 11

(Artikel 9bis van het ontwerp)

§ 1. De motorrijtuigen die gewoonlijk gestald zijn buiten het grondgebied van België, zijn in België vrijgesteld van de toepassing van artikel 2 wanneer zij in het bezit zijn van een verklaring afgegeven door de regering van een andere Staat, waaruit blijkt dat het rijtuig aan die Staat toebehoort of, indien het een federale Staat betreft, dat het aan die Staat of aan een van zijn deelstaten toebehoort; in dit laatste geval wordt de verklaring afgegeven door de federale regering.

§ 2. In die verklaring wordt de autoriteit of de instelling aangewezen die belast is met de vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische wet, en volgens die wet gedagvaard kan worden voor de bevoegde rechter. De Staat of het land waaraan dat rijtuig toebehoort staat in voor de afdoening ervan.

HOOFDSTUK IV

Vordering van de benadeelde tegenover
de verzekeraar

AFDELING I

*Bepalingen betreffende het instellen en het vervolgen
van de vordering*

Art. 12

(Artikel 10 van het ontwerp)

De verzekering geeft aan de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar.

Indien er meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid verminderd tot dat bedrag. Niettemin blijft de verzekeraar die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

Art. 13

(Artikel 11 van het ontwerp)

Voor de toepassing van deze wet kan de verzekeraar door de benadeelde in België worden gedagvaard, hetzij voor de rechter van de plaats van het feit waaruit de schade is ontstaan, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de benadeelde, hetzij voor de rechter van de zetel van de verzekeraar.

Art. 14

(Article 12 du projet)

§ 1^{er}. Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré et le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assuré peut mettre l'assureur et le preneur d'assurance en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assureur peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assuré.

L'assuré peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assureur.

§ 2. Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

Si l'assuré est autre que le preneur d'assurance, ce dernier peut être appelé à la cause ou intervenir volontairement.

L'assureur et le preneur d'assurance peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

Art. 15

(Article 13 du projet)

§ 1^{er}. Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par cinq ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction, à compter du jour où celle-ci a été commise.

La prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obte-

Art. 14

(Artikel 12 van het ontwerp)

§ 1. Een vonnis, dat is gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen de verzekeraar, tegen de verzekerde of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis dat is gewezen in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde, worden ingeroepen tegen de verzekeraar, indien vaststaat dat deze laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

De verzekeraar kan de verzekerde en de verzekeringnemer die niet de verzekerde is, in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekerde kan de verzekeraar en de verzekeringnemer in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekeraar kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekerde is ingesteld.

De verzekerde kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekeraar is ingesteld.

§ 2. Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde voor het strafgerecht wordt ingesteld, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in het geding worden geroepen en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

Als de verzekerde niet de verzekeringnemer is, kan deze in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen.

De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

Art. 15

(Artikel 13 van het ontwerp)

§ 1. Iedere rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar die uit deze wet voortvloeit, verjaart door verloop van vijf jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan of, in geval van misdrijf, te rekenen van de dag waarop het is gepleegd.

De verjaring wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis heeft gekregen van de wil van de benadeelde

nir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître, par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus.

§ 2. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre les assurés.

§ 3. Si la décision définitive est passée en force de chose jugée et admet des réserves, la demande tendant à faire statuer sur leur objet sera recevable pendant trente ans à partir du prononcé.

Art. 16

(Article 14 du projet)

Sans préjudice des dispositions de la section 2 du présent chapitre, aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la présente loi est réputé de plein droit, couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

SECTION II

*De l'opposabilité
aux personnes lésées des événements
ou clauses mettant fin au contrat d'assurance,
suspendant celui-ci ou la garantie
qui en fait l'objet*

Art. 17

(Article 15 du projet)

En cas de transfert de propriété du véhicule automobile, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin, par le seul effet du transfert, à l'assurance portant sur ce véhicule, sont opposables à la personne lésée.

persoon om herstel van zijn schade te verkrijgen. Deze stuiting houdt op op het ogenblik waarop de verzekeraar aan de benadeelde persoon schriftelijk zijn beslissing of weigering tot vergoeding meedeelt.

§ 2. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekerden tot gevolg.

§ 3. Indien de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan, voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen ontvankelijk gedurende dertig jaar na de uitspraak.

Art. 16

(Artikel 14 van het ontwerp)

Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk kan geen uit de wet of uit verzekeringsovereenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Een verzekeringsovereenkomst met het oog op de uitvoering van deze wet gesloten, wordt, ten opzichte van de benadeelde, van rechtswege geacht elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

AFDELING II

Gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beeindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen

Art. 17

(Artikel 15 van het ontwerp)

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig kunnen de bedingen van de verzekeringsovereenkomst die ertoe strekken uit kracht van de overgang een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen.

Toutefois, pendant seize jours à dater du transfert et pour autant qu'une autre assurance ne couvre pas le même risque, l'assureur du véhicule automoteur dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1° le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2° le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert.

Art. 18

(Article 17 du projet)

L'article 17 n'est pas applicable aux cyclomoteurs.

Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

Si l'assureur a fourni l'attestation exigée pour la délivrance de la plaque provinciale, il couvre à l'égard de la personne lésée les dommages dont le fait générateur est survenu avant la fin de l'année de validité de la plaque provinciale et qui sont causés par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire.

Toutefois, l'assureur ne peut être tenu au-delà des dispositions du contrat d'assurance qu'en l'absence d'une autre assurance conforme à la présente loi.

Art. 19

(Article 18 du projet)

Lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu couvre seule, par ce fait et pour la durée de la prise en charge, selon les règles de l'article 10, § 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

Gedurende zestien dagen te rekenen van de overgang en voor zover 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 overgegaan, 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 overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat die dit laatste vóór de overgang droeg.

Art. 18

(Artikel 17 van het ontwerp)

Artikel 17 is niet toepasselijk op bromfietsen.

Deze zijn aan de hierna volgende bepalingen onderworpen :

Heeft de verzekeraar het bewijs afgegeven dat vereist wordt voor de uitreiking van de provinciale plaat, dan dekt hij ten opzichte van de benadeelde de schade ontstaan uit een feit voorgevallen vóór het einde van het op de plaat voorkomende jaar en veroorzaakt door de bromfiets die van die plaat voorzien is met toestemming van de houder ervan.

De verzekeraar kan echter alleen tot meer dan het bepaalde in de verzekeringsovereenkomst gehouden zijn bij het ontbreken van een andere verzekering in overeenstemming met deze wet.

Art. 19

(Artikel 18 van het ontwerp)

Wanneer een motorrijtuig door een burgerlijke of militaire autoriteit in eigendom of in huur wordt opgevorderd, dekt de publiekrechtelijke persoon in wiens naam de opvordering is geschied, door dat feit zelf en voor de duur van de ingebruikneming, alleen en volgens de regels van artikel 10, § 1, de aansprakelijkheid waartoe het opgevorderde rijtuig aanleiding kan geven.

CHAPITRE V

Dispositions pénales

SECTION I^{re}*De la saisie des véhicules*

Art. 20

(Article 24 du projet)

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

Une copie du procès-verbal est adressée au propriétaire du véhicule dans les deux jours à compter de celui où son identité a pu être établie.

Le véhicule reste aux risques du propriétaire pendant la durée de la saisie.

Art. 21

(Article 25 du projet)

Lorsqu'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité civile à laquelle le véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi ou lorsque aucune infraction à l'article 22 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule, la saisie est levée par le ministère public, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie à moins que son maintien ne soit exigé pour un autre motif que le défaut d'assurance.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié de la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Le montant de l'engagement de la caution ou du cautionnement est déterminé par le ministère public, par le juge

HOOFDSTUK V

Strafbepalingen

AFDELING I

Beslag op motorrijtuigen

Art. 20

(Artikel 24 van het ontwerp)

Ieder motorrijtuig dat op de openbare weg of op een der in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen in het verkeer wordt gebracht, wordt in beslag genomen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de bepalingen van deze wet. Onverminderd de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan dit beslag worden gelegd door ieder officier van gerechtelijke politie en door ieder ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet.

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de eigenaar van het motorrijtuig gezonden binnen twee dagen na de dag waarop diens identiteit kon worden vastgesteld.

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

Art. 21

(Artikel 25 van het ontwerp)

Wanneer bewezen is dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven ten tijde van het beslag, gedekt was door een verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet, of wanneer de eigenaar van het motorrijtuig geen overtreding van artikel 22 ten laste wordt gelegd, wordt het beslag door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is, opgeheven tenzij de handhaving daarvan om een andere reden dan het ontbreken van een verzekering vereist is.

In de andere gevallen moet voor opheffing van het beslag bewezen zijn dat een verzekerings-overeenkomst is gesloten overeenkomstig deze wet en dat de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig betaald zijn. Aan de opheffing van het beslag kan bovendien de voorwaarde worden verbonden dat een borgtocht wordt gesteld of een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas wordt gestort als waarborg voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Het bedrag tot hetwelk de borg is verbonden, of dat van de zeker-

d'instruction, par la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le ministère public saisit par voie de citation le président du tribunal civil statuant selon les formes du référé pour lui demander d'autoriser l'administration de l'Enregistrement et des Domaines à vendre le véhicule. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue.

Après prélèvement par l'Etat des frais de saisie et de conservation du véhicule, le produit net de la vente autorisée par le président du tribunal, est substitué au véhicule saisi.

SECTION II

Des peines

Art. 22

(Article 26 du projet)

§ 1^{er}. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2, § 1^{er}, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1^{er}, que s'ils savent que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la présente loi.

§ 2. Est puni des peines prévues au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 8.

§ 3. Si le propriétaire ou le détenteur est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

heid, wordt vastgesteld door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is; die waarborg mag niet hoger zijn dan de waarde van het motorrijtuig.

Indien het beslag langer duurt dan drie maanden, maakt het openbaar ministerie de zaak, bij dagvaarding, aanhangig bij de voorzitter van de burgerlijke rechtbank, die uitspraak doet volgens de vormen van het kortgeding, om hem te verzoeken het bestuur der Registratie en Domeinen te machtigen het motorrijtuig te verkopen. Tegen die beschikking kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie een maand na de beslissing opnieuw dagvaarden.

Na afhouding door de Staat van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, komt de netto-opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend, in de plaats van het in beslag genomen motorrijtuig.

AFDELING II

Straffen

Art. 22

(Artikel 26 van het ontwerp)

§ 1. De eigenaar of de houder van het motorrijtuig die het in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn krachtens het eerste lid alleen strafbaar als zij weten dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig deze wet.

§ 2. Hij die snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden organiseert of eraan deelneemt, zonder dat hij gedekt is door de in artikel 8 bedoelde bijzondere verzekering, wordt gestraft met de straffen gesteld in § 1, eerste lid.

§ 3. Als de eigenaar of de houder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige bestuurders, zaakvoerders of vennoten, en is de vennootschap, de vereniging of de instelling die eigenaar is, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 23 (nouveau)

Lorsqu'un véhicule automoteur, autre que ceux soumis aux prescriptions du § 2 de l'article 2, se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1^{er} de l'article 2 sans être muni du certificat prévu à l'article 7, le conducteur est puni des peines prévues à l'article 29, alinéa 2 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968.

Art. 24

(Article 27 du projet)

Dans les cas prévus à l'article 22 les tribunaux peuvent, en outre, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue à l'alinéa 1^{er}.

Art. 25

(Article 28 du projet)

En condamnant le propriétaire du véhicule automoteur pour infraction à l'article 22 les tribunaux peuvent ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente recueilli par le greffier soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule automoteur, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci par préférence à toute autre créance. Si le véhicule automoteur a déjà été vendu en application de l'article 21, alinéa 3, la même affectation peut être donnée à tout ou partie du produit de la vente.

Art. 26

(Article 29 du projet)

Est puni des peines prévues par l'article 29, alinéa 2, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par arrêté royal du 16 mars 1968, le titulaire de la marque d'immatriculation qui, après l'expiration du délai fixé par le Roi, reste en défaut de satisfaire à l'obligation imposée en vertu de l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, au détenteur ou au conducteur en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2.

Art. 23 (nieuw)

Wanneer een motorrijtuig dat niet onderworpen is aan de voorschriften van artikel 2, § 2, zich bevindt op één van de plaatsen vermeld in artikel 2, § 1, eerste lid, zonder te beschikken over het bewijs bedoeld in artikel 7, wordt de bestuurder gestraft met de straffen bepaald in artikel 29, tweede lid van de bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Art. 24

(Artikel 27 van het ontwerp)

Bovendien kunnen de rechtbanken, in de gevallen bedoeld in artikel 22, voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste vijf jaar de vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing op de in het eerste lid bedoelde vervallenverklaring van het recht tot sturen.

Art. 25

(Artikel 28 van het ontwerp)

Bij veroordeling van de eigenaar van het motorrijtuig wegens overtreding van artikel 22 kunnen de rechtbanken bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaarskosten voor het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop die de griffier heeft ontvangen, geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldvordering, bestemd zal worden voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is overeenkomstig artikel 21, derde lid, kan dezelfde bestemming gegeven worden aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop.

Art. 26

(Artikel 29 van het ontwerp)

Met de straffen gesteld in artikel 29, tweede lid, van de bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, wordt gestraft de houder van de kentekenplaat die, na verloop van de door de Koning bepaalde tijd, niet voldoet aan de verplichting opgelegd krachtens artikel 6, § 1, tweede lid.

Dezelfde straffen zijn toepasselijk op de eigenaar, op de houder of op de bestuurder in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables que s'ils savent que les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur ne sont pas remplies.

Art. 27

(Article 31 du projet)

Si, dans les cas prévus à l'article 26, le titulaire de la marque d'immatriculation ou le propriétaire ou le détenteur du véhicule est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 28

(Article 32 du projet)

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er}, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 29

(Article 33 du projet)

Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, sont qualifiés pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son exécution, les fonctionnaires et agents de l'autorité publique délégués pour surveiller l'exécution de la législation et des règlements sur la police du roulage, ainsi que ceux qui seront spécialement désignés par le Roi.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires et agents font foi jusqu'à preuve contraire.

CHAPITRE VI

Dispositions transitoires

Art. 30

(Article 34 du projet)

L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn slechts strafbaar indien zij weten dat de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden, niet vervuld zijn.

Art. 27

(Artikel 31 van het ontwerp)

Als, in de gevallen bepaald in artikel 26, de houder van de kentekenplaat of de eigenaar of de houder van het motorrijtuig een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige bestuurders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 28

(Artikel 32 van het ontwerp)

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, zijn toepasselijk op de misdrijven bedoeld door deze wet.

Art. 29

(Artikel 33 van het ontwerp)

Tot vaststelling van de overtredingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan vastgestelde verordeningen zijn bevoegd, onverminderd de bevoegdheid der officieren van gerechtelijke politie, de ambtenaren en agenten van de openbare macht die belast zijn met het toezicht op de uitvoering van de wetten en verordeningen op de politie van het wegverkeer, alsmede zij die door de Koning speciaal daartoe worden aangewezen.

Processen-verbaal door die ambtenaren en agenten opgemaakt, leveren bewijs op tot bewijs van het tegendeel.

HOOFDSTUK VI

Overgangsbepalingen

Art. 30

(Artikel 34 van het ontwerp)

Het in werking treden van deze wet leidt, binnen de grenzen welke haar bepalingen stellen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringsovereenkomsten.

Ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat.

Le Ministre des Affaires économiques fixe la majoration tarifaire maximale à laquelle elles peuvent donner lieu.

CHAPITRE X

Dispositions finales

Art. 31

(Article 37 du projet)

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente loi par des conventions particulières qui porteraient atteinte aux droits des personnes lésées.

Art. 32

(Article 39 du projet)

§ 1^{er}. La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, modifiée par la loi du 4 juillet 1972, est abrogée.

§ 2. Les dispositions relatives à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs figurant dans l'article 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, tel qu'il a été modifié par la loi du 20 décembre 1957, sont abrogées dans la mesure où cette responsabilité fait l'objet d'une assurance obligatoire conformément à la présente loi.

§ 3. L'article 3 de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire est abrogé.

Art. 33

(Article 40 du projet)

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Art. 34 (nouveau)

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, adapter les dispositions de la présente loi aux obligations découlant pour la Belgique d'accords et de traités internationaux.

Deze wijzigingen kunnen de opzegging van de overeenkomst niet rechtvaardigen.

De Minister van Economische Zaken legt de maximale tariefverhoging vast waartoe zij aanleiding kunnen geven.

HOOFDSTUK X.

Slotbepalingen

Art. 31

(Artikel 37 van het ontwerp)

Van de bepalingen van deze wet mag niet worden afgeweken door bijzondere overeenkomsten die aan de rechten van benadeelden afbreuk zouden kunnen doen.

Art. 32

(Artikel 39 van het ontwerp)

§ 1. De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1972, wordt opgeheven.

§ 2. De bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die voorkomen in artikel 28 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, zoals het is gewijzigd door de wet van 20 december 1957, worden opgeheven voor zover voor die aansprakelijkheid overeenkomstig deze wet een verplichte verzekering is gesloten.

§ 3. Artikel 3 van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar, wordt opgeheven.

Art. 33

(Artikel 40 van het ontwerp)

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

Art. 34 (nieuw)

De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de bepalingen van deze wet aanpassen aan de verplichtingen die voor België voortvloeien uit internationale overeenkomsten en verdragen.

SOMMAIRE

Pages

ANNEXE 1. — DIRECTIVES DU CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES.	2
1.1. Directive du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité	2
1.2. Directive du Conseil du 19 décembre 1972 modifiant la directive 72/166/C.E.E. du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité	6
1.3. Deuxième directive du Conseil du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs	7
ANNEXE 2. — TABLEAU COMPARATIF:	12
1. Texte adopté par la Commission — 9 mai 1989. . .	12
2. Projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (Transmis par la Chambre des Représentants) — 25 juin 1969	12
3. Loi du 1 ^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (1)	12

(1) Modifié par la loi du 1^{er} août 1963, *Moniteur belge* du 15 mai 1965; la loi du 10 octobre 1967, *Moniteur belge* du 31 octobre 1967; la loi du 1^{er} juillet 1971, *Moniteur belge* du 30 juillet 1971; la loi du 6 juillet 1971, *Moniteur belge* du 14 août 1971; la loi du 4 juillet 1972, *Moniteur belge* du 29 juillet 1972; l'arrêté royal du 12 mars 1976, *Moniteur belge* du 23 mars 1976; l'arrêté royal du 16 décembre 1981, *Moniteur belge* du 26 janvier 1982; l'arrêté royal n° 429 du 5 août 1986, *Moniteur belge* du 21 août 1986.

INHOUDSTAFEL

Blz.

BIJLAGE 1. — RICHTLIJNEN VAN DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN	2
1.1. Richtlijn van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid.	2
1.2. Richtlijn van de Raad van 19 december 1972 tot wijziging van Richtlijn nr. 72/166/E.E.G. van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid. . . .	6
1.3. Tweede richtlijn van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven	7
BIJLAGE 2. — VERGELIJKENDE TABEL:	13
1. Tekst aangenomen door de Commissie — 9 mei 1989.	13
2. Ontwerp van wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers) — 25 juni 1969	13
3. Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (1) . .	13

(1) Gewijzigd bij wet van 1 augustus 1963, *Belgisch Staatsblad* van 15 mei 1965; wet van 10 oktober 1967, *Belgisch Staatsblad* 31 oktober 1967; wet van 1 juli 1971, *Belgisch Staatsblad* van 30 juli 1971; wet van 6 juli 1971, *Belgisch Staatsblad* van 14 augustus 1971; wet van 4 juli 1972, *Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1972; koninklijk besluit van 12 maart 1976, *Belgisch Staatsblad* van 23 maart 1976; koninklijk besluit van 16 december 1981, *Belgisch Staatsblad* van 26 januari 1982; koninklijk besluit nr. 429 van 5 augustus 1986, *Belgisch Staatsblad* van 21 augustus 1986.

ANNEXE 1

1.1. Directive du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité

(72/166/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

Vu la proposition de la Commission,

Vu l'avis de l'Assemblée,

Vu l'avis du Comité économique et social,

Considérant que l'objectif du traité est de créer un marché commun ayant des caractéristiques analogues à celles d'un marché intérieur et qu'une des conditions essentielles pour y accéder est de réaliser la libre circulation des marchandises et des personnes;

Considérant que tout contrôle aux frontières de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs a comme objectif la sauvegarde des intérêts des personnes susceptibles d'être victimes d'un sinistre causé par ces véhicules; qu'il est une conséquence de la disparité des prescriptions nationales en cette matière;

Considérant que ces disparités sont de nature à entraver la libre circulation des véhicules automoteurs et des personnes au sein de la Communauté; qu'elles ont de ce fait une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du marché commun;

Considérant que la recommandation de la Commission, du 21 juin 1968, relative aux conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle douanier des voyageurs lors du franchissement des frontières intracommunautaires, invite les Etats membres à ne procéder au contrôle des voitures de tourisme et des voyageurs que dans les circonstances exceptionnelles et de faire disparaître matériellement les barrières placées devant les bureaux de douane;

Considérant qu'il est souhaitable que la population des Etats membres prenne plus fortement conscience de la réalité du marché commun et qu'à cet effet des mesures soient prises pour libéraliser davantage le régime de circulation des personnes et des véhicules automoteurs dans le trafic de voyageurs entre les Etats membres; que la nécessité de ces mesures a été soulignée à plusieurs reprises par des membres de l'Assemblée;

Considérant que les allègements de ce genre dans le trafic des voyageurs constituent un nouveau pas en direction de l'ouverture réciproque des marchés des Etats membres et de la création de conditions analogues à celles d'un marché intérieur;

Considérant que la suppression du contrôle de la carte verte pour les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un Etat membre et pénétrant sur le territoire d'un autre Etat membre peut être réalisée sur la base d'un accord entre les six bureaux nationaux d'assurance, aux termes duquel chaque bureau national garantirait, dans les conditions prévues par la législation nationale, l'indemnisation des dommages ouvrant droit à réparation, causés sur son territoire par un de ces véhicules, assuré ou non;

BIJLAGE 1

1.1. Richtlijn van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid

(72/166/EEG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Overwegende dat het Verdrag de instelling beoogt van een gemeenschappelijke markt met de kenmerken van een binnenlandse markt, en dat de verwezenlijking van het vrije verkeer van goederen en personen een van de belangrijkste voorwaarden voor het bereiken van dit doel is;

Overwegende dat elke controle aan de grens op de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, de bescherming van de belangen van eventuele slachtoffers van een door deze motorrijtuigen veroorzaakt ongeval ten doel heeft; dat deze controle een uitvloeisel van de verschillen in de nationale voorschriften op dit gebied is;

Overwegende dat deze verschillen het vrije verkeer van motorrijtuigen en personen binnen de Gemeenschap belemmeren; dat zij derhalve van rechtstreekse invloed zijn op de instelling en de werking van de gemeenschappelijke markt;

Overwegende dat in de aanbeveling van de Commissie van 21 juni 1968 betreffende de uitoefening van de douanecontrole van de reizigers bij het overschrijden van de intracommunautaire grenzen de Lid-Staten worden verzocht, alleen in uitzonderlijke omstandigheden over te gaan tot de controle van personenauto's en reizigers, en de bij de douanekantoren geplaatste slagbomen te doen verdwijnen;

Overwegende dat het gewenst is dat de bevolking van de Lid-Staten zich sterker rekenschap geeft van de realiteit van de gemeenschappelijke markt en dat hiertoe maatregelen worden genomen tot verdere liberalisatie van de regeling voor het verkeer van personen en motorrijtuigen in het reizigersverkeer tussen de Lid-Staten; dat op de noodzaak van deze maatregelen meerdere malen is gewezen door leden van het Europese Parlement;

Overwegende dat dit soort vergemakkelijkingen in het reizigersverkeer een nieuwe stap betekenen in de richting van de wederzijdse opening van de markten der Lid-Staten en van het scheppen van een situatie die vergelijkbaar is met die van een binnenlandse markt;

Overwegende dat voor voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een Lid-Staat en die binnenkomen op het grondgebied van een andere Lid-Staat de opheffing van de controle op de groene kaart kan worden verwezenlijkt op basis van een overeenkomst tussen de zes nationale bureaus van verzekeraars, volgens welke elk nationaal bureau, overeenkomstig de nationale wetgeving, de vergoeding waarborgt van schade waarvoor recht op vergoeding bestaat en die op zijn grondgebied zijn veroorzaakt door een van deze — al dan niet verzekerde — voertuigen;

Considérant que cet accord de garantie se fonde sur la présomption que tout véhicule automoteur communautaire circulant sur le territoire de la Communauté est couvert par une assurance; qu'il convient donc de prévoir dans chaque législation nationale des Etats membres l'obligation d'assurance de la responsabilité civile résultant de ces véhicules avec une couverture valable pour l'ensemble du territoire communautaire; que, toutefois, les législations nationales peuvent prévoir des dérogations pour certaines personnes et pour certains types de véhicules;

Considérant que le régime prévu dans la directive pourrait être étendu aux véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers pour lequel les bureaux nationaux des six Etats membres auraient conclu un accord similaire.

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

Au sens de la présente directive, il faut entendre par :

1. véhicule : tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées;

2. personne lésée : toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules;

3. bureau national d'assurance : organisation professionnelle qui est constituée, conformément à la recommandation n° 5 adoptée le 25 janvier 1949 par le sous-comité des transports routiers du comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies et qui groupe des entreprises d'assurance ayant obtenu dans un Etat l'agrément pour l'exercice de la branche « responsabilité civile véhicules terrestres automoteurs »;

4. territoire où le véhicule a son stationnement habituel :

— territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé, ou

— dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurance ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'Etat où cette plaque ou signe sont délivrés, ou

— dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile du détenteur;

5. carte verte : certificat international d'assurance délivré au nom d'un bureau national suivant la recommandation n° 5 adoptée le 25 janvier 1949 par le sous-comité des transports routiers du comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations unies.

Article 2

1. Chaque Etat membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules lorsque ceux-ci ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre.

Overwegende dat deze garantieovereenkomst gebaseerd is op de veronderstelling dat elk communautair motorrijtuig dat zich op het grondgebied van de Gemeenschap in het verkeer bevindt, verzekerd is; dat de wetgevers van alle Lid-Staten derhalve de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van deze voertuigen aanleiding kan geven, met een voor het gehele grondgebied van de Gemeenschap geldende dekking, verplicht dienen te stellen; dat evenwel de nationale wetgevingen kunnen voorzien in afwijkingen ten aanzien van bepaalde personen en bepaalde typen voertuigen;

Overwegende dat het stelsel van de richtlijn zou kunnen worden uitgebreid tot voertuigen die gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een derde land, waarvoor de nationale bureaus van de zes Lid-Staten een gelijksoortige overeenkomst hebben gesloten.

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

In de zin van deze richtlijn moet worden verstaan onder :

1. voertuigen : alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers;

2. benadeelden : zij die recht hebben op vergoeding van door voertuigen veroorzaakte schade;

3. nationaal bureau van verzekeraars : de overeenkomstig aanbeveling nr. 5 van 25 januari 1949 van de subcommissie voor het wegvervoer van het Comité voor Binnenlands Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties opgerichte beroepsorganisatie, waarbij verzekeringsondernemingen zijn aangesloten die in een Staat zijn toegelaten tot de uitoefening van de verzekeringsbranche « wettelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen »;

4. grondgebied waar het voertuig gewoonlijk is gestald :

— het grondgebied van de Staat waar het voertuig is geregistreerd, of

— indien voor een bepaald soort voertuigen geen registratie bestaat, maar dit voertuig een verzekeringsplaat of een met een kentekenplaat overeenkomend kenteken draagt, het grondgebied van de Staat waar deze plaat of dit kenteken zijn afgegeven, of

— indien voor bepaalde typen voertuigen geen registratie, verzekeringsplaat of onderscheidingsteken bestaat, het grondgebied van de Staat waar de houder zijn woonplaats heeft;

5. groene kaart : het internationaal motorrijtuigen-verzekeringsbewijs, afgegeven namens een nationaal bureau overeenkomstig aanbeveling nr. 5 van 25 januari 1949 van de subcommissie voor het wegvervoer van het Comité voor Binnenlands Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

Artikel 2

1. Elke Lid-Staat ziet er van af, controle uit te oefenen op de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van voertuigen aanleiding kan geven, wanneer deze gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een andere Lid-Staat.

Chaque Etat membre s'abstient également d'effectuer un contrôle de cette assurance lorsque les véhicules en provenance d'un territoire d'un autre Etat membre et ayant leur stationnement habituel sur celui d'un pays tiers, pénètrent sur son territoire. Toutefois, il peut effectuer un contrôle par sondage.

2. En ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des Etats membres, les dispositions de la présente directive, à l'exception des articles 3 et 4, ont effet :

— après qu'a été conclu un accord entre les six bureaux nationaux d'assurance aux termes duquel chaque bureau national se porte garant pour les règlements des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre, qu'ils soient assurés ou non, dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire;

— à partir de la date fixée par la Commission après qu'elle aura constaté, en collaboration étroite avec les Etats membres, l'existence de cet accord;

— pour la durée dudit accord.

Article 3

1. Chaque Etat membre prend toutes les mesures utiles, sous réserve de l'application de l'article 4, pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance. Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures.

2. Chaque Etat membre prend toutes les mesures utiles pour que le contrat d'assurance couvre également :

— les dommages causés sur le territoire des autres Etats membres selon les législations en vigueur dans ces Etats,

— les dommages dont peuvent être victimes les ressortissants des Etats membres pendant le trajet reliant directement deux territoires où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable, lorsqu'il n'existe pas de bureau national d'assurance pour le territoire parcouru; dans ce cas, les dommages sont couverts selon la législation nationale sur l'obligation d'assurance en vigueur dans l'Etat membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel.

Article 4

Chaque Etat membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 :

a) en ce qui concerne certaines personnes physiques ou morales, publiques ou privées, dont la liste est déterminée par cet Etat et notifiée aux autres Etats membres et à la Commission.

Dans ce cas, l'Etat membre qui prévoit cette dérogation prend les mesures appropriées en vue d'assurer l'indemnisation des dommages causés sur le territoire des autres Etats membres par des véhicules appartenant à ces personnes. Il désigne notamment l'autorité ou l'organisme dans le pays du sinistre chargé d'indemniser, dans les conditions fixées par la législation de cet Etat. Les personnes lésées, dans le cas où la procédure visée à l'article 2, paragraphe 2, premier tiret, n'est pas applicable. Il notifie les mesures prises aux autres Etats membres et à la Commission;

Elke Lid-Staat ziet er tevens van af, op deze verzekering controle uit te oefenen wanneer voertuigen, komend uit het grondgebied van een andere Lid-Staat, die gewoonlijk gestald zijn op het grondgebied van een derde land, zijn grondgebied binnenkomen. Hij kan evenwel een controle door middel van steekproeven uitoefenen.

2. Het bepaalde in deze richtlijn, uitgezonderd de artikelen 3 en 4, wordt ten aanzien van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een der Lid-Staten zijn gestald, van kracht :

— nadat tussen de zes nationale bureaus van verzekeraars een overeenkomst tot stand is gekomen, waarbij elk nationaal bureau de afwikkeling van ongevallen waarborgt die zich op zijn grondgebied hebben voorgedaan en zijn veroorzaakt door deelneming aan het verkeer van al dan niet verzekerde voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een andere Lid-Staat zijn gestald, overeenkomstig de eigen nationale wetgeving betreffende de verplichte verzekering;

— met ingang van de datum die de Commissie vaststelt nadat zij in nauwe samenwerking met de Lid-Staten zal hebben vastgesteld dat bovengenoemde overeenkomst tot stand is gekomen;

— voor de duur van deze overeenkomst.

Artikel 3

1. Iedere Lid-Staat treft, onverminderd de toepassing van artikel 4, de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt. De dekking van de schade alsmede de voorwaarden van deze verzekering worden in deze maatregelen vastgesteld.

2. Iedere Lid-Staat treft de nodige maatregelen opdat door de verzekeringsovereenkomst eveneens worden gedekt :

— de schade die is veroorzaakt op het grondgebied van de andere Lid-Staten, overeenkomstig de in deze Staten geldende wettelijke regelingen,

— de schade waarvan onderdanen van de Lid-Staten het slachtoffer kunnen zijn op het traject dat een rechtstreekse verbinding vormt tussen twee gebieden waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap van toepassing is, wanneer er geen nationaal bureau van verzekeraars bestaat voor dat traject. In dat geval wordt de schade gedekt overeenkomstig de nationale wetgeving inzake de verplichte verzekering die geldt in de Lid-Staat op het grondgebied waarvan het voertuig gewoonlijk is gestald.

Artikel 4

Iedere Lid-Staat kan afwijken van de bepalingen van artikel 3 :

a) ten aanzien van publiekrechtelijke of privaatrechtelijke natuurlijke of rechtspersonen, van wie door deze Staat een lijst wordt opgemaakt, die aan de andere Lid-Staten en aan de Commissie wordt toegezonden.

De Lid-Staat, die aldus van het bepaalde in artikel 3 afwijkt, neemt de nodige maatregelen ter verzekering van de schadeloosstelling van de schade, op het grondgebied van de andere Lid-Staten door aan deze personen toebehorende voertuigen veroorzaakt. Deze Staat wijst met name de instantie of het lichaam aan in het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden, die, of dat, overeenkomstig de wettelijke voorschriften van deze Staat, is belast met de schadeloosstelling van de benadeelden, in het geval dat de in artikel 2, lid 2, eerste streepje, bedoelde procedure niet van toepassing is. Hij doet van de getroffen maatregelen mededeling aan de andere Lid-Staten en aan de Commissie;

b) en ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale, dont la liste est déterminée par cet Etat et notifiée aux autres Etats membres et à la Commission.

Dans ce cas, les autres Etats membres conservent le droit d'exiger, lors de l'entrée d'un de ces véhicules sur leur territoire, que le détenteur soit en possession d'une carte verte en état de validité ou qu'il conclue un contrat d'assurance-frontière, dans les conditions fixées par chaque Etat membre.

Article 5

Chaque Etat membre veille à ce que le bureau national d'assurance, sans préjudice de l'engagement visé à l'article 2, paragraphe 2, premier tiret, s'informe à l'occasion d'un accident provoqué sur son territoire par un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre :

— du territoire sur lequel ce véhicule a son stationnement habituel ainsi que de son numéro d'immatriculation, s'il en possède un,

— dans toute la mesure du possible, des indications concernant l'assurance de ce véhicule, telles qu'elles figurent normalement sur la carte verte, et qui sont en possession du détenteur du véhicule, dans la mesure où ces indications sont demandées par l'Etat membre sur le territoire duquel le véhicule a son stationnement habituel.

L'Etat membre veille également à ce que le bureau communalise ces renseignements au bureau national d'assurance de l'Etat sur le territoire duquel ce véhicule a son stationnement habituel.

Article 6

Chaque Etat membre prend toutes les mesures utiles pour que tout véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers ou sur le territoire non-européen d'un Etat membre et qui pénètre sur le territoire où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable, ne puisse être admis à la circulation sur son territoire que si les dommages susceptibles d'être causés par la circulation de ce véhicule sont couverts sur l'ensemble du territoire où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable dans les conditions fixées par chacune des législations nationales relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules.

Article 7

1. Tout véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers ou sur le territoire non-européen d'un Etat membre doit être muni, soit d'une carte verte en état de validité, soit d'un certificat d'assurance-frontière qui prouve l'existence d'une assurance conforme à l'article 6, avant de pénétrer sur le territoire où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable.

2. Toutefois, les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un pays tiers sont considérés comme des véhicules ayant leur stationnement habituel dans la Communauté, lorsque les bureaux nationaux de tous les Etats membres se portent individuellement garants — chacun dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire — pour les règlements des sinistres survenus sur le territoire et provoqués par la circulation de ces véhicules.

b) ten aanzien van bepaalde typen voertuigen of bepaalde voertuigen met een speciale kentekenplaat, waarvan door deze Staat een lijst wordt opgemaakt, die aan de andere Lid-Staten en aan de Commissie wordt toegezonden.

In dit geval behouden de andere Lid-Staten het recht te eisen dat de houders van deze voertuigen, wanneer zij zich daarmee op hun grondgebied begeven, overeenkomstig de wettelijke voorschriften van elke Lid-Staat in het bezit zijn van een geldige groene kaart of een grensverzekeringsovereenkomst sluiten.

Artikel 5

Elke Lid-Staat draagt er zorg voor dat het nationale bureau van verzekeraars, onverminderd de in artikel 2, lid 2, eerste streepje, bedoelde verplichting, bij een ongeluk dat op zijn grondgebied wordt veroorzaakt door een voertuig dat gewoonlijk op het grondgebied van een andere Lid-Staat is gestald, inlichtingen inwint omtrent :

— het grondgebied waarop dit voertuig gewoonlijk is gestald, alsmede het kentekennummer ervan, indien aanwezig,

— voor zover enigszins mogelijk, de gegevens betreffende de verzekering van dit voertuig, waarover de houder van het voertuig beschikt, zoals deze normaliter voorkomen op de groene kaart, voor zover om deze gegevens wordt gevraagd door de Lid-Staat op het grondgebied waarvan het voertuig gewoonlijk is gestald.

De Lid-Staat draagt er tevens zorg voor dat het bureau deze inlichtingen doorgeeft aan het nationale bureau van verzekeraars van de Staat op het grondgebied waarvan dit voertuig gewoonlijk is gestald.

Artikel 6

Elke Lid-Staat draagt er zorg voor dat elk voertuig dat gewoonlijk op het grondgebied van een derde land of op het niet-Europese grondgebied van een Lid-Staat is gestald, bij het binnenkomen op het grondgebied waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap van toepassing is, slechts tot het verkeer op zijn grondgebied kan worden toegelaten, indien de schade die door de deelneming aan het verkeer door dit voertuig kan worden veroorzaakt voor het gehele grondgebied waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap van toepassing is, gedekt is overeenkomstig de vereisten die door elke nationale wetgever zijn vastgesteld met betrekking tot de verplichte verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van voertuigen aanleiding kan geven.

Artikel 7

1. Elk voertuig dat gewoonlijk is gestald op het grondgebied van een derde land of op het niet-Europese grondgebied van een Lid-Staat, moet, alvorens het binnenkomt op het grondgebied waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap van toepassing is, zijn voorzien van een geldige groene kaart, of van een document van grensverzekering, waaruit het bestaan blijkt van een verzekering overeenkomstig artikel 6.

2. Voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een derde land worden evenwel beschouwd als gewoonlijk in de Gemeenschap gestalde voertuigen, wanneer de nationale bureaus van alle Lid-Staten, elk voor zich, zich garant stellen — en wel elk bureau overeenkomstig de eigen nationale wetgeving betreffende de verplichte verzekering — voor de afwikkeling van de ongevallen die op hun grondgebied hebben plaatsgehad en bij de deelneming aan het verkeer door deze voertuigen zijn veroorzaakt.

3. Après avoir constaté, en collaboration étroite avec les Etats membres, les engagements prévus au paragraphe précédent, la Commission fixe la date à partir de laquelle et les types de véhicules pour lesquels les Etats membres n'exigent plus la production des documents visés au paragraphe 1^{er}.

Article 8

Les Etats membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1973 et en informent immédiatement la Commission.

Article 9

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

*
* *

1.2. Directive du Conseil du 19 décembre 1972 modifiant la directive 72/166/C.E.E. du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité

(72/430/C.E.E.)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le traité relatif à l'adhésion à la Communauté économique européenne et à la Communauté européenne de l'énergie atomique des nouveaux Etats membres, signé le 22 janvier 1972, et notamment l'article 153 de l'acte qui lui est joint,

Vu la proposition de la Commission,

Considérant que, en conséquence de l'élargissement, le nombre des bureaux nationaux pris en considération dans la directive 72/166/C.E.E. du Conseil, du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, passe de six à neuf et que cette directive nécessite par conséquent une adaptation,

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE :

Article 1^{er}

La directive 72/166/C.E.E. du Conseil est modifiée comme suit :

— à l'article 2 du paragraphe 2, le texte du premier tiret est remplacé par le texte suivant :

« après qu'a été conclu un accord entre les bureaux nationaux d'assurance aux termes duquel chaque bureau national se porte garant pour les règlements des sinistres survenus sur son territoire et provoqués par la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre, qu'ils soient assurés ou non, dans les conditions fixées par sa propre législation nationale relative à l'assurance obligatoire; ».

3. Nadat de Commissie in nauwe samenwerking met de Lid-Staten het bestaan van de in het voorgaande lid bedoelde verbintenissen heeft vastgesteld, bepaalt zij met ingang van welke datum en voor welke typen voertuigen de Lid-Staten het overleggen van de in lid 1 bedoelde documenten niet meer zullen eisen.

Artikel 8

Uiterlijk op 31 december 1973 doen de Lid-Staten de nodige maatregelen in werking treden voor het volgen van deze richtlijn; zij stellen de Commissie onverwijld daarvan in kennis.

Artikel 9

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

*
* *

1.2. Richtlijn van de Raad van 19 december 1972 tot wijziging van de Richtlijn nr. 72/166/E.E.G. van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid

(72/430/E.E.G.)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag betreffende de toetreding van de nieuwe Lid-Staten tot de Europese Economische Gemeenschap en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, ondertekend op 22 januari 1972, met name op artikel 153 van de daarbij gevoegde Akte,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Overwegende dat ten gevolge van de uitbreiding het aantal nationale bureaus dat in aanmerking wordt genomen in Richtlijn nr. 72/166/E.E.G. van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, stijgt van zes tot negen; dat deze richtlijn derhalve moet worden aangepast,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

Artikel 1

Richtlijn nr. 72/166/E.E.G. van de Raad wordt als volgt gewijzigd :

— in artikel 2, lid 2, wordt de tekst van het eerste streepje door de volgende tekst vervangen :

« Nadat tussen de nationale bureaus van verzekeraars een overeenkomst tot stand is gekomen, waarbij elk nationaal bureau de afwikkeling van ongevallen waarborgt die zich op zijn grondgebied hebben voorgedaan en zijn veroorzaakt door deelneming aan het verkeer van al dan niet verzekerde voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een andere Lid-Staat zijn gestald, overeenkomstig de eigen nationale wetgeving betreffende de verplichte verzekering; ».

Article 2

La présente directive entre en vigueur dès l'adhésion des nouveaux Etats membres aux Communautés européennes.

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

*
* *

1.3. Deuxième directive du Conseil du 30 décembre 1983 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs

(84/5/C.E.E.)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

Vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

Vu la proposition de la Commission (1),

Vu l'avis de l'Assemblée (2),

Vu l'avis du Comité économique et social (3),

Considérant que, par la directive 72/166/C.E.E. (4), modifiée par la directive 72/430/C.E.E. (5), le Conseil a procédé au rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité;

Considérant que la directive 72/166/C.E.E., dans son article 3, impose à chaque Etat membre de prendre toutes mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance; que les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures;

Considérant toutefois que d'importantes divergences subsistent quant à l'étendue de cette obligation d'assurance entre les législations des divers Etats membres; que ces divergences ont une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du marché commun;

Considérant qu'il se justifie notamment d'étendre l'obligation d'assurance à la responsabilité engagée à l'occasion de dommages matériels;

Considérant que les montants à concurrence desquels l'assurance est obligatoire doivent permettre en tout état de cause de garantir aux victimes une indemnisation suffisante quel que soit l'Etat membre où le sinistre est survenu;

Considérant qu'il est nécessaire de prévoir qu'un organisme garantira que la victime ne restera pas sans indemnisation dans le cas où le véhicule qui a causé le sinistre n'est pas assuré ou n'est pas identifié; qu'il est important, sans modifier les dispositions appliquées par les Etats membres en ce qui concerne le caractère subsidiaire ou non de l'intervention de cet organisme ainsi que les règles applicables en matière de subrogation, de prévoir que la victime d'un tel sinistre puisse s'adresser directement à cet organisme comme premier point de contact; qu'il convient toutefois, de donner aux Etats membres la possibilité d'appliquer certaines exclusions limitées en ce qui concerne l'intervention de cet organisme et de prévoir dans le cas des dommages matériels causés par un véhicule non identifié, vu les risques de fraude, que l'indemnisation de tels dommages peut être limitée ou exclue;

(1) J.O. n° C 214 du 21.8.1980, p. 9, et J.O. n° C 78 du 30.3.1982, p. 17.

(2) J.O. n° C 287 du 9.11.1981, p. 44.

(3) J.O. n° C 138 du 9.6.1981, p. 15.

(4) J.O. n° L 103 du 2.5.1972, p. 2.

(5) J.O. n° L 291 du 28.12.1972, p. 162.

Artikel 2

Deze richtlijn treedt in werking bij de toetreding van de nieuwe Lid-Staten tot de Europese Gemeenschappen.

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

*
* *

1.3. Tweede richtlijn van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven

(84/5/E.E.G.)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100;

Gezien het voorstel van de Commissie (1),

Gezien het advies van het Europese Parlement (2),

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité (3)

Overwegende dat de Raad, bij Richtlijn 72/166/E.E.G. (4), gewijzigd bij Richtlijn 72/430/E.E.G. (5), is overgegaan tot onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid;

Overwegende dat Richtlijn 72/166/E.E.G. in artikel 3 iedere Lid-Staat de verplichting oplegt de nodige maatregelen te treffen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt; dat de dekking van de schade en de voorwaarden van deze verzekering in deze maatregelen worden vastgesteld;

Overwegende evenwel dat er tussen de wetgevingen van de onderscheiden Lid-Staten nog aanzienlijke verschillen bestaan betreffende de omvang van deze verzekeringsplicht; dat deze verschillen rechtstreeks van invloed zijn op de instelling en de werking van de gemeenschappelijke markt;

Overwegende dat het met name gerechtvaardigd is de verzekeringsplicht uit te breiden tot de aansprakelijkheid in geval van materiële schade;

Overwegende dat de bedragen ten belope waarvan de verzekering verplicht is, in ieder geval de slachtoffers een toereikende schadevergoeding moeten kunnen waarborgen, ongeacht de Lid-Staat waar het ongeval zich heeft voorgedaan;

Overwegende dat moet worden bepaald dat een orgaan waarborgt dat het slachtoffer schadevergoeding ontvangt ingeval het voertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is verzekerd of niet is geïdentificeerd; dat het van belang is, zonder wijzigingen aan te brengen in de bepalingen die de Lid-Staten toepassen inzake het al of niet subsidiaire karakter van de tussenkomst van dit orgaan en de regels inzake subrogatie, voor te schrijven dat het slachtoffer van een dergelijk ongeval zich rechtstreeks kan wenden tot dit orgaan als eerste contactpunt; dat de Lid-Staten evenwel de mogelijkheid moet worden gegeven om bepaalde beperkte uitsluitingen toe te passen met betrekking tot de tussenkomst van dit orgaan en te bepalen dat de vergoeding van materiële schade, veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig, gezien het gevaar van bedrog, mag worden beperkt of uitgesloten;

(1) P.B. nr. C 214 van 21. 8. 1980, blz. 9 en P.B. nr. C 78 van 30. 3. 1982, blz. 17.

(2) P.B. nr. C 287 van 9. 11. 1981, blz. 44.

(3) P.B. nr. C 138 van 9. 6. 1981, blz. 15.

(4) P.B. nr. L 103 van 2. 5. 1972, blz. 2.

(5) P.B. nr. L 291 van 28. 12. 1972, blz. 162.

Considérant qu'il est de l'intérêt des victimes que les effets de certaines clauses d'exclusion soient limités aux relations entre l'assureur et le responsable de l'accident; que, toutefois, dans le cas des véhicules volés ou obtenus par la violence, les Etats membres peuvent prévoir que l'organisme précité interviendra pour indemniser la victime;

Considérant que, pour alléger la charge financière à supporter par cet organisme, les Etats membres peuvent prévoir l'application de certaines franchises lorsqu'il intervient pour l'indemnisation des dommages matériels causés par des véhicules non assurés ou, le cas échéant, volés ou obtenus par la violence;

Considérant qu'il convient d'accorder aux membres de la famille du preneur, du conducteur ou de toute autre personne responsable, une protection comparable à celle des autres tiers victimes, en tout cas en ce qui concerne leurs dommages corporels;

Considérant que la suppression du contrôle de l'assurance est subordonnée à l'octroi, par le bureau national d'assurance du pays d'accueil, d'une garantie d'indemnisation des dommages causés par les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un autre Etat membre; que, pour déterminer si un véhicule a son stationnement habituel dans un Etat membre donné, le critère le plus aisé demeure le port d'une plaque d'immatriculation de cet Etat; que, en conséquence, il convient de modifier dans ce sens l'article 1^{er}, paragraphe 4, premier tiret, de la directive 72/166/C.E.E.;

Considérant que, compte tenu de la situation de départ de certains Etats membres en ce qui concerne, d'une part, les montants minimaux et, d'autre part, la couverture et les franchises applicables par l'organisme précité en matière de dommages matériels, il convient de prévoir des mesures transitoires quant à la mise en application progressive dans ces Etats membres des dispositions de la présente directive relatives aux montants minimaux et à l'indemnisation des dommages matériels par cet organisme,

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. L'assurance visée à l'article 3, paragraphe 1^{er}, de la directive 72/166/C.E.E. couvre obligatoirement les dommages matériels et les dommages corporels.

2. Sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les Etats membres, chaque Etat membre exige que les montants pour lesquels cette assurance est obligatoire s'élèvent au minimum:

— pour les dommages corporels, à 300 000 Ecus lorsqu'il n'y a qu'une victime; lorsqu'il y a plusieurs victimes lors d'un seul sinistre, ce montant est multiplié par le nombre des victimes,

— pour les dommages matériels, à 100 000 Ecus par sinistre, quel que soit le nombre de victimes.

Les Etats membres peuvent prévoir en lieu et place des montants minimaux précédents un montant minimal de 500 000 Ecus pour les dommages corporels, lorsqu'il y a plusieurs victimes lors d'un seul et même sinistre, ou, pour les dommages corporels et matériels, un montant global minimal de 600 000 Ecus par sinistre quels que soient le nombre de victimes ou la nature des dommages.

3. Au sens de la présente directive, on entend par Ecu l'unité de compte définie à l'article 1^{er} du règlement (C.E.E.) n° 3180/78 (1). La contre-valeur en monnaie nationale à prendre en considéra-

(1) J.O. n° L 379 du 30.12.1978, p. 1.

Overwegende dat het in het belang van de slachtoffers is dat de gevolgen van bepaalde uitsluitingsclausules worden beperkt tot de betrekkingen tussen de verzekeraar en de voor het ongeval aansprakelijke persoon; dat de Lid-Staten evenwel in geval van door diefstal of geweldpleging verkregen voertuigen mogen bepalen dat het slachtoffer door bovengenoemd orgaan wordt vergoed;

Overwegende dat de Lid-Staten, ter verlichting van de financiële lasten van dit orgaan mogen voorzien in de toepassing van bepaalde franchises voor de vergoeding door dit orgaan van materiële schade veroorzaakt door niet-verzekerde of, in voorkomend geval, door diefstal of geweldpleging verkregen voertuigen;

Overwegende dat aan de familieleden van de verzekeringnemer, van de bestuurder of van iedere andere aansprakelijke persoon, tenminste wat hun lichamelijk letsel betreft, een bescherming moet worden verleend die gelijkwaardig is aan die welke wordt toegekend aan andere derden die het slachtoffer van een ongeval zijn;

Overwegende dat de opheffing van de verzekeringscontrole afhankelijk is van de verlening door het nationaal bureau van verzekeraars van het land van ontvangst van een waarborg voor de vergoeding van de schade welke is veroorzaakt door voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een andere Lid-Staat; dat het meest geschikte criterium om te bepalen of een voertuig gewoonlijk is gestald in een bepaalde Lid-Staat het dragen van een kentekenplaat van deze Staat is; dat dientengevolge artikel 1, lid 4, eerste streepje, van Richtlijn 72/166/E.E.G. in deze zin dient te worden gewijzigd;

Overwegende dat, wegens de uitgangssituatie van sommige Lid-Staten ten aanzien van de minimumbedragen en de door bovengenoemd orgaan toe te passen dekking en franchises voor materiële schade, dient te worden voorzien in overgangsmaatregelen voor de geleidelijke toepassing in deze Lid-Staten van de bepalingen van de richtlijn betreffende de minimumbedragen en de vergoeding van materiële schade door dit orgaan,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De verzekering bedoeld in artikel 3, lid 1, van Richtlijn 72/166/E.E.G. dient zowel materiële schade als lichamelijk letsel te dekken.

2. Onverminderd eventueel door de Lid-Staten voorgeschreven hogere dekkingen, eist iedere Lid-Staat dat de bedragen waarvoor deze verzekering verplicht is, niet lager zijn dan:

— voor lichamelijk letsel, 350 000 Ecu, ingeval er slechts één slachtoffer is; ingeval er verschillende slachtoffers bij één ongeval zijn betrokken, wordt dit bedrag vermenigvuldigd met hun aantal;

— voor materiële schade, 100 000 Ecu per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers.

In plaats van de bovengenoemde minimumbedragen kunnen de Lid-Staten een minimumbedrag vaststellen van 500 000 Ecu voor lichamelijk letsel ingeval er verschillende slachtoffers zijn bij een zelfde ongeval of een minimumbedrag van 600 000 Ecu per ongeval voor lichamelijk letsel en materiële schade te zamen, ongeacht het aantal slachtoffers of de aard van de schade.

3. In deze richtlijn wordt verstaan onder Ecu de rekeneenheid zoals omschreven in artikel 1 van Verordening (E.E.G.) nr. 3180/78 (1). Als tegenwaarde van de Ecu in nationale valuta's moet voor

(1) P.B. nr. L 379 van 30. 12. 1978, blz. 1.

tion pour des périodes successives de quatre ans, à compter du 1^{er} janvier de la première année de chaque période, est celle du dernier jour du mois de septembre précédent pour lequel sont disponibles les contre-valeurs de l'Ecu dans toutes les monnaies de la Communauté. La première période commence le 1^{er} janvier 1984.

4. Chaque Etat membre crée ou agréé un organisme ayant pour mission de réparer, au moins dans les limites de l'obligation d'assurance, les dommages matériels ou corporels causés par un véhicule non identifié ou pour lequel il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée au paragraphe 1^{er}. Cette disposition ne porte pas atteinte au droit des Etats membres de donner ou non à l'intervention de cet organisme un caractère subsidiaire, ainsi qu'à celui de réglementer les recours entre cet organisme et le ou les responsables du sinistre et d'autres assureurs ou organismes de sécurité sociale tenus d'indemniser la victime pour le sinistre.

La victime peut en tout cas s'adresser directement à l'organisme qui, sur la base des informations fournies à sa demande par la victime, est tenu de lui donner une réponse motivée quant à son intervention.

Toutefois, les Etats membres peuvent exclure de l'intervention de cet organisme les personnes ayant de plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'organisme peut prouver qu'elles savaient que le véhicule n'était pas assuré.

Les Etats membres peuvent limiter ou exclure l'intervention de cet organisme en cas de dommages matériels causés par un véhicule non identifié.

Ils peuvent également autoriser, pour les dommages matériels causés par un véhicule non assuré, une franchise, opposable à la victime, ne dépassant pas 500 Ecus.

Par ailleurs, chaque Etat membre applique à l'intervention de cet organisme ses dispositions législatives, réglementaires et administratives, sans préjudice de toute autre pratique plus favorable aux victimes.

Article 2

1. Chaque Etat membre prend les mesures utiles pour que toute disposition légale ou clause contractuelle qui est contenue dans une police d'assurance délivrée conformément à l'article 3, paragraphe 1 de la directive 72/166/C.E.E., qui exclut de l'assurance l'utilisation ou la conduite de véhicules par :

- des personnes n'y étant ni expressément ni implicitement autorisées,
- ou des personnes non titulaires d'un permis leur permettant de conduire le véhicule concerné,
- ou des personnes qui ne se sont pas conformées aux obligations légales d'ordre technique concernant l'Etat et la sécurité du véhicule concerné,

soit, pour l'application de l'article 3, paragraphe 1 de la directive 72/166/C.E.E., réputée sans effet en ce qui concerne le recours des tiers victimes d'un sinistre.

Toutefois, la disposition ou la clause visée au premier tiret peut être opposée aux personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule qui a causé le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

Les Etats membres ont la faculté — pour les sinistres survenus sur leur territoire — de ne pas appliquer la disposition du premier alinéa si et dans la mesure où la victime peut obtenir l'indemnisation de son préjudice d'un organisme de sécurité sociale.

opeenvolgende perioden van vier jaar vanaf 1 januari van het eerste jaar van elke periode die in aanmerking worden genomen welke gold op de laatste dag van de voorgaande maand september waarvoor de tegenwaarden van de Ecu in alle valuta's van de Gemeenschap beschikbaar zijn. De eerste periode begint op 1 januari 1984.

4. Elke Lid-Staat stelt een orgaan in of erkent een orgaan dat tot taak heeft materiële schade en lichamelijk letsel, die zijn veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig of een voertuig waarvoor niet aan de lid 1 bedoelde verzekeringsplicht is voldaan, ten minste binnen de grenzen van de verplichte verzekering te vergoeden. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de Lid-Staten aan de tussenkomst van dit orgaan al dan niet een subsidiair karakter te geven, noch aan het recht van de Lid-Staten om het verhaal te regelen tussen dit orgaan en degene of degenen die aansprakelijk is of zijn voor het ongeval en andere verzekeraars of sociale zekerheidsorganen die gehouden zijn het slachtoffer ter zake van het zelfde ongeval te vergoeden.

Het slachtoffer kan zich in ieder geval rechtstreeks tot dit orgaan wenden; het orgaan is verplicht aan de hand van de inlichtingen die het op zijn verzoek van het slachtoffer heeft gekregen, een met redenen omkleed antwoord met betrekking tot zijn tussenkomst te geven.

De Lid-Staten kunnen evenwel van de tussenkomst door dit orgaan uitsluiten degenen die geheel vrijwillig plaats hebben genomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer het orgaan kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig niet verzekerd was.

De Lid-Staten kunnen in geval van materiële schade die door een niet-geïdentificeerd voertuig veroorzaakt werd, de tussenkomst door dit orgaan beperken of uitsluiten.

Ook kunnen zij voor materiële schade die is veroorzaakt door een niet-verzekerd voertuig een franchise toestaan van ten hoogste 500 Ecu, die tegenover het slachtoffer geldend kan worden gemaakt.

Iedere Lid-Staat past voorts op de tussenkomst van het orgaan zijn wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen toe, onverminderd elke andere regeling die voor de slachtoffers voordeliger is.

Artikel 2

1. Iedere Lid-Staat neemt de nodige maatregelen, opdat alle wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis, afgegeven overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 72/166/E.E.G., op grond waarvan van de verzekering is uitgesloten het gebruik of het besturen van voertuigen :

- door personen die daartoe niet uitdrukkelijk of stilzwijgend gemachtigd zijn,
- of door personen die geen rijbewijs hebben om het betrokken voertuig te besturen,
- of door personen die de wettelijke technische vereisten inzake de toestand en veiligheid van het betrokken voertuig niet in acht hebben genomen,

voor de toepassing van artikel 3, lid 1, van richtlijn 72/166/E.E.G. geacht worden niet te gelden inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn van een ongeval.

De in het eerste streepje bedoelde bepaling of clausule kan echter worden tegengeworpen aan personen die geheel vrijwillig hebben plaatsgenomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer de verzekeraar kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig gestolen was.

De Lid-Staten hebben de mogelijkheid om voor ongevallen op hun grondgebied het bepaalde in de eerste alinea niet toe te passen indien en voor zover het slachtoffer schadevergoeding kan krijgen van een orgaan van de sociale zekerheid.

2. Dans le cas de véhicules volés ou obtenus par la violence, les Etats membres peuvent prévoir que l'organisme prévu à l'article 1^{er}, paragraphe 4 interviendra en lieu et place de l'assureur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article; lorsque le véhicule a son stationnement habituel dans un autre Etat membre, cet organisme n'aura de possibilité de recours contre aucun organisme dans cet Etat membre.

Les Etats membres qui, pour le cas de véhicules volés ou obtenus par la violence, prévoient l'intervention de l'organisme visé à l'article 1^{er} paragraphe 4, peuvent fixer pour les dommages matériels une franchise, opposable à la victime, ne dépassant pas 250 Ecus.

Article 3

Les membres de la famille du preneur, du conducteur ou de toute autre personne dont la responsabilité civile est engagée dans un sinistre et couverte par l'assurance visée à l'article 1^{er}, paragraphe 1, ne peuvent être exclus en raison de ce lien de parenté du bénéfice de l'assurance pour leurs dommages corporels.

Article 4

A l'article 1^{er}, paragraphe 4 de la directive 72/166/C.E.E., le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

« — territoire de l'Etat dont le véhicule est porteur d'une plaque d'immatriculation, ou ».

Article 5

1. Les Etats membres modifient leurs dispositions nationales pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 1987. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Les dispositions ainsi modifiées sont appliquées au plus tard le 31 décembre 1988.

3. Par dérogation au paragraphe 2:

a) la République hellénique dispose d'un délai allant jusqu'au 31 décembre 1995 pour augmenter les montants de garantie jusqu'aux montants prévus à l'article 1^{er}, paragraphe 2. Si elle fait usage de cette faculté, les montants de garantie doivent, par rapport aux montants prévus dans ledit article, atteindre:

— un pourcentage supérieur à 16 p.c. au plus tard le 31 décembre 1988,

— un pourcentage de 31 p.c. au plus tard le 31 décembre 1992;

b) les autres Etats membres disposent d'un délai allant jusqu'au 31 décembre 1990 pour augmenter les montants de garantie jusqu'aux montants prévus à l'article 1^{er} paragraphe 2. Les Etats membres qui font usage de cette faculté doivent, dans le délai visé au paragraphe 1, augmenter les garanties au moins de la moitié de la différence entre les montants de garantie en vigueur au 1^{er} janvier 1984 et les montants prescrits par l'article 1^{er}, paragraphe 2.

4. Par dérogation au paragraphe 2:

a) la République italienne peut prévoir que la franchise prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 4, cinquième alinéa s'élève à 1 000 Ecus jusqu'au 31 décembre 1990;

b) la République hellénique et l'Irlande peuvent prévoir que:

— l'intervention de l'organisme visé à l'article 1^{er}, paragraphe 4 pour l'indemnisation des dommages matériels est exclue jusqu'au 31 décembre 1992,

2. In het geval van voertuigen die door diefstal of geweldpleging zijn verkregen, kunnen de Lid-Staten bepalen dat het in artikel 1, lid 4, bedoelde orgaan in plaats van de verzekeraar zal optreden onder de in lid 1 van het onderhavige artikel gestelde voorwaarden; wanneer het voertuig gewoonlijk in een andere Lid-Staat is gestald, heeft genoemd orgaan geen mogelijkheid van verhaal tegen enig orgaan in die Lid-Staat.

De Lid-Staten die voor voertuigen die door diefstal of geweldpleging zijn verkregen, voorzien in tussenkomst van het in artikel 1, lid 4, bedoelde orgaan, kunnen voor materiële schade een franchise vaststellen van ten hoogste 250 Ecu, die tegenover het slachtoffer geldend kan worden gemaakt.

Artikel 3

De familieleden van de verzekeringsnemer, van de bestuurder of van enig ander persoon die bij een ongeval wettelijk aansprakelijk wordt gesteld en daarvoor door de in artikel 1, lid 1, bedoelde verzekering is gedekt, kunnen voor wat betreft hun lichamelijk letsel niet op grond van deze verwantschap worden uitgesloten van het recht op een uitkering.

Artikel 4

Artikel 1, lid 4, eerste streepje, van richtlijn 72/166/E.E.G. wordt als volgt gelezen:

« — het grondgebied van de Staat waarvan het voertuig een kentekenplaat draagt, of ».

Artikel 5

1. Uiterlijk 31 december 1987 wijzigen de Lid-Staten hun nationale bepalingen overeenkomstig deze richtlijn. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

2. De aldus gewijzigde bepalingen worden uiterlijk 31 december 1988 toegepast.

3. In afwijking van lid 2:

a) heeft de Helleense Republiek tot en met 31 december 1995 de tijd om de dekkingen te verhogen tot de in artikel 1, lid 2, bedoelde bedragen. Indien zij van deze mogelijkheid gebruik maakt, moeten de dekkingen:

— uiterlijk 31 december 1988 meer dan 16 pct., en

— uiterlijk 31 december 1992 31 pct, bereiken van de in dat artikel vastgestelde bedragen;

b) hebben de andere Lid-Staten tot en met 31 december 1990 de tijd om de dekkingen tot de in artikel 1, lid 2, bedoelde bedragen te verhogen. De Lid-Staten die van deze mogelijkheid gebruik maken, moeten binnen de in lid 1 bedoelde termijn de dekkingen verhogen met ten minste de helft van het verschil tussen de op 1 januari 1984 geldende dekkingen en de in artikel 1, lid 2, voorgeschreven bedragen.

4. In afwijking van lid 2:

a) kan de Italiaanse Republiek bepalen dat de in artikel 1, lid 4, vijfde alinea, bedoelde franchise tot en met 31 december 1990 1 000 Ecu bedraagt;

b) kunnen de Helleense Republiek en Ierland bepalen dat:

— de tussenkomst van het in artikel 1, lid 4, bedoelde orgaan voor de vergoeding van de materiële schade wordt uitgesloten tot en met 31 december 1992,

— la franchise visée à l'article 1^{er}, paragraphe 4, cinquième alinéa et la franchise visée à l'article 2, paragraphe 2, deuxième alinéa s'élèvent à 1 500 Ecus jusqu'au 31 décembre 1995.

Article 6

1. La Commission présente au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1989, un rapport sur la situation dans les Etats membres bénéficiant des mesures transitoires prévues à l'article 5 paragraphe 3, point a) et 4 point b) et lui soumet, le cas échéant, des propositions pour la révision des mesures, compte tenu de l'évolution de la situation.

2. La Commission présente au Conseil, dans un délai allant jusqu'au 31 décembre 1993, un rapport sur l'état d'application de la présente directive et lui soumet, le cas échéant, notamment en ce qui concerne l'adaptation des montants prévus à l'article 1^{er}, paragraphes 2 et 4.

Article 7

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

— de in artikel 1, lid 4, vijfde alinea, bedoelde franchise en de in artikel 2, lid 2, tweede alinea, bedoelde franchise 1 500 Ecu bedragen tot en met 31 december 1995.

Artikel 6

1. Uiterlijk op 31 december 1989 brengt de Commissie bij de Raad verslag uit over de stand van zaken in de Lid-Staten waar de in artikel 5, lid 3, *sub a)*, en lid 4, *sub b)*, bedoelde overgangsmaatregelen gelden, en doet zij hem in voorkomend geval voorstellen ter herziening van deze maatregelen in het licht van de ontwikkeling van de situatie.

2. Uiterlijk op 31 december 1993 brengt de Commissie bij de Raad verslag uit over de stand van de toepassing van deze richtlijn en doet zij hem in voorkomend geval voorstellen inzake de aanpassing van de artikel 1, leden 2 en 4, bedoelde bedragen.

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

ANNEXE II

TABLEAU COMPARATIF

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION	PROJET DE LOI 1969	LOI DU 1 ^{er} JUILLET 1956
CHAPITRE 1 ^{er}	CHAPITRE 1 ^{er}	
Dispositions préliminaires	Dispositions préliminaires	
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Pour l'application de la présente loi on entend :	On entend dans la présente loi :	On entend dans la présente loi :
Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.	Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.	Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée : la remorque, attelée ou non au véhicule, est considérée comme en faisant partie.
Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.	Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.	
Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.	Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.	
Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.	Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.	Par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi.
Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.	Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.	Par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit.
		Par assureur : l'entreprise d'assurance agréée par le Roi aux termes de l'article 2, § 1^{er}, et, le Bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger (1) (2).
		(1) Modifié par la loi du 4 juillet 1972, <i>Moniteur belge</i> du 29 juillet 1972. (2) Entrée en vigueur : voir 5.5.3.2., arrêté royal du 24 juin 1973. <i>Moniteur belge</i> du 3 juillet 1973, art. 5, § 1^{er}, 1^o.

BIJLAGE II

VERGELIJKENDE TABEL

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE	ONTWERP VAN WET 1969	WET VAN 1 JULI 1956
HOOFDSTUK I	HOOFDSTUK I	
Inleidende bepalingen	Inleidende bepalingen	
Artikel 1	Artikel 1	Artikel 1
Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :	Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :	Voor de toepassing van deze wet worden verstaan onder :
Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, be- stemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.	Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, be- stemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.	Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, be- stemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; de aanhangwagens, al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt;
Met motorrijtuigen worden gelijkge- steld, de door de Koning bepaalde aan- hangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.	Met motorrijtuigen worden gelijkge- steld, de door de Koning bepaalde aan- hangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.	
Bromfietsen : de in het algemeen regle- ment op de politie van het wegverkeer aldus genoemde motorrijtuigen.		
Verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt.		Verzekerden : zij wier aansprakelijkheid overeenkomstig de bepalingen van deze wet is gedekt;
Benadeelden : zij die schade hebben gele- den welke grond oplevert voor de toepas- sing van deze wet, alsmede hun rechtver- krijgenden.		Benadeelden : zij die schade hebben gele- den welke grond oplevert voor toepassing van deze wet, alsmede hun rechtverkrij- genden;
		Verzekeraar : de verzekeringson- derneming, door de Koning toegelaten in de zin van artikel 2, § 1, en het Bureau, belast met de afwikkeling van de schade, welke in België is veroorzaakt door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn ge- stald (1) (2).

(1) Gewijzigd bij wet van 4 juli 1972, *Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1972.(2) Inwerkingtreding : zie 5.5.3.2. van het koninklijk besluit van 24 juni 1973, *Belgisch Staatsblad* van 3 juli 1973, artikel 5, § 1, 1°.

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

CHAPITRE II

CHAPITRE II

De l'assurance obligatoire

De l'assurance obligatoire

Art. 2

Art. 2

Art. 2

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler sur la voie publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances.

L'assurance doit être contractée auprès du siège belge d'un assureur agréé à cette fin par le Roi.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le Roi.

§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition que le Bureau agréé ou créé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.

§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition qu'un Bureau agréé à cette fin par le Roi assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.

§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, sont également admis à la circulation en Belgique à condition que le Bureau agréé à cette fin par le Roi assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi, les dommages causés en Belgique par ces véhicules (1) (2).

Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur.

Pour l'application de la présente loi, ce Bureau est assimilé à un assureur.

Le Roi détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique et il peut exiger la production d'un certificat international d'assurance.

Le Roi détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique et il peut exiger la production d'un certificat international d'assurance.

Le Roi détermine quels sont les véhicules qui sont réputés, pour l'exécution de la présente loi, avoir leur stationnement habituel à l'étranger. Il fixe les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique et Il peut exiger la production d'un certificat international d'assurance (1) (2).

Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers que le Roi détermine, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, l'obligation du Bureau est maintenue même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers que le Roi détermine, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, l'obligation du Bureau est maintenue même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers que le Roi détermine, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, l'obligation du Bureau est maintenue, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée (1) (2).

(1) Modifié par la loi du 4 juillet 1972, *Moniteur belge* du 29 juillet 1972.

(2) Entrée en vigueur: voir 5.5.3.2., arrêté royal du 24 juin 1973, *Moniteur belge* du 3 juillet 1973, art. 5, § 1^{er}, 1^o.

Tekst aangenomen door de Commissie

Ontwerp van wet 1969

Wet van 1 juli 1956

HOOFDSTUK II

Verplichte verzekering

Art. 2

§ 1. Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst.

De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Indien een andere persoon de verzekering heeft aangegaan, is de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duur van de overeenkomst die door de andere persoon is gesloten.

De verzekering moet zijn gesloten bij een verzekeraar die daartoe is toegelaten op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen.

§ 2. Niettemin worden motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, ook tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, daartoe erkend of opgericht op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, zelf tegenover de benadeelden de verplichtingen op zich neemt de schade, door de motorrijtuigen in België toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

Voor de toepassing van deze wet wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld.

De Koning bepaalt welke voertuigen voor de uitvoering van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald. Hij stelt vast op welke wijze die voertuigen in België worden toegelaten en kan overlegging van een internationaal verzekeringsbewijs eisen.

Indien van bestuurders van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in door de Koning nader te noemen vreemde landen, niet wordt geëist dat zij het internationaal verzekeringsbewijs bij zich hebben, blijft de verplichting van het in het eerste lid genoemde Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet is nagekomen.

HOOFDSTUK II

Verplichte verzekering

Art. 2

§ 1. Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringscontract dat aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de uitwerking niet is geschorst.

De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Indien een andere persoon de verzekering heeft aangegaan, is de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duur van het door die ander gesloten contract.

De verzekering moet worden gesloten bij de Belgische zetel van een verzekeraar die tot dat doel door de Koning is toegelaten.

§ 2. Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, eveneens tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, tot dat doel toegelaten door de Koning, zelf jegens de benadeelden de verplichting op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen in België veroorzaakt, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.

Voor de toepassing van deze wet, wordt dit Bureau met een verzekeraar gelijkgesteld.

De Koning bepaalt welke voertuigen voor de uitvoering van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald. Hij stelt vast op welke wijze die voertuigen in België worden toegelaten en kan overlegging van een internationaal verzekeringsbewijs eisen.

Indien van bestuurders van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in door de Koning nader te noemen vreemde landen, niet wordt geëist dat zij het internationaal verzekeringsbewijs bij zich hebben, blijft de verplichting van het in het eerste lid genoemde Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet werd nagekomen.

§ 1. Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen, die toegankelijk zijn voor het publiek of voor een zeker aantal personen, die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen slechts toegelaten, indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekering, welke aan de bepalingen van deze wet beantwoordt.

De verplichting tot het sluiten van de verzekering rust op de eigenaar van het motorrijtuig. Indien een andere persoon de verzekering heeft gesloten, wordt de verplichting van de eigenaar geschorst voor de duur van het door die andere persoon gesloten contract.

De verzekering moet worden gesloten bij een tot dat doel door de Koning toegelaten verzekeraar.

§ 2. Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, eveneens tot het verkeer in België toegelaten, mits het Bureau, tot dat doel erkend door de Koning, zelf tegenover de benadeelden de verplichting op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden (1) (2).

De Koning bepaalt welke voertuigen voor de uitvoering van deze wet geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald. Hij stelt vast op welke wijze die voertuigen in België worden toegelaten en kan overlegging van een internationaal verzekeringsbewijs eisen (1) (2).

Indien van bestuurders van voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in door de Koning nader te noemen vreemde landen, niet wordt geëist dat zij het internationaal verzekeringsbewijs bij zich hebben, blijft de verplichting van het Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet is nagekomen (1) (2).

(1) Gewijzigd bij wet van 4 juli 1972, *Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1972.

(2) Inwerkingtreding : zie 5.5.3.2. van het koninklijk besluit van 24 juni 1973, *Belgisch Staatsblad* van 3 juli 1973, artikel 5, § 1, 1^o.

Texte adopté par la Commission

Art. 3

§ 1^{er}. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.

L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré.

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :

- 1^o au véhicule assuré;
- 2^o aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

§ 2. La garantie doit être illimitée.

En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

Projet de loi 1969

Art. 3

§ 1^{er}. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite d'un recel.

L'assurance doit garantir les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Elle doit garantir aussi les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule ayant occasionné le dommage; les biens transportés par ce véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

§ 2. La garantie doit être illimitée.

En ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion, la garantie peut, sauf convention contraire, garantissant une couverture supérieure, être limitée à une somme de dix millions de francs au moins par sinistre.

Loi du 1^{er} juillet 1956

Art. 3

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence.

L'assurance doit comprendre, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule ayant occasionné le dommage; les biens transportés par ce véhicule peuvent être exclus de l'assurance (1) (2).

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

La garantie doit être illimitée.

Toutefois, elle peut être limitée à la somme de 5 000 000 de francs par sinistre en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion.

(1) Modifié par la loi du 4 juillet 1972, *Moniteur belge*, 29 juillet 1972.

(2) Entrée en vigueur: voir 5.5.3.2., arrêté royal du 24 juin 1973, *Moniteur belge*, 3 juillet 1973, article 5, § 1^{er}, 1^o.

Tekst aangenomen door de Commissie

Art. 3

§ 1. De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.

De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerde motorrijtuig.

Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan:

1° het verzekerde voertuig;

2° de door dit voertuig vervoerde goederen met uitzondering van de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen; de garantie met betrekking tot de persoonlijke kleding en bagage kan beperkt worden tot honderdduizend frank per persoon.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

§ 2. De dekking moet onbeperkt zijn.

Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, kan de dekking tot vijftig miljoen frank per schadegeval beperkt worden.

Ontwerp van wet 1969

Art. 3

§ 1. De verzekering moet waarborgen, dat benadeelden schadeloos worden gesteld telkens wanneer de eigenaar, enige houder en enige bestuurder van het verzekerde motorrijtuig of enig vervoerd persoon burgerrechtelijk aansprakelijk is, met uitsluiting van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.

De verzekering moet de schade waarborgen welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door in België, in Luxemburg en in Nederland voorgevallen feiten. Zij moet mede de schade waarborgen veroorzaakt aan personen die, in welke hoedanigheid ook, worden vervoerd door het motorrijtuig dat de schade veroorzaakt; de goederen die dat motorrijtuig vervoert, kunnen van de verzekering worden uitgesloten.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

§ 2. De dekking moet onbeperkt zijn.

Voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, kan de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, echter worden beperkt tot het bedrag van ten minste tien miljoen frank per schadegeval.

Wet van 1 juli 1956

Art. 3

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.

De verzekering moet, onder voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten voorgevallen op het grondgebied van door de Koning te noemen Staten. In die verzekering is begrepen de schade toegebracht aan personen die, in welke hoedanigheid ook, worden vervoerd door het motorrijtuig dat de schade toebrengt; de goederen, door dat motorrijtuig vervoerd, kunnen van de verzekering worden uitgesloten (1) (2).

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade dekken zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

De dekking moet onbeperkt zijn.

Zij kan evenwel worden beperkt tot een bedrag van 5 000 000 frank per ongeval, wat betreft de stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing.

(1) Gewijzigd bij wet van 4 juli 1972, *Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1972.

(2) Inwerkingtreding: zie 5.5.3.2. koninklijk besluit van 24 juni 1973, *Belgisch Staatsblad* van 3 juli 1973, artikel 5, § 1, 1°.

Texte adopté par la Commission

Pour les cas prévus à l'article 8, la couverture peut être limitée à 500 millions de francs par sinistre.

§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages matériels non couverts par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie peut être limitée à une somme de cinquante millions de francs par sinistre.

§ 4. Le Roi peut adapter le 1^{er} janvier de chaque année les montants visés aux paragraphes précédents en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du Royaume en prenant comme base l'indice au 1^{er} janvier 1983.

Art. 4

§ 1^{er}. Nul ne peut être exclu du bénéfice de l'indemnisation en raison de sa qualité d'assuré, à l'exception de celui qui est exonéré de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail.

Peuvent toutefois être exclus du bénéfice de l'indemnisation lorsqu'ils n'ont pas subi de lésions corporelles :

- le conducteur du véhicule;
- le preneur d'assurance;
- le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré;
- le conjoint du conducteur, du preneur d'assurance, du propriétaire ou du détenteur de ce véhicule;
- pour autant qu'ils habitent sous son toit et soient entretenus de ses deniers, les parents ou alliés en ligne directe de l'une des personnes précitées.

Projet de loi 1969

Pour les cas prévus à l'article 7, la couverture peut être limitée à 500 millions de francs par sinistre au moins.

§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

En ce qui concerne les dommages matériels non visés par cette législation et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de l'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, la garantie est, sauf convention contraire prévoyant une garantie plus élevée, limitée à la somme de dix millions de francs par sinistre au moins.

Art. 4

§ 1^{er}. Le contrat d'assurance peut exclure du bénéfice de l'indemnisation :

- 1^o le preneur d'assurance et le propriétaire du véhicule ayant occasionné le dommage;
- 2^o tout assuré dont la responsabilité est engagée dans la réparation du dommage;
- 3^o le conjoint des personnes mentionnées aux 1^o et 2^o;
- 4^o les parents et alliés en ligne directe des personnes énumérées ci-dessus à la condition qu'ils habitent sous le toit de celles-ci et soient entretenus par elles;

Toutefois, l'exclusion ne peut pas être stipulée pour les lésions corporelles, dans les cas prévus aux 1^o, 3^o et 4^o, lorsque le véhicule automoteur est conduit par une personne qui n'est ni le préposé, ni le parent ou l'allié en ligne directe de la personne lésée.

5^o les personnes bénéficiant des lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assuré.

Loi du 1^{er} juillet 1956

Art. 4

§ 1^{er}. Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance :

- 1. le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage, ainsi que le preneur d'assurance et tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police;
- 2. le conjoint des personnes visées au numéro précédent, ainsi que leurs parents et alliés en ligne directe, à la condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers;

3. les personnes bénéficiant des lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assuré.

Tekst aangenomen door de Commissie

In de gevallen bedoeld in artikel 8, kan de dekking worden beperkt tot 500 miljoen frank per schadegeval.

§ 3. Dit artikel vindt geen toepassing op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

Voor de stoffelijke schade die niet door deze wetgeving gedekt is en voortvloeit uit of het gevolg is van een kernongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het verdrag van Parijs van 29 juli 1960, kan de dekking worden beperkt tot vijftig miljoen frank per schadegeval.

§ 4. De Koning kan op 1 januari van elk jaar de in de voorgaande paragrafen bedoelde bedragen aanpassen volgens de ontwikkeling van het indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk, met als basis het indexcijfer van 1 januari 1983.

Art. 4

§ 1. Niemand kan van het voordeel van de vergoeding uitgesloten worden om reden van zijn hoedanigheid van verzekerde, met uitzondering van diegene die van alle aansprakelijkheid ontheven is krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.

Van het voordeel van de vergoeding kunnen nochtans worden uitgesloten wanneer ze geen lichamelijke letsels hebben opgelopen:

- de bestuurder van het motorrijtuig;
- de verzekeringnemer;
- de eigenaar en de houder van het verzekerd motorrijtuig;
- de echtgenoot van de bestuurder, van de verzekeringnemer, van de eigenaar of van de houder van dat motorrijtuig;
- de ouders of verwanten in rechte lijn van een van de voornoemde personen, wanneer dezen bij hem inwonen en door hem onderhouden worden.

Ontwerp van wet 1969

Voor de gevallen bedoeld in artikel 7, mag de dekking worden beperkt tot 500 miljoen frank ten minste per schadegeval.

§ 3. Dit artikel vindt geen toepassing op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

Voor de stoffelijke schade die niet door deze wetgeving gedekt is en voortvloeit uit de gevolgen van een kernenergieongeval in de zin van artikel 1, a, i), van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960, wordt de dekking, behoudens strijdig beding dat een hogere dekking waarborgt, beperkt tot het bedrag van ten minste tien miljoen frank per schadegeval.

Art. 4

§ 1. Het verzekeringscontract kan schadeloosstelling uitsluiten:

- 1° de verzekeringnemer en de eigenaar van het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt;
- 2° iedere verzekerde die tot vergoeding van de schade kan worden aangesproken;
- 3° de echtgenoot van de onder 1° en 2° genoemde personen;
- 4° de bloed- en aanverwanten in de rechte lijn van de hierboven opgesomde personen, mits zij bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

De uitsluiting kan evenwel niet worden bedongen met betrekking tot lichamelijke letsels, in de gevallen voorzien onder 1°, 3° en 4° wanneer het motorrijtuig bestuurd wordt door een persoon die noch de aangestelde noch de bloed- of aanverwant in rechte lijn is van de benadeelde.

5° zij die in aanmerking komen voor de bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, behalve voor zover zij tegen de verzekerde een op burgerrechtelijke aansprakelijkheid berustende vordering behouden.

Wet van 1 juli 1956

Art. 4

§ 1. Van het recht op een uitkering kunnen worden uitgesloten:

- 1. de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt, alsmede de verzekeringnemer en zij wier burgerrechtelijke aansprakelijkheid door de polis is gedekt;
- 2. de echtgenoot van de personen bedoeld in het vorige nummer, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte lijn, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden;

3. zij, die gerechtigd zijn tot een uitkering uit hoofde van bijzondere wetten inzake schadevergoeding voor arbeidsongevallen, behalve voor zover zij tegen de verzekerde, een op burgerrechtelijke aansprakelijkheid berustende vordering behouden.

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

§ 2. Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés conformément à l'article 8.

Art. 5

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

Art. 6

§1^{er}. L'immatriculation d'un véhicule automoteur est subordonnée à la couverture conforme aux dispositions de la présente loi de la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu.

Le Roi réglemente la délivrance et la restitution de la marque d'immatriculation.

Sauf dans les cas prévus à l'article 10, la délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

Les contrats relatifs aux cyclomoteurs non soumis à l'immatriculation doivent couvrir l'année civile; la date de l'échéance annuelle de la prime doit être fixée au 1^{er} janvier et la date de l'expiration du contrat au 31 décembre.

Lorsque le dommage est causé alors que le véhicule est utilisé en service public ou spécial de transport de personnes en commun, l'exclusion ne peut s'appliquer aux personnes qui sont mentionnées aux 3^o et 4^o, que si elles participent à l'exploitation en exécutant à ce moment un service dans le véhicule.

§ 2. Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés conformément à l'article 7.

Art. 5

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

Art. 6

§1^{er}. L'immatriculation d'un véhicule automoteur est subordonnée à la couverture conforme aux dispositions de la présente loi de la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu.

Le Roi réglemente la délivrance et la restitution de la marque d'immatriculation.

Sauf dans les cas prévus à l'article 9, la délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

§ 2. Peuvent être exclus de l'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

Art. 5

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

Art. 4bis

§1^{er}. L'immatriculation d'un véhicule automoteur est subordonnée à la couverture conforme aux dispositions de la présente loi de la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu (1) (2).

Le Roi réglemente la délivrance et la restitution de la marque d'immatriculation (1) (2).

Sauf dans les cas prévus à l'article 14, la délivrance de la plaque provinciale d'un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation est subordonnée à l'attestation d'un assureur agréé portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours qui répond aux conditions de la présente loi et couvre le demandeur jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime (1) (2).

(1) Inséré par la loi du 4 juillet 1972, *Moniteur belge*, 29 juillet 1972.

(2) Entrée en vigueur : voir 5.5.3.2. arrêté royal du 24 juin 1973, *Moniteur belge*, 3 juillet 1973, art. 5, § 1^{er}, 1^o.

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956*

Wanneer echter de schade veroorzaakt is terwijl het motorrijtuig gebruikt wordt voor een openbare of speciale dienst van gemeenschappelijk vervoer van personen, mogen de onder 3° en 4° bedoelde personen alleen dan worden uitgesloten, als zij aan het bedrijf deelnemen door op dat tijdstip in het voertuig een dienst uit te voeren.

§ 2. Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend overeenkomstig artikel 8.

Art. 5

Indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens de overeenkomst ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6

§ 1. Geen motorrijtuig mag worden ingeschreven als het niet overeenkomstig deze wet is gedekt tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven.

De Koning regelt de afgifte van de kentekenplaten en hun inlevering.

Behalve in de gevallen van artikel 10, mag geen provinciale plaat voor een niet aan inschrijving onderworpen bromfiets worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopende verzekeringsovereenkomst die aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot 31 december van het jaar dat op de kentekenplaat voorkomt.

De verzekeringsovereenkomsten betreffende de niet aan inschrijving onderworpen bromfietsen moeten het kalenderjaar dekken; de datum van de jaarlijkse vervalldag van de premie moet vastgesteld zijn op 1 januari en de datum waarop de verzekering eindigt op 31 december.

§ 2. Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend overeenkomstig artikel 7.

Art. 5

Indien het contract een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens het contract ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 6

§ 1. Geen motorrijtuig mag worden ingeschreven als het niet overeenkomstig deze wet is gedekt tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven.

De Koning regelt de afgifte van de nummerplaten en hun inlevering.

Behalve in de gevallen van artikel 9, mag geen provinciale plaat voor een niet aan inschrijving onderworpen rijwiel met hulpmotor worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopend verzekeringscontract dat aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot de 31 december van het jaar dat op de nummerplaat voorkomt.

§ 2. Van de verzekering kan worden uitgesloten de schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend.

Art. 5

Indien de overeenkomst een beding inhoudt dat de verzekerde persoonlijk voor een deel in de vergoeding van de schade zal bijdragen, blijft de verzekeraar niettemin jegens de benadeelde gehouden tot betaling van de schadeloosstelling die krachtens de overeenkomst ten laste van de verzekerde blijft.

Art. 4bis

§ 1. Geen motorrijtuig mag worden ingeschreven als het niet overeenkomstig deze wet is gedekt tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven (1) (2).

De Koning regelt de afgifte van de kentekenplaten en hun inlevering (1) (2).

Behalve in de gevallen van artikel 14, mag geen provinciale plaat voor een niet aan inschrijving onderworpen rijwiel met hulpmotor worden afgegeven dan tegen overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een lopend verzekeringscontract dat aan de eisen van deze wet voldoet en de verzoeker dekking geeft tot 31 december van het jaar dat op de kenmerkplaat voorkomt (1) (2).

(1) Ingevoegd bij wet van 4 juli 1972, *Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1972.

(2) Inwerkingtreding: zie 5.5.3.2. koninklijk besluit van 24 juni 1973, *Belgisch Staatsblad* van 3 juli 1973, artikel 5, § 1, 1°.

Texte adopté par la Commission

§ 2. Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :

1° Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation.

2° Si le véhicule est un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation et qu'il a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante.

3° Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international.

Art. 7 (nouveau)

L'assureur remet au preneur de l'assurance un certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2.

Le Roi peut déterminer les conditions de délivrance et de retrait de ce certificat. Il peut en déterminer la forme et les mentions qui doivent y figurer.

Le Roi peut en outre imposer, selon les conditions qu'il détermine, une vignette à apposer de manière apparente sur le véhicule.

Art. 8**(Article 7 du projet)**

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale, répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, § 1^{er}.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Projet de loi 1969

§ 2. Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :

1° Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation.

2° Si le véhicule est un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation et qu'il a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante.

3° Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international.

Art. 7

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale, répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, § 1^{er}.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Loi du 1^{er} juillet 1956

§ 2. Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes (1) (2) :

1° Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation (1) (2);

2° Si le véhicule est un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation et qu'il a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante (1) (2);

3° Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international (1) (2).

Art. 20

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale, répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

(1) Inséré par la loi du 4 juillet 1972, *Moniteur Belge*, 29 juillet 1972.

(2) Entrée en vigueur : voir 5.5.3.2. arrêté royal du 24 juin 1973, *Moniteur Belge*, 3 juillet 1973, art. 5, § 1^{er}, 1^o.

Tekst aangenomen door de Commissie

§ 2. Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hierna volgende voorschriften is voldaan:

1° Als het motorrijtuig in België is ingeschreven moet het voorzien zijn van een kentekenplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs.

2° Als het motorrijtuig een niet aan inschrijving onderworpen bromfiets is dat gewoonlijk in België is gestald, moet het voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van de lopende of van het daarop volgende jaar voorkomt.

3° Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet of op grond van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten.

Art. 7 (nieuw)

De verzekeraar geeft aan de verzekeringnemer een bewijs af van het bestaan van de verzekeringsovereenkomst bedoeld in artikel 2.

De Koning kan bepalen onder welke voorwaarden het bewijs wordt afgegeven en ingetrokken. Hij kan de vorm ervan bepalen alsook de gegevens die het moet vermelden.

De Koning kan eveneens, volgens de voorwaarden die Hij bepaalt, voorschrijven dat een kleefstrookje zichtbaar wordt aangebracht op het rijtuig.

Art. 8**(Artikel 7 van het ontwerp)**

Geen snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd voor motorrijtuigen mag worden georganiseerd dan met het verlov van een door de Koning aan te wijzen overheid, die moet vaststellen of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisatoren en van de in artikel 3, § 1, bedoelde personen gedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet.

Dit verlov houdt geen vrijstelling in van enig verder verlov dat krachtens andere wetten en verordeningen moet worden verkregen.

Ontwerp van wet 1969

§ 2. Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hierna volgende voorschriften is voldaan:

1° Als het motorrijtuig in België is ingeschreven moet het voorzien zijn van een nummerplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs.

2° Als het motorrijtuig een niet aan inschrijving onderworpen rijwiel met hulpmotor is dat gewoonlijk in België is gestald, moet het voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van de lopende of van het daarop volgende jaar voorkomt.

3° Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet of op grond van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten.

Art. 7

Geen snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd voor motorrijtuigen mag worden georganiseerd dan met het verlov van een door de Koning aan te wijzen overheid, die moet vaststellen, of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3, § 1, bedoelde personen gedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet.

Dit verlov houdt geen vrijstelling in van enig verder verlov dat krachtens andere wetten en verordeningen moet worden verkregen.

Wet van 1 juli 1956

§ 2. Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hierna volgende voorschriften is voldaan (1) (2):

1° als het motorrijtuig in België is ingeschreven, moet het voorzien zijn van een kenmerkplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs (1) (2);

2° als het motorrijtuig een niet aan inschrijving onderworpen rijwiel met hulpmotor is dat gewoonlijk in België is gestald, moet het voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van het lopende of van het daarop volgende jaar voorkomt (1) (2);

3° Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig op grond van artikel 2 van deze wet of van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten (1) (2).

Art. 20

Het inrichten van snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden voor motorrijtuigen is afhankelijk van het verlov van een door de Koning aan te wijzen overheidsorgaan dat ermee belast is vast te stellen dat een bijzondere verzekering, die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3 bedoelde personen dekt.

Benevens dit verlov blijft elk ander wettelijk of reglementair voorgeschreven verlov vereist.

(1) Ingevoegd bij wet van 4 juli 1972, *Belgisch Staatsblad* van 29 juli 1972.

(2) Inwerkingtreding: zie 5.5.3.2. koninklijk besluit van 24 juni 1973, *Belgisch Staatsblad* van 3 juli 1973, artikel 5, § 1, 1°.

Texte adopté par la Commission

En ce qui concerne les courses et concours de vitesse seulement, peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent à ces courses et concours ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Art. 9

(Article 8 du projet)

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dans lesquels le véhicule est impliqué. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

Le Roi peut fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les assurés, la forme et les modalités de la déclaration à l'assureur, et le modèle des documents qui doivent être utilisés à ces fins et dont l'assuré doit être porteur.

Le Roi peut également fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les agents qualifiés à cet effet. Il peut notamment établir le modèle du constat à utiliser par ceux-ci et déterminer les renseignements qui doivent être transmis sans délai aux parties intéressées et à leurs assureurs.

CHAPITRE III**Des véhicules appartenant à l'Etat ou à certains organismes publics****Art. 10**

(Article 9 du projet)

§ 1^{er}. L'Etat, les Régions, les Communes, la Régie des Télégraphes et des Téléphones, la Régie des Voies aériennes, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Régie des Transports maritimes et la Régie des Postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

Projet de loi 1969

En ce qui concerne les courses et concours de vitesse seulement, peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent à ces courses et concours ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Art. 8

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dans lesquels le véhicule est impliqué. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

Le Roi peut fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les assurés, la forme et les modalités de la déclaration à l'assureur, et le modèle des documents qui doivent être utilisés à ces fins et dont l'assuré doit être porteur.

La constatation par les assurés n'est pas obligatoire si l'un d'eux demande un constat de police.

CHAPITRE III**Des véhicules appartenant à l'Etat ou à certains organismes publics****Art. 9**

§ 1^{er}. L'Etat, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Régie des services frigorifiques de l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges et la Société nationale des chemins de fer vicinaux ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom.

*Loi du 1^{er} juillet 1956***Art. 8**

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dont ils ont connaissance. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

Art. 14

§ 1^{er}. L'Etat, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Régie des transports maritimes et la Régie des postes sont dispensés de l'obligation de contracter une assurance pour leurs véhicules automoteurs, à la condition de couvrir eux-mêmes la responsabilité civile de tous détenteurs et conducteurs de ceux-ci, dans les conditions de la présente loi (1).

(1) Modifié par la loi du 1^{er} juillet 1971, *Moniteur belge*, 30 juillet 1971; loi du 6 juillet 1971, *Moniteur belge*, 14 août 1971; arrêté royal n° 429, 5 août 1986, *Moniteur belge*, 21 août 1986.

Tekst aangenomen door de Commissie

Alleen voor snelheidsritten en -wedstrijden kunnen de schade aan bestuurders en andere inzittenden van de eraan deelnemende motorrijtuigen en de schade aan die motorrijtuigen zelf van de bijzondere verzekering worden uitgesloten.

Art. 9

(Artikel 8 van het ontwerp)

De verzekerden moeten van ieder schadegeval waarbij het voertuig betrokken is, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door de verzekeringsovereenkomst voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de verzekerden, de vorm en de wijze van aangifte aan de verzekeraar en het model van de daartoe aan te wenden bescheiden die de verzekerde bij zich moet hebben.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de ambtenaren die daartoe bevoegd zijn. Hij kan onder meer het model van het formulier bepalen dat door dezen moet worden gebruikt en voorschrijven welke inlichtingen onverwijld aan de betrokken partijen en hun verzekeraars moeten worden gezonden.

HOOFDSTUK III**Voertuigen toebehorend aan de Staat of aan bepaalde openbare instellingen****Art. 10**

(artikel 9 van het ontwerp)

§ 1. De Staat, de Gewesten, de Gemeenschappen, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Ontwerp van wet 1969

Alleen voor snelheidsritten en -wedstrijden kunnen de schade aan bestuurders en andere inzittenden van de eraan deelnemende motorrijtuigen en de schade aan die motorrijtuigen zelf van de bijzondere verzekering worden uitgesloten.

Art. 8

De verzekerden moeten van ieder schadegeval waarbij het voertuig betrokken is, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door het verzekeringscontract voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de verzekerden, de vorm en de wijze van aangifte aan de verzekeraar en het model van de daartoe aan te wenden bescheiden die de verzekerde bij zich moet hebben.

De vaststelling door de verzekerden is niet verplicht indien een van hen vraagt dat zij door de politie wordt gedaan.

HOOFDSTUK III**Rijtuigen toebehorend aan de Staat of aan bepaalde openbare instellingen****Art. 9**

§ 1. De Staat, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtwegen, de Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen hoeven geen verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

*Wet van 1 juli 1956***Art. 8**

De verzekerden moeten van ieder ongeval, waarvan zij kennis dragen, mededeling doen aan de verzekeraar. De verzekeringnemer moet aan de verzekeraar alle door de verzekeringsovereenkomst voorgeschreven inlichtingen en bescheiden verschaffen. De overige verzekerden moeten aan de verzekeraar op zijn verzoek alle nodige inlichtingen en bescheiden verschaffen.

Art. 14

§ 1. De Staat, de Regie van Telegraaf en Telefoon, de Regie der Luchtwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn vrijgesteld van de verplichting om een verzekering aan te gaan voor hun motorrijtuigen mits zij, onder de voorwaarden van deze wet, zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van alle houders of bestuurders van die motorrijtuigen (1).

(1) Gewijzigd bij wet van 1 juli 1971, *Belgisch Staatsblad* van 30 juli 1971; wet van 6 juli 1971, *Belgisch Staatsblad* van 14 augustus 1971; koninklijk besluit nr. 429, 5 augustus 1986, *Belgisch Staatsblad* van 21 augustus 1986.

Texte adopté par la Commission

En l'absence d'assurance, ils couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'ils ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Il peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances si le conducteur ou le détenteur du véhicule automoteur s'en est rendu maître par vol, violence, ou par suite de recel, ou s'il est exonéré de toute responsabilité par suite d'un cas fortuit.

§ 2. Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun nationaux ou régionaux qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Toutefois, en ce qui concerne les organismes qui dépendent des Régions, cette autorisation est accordée après avis de celles-ci.

Le Roi fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

Projet de loi 1969

En l'absence d'assurance, il couvrent eux-mêmes conformément à la présente loi la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu, les exclusions et limitations prévues aux articles 3 et 4 étant applicables si le Roi n'en dispose autrement.

Lorsqu'il ne sont pas obligés de réparer le dommage, en raison de la responsabilité civile qui leur est propre, ils sont tenus, à l'égard des personnes lésées, dans les mêmes conditions que l'assureur. Il peuvent en tout cas être mis en cause devant la juridiction répressive, saisie de l'action civile intentée contre l'auteur du dommage.

Il ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 20 si le conducteur ou le détenteur du véhicule s'en est rendu maître par vol, violence ou par suite d'un recel.

§ 2. Le Roi peut autoriser les organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne à bénéficier du régime applicable à l'Etat.

Il fixe les conditions d'octroi et de retrait de cette autorisation, ainsi que les mesures de contrôle nécessaires.

L'autorisation peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations.

Loi du 1^{er} juillet 1956

Si le conducteur s'est rendu maître du véhicule par vol ou par violence, ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 16.

La déclaration de garantie sera faite par les représentants légaux à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi. Cette autorité en délivrera un certificat.

§ 2. La même dispense peut être accordée par le Roi aux organismes d'intérêt public de transport en commun qu'il désigne et sous les conditions déterminées par Lui.

Cette dispense peut notamment être subordonnée au dépôt d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations. Cette dispense est toujours révoquée.

Tekst aangenomen door de Commissie

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven; daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, tenzij de Koning anders bepaalt.

Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafge-recht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen die artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft of als hij van alle aansprakelijkheid is ontslagen wegens roef of overmacht.

§ 2. De Koning kan de nationale of gewestelijke instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen.

Wat betreft de instellingen die afhangen van de Gewesten wordt deze machtiging eventueel verleend na advies van deze laatste.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder die machtiging wordt verleend en ingetrokken, alsook de controlemaatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de voorwaarde worden verbonden dat zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas.

Ontwerp van wet 1969

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven; daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, indien de Koning er niet anders over beschikt.

Wanneer zij niet verplicht zijn de schade te vergoeden wegens hun eigen burgerrechtelijke aansprakelijkheid, zijn zij jegens de benadeelden gehouden onder dezelfde voorwaarden als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafrecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen, die artikel 20 aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft.

§ 2. De Koning kan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtigen om de voor de Staat geldende regeling te genieten.

Hij bepaalt de voorwaarden waaronder die machtiging wordt verleend en ingetrokken alsook de controlemaatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de eis worden verbonden dat een zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas.

Wet van 1 juli 1956

Heeft de bestuurder zich de macht over het motorrijtuig verschaft door diefstal of geweldpleging, dan hebben zij, ten aanzien van de benadeelde, de verplichtingen die door artikel 16 aan het Waarborgfonds worden opgelegd.

Van die dekking moet door de wettelijke vertegenwoordigers aangifte worden gedaan bij het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering die in deze wet wordt geregeld. Dit overheidsorgaan geeft hiervan een bewijs af.

§ 2. Dezelfde vrijstelling kan door de Koning worden verleend aan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst en onder de voorwaarden die Hij bepaalt.

Deze vrijstelling kan onder meer afhankelijk worden gemaakt van een zekerheidstelling bij de Deposito- en Consignatiekas. Deze vrijstelling kan altijd worden ingetrokken.

*Texte adopté par la Commission***Art. 11 (nouveau)**

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de la Belgique seront dispensés, en Belgique, de l'application de l'article 2 lorsqu'ils seront munis d'une attestation du Gouvernement d'un autre Etat constatant que le véhicule appartient à cet Etat ou, s'il s'agit d'un Etat fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres; dans ce dernier cas, l'attestation sera délivrée par le Gouvernement fédéral.

§ 2. Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi belge et qui sera susceptible d'être cité, devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant dudit règlement.

CHAPITRE IV**De l'action de la personne lésée contre l'assureur****SECTION I****Dispositions relatives à l'introduction et à la poursuite de l'action****Art. 12**

(Article 10 du projet)

L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées qu'à concurrence du restant de la somme assurée.

*Projet de loi 1969***CHAPITRE IV****De l'action de la personne lésée contre l'assureur****SECTION I****Dispositions relatives à l'introduction et à la poursuite de l'action****Art. 10**

L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées qu'à concurrence du restant de la somme assurée.

*Loi du 1^{er} juillet 1956***Art. 14bis**

§ 1^{er}. Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de la Belgique seront dispensés, en Belgique, de l'application de l'article 2 lorsqu'ils seront munis d'une attestation du Gouvernement d'un autre Etat constatant que le véhicule appartient à cet Etat ou, s'il s'agit d'un Etat fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres; dans ce dernier cas, l'attestation sera délivrée par le Gouvernement fédéral (1).

§ 2. Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi belge et qui sera susceptible d'être assigné, devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant dudit règlement(1).

Art. 6

L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs lésés et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des lésés contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à un lésé une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres lésés qu'à concurrence du restant de la somme assurée.

(1) Inséré par la loi du 4 juillet 1972, *Moniteur belge*, 29 juillet 1972.

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956*

Art. 11 (nieuw)

§ 1. De motorrijtuigen die gewoonlijk gestald zijn buiten het grondgebied van België, zijn in België vrijgesteld van de toepassing van artikel 2 wanneer zij in het bezit zijn van een verklaring afgegeven door de regering van een andere Staat, waaruit blijkt dat het rijtuig aan die Staat toebehoort of, indien het een federale Staat betreft, dat het aan die Staat of aan een van zijn deelstaten toebehoort; in dit laatste geval wordt de verklaring afgegeven door de federale Regering.

§ 2. In die verklaring wordt de autoriteit of de instelling aangewezen die belast is met de vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische wet, en volgens die wet gedagvaard kan worden voor de bevoegde rechter. De Staat of het land waaraan dat rijtuig toebehoort staat in voor de afdoening ervan.

HOOFDSTUK IV

Vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar

AFDELING I

Bepalingen betreffende het instellen en het vervolgen van de vordering

Art. 12

(Artikel 10 van het ontwerp)

De verzekering geeft aan de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar.

Indien er meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid verminderd tot dat bedrag. Niettemin blijft de verzekeraar die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

HOOFDSTUK IV

Vordering van de benadeelde tegenover de verzekeraar

AFDELING I

Bepalingen betreffende het instellen en het vervolgen van de vordering

Art. 10

De verzekering geeft aan de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar.

Indien er meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid verminderd tot dat bedrag. Niettemin blijft de verzekeraar die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

Art. 14bis

§ 1. Artikel 2 is, in België, niet van toepassing op motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, mits zij zijn voorzien van een door de Regering van een andere Staat afgegeven bewijs waaruit blijkt dat het rijtuig toebehoort aan die Staat of, als het om een federale Staat gaat, aan deze laatste of aan een van de landen die er deel van uitmaken; in dit geval wordt het bewijs door de federale Regering afgegeven (1).

§ 2. Dat bewijs vermeldt de overheid of instelling die de schade overeenkomstig de Belgische wet moet vergoeden en die op grond van deze wet voor het bevoegde gerecht kan worden gedagvaard. De Staat of het land waaraan het rijtuig toebehoort, staat voor die vergoeding in (1).

Art. 6

De verzekering geeft aan de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar.

Indien er meer dan één benadeelde is en het totaal bedrag van de verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som overschrijdt, worden de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid teruggebracht tot het beloop van die som. Niettemin blijft de verzekeraar, die, onbekend met het bestaan van vorderingen van andere benadeelden, te goeder trouw aan een benadeelde een groter bedrag dan het aan deze toekomende deel heeft uitgekeerd, jegens die anderen slechts gehouden tot het beloop van het overblijvende gedeelte van de verzekerde som.

(1) Ingevoegd bij wet van 4 juli 1972, *Belgisch Staatsblad*, van 29 juli 1972.

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

Art. 13

Art. 11

Art. 7

(Article 11 du projet)

Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut citer l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut assigner l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut assigner l'assureur, en Belgique, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur.

Art. 14

Art. 12

Art. 9

(Article 12 du projet)

§ 1^{er}. Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

§ 1^{er}. Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré et le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assuré peut mettre l'assureur et le preneur d'assurance en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assureur peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assuré.

L'assuré peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assureur.

§ 2. Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

§ 2. Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée contre l'assuré devant la juridiction répressive, l'assureur peut être mis en cause par la partie lésée ou par l'assuré et peut intervenir volontairement, dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que l'assureur peut faire valoir contre l'assuré ou le preneur d'assurance.

Le ministère des avoués est facultatif.

Tekst aangenomen door de Commissie

Art. 13

(Artikel 11 van het ontwerp)

Voor de toepassing van deze wet kan de verzekeraar door de benadeelde in België worden gedagvaard, hetzij voor de rechter van de plaats van het feit waaruit de schade is ontstaan, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de benadeelde, hetzij voor de rechter van de zetel van de verzekeraar.

Art. 14

(Artikel 12 van het ontwerp)

§ 1. Een vonnis dat is gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen de verzekeraar, tegen de verzekerde of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis dat is gewezen in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde, worden ingeroepen tegen de verzekeraar, indien vaststaat dat deze laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

De verzekeraar kan de verzekerde en de verzekeringnemer die niet de verzekerde is, in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekerde kan de verzekeraar en de verzekeringnemer in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekeraar kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekerde is ingesteld.

De verzekerde kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekeraar is ingesteld.

§ 2. Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde voor het strafrecht wordt ingesteld, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in het geding worden geroepen en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafrecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

Ontwerp van wet 1969

Art. 11

Voor de toepassing van deze wet kan de verzekeraar door de benadeelde in België worden gedagvaard, hetzij voor de rechter van de plaats van het feit waaruit de schade is ontstaan, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de benadeelde, hetzij voor de rechter van de zetel van de verzekeraar.

Art. 12

§ 1. Een vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen de verzekeraar, tegen de verzekerde of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis dat is gewezen in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde, worden ingeroepen tegen de verzekeraar, indien vaststaat dat deze laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

De verzekeraar kan de verzekerde roepen in het geding, dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld.

§ 2. Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde voor het strafrecht wordt ingesteld, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in het geding worden geroepen en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafrecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar tegen de verzekerde of de verzekeringnemer kan doen gelden.

Wet van 1 juli 1956

Art. 7

Voor de uitvoering van de bepalingen van deze wet kan de verzekeraar door de benadeelde in België worden gedagvaard, hetzij voor de rechter van de plaats van het feit, waaruit de schade is ontstaan, hetzij voor de rechter van de woonplaats van de benadeelde, hetzij voor de rechter van de zetel van de verzekeraar.

Art. 9

§ 1. Een vonnis gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan aan de verzekeraar, aan de verzekerde of aan de benadeelde slechts worden tegengeworpen, indien zij in het geding partij zijn geweest dan wel daarin zijn geroepen.

Niettemin kan het vonnis, dat in een geschil tussen de benadeelde en de verzekerde is gewezen, worden tegengeworpen aan de verzekeraar, indien is komen vast te staan, dat de laatste in feite de leiding van het geding op zich heeft genomen.

De verzekeraar kan de verzekerde in het geding roepen, dat door de benadeelde tegen hem wordt ingesteld.

§ 2. Wanneer de burgerlijke vordering tot herstelling van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade tegen de verzekerde wordt ingesteld voor het strafrecht, kan de verzekeraar door de benadeelde partij of door de verzekerde in de zaak worden betrokken en kan hij ook vrijwillig tussenkomen, onder dezelfde voorwaarden als zou de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht zijn, maar het strafrecht kan geen uitspraak doen over de rechten die de verzekeraar kan doen gelden tegenover de verzekerde of de verzekeringnemer.

De ambtelijke tussenkomst van pleitbezorgers is niet verplicht.

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

Si l'assuré est autre que le preneur d'assurance, ce dernier peut être appelé à la cause ou intervenir volontairement.

L'assureur et le preneur d'assurance peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

Art. 15
(Article 13 du projet)

§ 1^{er}. Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par cinq ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction, à compter du jour où celle-ci a été commise.

La prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître, par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus.

§ 2. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre les assurés.

§ 3. Si la décision définitive est passée en force de chose jugée et admet des réserves, la demande tendant à faire statuer sur leur objet sera recevable pendant trente ans à partir du prononcé.

Si l'assuré est autre que le preneur d'assurance, ce dernier peut être appelé à la cause ou intervenir volontairement.

L'assureur et le preneur d'assurance peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

L'assureur ne peut exercer de recours contre le preneur d'assurance que si celui-ci a été la cause devant la juridiction répressive.

Art. 13

§ 1^{er}. Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par cinq ans à compter du fait générateur du dommage ou, s'il y a infraction, à compter du jour où celle-ci a été commise.

La prescription est interrompue par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée. Un nouveau délai de cinq ans prendra cours au moment où l'une des parties aura signifié à l'autre, par exploit d'huissier, qu'elle rompt les pourparlers; si la signification est faite par lettre recommandée, le nouveau délai prendra cours le lendemain du dépôt de celle-ci à la poste.

§ 2. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre l'assureur. L'interruption ou la suspension de la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur entraîne l'interruption ou la suspension de son action contre les assurés.

§ 3. Si la décision définitive est passée en force de chose jugée et admet des réserves, la demande tendant à faire statuer sur leur objet sera recevable pendant trente ans à partir du prononcé.

L'assureur ne peut toutefois être mis en cause que pour autant que le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, ait été appelé à la cause.

En outre, le preneur d'assurance peut être mis en cause par l'assureur qui intervient volontairement.

Art. 10

Alinéa 1^{er}

Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par 3 ans, à compter du fait générateur du dommage.

Alinéa 3

La prescription est interrompue à l'égard de l'assureur par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée. Un nouveau délai de 3 ans prendra cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier, qu'elle rompt les pourparlers; si la notification est faite par lettre recommandée, le nouveau délai prendra cours le lendemain du dépôt de celle-ci à la poste.

Alinéa 2

Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré interrompent la prescription de son action contre l'assureur. Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur, interrompent la prescription de son action contre les assurés.

Tekst aangenomen door de Commissie

Als de verzekerde niet de verzekeringnemer is, kan deze in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen.

De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

Art. 15

(Artikel 13 van het ontwerp)

§ 1. Iedere rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar die uit deze wet voortvloeit, verjaart door verloop van vijf jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan of, in geval van misdrijf, te rekenen van de dag waarop het is gepleegd.

De verjaring wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis heeft gekregen van de wil van de benadeelde persoon om herstel van zijn schade te verkrijgen. Deze stuiting houdt op op het ogenblik waarop de verzekeraar aan de benadeelde persoon schriftelijk zijn beslissing of weigering tot vergoeding meedeelt.

§ 2. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekerden tot gevolg.

§ 3. Indien de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen ontvankelijk gedurende dertig jaar na de uitspraak.

Ontwerp van wet 1969

Als de verzekerde niet de verzekeringnemer is, kan deze in het geding geroepen worden of vrijwillig tussenkomen.

De verzekeraar en de verzekeringnemer kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijke partij.

De verzekeraar kan dan alleen verhaal nemen tegen de verzekeringnemer wanneer deze in het geding voor het strafrecht is betrokken geweest.

Art. 13

§ 1. Iedere rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar, die uit deze wet voortvloeit, verjaart door verloop van vijf jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan, of, indien er misdrijf is, te rekenen van de dag waarop dit werd gepleegd.

De verjaring wordt gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van vijf jaar begint te lopen vanaf het tijdstip waarop één van de partijen bij deurwaardersexploot aan de andere partij heeft betekend dat zij de onderhandelingen afbreekt; indien de betekening bij aangetekende brief geschiedt, begint de nieuwe termijn te lopen op de dag na die waarop de brief ter post is afgegeven.

§ 2. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen een verzekerde heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekeraar tot gevolg. Stuiting of schorsing van de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar heeft stuiting of schorsing van zijn rechtsvordering tegen de verzekerden tot gevolg.

§ 3. Indien de eindbeslissing die in kracht van gewijsde is gegaan voorbehoud voor later in aanmerking neemt, is de eis om over het voorwerp daarvan te beslissen ontvankelijk gedurende dertig jaar na de uitspraak.

Wet van 1 juli 1956

De verzekeraar kan echter alleen dan in de zaak worden betrokken wanneer de verzekeringnemer, indien deze niet tevens de verzekerde is, in het geding is geroepen.

Bovendien kan de verzekeringsnemer in de zaak worden betrokken door de verzekeraar die vrijwillig tussenkomt.

Art. 10

Eerste lid

Iedere uit deze wet voortvloeiende rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekeraar verjaart door verloop van 3 jaar te rekenen van het feit waaruit de schade is ontstaan.

Derde lid

De verjaring wordt ten opzichte van een verzekeraar gestuit door iedere onderhandeling tussen de verzekeraar en de benadeelde. Een nieuwe termijn van 3 jaar begint te lopen te rekenen van het ogenblik waarop één van de partijen bij deurwaardersexploot aan de andere partij heeft kennis gegeven dat zij de onderhandelingen afbreekt; indien de kennisgeving bij aangetekende brief geschiedt begint de nieuwe termijn te lopen op de dag volgende op die, waarop de brief ter post is afgegeven.

Tweede lid

Handelingen die de verjaring van de rechtsvordering van de benadeelde tegen de verzekerde stuiten, stuiten de verjaring van de rechtsvordering van die benadeelde tegen de verzekeraar. Handelingen die de verjaring van de rechtsvordering van een benadeelde tegen de verzekeraar stuiten, stuiten de verjaring van de rechtsvordering van die benadeelde tegen de verzekerden.

Texte adopté par la Commission

Art. 16
(Article 14 du projet)

Sans préjudice des dispositions de la section 2 du présent chapitre, aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la présente loi est réputé de plein droit, couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

SECTION II

De l'opposabilité aux personnes lésées des événements ou clauses mettant fin au contrat d'assurance, suspendant celui-ci ou la garantie qui en fait l'objet

Art. 17
(Article 15 du projet)

En cas de transfert de propriété du véhicule automoteur, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin, par le seul effet du transfert, à l'assurance portant sur le véhicule, sont opposables à la personne lésée.

Toutefois, pendant seize jours à dater du transfert et pour autant qu'une autre assurance ne couvre pas le même risque, l'assureur du véhicule automoteur dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1^o le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2^o le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert.

Projet de loi 1969

Art. 14

Sans préjudice des dispositions de la section 2 du présent chapitre, aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Tout contrat d'assurance conclu en vue de l'exécution de la présente loi est réputé de plein droit, couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

SECTION II

De l'opposabilité aux personnes lésées des événements ou clauses mettant fin au contrat d'assurance, suspendant celui-ci ou la garantie qui en fait l'objet

Art. 15

En cas de transfert de propriété du véhicule, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin, par le seul effet du transfert, à l'assurance portant sur ce véhicule, sont opposables à la personne lésée, sans qu'il y ait lieu à l'application de l'article 16.

Toutefois, sous réserve des dispositions de l'article 16, l'assureur du véhicule dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1^o le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2^o le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert.

Loi du 1^{er} juillet 1956

Art. 11

Aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée.

L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après la loi ou le contrat d'assurance.

Art. 12

En cas de transfert de propriété du véhicule, le preneur d'assurance ou ses ayants droit doivent, dans les 8 jours, en aviser l'assureur.

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956*

Art. 16

(Artikel 14 van het ontwerp)

Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk kan geen uit de wet of uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Een verzekeringsovereenkomst met het oog op de uitvoering van deze wet gesloten, wordt, ten opzichte van de benadeelde, van rechtswege geacht elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

AFDELING II

Gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beëindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen.

Art. 17

(Artikel 15 van het ontwerp)

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig kunnen de bedingen van de verzekeringsovereenkomst die ertoe strekken uit kracht van de overgang een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen.

Gedurende zestien dagen te rekenen van de overgang en voor zover 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 overgegaan, 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 overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de kentekenplaat die dit laatst vóór de overgang droeg.

Art. 14

Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk, kan geen uit de wet of het verzekeringscontract voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval door een verzekeraar tegen een benadeelde worden ingeroepen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of het verzekeringscontract gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Ieder verzekeringscontract met het oog op de uitvoering van deze wet gesloten, wordt, ten opzichte van de benadeelde, van rechtswege geacht elk risico te dekken dat verplicht verzekerd moet zijn.

AFDELING II

Voorwaarden waaronder gebeurtenissen of clauses die het verzekeringscontract beëindigen of schorsen, dan wel de daaraan verbonden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen.

Art. 15

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig kunnen de bedingen van het verzekeringscontract die ertoe strekken uit kracht van de overgang een einde te maken aan de verzekering betreffende dit motorrijtuig, tegen de benadeelde worden ingeroepen, onder dat artikel 16 hoeft te worden toegepast.

Niettemin blijft de verzekeraar van het motorrijtuig waarvan de eigendom is overgegaan, behoudens wat in artikel 16 is bepaald, jegens de benadeelde aansprakelijk, wanneer de schade veroorzaakt is door:

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

2° het motorrijtuig, gebruikt in vervanging van dat waarvan de eigendom is overgegaan, als het, zelfs op ongeoorloofde wijze, aan het verkeer deelneemt onder de nummerplaat die dit laatste vóór de overgang droeg.

Art. 11

Geen uit de wet of de overeenkomst van verzekering voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval kan door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen.

Een verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, voor zover de verzekeraar volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn de uitkering te weigeren of te verminderen.

Art. 12

In geval van overgang van de eigendom van het motorrijtuig moeten de verzekeringnemer of zijn rechtverkrijgenden daarvan binnen 8 dagen mededeling doen aan de verzekeraar.

Texte adopté par la Commission

Projet de loi 1969

Loi du 1^{er} juillet 1956

Art. 16

§ 1^{er}. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation ou la résiliation du contrat doivent être notifiées par l'assureur à l'autorité ou à la personne désignée par le Roi; le Roi fixe le mode de notification, le moment à partir duquel elle peut être faite et le point de départ du délai prévu au § 2.

§ 2. Les obligations de l'assureur à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification prévue au § 1^{er}; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat.

§ 3. Toutefois, ces obligations cessent de plein droit, sans notification, en ce qui concerne les sinistres survenant :

1^o après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;

2^o après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément à l'article 2, § 1^{er}, en vue de couvrir la responsabilité civile à laquelle donne lieu un véhicule automoteur ayant son stationnement habituel à l'étranger;

3^o après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit le terme pour lequel a été émis un certificat international d'assurance, lorsque l'obligation assumée par le bureau, conformément à l'article 2, § 2, est subordonnée à l'existence de ce certificat.

§ 4. La suspension du contrat ou de la garantie n'est pas opposable à la personne lésée, sauf si un autre assureur est tenu à l'égard de celle-ci.

Art. 18

(Article 17 du projet)

L'article 17 n'est pas applicable aux cyclomoteurs.

Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

Si l'assureur a fourni l'attestation exigée pour la délivrance de la plaque provinciale, il couvre à l'égard de la personne lésée les dommages dont le fait générateur est survenu avant la fin de l'année de validité de la plaque provinciale et qui sont causés par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire.

Art. 17

Les articles 15 et 16 ne sont pas applicables aux cyclomoteurs.

Ceux-ci sont soumis aux dispositions ci-après :

1. Si l'assureur a fourni l'attestation exigée pour la délivrance de la plaque provinciale, il couvre à l'égard de la personne lésée les dommages dont le fait générateur est survenu avant la fin de l'année reprise au millésime de la plaque provinciale et qui sont causés par tout cyclomoteur muni de cette plaque avec l'autorisation de son titulaire.

Art. 13

L'expiration, l'annulation, la résiliation, la dénonciation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, ne peuvent être opposées par l'assureur à la personne lésée, que pour les sinistres survenus au plus tôt après l'expiration d'un délai de 16 jours suivant la notification par l'assureur d'un des faits susdits. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Le délai prend cours le lendemain du dépôt de la lettre recommandée à la poste.

La notification ne peut se faire au plus tôt :

1^o que le jour où la garantie aura pris fin à l'égard de l'assuré s'il s'agit de la suspension;

2^o que le jour de la notification par l'une des parties à l'autre, de la résiliation, de la dénonciation ou de l'annulation du contrat;

3^o que le jour de l'expiration du contrat dans tous les cas non visés au 2^o.

Tekst aangenomen door de Commissie

Ontwerp van wet 1969

Wet van 1 juli 1956

Art. 16

§ 1. Om tegen de benadeelde te kunnen worden ingeroepen, moet van het eindigen, de nietigverklaring of de ontbinding van het contract door de verzekeraar kennis worden gegeven aan de overheid of de persoon door de Koning aangewezen; de Koning bepaalt op welke wijze de kennisgeving moet worden gedaan, vanaf welk tijdstip zij kan worden gedaan en wanneer de in § 2 bedoelde termijn ingaat.

§ 2. De verplichtingen van de verzekeraar jegens de benadeelde blijven bestaan voor schadegevallen die plaatsvinden binnen zestien dagen na de kennisgeving bedoeld in § 1; deze termijn kan niet ingaan vóór de dag na die waarop het contract eindigt.

§ 3. Deze verplichtingen eindigen echter van rechtswege, zonder kennisgeving, voor zover het schadegevallen betreft die plaatsvinden :

1° na het van kracht worden van een nieuwe verzekering die hetzelfde risico dekt;

2° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de vervaltijd bepaald door een verzekeringscontract dat overeenkomstig artikel 2, § 1, is gesloten, tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat gewoonlijk in het buitenland is gestald, aanleiding geeft.

3° na verloop van een termijn van zestien dagen volgende op de tijd waarvoor een internationaal verzekeringsbewijs is afgegeven, wanneer de verplichting die het Bureau overeenkomstig artikel 2, § 2, op zich neemt, van het bestaan van dit bewijs afhankelijk is gesteld.

§ 4. De schorsing van het contract of vande dekking kan niet tegen de benadeelde worden ingeroepen, tenzij een ander verzekeraar jegens hem gehouden is.

Art. 17

De artikelen 15 en 16 zijn niet van toepassing op rijwielen met hulpmotor.

Deze zijn aan de hiernavolgende bepalingen onderworpen :

1. Heeft de verzekeraar het bewijs afgegeven dat vereist wordt voor de uitreiking van de provinciale plaat, dan dekt hij ten opzichte van de benadeelde, de schade ontstaan uit een feit voorgevallen vóór het einde van het op de plaat voorkomende jaar en veroorzaakt door het rijwiel met hulpmotor dat van die plaat voorzien is met toestemming van de houder ervan.

Art. 13

Een verzekeraar kan aan een benadeelde de beëindiging van de overeenkomst, de nietigverklaring van de overeenkomst, de ontbinding van de overeenkomst, de opzegging van de overeenkomst, de schorsing van de overeenkomst of van de dekking, uit welke oorzaak ook, slechts tegenwerpen, ten aanzien van ongevallen die plaatsvinden na verloop van een termijn van 16 dagen na de kennisgeving door de verzekeraar van een dezer feiten. Deze kennisgeving moet geschieden bij aangetekende brief aan het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering, die in deze wet wordt geregeld.

De termijn begint te lopen op de dag volgende op die, waarop de kennisgeving ter post is bezorgd.

De kennisgeving kan niet vroeger geschieden dan :

1° op de dag waarop de verzekering een einde heeft genomen ten aanzien van de verzekerde, indien het een schorsing betreft;

2° op de dag van de kennisgeving door een van beide partijen aan de andere van de ontbinding, de opzegging of de nietigverklaring van de overeenkomst;

3° op de dag van de beëindiging van de overeenkomst in alle gevallen die niet onder 2° zijn voorzien.

Art. 18

(Artikel 17 van het ontwerp)

Artikel 17 is niet toepasselijk op bromfietsen.

Deze zijn aan de hierna volgende bepalingen onderworpen :

Heeft de verzekeraar het bewijs afgegeven dat vereist wordt voor de uitreiking van de provinciale plaat, dan dekt hij ten opzichte van de benadeelde de schade ontstaan uit een feit voorgevallen vóór het einde van het op de plaat voorkomende jaar en veroorzaakt door de bromfiets die van die plaat voorzien is met toestemming van de houder ervan.

Texte adopté par la Commission

Toutefois, l'assureur ne peut être tenu au-delà des dispositions du contrat d'assurance qu'en l'absence d'une autre assurance conforme à la présente loi.

Art. 19

(Article 18 du projet)

Lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu couvre seule, par ce fait et pour la durée de la prise en charge, selon les règles de l'article 10, § 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

Projet de loi 1969

Toutefois, l'assureur ne peut être tenu au-delà des dispositions du contrat d'assurance qu'en l'absence d'une autre assurance conforme à la présente loi.

2. Pour les cyclomoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger, les obligations de l'assureur ne cessent à l'égard de la personne lésée que seize jours après l'échéance du terme du contrat d'assurance conclu auprès du siège belge d'un assureur agréé.

Art. 18

Lorsqu'un véhicule automoteur fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire en propriété ou en location, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu couvre seule, par ce fait et pour la durée de la prise en charge, selon les règles de l'article 9, § 1^{er}, la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

CHAPITRE V**Du Fonds commun de garantie****Art. 19**

§ 1^{er}. Le Roi agréé, aux conditions qu'il détermine, un Fonds commun de garantie. Il en approuve les statuts, réglemente le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

L'agrément est retirée si le Fonds n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

Au besoin, le Roi crée un Fonds commun de garantie.

§ 2. Les assureurs, à l'exclusion du bureau prévu à l'article 2 de la présente loi, sont solidairement tenus d'effectuer à ce Fonds commun de garantie, les versements nécessaires pour l'accomplissement de sa mission et pour assurer ses frais de fonctionnement.

Dans le cas où le Fonds est créé par le Roi, un arrêté royal fixe chaque année la règle de calcul des versements à effectuer par les assureurs.

§ 3. En cas de cessation ou de retrait de l'agrément du Fonds commun de garantie, le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées.

Loi du 1^{er} juillet 1956

Tekst aangenomen door de Commissie

De verzekeraar kan echter alleen tot meer dan het bepaalde in de verzekerings-overeenkomst gehouden zijn bij het ontbreken van een andere verzekering in overeenstemming met deze wet.

Art. 19

(Artikel 18 van het ontwerp)

Wanneer een motorrijtuig door een burgerlijke of militaire autoriteit in eigendom of in huur wordt opgevorderd, dekt de publiekrechtelijke persoon in wiens naam de opvordering is geschied, door dat feit zelf en voor de duur van de ingebruikneming, alleen en volgens de regels van artikel 10, § 1, de aansprakelijkheid waartoe het opgevorderde rijtuig aanleiding kan geven.

Ontwerp van wet 1969

De verzekeraar kan echter alleen tot meer dan het bepaalde in het verzekeringscontract gehouden zijn bij het ontbreken van een andere verzekering in overeenstemming met deze wet.

2. Voor de rijwielen met hulpmotor waarvan de gewone standplaats zich in het buitenland bevindt, houden de verplichtingen van de verzekeraar tegenover de benadeelde, eerst op 16 dagen na de eindvervaldag van het in de Belgische zetel van een toegelaten verzekeraar gesloten verzekeringscontract.

Art. 18

Wanneer een motorrijtuig door een burgerlijke of militaire autoriteit in eigendom of in huur wordt opgeëist, dekt de publiekrechtelijke persoon in wiens naam de opeising plaats had, door dat feit zelf en voor de duur van de ingebruikneming, alleen en volgens de regels van artikel 9, § 1, de aansprakelijkheid waartoe het opgeëiste rijtuig aanleiding kan geven.

HOOFDSTUK V

Gemeenschappelijk Waarborgfonds

Art. 19

§ 1. De Koning laat, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, een Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe. Hij keurt de statuten van dit Fonds goed, regelt het toezicht op de werking ervan en bepaalt welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

De toelating wordt ingetrokken indien het Fonds niet handelt overeenkomstig de wet, de vorderingen of zijn statuten.

Zo nodig richt de Koning een Gemeenschappelijk Waarborgfonds op.

§ 2. De verzekeraars, met uitzondering van het bureau bedoeld in artikel 2 van deze wet, zijn er hoofdelijk toe gehouden aan dat Gemeenschappelijk Waarborgfonds de stortingen te doen die voor het vervullen van zijn opdracht en voor zijn werkingskosten nodig zijn.

Ingeval het Fonds door de Koning is opgericht, stelt een koninklijk besluit ieder jaar de regel vast voor het berekenen van de stortingen die door de verzekeraars moeten worden gedaan.

§ 3. Ingeval de toelating van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds eindigt of wordt ingetrokken, kan de Koning alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden.

Wet van 1 juli 1956

Le Fonds reste soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

Le Roi nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du Fonds quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

Pendant la durée de la liquidation le § 2 reste applicable.

Art. 20

§ 1^{er}. La personne lésée peut obtenir du Fonds commun de garantie la réparation des dommages résultant de lésions corporelles causées par un véhicule automoteur :

1^o lorsque le véhicule qui a causé l'accident n'est pas identifié; dans ce cas, le Fonds est substitué à la personne responsable;

2^o lorsque, l'obligation d'assurance n'ayant pas été respectée, aucun assureur agréé n'est obligé par la loi à ladite réparation;

3^o lorsque, en cas de vol, de violence ou de recel, la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas assurée en vertu de l'exclusion prévue à l'article 3;

4^o lorsque l'assureur agréé, débiteur des indemnités, a renoncé à l'agrément ou a fait l'objet de la mesure de retrait d'agrément;

5^o lorsque l'assureur a été déclaré en faillite.

L'étendue et les conditions d'octroi de ce droit à réparation sont déterminées par le Roi.

Dans les cas prévus aux 2^o, 3^o, 4^o et 5^o, le Roi peut étendre les obligations du Fonds commun de garantie à l'indemnisation des dégâts matériels dans les limites spéciales qu'il détermine.

§ 2. Dans les cas prévus au § 1^{er}, le Fonds commun de garantie est subrogé, dans la mesure où il a réparé le dommage, aux droits de la personne lésée contre les personnes responsables et éventuellement contre leurs assureurs.

Lorsqu'en application de l'article 25, alinéa 2, une caution est fournie ou un cautionnement est versé, le Fonds commun de garantie est, à l'égard de la caution ou du cautionnement, subrogé dans les droits des personnes lésées qu'il a indemnisées des dommages causés par le véhicule. Il en est de même à l'égard du produit de la vente du véhicule qui, en application de l'article 28, a été affecté à la réparation des dommages.

Tekst aangenomen door de Commissie

Ontwerp van wet 1969

Wet van 1 juli 1956

Zolang de vereffening van zijn verichtingen duurt, blijft het fonds aan het toezicht onderworpen.

De Koning benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het Fonds met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

Zolang de vereffening duurt, blijft § 2 toepasselijk.

Art. 20

§ 1. De benadeelde kan van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding bekomen van de schade voortvloeiende uit lichamelijke letsels die door een motorrijtuig worden veroorzaakt:

1° wanneer de identiteit van het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is vastgesteld; in dit geval wordt het Fonds in de plaats van de aansprakelijke persoon gesteld;

2° wanneer, doordat de verplichting tot verzekering niet is nagekomen, geen toegelaten verzekeraar door de wet tot bedoelde vergoeding is verplicht;

3° wanneer, in geval van diefstal, geweldpleging of heling, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, ingevolge de in artikel 3 gestelde uitsluiting niet is verzekerd;

4° indien de toegelaten verzekeraar, schuldenaar der vergoedingen, zijn toelating verzaakt heeft of indien op hem de maatregel van intrekking van toelating is toegepast;

5° indien de verzekeraar in staat van faillissement verklaard is.

De omvang en de voorwaarden tot toekenning van dit recht op vergoeding worden door de Koning vastgesteld.

In de gevallen bedoeld onder 2°, 3°, 4° en 5° kan de Koning de verplichtingen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds binnen de speciale grenzen die Hij bepaalt, uitbreiden tot de vergoeding van stoffelijke schade.

§ 2. In de gevallen bepaald in § 1, wordt het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, in de mate waarin het de schade heeft vergoed, gesteld in de rechten van de benadeelde tegen de aansprakelijke personen en, eventueel, tegen hun verzekeraars.

Wanneer overeenkomstig artikel 25, tweede lid, een borgtocht gesteld of een zekerheid gestort is, treedt het gemeenschappelijk Waarborgfonds ten aanzien van de borg of de zekerheid in de rechten van de benadeelden aan wie het de door het motorrijtuig veroorzaakte schade heeft vergoed. Hetzelfde geldt voor de opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, die krachtens artikel 28 is besteed aan de herstelling van de schade.

La subrogation ne peut préjudicier aux droits que pourraient faire valoir personnellement des personnes lésées qui seraient en concours avec le Fonds en raison de créances de responsabilité civile faisant l'objet de la présente loi. Ces personnes lésées, à l'exclusion des personnes qui leur seraient subrogées, exercent leurs droits par préférence au Fonds.

Toutefois, dans le cas prévu au § 1^{er}, 4^o et 5^o, le recours du Fonds commun de garantie ne peut être exercé contre la personne responsable que si sont remplies les conditions dans lesquelles un tel recours est permis par la loi ou le contrat à l'assureur lui-même. En outre une franchise peut être fixée par le Roi; dans ce cas, le Fonds peut exercer un recours contre la personne responsable à concurrence de cette franchise.

§ 3. Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable au Fonds, à la personne responsable ou à la personne lésée que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance. Toutefois, le jugement est opposable au Fonds dans le cas prévu au § 1^{er}, 4^o et 5^o, même s'il n'a pas été présent ou appelé à l'instance.

Lorsqu'un assureur a renoncé à l'agrégation ou a fait l'objet d'une mesure de retrait d'agrégation, le Fonds peut intervenir en tout état de cause dans les instances dirigées contre cet assureur ou contre ses assurés.

Le Fonds peut mettre la personne responsable en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

§ 4. Lorsque l'action civile en réparation du dommage causé par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, le Fonds peut être mis en cause par la personne lésée et peut intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile, sans cependant que la juridiction répressive puisse statuer sur les droits que le Fonds peut faire valoir contre la personne responsable ou, éventuellement, contre son assureur.

Le Fonds et la personne responsable peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.

Tekst aangenomen door de Commissie

Ontwerp van wet 1969

Wet van 1 juli 1956

De indeplaatsstelling mag geen afbreuk doen aan de rechten die benadeelden persoonlijk kunnen doen gelden wegens schuldvorderingen inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid als bedoeld in deze wet, die met het Fonds gelijkelijk opkomen. Deze benadeelden, maar niet zij die in hun plaats zouden zijn gesteld, oefenen hun rechten uit bij voorkeur boven het Fonds.

In het geval onder § 1, 4° en 5°, mag echter het verhaal van het gemeenschappelijk waarborgfonds slechts tegen de aansprakelijke persoon worden uitgeoefend, indien de voorwaarden zijn vervuld waaronder een zodanig verhaal door de wet of het contract aan de verzekeraar zelf is toegelaten. Een vrijstelling kan bovendien door de Koning bepaald worden; in dit geval staat voor het Fonds verhaal tegen de aansprakelijke personen open tot het beloop van deze vrijstelling.

§ 3. Het vonnis, gewezen in een geschil ter zake van door een motorrijtuig veroorzaakte schade, kan tegen het Fonds, tegen de aansprakelijke persoon of tegen de benadeelde slechts worden ingeroepen, indien zij in het geding partij zijn geweest of zijn geroepen. In het geval bedoeld onder § 1, 4° en 5°, kan het vonnis evenwel tegen het Fonds worden ingeroepen, zelfs wanneer het in het geding noch partij is geweest, noch daarin werd geroepen.

Wanneer een verzekeraar van de toelating heeft afgezien of wanneer zijn toelating is ingetrokken, kan het Fonds in elke stand van het geding tussenkomen in gedingen tegen die verzekeraar of tegen zijn verzekerden.

Het Fonds kan de aansprakelijke persoon betrekken in het geding dat door de benadeelde tegen dit Fonds wordt gevoerd.

§ 4. Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade voor het strafgerecht wordt ingesteld, kan het Fonds door de benadeelde in het geding worden geroepen en ook vrijwillig tussenkomen onder dezelfde voorwaarden als ware de vordering voor het burgerlijk gerecht gebracht; het strafgerecht kan geen uitspraak doen over de rechten die het Fonds tegen de aansprakelijke persoon of eventueel tegen zijn verzekeraar kan doen gelden.

Het Fonds en de aansprakelijke persoon kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerrechtelijk aansprakelijke partij.

CHAPITRE VI

Du bureau chargé de régler les dommages causés par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger

Art. 21

§ 1^{er}. Le Roi agrée, aux conditions qu'il détermine, un bureau qui a pour mission de régler les dommages causés en Belgique par les véhicules mentionnés à l'article 2, § 2.

Dans les limites de cette mission, le Roi approuve les statuts de ce bureau, réglemente le contrôle de ses activités et indique les actes qui doivent faire l'objet d'une publication au *Moniteur belge*.

Il lui retire l'agrément si le bureau n'agit pas conformément à la loi, aux règlements ou à ses statuts.

§ 2. En cas de cessation ou de retrait de l'agrément du bureau, sa mission est assurée pour une période que le Roi détermine par le Fonds commun de garantie prévu à l'article 19.

Le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurance, des assurés et des personnes lésées. Il nomme un liquidateur spécial chargé de la liquidation du bureau quant aux droits et obligations résultant de la présente loi.

Le bureau reste soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

CHAPITRE VII

Des entreprises d'assurances et des mesures tendant à garantir l'exécution de leurs obligations

Art. 22

§ 1. Nul ne peut souscrire, en qualité d'assureur, des contrats d'assurance de la responsabilité civile prévue à l'article 2, § 1^{er}, s'il n'est agréé par le Roi.

La liste des entreprises d'assurances agréées est publiée au moins une fois l'an au *Moniteur belge*.

Il est interdit à tout agent, courtier ou intermédiaire, de proposer la souscription d'un contrat d'assurance de la responsabilité civile visée par l'article 2, § 1^{er}, auprès d'un assureur non agréé, de faire souscrire un tel contrat ou d'intervenir à sa souscription.

Tekst aangenomen door de Commissie

Ontwerp van wet 1969

Wet van 1 juli 1956

HOOFDSTUK VI

Bureau voor afwikkeling van schade veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald

Art. 21

§ 1. De Koning laat, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, een bureau toe, dat tot opdracht heeft de schade te vergoeden die in België is veroorzaakt door de in artikel 2, § 2, bedoelde motorrijtuigen.

Binnen de perken van die opdracht keurt de Koning de statuten van dit bureau goed, regelt Hij het toezicht op zijn werking en bepaalt Hij welke akten in het *Belgisch Staatsblad* bekend moeten worden gemaakt.

Hij trekt de toelating in indien het bureau niet handelt overeenkomstig de wet, de verordeningen of zijn statuten.

§ 2. Ingeval de toelating van het bureau eindigt of wordt ingetrokken, wordt zijn opdracht vervuld door het in artikel 19 genoemde Gemeenschappelijk Waarborgfonds, voor een tijd die de Koning bepaalt.

De Koning kan alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden. Hij benoemt een speciale vereffenaar, die belast is met de vereffening van het bureau met betrekking tot de rechten en verplichtingen die uit deze wet voortvloeien.

Zolang de vereffening van zijn verrichtingen duurt, blijft het bureau aan het toezicht onderworpen.

HOOFDSTUK VII

Verzekeringsondernemingen en maatregelen om de uitvoering van hun verplichtingen te waarborgen

Art. 22

§ 1. Niemand mag als verzekeraar contracten sluiten tot verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid bedoeld in artikel 2, § 1, zo hij niet door de Koning is toegelaten.

De lijst van de toegelaten verzekeringsondernemingen wordt ten minste eenmaal per jaar in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

Het is ieder agent, makelaar of tussenpersoon verboden het sluiten van een contract ter verzekering van de in artikel 2, § 1, bedoelde burgerrechtelijke aansprakelijkheid bij een niet toegelaten verzekeraar voor te stellen, een zodanig contract te doen sluiten of bij het sluiten daarvan op te treden.

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

Les contrats souscrits auprès d'assureurs non agréés sont nuls. Toutefois, l'assureur reste tenu de remplir les obligations qu'il a contractées jusqu'au moment où le preneur a souscrit auprès d'un assureur agréé un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile visée par la présente loi.

Le Roi peut prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir la bonne exécution des obligations de cet assureur à l'égard des preneurs, des assurés et des personnes lésées.

Le Roi peut imposer aux courtiers et agents de cet assureur de verser au Fonds commun de garantie ou à toute autre personne désignée par Lui, le montant des commissions afférentes aux contrats d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et perçues sous quelque forme que ce soit pendant les douze mois précédant la décision prise en vertu du présent alinéa.

Le produit de ces versements est intégralement affecté à l'indemnisation des personnes lésées.

§ 2. Les conditions d'agrément, de retrait d'agrément et de contrôle des assureurs sont déterminées par le Roi.

L'agrément est notamment subordonnée à l'affiliation de l'assureur à un Fonds commun de garantie, lui-même agréé par le Roi.

Le Roi peut également subordonner l'agrément à l'affiliation de l'assureur au bureau chargé, conformément à l'article 2, § 2, du règlement des dommages causés en Belgique par les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Le Roi peut, aux fins de l'exécution de la présente loi, créer une commission consultative ou donner compétence à cet effet à une commission créée en vertu des lois existantes, dont il précisera la mission.

Les sommes et valeurs affectées au cautionnement et aux réserves techniques, déposées à la Caisse de Dépôts et Consignations et dans les banques de dépôts par les entreprises d'assurances agréées aux fins d'exécution de la présente loi sont affectées, par privilège spécial, au paiement des indemnités dues aux personnes lésées. Dans le même but, le Roi peut prendre des dispositions à l'égard des autres biens affectés au cautionnement et aux réserves ci-dessus visés.

L'assureur dont l'activité n'est pas limitée aux risques visés par la présente loi doit établir une gestion et une comptabilité dis-

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956*

De bij niet toegelaten verzekeraars onderschreven contracten zijn nietig. De verzekeraar blijft er echter toe gehouden de verplichtingen na te komen die hij op zich genomen heeft, tot op het ogenblik dat de verzekeringnemer bij een toegelaten verzekeraar een verzekeringscontract gesloten heeft waardoor de bij deze wet bedoelde burgerrechtelijke aansprakelijkheid gedekt wordt.

De Koning kan alle maatregelen nemen die nodig zijn om de goede uitvoering te waarborgen van de verplichtingen van de verzekeraar tegenover de verzekeringnemer, de verzekerden en de benadeelden.

De Koning kan aan de makelaars en agenten van deze verzekeraar opleggen aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of aan ieder door Hem aangewezen persoon het bedrag te storten van de commissielonen verband houdend met de verzekeringscontracten van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, en die onder welke vorm ook geïnd gedurende de twaalf maanden die voorafgingen aan de krachtens dit lid genomen beslissing.

De volledige opbrengst van deze stortingen wordt voor de schadeloosstelling van de benadeelde personen gebruikt.

§ 2. De voorwaarden voor de toelating en voor de intrekking van de toelating der verzekeraars alsmede de regeling van het toezicht op de verzekeraars worden door de Koning bepaald.

De toelating is onder meer afhankelijk van de toetreding van de verzekeraar tot een gemeenschappelijk waarborgfonds dat eveneens door de Koning is toegelaten.

De Koning kan eveneens de toelating afhankelijk maken van de toetreding van de verzekeraar tot het bureau dat, overeenkomstig artikel 2, § 2. belast is met de afwikkeling van de schade veroorzaakt in België door motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

De Koning kan ter uitvoering van deze wet een commissie van advies oprichten of met dat doel bevoegdheid verlenen aan een krachtens de bestaande wetten opgerichte commissie, waarvan Hij de opdracht zal omschrijven.

De sommen en waarden, die door de ter uitvoering van deze wet toegelaten verzekeringsondernemingen als zekerheid en als technische reserves in de Deposito- en Consignatiekas en in de depositobanken zijn neergelegd, zijn bij bijzonder voorrecht bestemd voor de betaling van de schadeloosstelling die aan de benadeelden verschuldigd is. Met hetzelfde doel kan de Koning voorzieningen treffen ten opzichte van andere voor bovenbedoelde zekerheid en reserves bestemde goederen.

De verzekeraar wiens bedrijf niet beperkt is tot de door deze wet bedoelde risico's, moet voor de verrichtingen betreffende

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

tinctes des opérations relatives à ces risques. L'assureur étranger doit établir en outre une gestion et une comptabilité distinctes des opérations relatives aux risques visés par la présente loi et dont les primes sont payables en Belgique. L'assureur peut être tenu de fournir des justifications sur l'ensemble de ses opérations en Belgique, ainsi que sur sa situation financière générale.

Les frais de contrôle sont supportés par les assureurs agréés à concurrence de 3 % au plus des primes encaissées pour l'assurance visée par la présente loi. Un arrêté ministériel fixe, à la fin de chaque exercice, la répartition des frais entre les assureurs agréés au prorata du montant des primes encaissées.

Art. 23

En cas de cessation ou de retrait de l'agrément d'un assureur, le Roi peut prendre toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurances, des assurés et des personnes lésées.

Les contrats souscrits auprès d'assureurs dont l'agrément est retirée ou qui renoncent à l'agrément sont résiliés de plein droit le trentième jour qui suit la publication de l'arrêté royal de retrait ou de renonciation.

Pendant ce délai, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur couvert par un assureur ne bénéficiant plus de l'agrément, est réputé assuré conformément à l'article 2 de la présente loi.

La prime est remboursée par l'assureur, au prorata de la partie non couverte du risque.

L'assureur restera soumis au contrôle pendant la durée de la liquidation de ses opérations.

CHAPITRE V

Dispositions pénales

SECTION I

De la saisie des véhicules

Art. 20

(Article 24 du projet)

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

CHAPITRE VIII

Dispositions pénales

SECTION I

De la saisie des véhicules

Art. 24

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

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956*

deze risico's een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding inrichten. De vreemde verzekeraar moet bovendien een afzonderlijk beheer en een afzonderlijke boekhouding inrichten voor de verrichtingen betreffende de risico's door deze wet bedoeld en de risico's waarvan de premies in België betaalbaar zijn. De verzekeraar kan verplicht worden verantwoording te verstrekken omtrent het geheel van zijn verrichtingen in België en omtrent zijn algemene financiële toestand.

De kosten van het toezicht worden door de toegelaten verzekeraars gedragen tot een bedrag van ten hoogste 3 % van de premies, geïnd voor de verzekering door deze wet bedoeld. Op het einde van elk dienstjaar wordt de verdeling der kosten onder de toegelaten verzekeraars bij ministerieel besluit vastgesteld naar evenredigheid van het bedrag der geïnde premies.

Art. 23

Ingeval de toelating van een verzekeraar eindigt of wordt ingetrokken, kan de Koning alle passende maatregelen nemen ter vrijwaring van de rechten van de verzekeringnemers, van de verzekerden en van de benadeelden.

De contracten gesloten bij verzekeraars waarvan de toelating is ingetrokken of die ze hebben verzaakt, zijn van rechtswege ontbonden de dertigste dag volgend op de bekendmaking van het koninklijk besluit van intrekking of verzaking.

De eigenaar van een motorrijtuig gedekt door een verzekeraar die niet meer is toegelaten, wordt tijdens die termijn, overeenkomstig artikel 2 van deze wet, geacht verzekerd te zijn.

De premie wordt door de verzekeraar terugbetaald naar verhouding van het niet gedekt gedeelte van het risico.

De verzekeraar blijft, tijdens de duur van de vereffening van zijn verrichtingen aan toezicht onderworpen.

HOOFDSTUK V

Strafbepalingen AFDELING I

Beslag op motorrijtuigen

Art. 20

(Artikel 24 van het ontwerp)

Ieder motorrijtuig dat op de openbare weg of op een der in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen in het verkeer wordt gebracht, wordt in beslag genomen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de bepalingen van deze wet. Onverminderd de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan dit beslag worden gelegd door ieder officier van gerechtelijke politie en door ieder ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet.

HOOFDSTUK VIII

Strafbepalingen AFDELING I

Beslag op motorrijtuigen

Art. 24

Ieder motorrijtuig dat op de openbare weg of op een der in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen in het verkeer wordt gebracht, wordt in beslag genomen wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig de bepalingen van deze wet. Onverminderd de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan dit beslag worden gelegd door ieder officier van gerechtelijke politie en door ieder ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet.

Texte adopté par la Commission

Une copie du procès-verbal est adressée au propriétaire du véhicule dans les deux jours à compter de celui où son identité a pu être établie.

Le véhicule reste aux risques du propriétaire pendant la durée de la saisie.

Art. 21

(Article 25 du projet)

Lorsqu'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité civile à laquelle le véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi ou lorsque aucune infraction à l'article 22 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule, la saisie est levée par le ministère public, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie à moins que son maintien ne soit exigé pour un autre motif que le défaut d'assurance.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié de la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Le montant de l'engagement de la caution ou du cautionnement est déterminé par le ministère public, par le juge d'instruction, par la juridiction d'instruction ou la juridiction du jugement saisie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le ministère public saisit par voie de citation le président du tribunal civil statuant selon les formes du référé pour lui demander d'autoriser l'administration de l'Enregistrement et des Domaines à vendre le véhicule. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue.

Après prélèvement par l'Etat des frais de saisie et de conservation du véhicule, le produit net de la vente autorisée par le président du tribunal, est substitué au véhicule saisi.

Projet de loi 1969

Une copie du procès-verbal est adressée au propriétaire du véhicule dans les deux jours à compter de celui où son identité a pu être établie.

Le véhicule reste aux risques du propriétaire pendant la durée de la saisie.

Art. 25

Lorsqu'il est justifié qu'au moment où la saisie a été faite, la responsabilité civile à laquelle le véhicule pouvait donner lieu était couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi ou lorsque aucune infraction à l'article 26 n'est retenue à charge du propriétaire du véhicule, la saisie est levée par le ministère public, le juge d'instruction, la juridiction d'instruction ou la juridiction de jugement saisie à moins que son maintien ne soit exigé pour un autre motif que le défaut d'assurance.

Dans les autres cas, il faut, pour que la saisie puisse être levée, qu'il soit justifié de la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi ainsi que du paiement des frais de saisie et de conservation du véhicule. La levée de la saisie peut, en outre, être subordonnée à la fourniture d'une caution ou au versement d'un cautionnement à la Caisse des dépôts et consignations, en vue de garantir la réparation des dommages causés par le véhicule. Le montant de l'engagement de la caution ou du cautionnement est déterminé par le ministère public, par le juge d'instruction, par la juridiction d'instruction ou la juridiction du jugement saisie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le tribunal peut autoriser le greffier à faire procéder à la vente du véhicule par l'administration de l'enregistrement et des domaines, le propriétaire ayant été dûment cité à la requête du ministère public. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée, le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue.

Après prélèvement par l'Etat des frais de saisie et de conservation du véhicule, le produit net de la vente autorisée par le président du tribunal, est substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

Loi du 1^{er} juillet 1956

Tekst aangenomen door de Commissie

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de eigenaar van het motorrijtuig gezonden binnen twee dagen na de dag waarop diens identiteit kon worden vastgesteld.

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

Art. 21

(Artikel 25 van het ontwerp)

Wanneer bewezen is dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven ten tijde van het beslag, gedekt was door een verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet, of wanneer de eigenaar van het motorrijtuig geen overtreding van artikel 22 ten laste wordt gelegd, wordt het beslag door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is, opgeheven tenzij de handhaving daarvan om een andere reden dan het ontbreken van een verzekering vereist is.

In de andere gevallen moet voor opheffing van het beslag bewezen zijn dat een verzekeringsovereenkomst is gesloten overeenkomstig deze wet en dat de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig betaald zijn. Aan de opheffing van het beslag kan bovendien de voorwaarde worden verbonden dat een borgtocht wordt gesteld of een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas wordt gestort als waarborg voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Het bedrag tot hetwelk de borg is verbonden, of dat van de zekerheid, wordt vastgesteld door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is; die waarborg mag niet hoger zijn dan de waarde van het motorrijtuig.

Indien het beslag langer duurt dan drie maanden, maakt het openbaar ministerie de zaak, bij dagvaarding, aanhangig bij de voorzitter van de burgerlijke rechtbank, die uitspraak doet volgens de vormen van het kort geding, om hem te verzoeken het bestuur der Registratie en Domeinen te machtigen het motorrijtuig te verkopen. Tegen die beschikking kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie een maand na de beslissing opnieuw dagvaarden.

Na afhouding door de Staat van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, komt de netto-opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend, in de plaats van het in beslag genomen motorrijtuig.

Ontwerp van wet 1969

Een afschrift van het proces-verbaal wordt aan de eigenaar van het motorrijtuig gezonden binnen twee dagen na de dag waarop diens identiteit kon worden vastgesteld.

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

Art. 25

Wanneer bewezen is dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kon geven ten tijde van het beslag gedekt was door een verzekering die aan de bepalingen van deze wet beantwoordt, of wanneer de eigenaar van het motorrijtuig geen overtreding van artikel 26 ten laste wordt gelegd, wordt het beslag door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is, opgeheven tenzij de handhaving daarvan om een andere reden dan het ontbreken van een verzekering vereist is.

In de andere gevallen moet voor opheffing van het beslag bewezen zijn dat een verzekeringscontract overeenkomstig deze wet is gesloten, en dat de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig betaald zijn. Aan de opheffing van het beslag kan bovendien de voorwaarde worden verbonden dat een borgtocht wordt gesteld of een zekerheid in de Deposito- en Consignatiekas wordt gestort als waarborg voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade. Het bedrag tot hetwelk de borg is verbonden, of dat van de zekerheid, wordt vastgesteld door het openbaar ministerie, de onderzoeksrechter, het onderzoeksgerecht of het vonnisgerecht waarbij de zaak aanhangig is; die waarborg mag niet hoger zijn dan de waarde van het motorrijtuig.

Indien het beslag langer dan drie maanden duurt, kan de burgerlijke rechtbank, de griffier ertoe machtigen het bestuur der Registratie en Domeinen met de verkoop van het motorrijtuig te belasten, nadat de eigenaar behoorlijk is gedagvaard ten verzoeken van het openbaar ministerie. Tegen dit vonnis kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie, één maand nadat de beslissing werd gewezen opnieuw dagvaarden.

Na afhouding door de Staat van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, komt, wat de verbeurdverklaring of de teruggave betreft, de netto-opbrengst van de verkoop van het motorrijtuig, waartoe de voorzitter van de rechtbank machtiging heeft verleend, in de plaats van het in beslag genomen motorrijtuig.

Wet van 1 juli 1956

Texte adopté par la Commission

Projet de loi 1969

Loi du 1^{er} juillet 1956

SECTION II

SECTION II

Des peines

Des peines

Art. 22

Art. 26

Art. 18

(Article 26 du projet)

§ 1^{er}. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2, § 1^{er}, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement.

§ 1^{er}. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2, § 1^{er}, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de cent francs à mille francs, ou d'une de ces peines seulement.

§ 1^{er}. Le propriétaire d'un véhicule automoteur qui met celui-ci en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation sans avoir satisfait aux prescriptions de l'article 2, ainsi que le conducteur de ce véhicule sont punis d'un emprisonnement de 8 jours à 6 mois et d'une amende de 100 à 1 000 francs, ou d'une de ces peines seulement.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1^{er}, que s'ils savent que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la présente loi.

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables, en vertu de l'alinéa 1^{er}, que s'ils savent que la responsabilité civile à laquelle le véhicule peut donner lieu n'est pas couverte conformément à la présente loi ou si les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique ne sont pas remplies.

§ 2. Est puni des peines prévues au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 8.

§ 2. Est puni des peines prévues au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 7.

Art. 20, alinéa 3
Est puni des peines prévues à l'article 18, § 1^{er}, quiconque organise de semblables courses ou concours ou y participe sans être couvert par l'assurance visée au 1^{er} alinéa du présent article. Les §§ 3 et 4 de l'article 18 sont également d'application.

§ 3. Si le propriétaire ou le détenteur est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

§ 3. Si le propriétaire ou le détenteur est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 18, § 1^{er}, alinéa 2
Si le propriétaire est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme propriétaire est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 23 (nouveau)

Lorsqu'un véhicule automoteur, autre que ceux soumis aux prescriptions du § 2 de l'article 2, se trouve dans un des lieux indiqués au premier alinéa du § 1^{er} de l'article 2 sans être muni du certificat prévu à l'article 7, le conducteur est puni des peines prévues à l'article 29, alinéa 2 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968.

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956*

AFDELING II

AFDELING II

Straffen

Straffen

Art. 22

Art. 26

Art. 18

(Artikel 26 van het ontwerp)

§ 1. De eigenaar of de houder van het motorrijtuig die dit in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn krachtens het eerste lid alleen strafbaar als zij weten dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig deze wet.

§ 2. Hij die snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden organiseert of eraan deelneemt, zonder dat hij gedekt is door de in artikel 8 bedoelde bijzondere verzekering, wordt gestraft met de straffen gesteld in § 1, eerste lid.

§ 3. Als de eigenaar of de houder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige bestuurders, zaakvoerders of vennoten, en is de vennootschap, de vereniging of de instelling die eigenaar is, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 23 (nieuw)

Wanneer een motorrijtuig dat niet onderworpen is aan de voorschriften van artikel 2, § 2, zich bevindt op één van de plaatsen vermeld in artikel 2, § 1, eerste lid, zonder te beschikken over het bewijs bedoeld in artikel 7, wordt de bestuurder gestraft met de straffen bepaald in artikel 29, tweede lid, van de bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

§ 1. De eigenaar of de houder van het motorrijtuig die dit in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen.

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn krachtens het eerste lid alleen strafbaar, als zij weten dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet gedekt is overeenkomstig deze wet, of als niet is voldaan aan de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden.

§ 2. Hij die snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden organiseert of eraan deelneemt, zonder dat hij gedekt is door de in artikel 7 bedoelde bijzondere verzekering, wordt gestraft met de straffen gesteld in § 1, eerste lid.

§ 3. Als de eigenaar of de houder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten, en is de vennootschap, de vereniging of de instelling, die eigenaar is, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

§ 1. De eigenaar van een motorrijtuig, die dit rijtuig in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer gebracht wordt, zonder dat hij voldaan heeft aan de voorschriften van artikel 2, en de bestuurder van dit rijtuig worden gestraft met gevangenisstraf van 8 dagen tot 6 maanden en met geldboete van 100 tot 1 000 frank, of met een van die straffen alleen.

Art. 20, derde lid

Hij die zodanige ritten of wedstrijden inricht of eraan deelneemt zonder dat hij gedekt is door de in het eerste lid van dit artikel bedoelde verzekering wordt gestraft met de straffen gesteld in artikel 18, § 1. De §§ 3 en 4 van artikel 18 zijn eveneens van toepassing.

Art. 18, § 1, tweede lid

Is de eigenaar een vennootschap, een vereniging of een inrichting met rechtspersoonlijkheid, dan zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de inrichting, eigenaar van het rijtuig, burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

Art. 24

(Article 27 du projet)

Dans les cas prévus à l'article 22 les tribunaux peuvent, en outre, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de cinq ans au plus.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue à l'alinéa 1^{er}.

Art. 25

(Article 28 du projet)

En condamnant le propriétaire du véhicule pour infraction à l'article 22 les tribunaux peuvent ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente recueilli par le greffier soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci par préférence à tout autre créance. Si le véhicule a déjà été vendu en application de l'article 21, alinéa 3, la même affectation peut être donnée à tout ou partie du produit de la vente.

Art. 26

(Article 29 du projet)

Est puni des peines prévues par l'article 29, alinéa 2, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, le titulaire de la marque d'immatriculation qui, après l'expiration du délai fixé par le Roi, reste en défaut de satisfaire à l'obligation imposée en vertu de l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, au détenteur ou au conducteur en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2.

Art. 27

Dans les cas prévus à l'article 26 les tribunaux peuvent, en outre, prononcer la déchéance du droit de conduire un véhicule automoteur, soit à titre définitif, soit pour une durée de huit jours au moins et de deux ans au plus.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue à l'alinéa 1^{er}.

Art. 28

En condamnant le propriétaire du véhicule pour infraction à l'article 26 les tribunaux peuvent ordonner que le véhicule saisi soit vendu par l'administration des domaines et que tout ou partie du produit net de la vente recueilli par le greffier soit, après déduction des frais de saisie et de conservation du véhicule, affecté à la réparation des dommages causés par celui-ci par préférence à toute autre créance. Si le véhicule a déjà été vendu en application de l'article 25, alinéa 3, la même affectation peut être donnée à tout ou partie du produit de la vente.

Lorsque la confiscation du véhicule est prononcée, la partie du produit net de la vente, qui n'est pas affectée à la réparation des dommages causés par le véhicule, est attribuée au Trésor.

Art. 29

Est puni des peines prévues par l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968, le titulaire de la marque d'immatriculation qui, après l'expiration du délai fixé par le Roi, reste en défaut de satisfaire à l'obligation imposée en vertu de l'article 6, § 1^{er}, alinéa 2.

Les mêmes peines sont applicables en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2.

§ 3. Dans le cas prévu au § 1^{er} du présent article, les tribunaux peuvent en outre prononcer la déchéance à temps ou à perpétuité du droit de conduire un véhicule automoteur.

Les dispositions relatives à la déchéance du droit de conduire contenues dans la législation sur la police de la circulation routière sont applicables à la déchéance du droit de conduire prévue ci-dessus (1).

(1) Modifié par la loi du 1^{er} août 1963, *Moniteur belge*, 15 mai 1965.

Tekst aangenomen door de Commissie

Art. 24

(Artikel 27 van het ontwerp)

Bovendien kunnen de rechtbanken, in de gevallen bedoeld in artikel 22, voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste vijf jaar de vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing op de in het eerste lid bedoelde vervallenverklaring van het recht tot sturen.

Art. 25

(Artikel 28 van het ontwerp)

Bij veroordeling van de eigenaar van het motorrijtuig wegens overtreding van artikel 22 kunnen de rechtbanken bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop die de griffier heeft ontvangen, geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldverordering, bestemd zal worden voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is overeenkomstig artikel 21, derde lid, kan dezelfde bestemming gegeven worden aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop.

Art. 26

(Artikel 29 van het ontwerp)

Met de straffen gesteld in artikel 29, tweede lid, van de bij koninklijk besluit van 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, wordt gestraft de houder van de kentekenplaat die, na verloop van de door de Koning bepaalde tijd, niet voldoet aan de verplichting opgelegd krachtens artikel 6, § 1, tweede lid.

Dezelfde straffen zijn toepasselijk op de eigenaar, op de houder of op de bestuurder in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2.

Ontwerp van wet 1969

Art. 27

Bovendien kunnen de rechtbanken, in de gevallen bedoeld in artikel 26 voorgoed of voor een duur van ten minste acht dagen en van ten hoogste twee jaar de vervallenverklaring uitspreken van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen betreffende de vervallenverklaring van het recht tot sturen, vervat in de wetgeving op de politie van het wegverkeer, zijn van toepassing op de in het eerste lid bedoelde vervallenverklaring van het recht tot sturen.

Art. 28

Bij veroordeling van de eigenaar van het motorrijtuig wegens overtreding van artikel 26 kunnen de rechtbanken bevelen dat het in beslag genomen motorrijtuig door het bestuur der domeinen zal worden verkocht en dat, na aftrek van de beslag- en bewaringskosten voor het motorrijtuig, de netto-opbrengst van de verkoop die de griffier heeft ontvangen, geheel of ten dele, met voorrang boven iedere andere schuldverordering, bestemd zal worden voor de vergoeding van de door dat rijtuig veroorzaakte schade. Als het motorrijtuig reeds verkocht is overeenkomstig artikel 25, derde lid, kan dezelfde bestemming gegeven worden aan het geheel of een gedeelte van de opbrengst van de verkoop.

Bij verbeurdverklaring van het motorrijtuig wordt het gedeelte van de netto-opbrengst van de verkoop dat niet gebruikt is voor de vergoeding van de door het motorrijtuig veroorzaakte schade, aan de Schatkist toegewezen.

Art. 29

Met de straffen gesteld in artikel 29 van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer, wordt gestraft de houder van de nummerplaat, die, na verloop van de door de Koning bepaalde tijd, in gebreke blijft te voldoen aan de verplichting krachtens artikel 6, § 1, tweede lid, opgelegd.

Dezelfde straffen zijn toepasselijk in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2.

Wet van 1 juli 1956

§ 3. In het geval bepaald in § 1 van dit artikel kunnen de rechtbanken bovendien de schuldige voor een tijd of voor het leven vervallen verklaren van het recht om een motorrijtuig te besturen.

De bepalingen die in de wetgeving op de politie over het wegverkeer het verval van het recht tot sturen betreffen, zijn toepasselijk op het hierboven beschreven verval van het recht tot sturen (1).

(1) Gewijzigd bij de wet van 1 augustus 1963, *Belgisch Staatsblad* van 15 mei 1965.

Texte adopté par la Commission

Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables que s'ils savent que les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur ne sont pas remplies.

Art. 27

(Article 31 du projet)

Si, dans les cas prévus à l'article 26, le titulaire de la marque d'immatriculation ou le propriétaire ou le détenteur du véhicule est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 28

(Article 32 du projet)

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er}, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 29

(Article 33 du projet)

Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, sont qualifiés pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son exécution, les fonctionnaires et agents de l'autorité publique délégués pour surveiller l'exécution de la législation et des règlements sur la police du roulage, ainsi que ceux qui seront spécialement désignés par le Roi.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires et agents font foi jusqu'à preuve contraire.

Projet de loi 1969

Art. 30

Sont punies d'un emprisonnement d'un mois à 5 ans et d'une amende de mille francs à dix mille francs ou d'une de ces peines seulement :

1^o toute infraction à l'article 22, § 1^{er}, alinéas 1 et 3, ainsi qu'aux dispositions prises en application de l'alinéa 5 du § 1^{er}.

2^o toute infraction aux obligations imposées au Fonds commun de garantie ou au Bureau en vertu des articles 19 et 21.

Art. 31

Si, dans les cas prévus aux articles 29 et 30, l'auteur de l'infraction est une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, les peines sont applicables aux administrateurs, gérants ou associés coupables et la société, l'association ou l'organisme est civilement responsable du paiement des condamnations pécuniaires.

Art. 32

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er}, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Art. 33

Sans préjudice des devoirs incombant aux officiers de police judiciaire, sont qualifiés pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et des règlements pris pour son exécution, les fonctionnaires et agents de l'autorité publique délégués pour surveiller l'exécution de la législation et des règlements sur la police du roulage, ainsi que ceux qui seront spécialement désignés par le Roi.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires et agents font foi jusqu'à preuve contraire.

Loi du 1^{er} juillet 1956

Art. 19

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er}, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

Tekst aangenomen door de Commissie

De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn slechts strafbaar indien zij weten dat de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden, niet vervuld zijn.

Art. 27

(Artikel 31 van het ontwerp)

Als, in de gevallen bepaald in artikel 26, de houder van de kentekenplaat of de eigenaar of de houder van het motorrijtuig een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige bestuurders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 28

(Artikel 32 van het ontwerp)

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, zijn toepasselijk op de misdrijven bedoeld door deze wet.

Art. 29

(Artikel 33 van het ontwerp)

Tot vaststelling van de overtredingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan vastgestelde verordeningen zijn bevoegd, onverminderd de bevoegdheid der officieren van gerechtelijke politie, de ambtenaren en agenten van de openbare macht die belast zijn met het toezicht op de uitvoering van de wetten en verordeningen op de politie van het wegverkeer, alsmede zij die door de Koning speciaal daartoe worden aangewezen.

Processen-verbaal door die ambtenaren en agenten opgemaakt, leveren bewijs op tot bewijs van het tegendeel.

Ontwerp van wet 1969

Art. 30

Met gevangenisstraf van een maand tot vijf jaar en met geldboete van duizend frank tot tienduizend frank, of met een van die straffen alleen, worden bestraft:

1° iedere overtreding van artikel 22, § 1, eerste en derde lid, alsook van de bepalingen uitgevaardigd tot uitvoering van het vijfde lid van § 1.

2° iedere overtreding van de verplichtingen die aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds of aan het Bureau op grond van de artikelen 19 en 21 zijn opgelegd.

Art. 31

Als, in de gevallen bepaald in de artikelen 29 en 30, de overtreder een vennootschap, een vereniging of een instelling met rechtspersoonlijkheid is, zijn de straffen toepasselijk op de schuldige beheerders, zaakvoerders of vennoten en is de vennootschap, de vereniging of de instelling burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldelijke veroordelingen.

Art. 32

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid, zijn toepasselijk op de misdrijven bedoeld door deze wet.

Art. 33

Tot vaststelling van de overtredingen van deze wet en van de ter uitvoering daarvan vastgestelde verordeningen zijn bevoegd, onverminderd de bevoegdheid der officieren van gerechtelijke politie, de ambtenaren en agenten van de openbare macht die ermede belast zijn toe te zien op de uitvoering van de wetten en verordeningen op de politie van het wegverkeer, alsmede zij die door de Koning speciaal daartoe worden aangewezen.

Processen-verbaal door die ambtenaren en agenten opgemaakt, leveren bewijs op tot aan het tegenbewijs.

Wet van 1 juli 1956

Art. 19

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII en artikel 85, doch met uitzondering van artikel 43, 1e lid, zijn toepasselijk op de misdrijven bedoeld door deze wet.

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956***CHAPITRE VI****CHAPITRE IX****Dispositions transitoires****Dispositions transitoires****Art. 30****Art. 34**

(Article 34 du projet)

L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

Ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat.

Ces modifications ne peuvent justifier aucune majoration ou réduction du montant de la prime fixée par le contrat, ni la résiliation de celui-ci.

Le Ministre des Affaires économiques fixe la majoration tarifaire maximale à laquelle elles peuvent donner lieu.

Art. 35

Les contrats en cours auprès d'assureurs qui, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, ne sont pas agréés, sont résiliés de plein droit le trentième jour qui suit cette date.

Pendant ce délai, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule automoteur couvert par un assureur non agréé est réputé assuré conformément à l'article 2 de la présente loi.

La prime est remboursée par l'assureur, au prorata de la partie non couverte du risque.

Le Roi peut prendre à l'égard de ces assureurs toutes les mesures propres à sauvegarder les droits des preneurs d'assurances, des assurés et des personnes lésées, sans préjudice du droit des autres créanciers.

Art. 36

§1^{er}. Les plaques provinciales pour cyclomoteurs qui porteront le millésime de l'année qui suit celle de l'entrée en vigueur de la présente loi ne seront délivrées que sur la production d'une attestation d'un assureur agréé, portant sur l'existence d'un contrat d'assurance valable jusqu'au 31 décembre de cette année.

Cette attestation devra être fournie par l'assureur sur demande de tout titulaire d'un contrat d'assurance en cours au 1^{er} janvier de cette même année. La période d'assurance qui prend fin au cours de

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956***HOOFDSTUK VI****Overgangsbepalingen****Art. 30**

(Artikel 34 van het ontwerp)

Het in werking treden van deze wet leidt, binnen de grenzen welke haar bepalingen stellen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringsovereenkomsten.

Deze wijzigingen kunnen de opzegging van de overeenkomst niet rechtvaardigen.

De Minister van Economische Zaken legt de maximale tariefverhoging vast waartoe zij aanleiding kunnen geven.

HOOFDSTUK IX**Overgangsbepalingen****Art. 34**

Het in werking treden van deze wet leidt, binnen de grenzen welke haar bepalingen stellen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringscontracten.

Die wijzigingen kunnen geen rechtvaardigingsgrond zijn voor enige verhoging of vermindering van het bedrag van de bij het verzekeringscontract vastgestelde premie, noch voor de ontbinding van dit contract.

Art. 35

De lopende contracten bij de verzekeraars die, op de datum van de inwerkingtreding van deze wet, niet zijn toegelaten, zijn van rechtswege ontbonden de dertigste dag volgend op die datum.

De eigenaar van een motorrijtuig gedekt door een niet toegelaten verzekeraar, wordt geacht tijdens deze termijn overeenkomstig artikel 2 van deze wet verzekerd te zijn.

De premie wordt door de verzekeraar terugbetaald naar verhouding van het niet gedekte gedeelte van het risico.

De Koning kan, onverminderd het recht van de andere schuldeisers, ten opzichte van deze verzekeraars, alle geschikte maatregelen treffen om de rechten van de verzekeringnemers, de verzekerden en de benadeelden veilig te stellen.

Art. 36

§ 1. De provinciale platen voor rijwiel met hulpmotor waarop het jaartal voorkomt van het jaar volgend op dat waarin deze wet in werking is getreden, worden slechts afgegeven na overlegging van een bewijs van een toegelaten verzekeraar betreffende het bestaan van een tot 31 december van dat jaar geldig verzekeringscontract.

De verzekeraar moet, desgevraagd, zodanig bewijs verstrekken aan iedere houder van een op 1 januari van datzelfde jaar lopend verzekeringscontract. Het verzekeringsstijdvak dat gedurende het jaar ten

*Texte adopté par la Commission**Projet de loi 1969**Loi du 1^{er} juillet 1956*

l'année sera prolongée jusqu'au 31 décembre, un supplément étant dû à l'assureur au prorata de la prolongation.

§ 2. Si le contrat se poursuit au-delà de cette date, les périodes annuelles d'assurances couvrent l'année civile, l'échéance annuelle étant fixée au 1^{er} décembre qui précède la dite année et la date de l'expiration du contrat reportée au 31 décembre de l'année où il doit prendre fin.

CHAPITRE VII**Dispositions finales****Art. 31**

(Article 37 du projet)

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente loi par des conventions particulières qui porteraient atteinte aux droits des personnes lésées.

CHAPITRE X**Dispositions finales****Art. 37**

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente loi par des conventions particulières qui porteraient atteinte aux droits des personnes lésées.

Art. 38

Sortiront leur plein et entier effet, les traités que le Roi fera en vue de régler les conditions auxquelles peuvent être admis à circuler en Belgique, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs appartenant à des Etats étrangers ainsi que ceux à l'égard desquels ils se portent garants.

Ces traités comporteront de la part de l'Etat étranger, notamment la reconnaissance de la compétence des tribunaux belges et l'engagement de l'Etat étranger de garantir le paiement des indemnités résultant des dommages causés par ces véhicules dans les conditions où l'Etat belge serait tenu s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Par ces traités, des obligations correspondantes pourront être mises à charge de l'Etat belge en vue de garantir la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules automoteurs lui appartenant ou immatriculés en son nom. Il peut en être de même en ce qui concerne la réparation des dommages causés à l'étranger par des véhicules appartenant ou immatriculés au nom d'autorités publiques ou de personnes juridiques dispensées de l'obligation d'assurance.

Art. 21

On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même.

*Tekst aangenomen door de Commissie**Ontwerp van wet 1969**Wet van 1 juli 1956*

einde loopt, wordt verlengd tot 31 december en een met de verlenging evenredig premietoelage is aan de verzekeraar verschuldigd.

§ 2. Indien het contract tot na die datum voortduurt, dekken de jaarlijkse verzekeringstijdvakken het kalenderjaar, terwijl de jaarlijkse vervaldag wordt vastgesteld op de 1e december die aan genoemd jaar voorafgaat en terwijl de datum waarop het contract eindigt, wordt verschoven tot de 31e december van het jaar waarin het contract een einde moet nemen.

HOOFDSTUK VII

Slotbepalingen

Art. 31

(Artikel 37 van het ontwerp)

Van de bepalingen van deze wet mag niet worden afgeweken door bijzondere overeenkomsten die aan de rechten van bena-deelden afbreuk zouden kunnen doen.

HOOFDSTUK X

Slotbepalingen

Art. 37

Van de bepalingen van deze wet mag niet worden afgeweken door bijzondere overeenkomsten die aan de rechten van bena-deelden afbreuk mochten doen.

Art. 38

Volkomen uitwerking zullen hebben, de verdragen die de Koning zal sluiten met het oog op het bepalen van de voorwaarden waaronder motorrijtuigen die toebehoren aan vreemde Staten, en motorrijtuigen waarvoor deze Staten instaan, tot het verkeer in België kunnen worden toegelaten zonder dat zij door een verzekering zijn gedekt.

Die verdragen zullen tevens afdelend inhouden, dat de vreemde Staten de bevoegdheid van de Belgische gerechten erkennen en de verplichting op zich nemen de betaling van de schadeloosstelling wegens schade veroorzaakt door bedoelde motorrijtuigen te waarborgen, in de omstandigheden waarin de Belgisch Staat tot vergoeding zou zijn gehouden indien het zijn eigen motorrijtuigen betrof.

Door die verdragen kunnen aan de Belgische Staat overeenkomstige verplichtingen opgelegd worden, voor het waarborgen van de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen die hem toebehoren of op zijn naam zijn ingeschreven. Hetzelfde kan gelden voor de vergoeding van schade, in het buitenland veroorzaakt door motorrijtuigen, die toebehoren aan of ingeschreven zijn op naam van overheidslichamen of rechtspersonen die van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld.

Art. 21

Van een bepaling van deze wet kan slechts bij afzonderlijke overeenkomsten worden afgeweken, indien de bevoegdheid daartoe uit de bepaling zelf blijkt.

*Texte adopté par la Commission***Art. 32**

(Article 39 du projet)

§ 1^{er}. La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, modifiée par la loi du 4 juillet 1972, est abrogée.

§ 2. Les dispositions relatives à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs figurant dans l'article 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, tel qu'il a été modifié par la loi du 20 décembre 1957, sont abrogées dans la mesure où cette responsabilité fait l'objet d'une assurance obligatoire conformément à la présente loi.

§ 3. L'article 3 de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automoteurs servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire est abrogé.

Art. 33

(Article 40 du projet)

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Art. 34 (nouveau)

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, adapter les dispositions de la présente loi aux obligations découlant pour la Belgique d'accords ou de traités internationaux.

*Projet de loi 1969***Art. 39**

§ 1^{er}. La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogée.

§ 2. Les dispositions relatives à l'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs figurant dans l'article 28 de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 portant révision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, tel qu'il a été modifié par la loi du 20 décembre 1957, sont abrogées dans la mesure où cette responsabilité fait l'objet d'une assurance obligatoire conformément à la présente loi.

§ 3. L'article 3 de l'arrêté-loi du 24 février 1947 étendant l'obligation du contrôle technique aux véhicules automobiles servant au transport de choses pour le compte propre de leur propriétaire est abrogé.

Art. 40

Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le Roi.

Le Roi peut fixer une date particulière en ce qui concerne certaines catégories de véhicules qu'il détermine.

Loi du 1^{er} juillet 1956

*Tekst aangenomen door de Commissie***Art. 32**

(Artikel 39 van het ontwerp)

§ 1. De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1972, wordt opgeheven.

§ 2. De bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die voorkomen in artikel 28 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, zoals het is gewijzigd door de wet van 20 december 1957, worden opgeheven voor zover voor die aansprakelijkheid overeenkomstig deze wet een verplichte verzekering is gesloten.

§ 3. Artikel 3 van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar, wordt opgeheven.

Art. 33

(Artikel 40 van het ontwerp)

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

Art. 34 (nieuw)

De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de bepalingen van deze wet aanpassen aan de verplichtingen die voor België voortvloeien uit internationale overeenkomsten en verdragen.

*Ontwerp van wet 1969***Art. 39**

§ 1. De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt opgeheven.

§ 2. De bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die voorkomen in artikel 28 van de besluitwet van 30 december 1946 houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van automobielen, zoals het is gewijzigd door de wet van 20 december 1957, worden opgeheven voor zover voor die aansprakelijkheid overeenkomstig deze wet een verplichte verzekering is gesloten.

§ 3. Artikel 3 van de besluitwet van 24 februari 1947 waarbij de verplichting van de technische controle uitgebreid wordt tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken voor rekening van hun eigenaar wordt opgeheven.

Art. 40

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning te bepalen tijdstippen.

De Koning kan een bijzonder tijdstip bepalen wat sommige door Hem aan te wijzen categorieën van rijtuigen betreft.

Wet van 1 juli 1956