

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 april 2015

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van
21 november 1989 betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen voor wat betreft de invoering
van een autosticker**

(ingediend door mevrouw Barbara Pas en
de heren Filip Dewinter en Jan Penris)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 avril 2015

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative
à l'assurance obligatoire de la responsabilité
en matière de véhicules automoteurs
en ce qui concerne l'introduction
d'une vignette automobile**

(déposée par Mme Barbara Pas et
MM. Filip Dewinter et Jan Penris)

SAMENVATTING

De indieners wijzen erop dat het aantal niet-verzekerde voertuigen zeer hoog is. Dit wetsvoorstel strekt ertoe verzekeraars te verplichten om jaarlijks naast het verzekeringsdocument ook een autosticker die aan de binnenkant van het verzekerde voertuig wordt aangebracht, af te geven aan de verzekeringnemer.

RÉSUMÉ

Les auteurs soulignent que le nombre de véhicules non assurés est très élevé. Cette proposition de loi vise à contraindre les assureurs à délivrer chaque année au preneur d'assurance, en plus du document d'assurance, une vignette automobile à coller à l'intérieur du véhicule assuré.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publicaties@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt, in aangepaste en geactualiseerde vorm, de tekst over van wetsvoorstel DOC 53 0672/001.

Auto's en tal van andere motorrijtuigen kunnen maar in het verkeer worden gebracht mits er voorafgaandelijk een verplichte B.A.-verzekering werd gesloten. Nochtans, en ondanks alle wettelijke verplichtingen, blijft het aantal niet-verzekerde motorrijtuigen te hoog en veroorzaken ongevallen met niet-verzekerde voertuigen enorme maatschappelijke, psychologische en andere problemen.

Het Belgisch Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (hierna genoemd: GMWF) ontving in 2013 bijna 4 % minder aangiftes van slachtoffers van niet-verzekerde bestuurders. In het jaarverslag van het GMWF kan men lezen dat in 2013 het GMWF 7 753 schadedossiers heeft gehad met onverzekerde voertuigen. Dat waren er 311 minder dan het jaar ervoor.

Het actieplan tegen niet-verzekerd rijden middels het efficiënt opsporen van niet-verzekerde voertuigen begint — zij het nog erg bescheiden — zijn vruchten af te werpen. Zo geeft het Fonds een lijst van vermoedelijk niet-verzekerde voertuigen door aan de politie, maar ook aan de douane. Mede door speciale camera's met nummerplaatherkenning waarmee ze niet-verzekerde voertuigen gemakkelijker kunnen opsporen, kunnen politie en douane snel vaststellingen doen.

Volgens de Verenigingen voor Verkeersveiligheid was er voordien een stijgende lijn: in 2010 waren er 8 104 gevallen met niet-verzekerde voertuigen en in 2011 waren er dat 8 576. Volgens Touring ging het in 2011 zelfs om 11 300 ongevallen.

Volgens voorzichtige schattingen zou er in België op een wagenpark van ongeveer 6,6 miljoen 100 000 niet-verzekerde personenwagens rondrijden, of 1,5 % van het totale wagenpark van personenwagens.

Veel gedetailleerd cijfermateriaal over verkeersongevallen met niet-verzekerde voertuigen (over verkeersongevallen met gekwetsten en blikshade) is niet beschikbaar.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant et en l'actualisant, le texte de la proposition de loi DOC 53 0672/001.

Les voitures et beaucoup d'autres véhicules automoteurs ne peuvent être mis en circulation sans être couverts par une assurance de responsabilité civile. Néanmoins, et au mépris de toutes les obligations légales, le nombre de véhicules automoteurs non assurés demeure trop élevé et les accidents impliquant des véhicules automoteurs non assurés provoquent d'énormes problèmes sociaux et psychologiques, notamment.

En 2013, le Fonds commun de garantie automobile belge (ci-après appelé FCGA) a reçu près de 4 % de déclarations en moins de la part de victimes de conducteurs non assurés. On peut lire dans le rapport annuel du FCGA qu'en 2013, le FCGA a enregistré 7 753 dossiers de sinistre impliquant des voitures non assurées, soit 311 de moins que l'année précédente.

Le plan d'action contre la conduite sans assurance par l'identification efficace de véhicules non assurés commence à porter ses fruits, même si les résultats sont encore modestes. Dans le cadre de ce plan, le FCGA communique notamment une liste de véhicules vraisemblablement non assurés à la police, mais aussi à la douane. Grâce notamment à des caméras spéciales dotées d'un système de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques qui leur permet d'identifier plus facilement les véhicules non assurés, la police et la douane peuvent procéder rapidement à des constats.

Selon la fédération flamande des associations de promotion de la sécurité routière (Verenigingen Voor Verkeersveiligheid), le nombre d'accidents impliquant des véhicules non assurés a connu une progression linéaire, avec 8 104 accidents en 2010 et 8 576 accidents en 2011. Selon Touring, il y aurait même eu jusqu'à 11 300 accidents impliquant de tels véhicules en 2011.

Selon des estimations prudentes, le parc automobile en Belgique compterait 6,6 millions de véhicules, dont près de 100 000 ne seraient pas assurés, soit 1,5 % du nombre total de voitures particulières.

Il n'y a pas beaucoup de statistiques détaillées disponibles sur les accidents de la route impliquant des véhicules non assurés (accidents de la route avec blessés et dégâts matériels).

Voor de verzekerde bestuurders, die tegenpartij zijn in ongevallen met niet-verzekerde en aansprakelijke bestuurders, zijn er verschillende consequenties en ze zijn allemaal onrechtvaardig:

— al die jaren heeft men als verzekerde bestuurder van een motorrijtuig mooi de verzekeringspremie betaald en toch zal men slechts zeer laattijdig, en vaak slechts na maanden, door het GMWF worden uitbetaald;

— de RDR-regeling, die juist werd ingevoerd om te komen tot snelle vergoeding van de schade die een verzekerde niet-aansprakelijke bestuurder heeft opgelopen, is maar gedeeltelijk en binnen bepaalde grenzen van toepassing op ongevallen met een niet-verzekerde aansprakelijke bestuurder;

— er is verder een grote maatschappelijke kostprijs die door de niet-verzekerde aansprakelijke bestuurders van motorrijtuigen wordt veroorzaakt. Het budget van het GMWF bedraagt alleen dankzij de bijdragen die de verzekeraars aan het Fonds betalen, ongeveer 50 000 000 euro. Als je veronderstelt dat er 6 600 000 voertuigen zijn in België, dan betekent dit dat iedere eigenaar van een voertuig ieder jaar zo'n 7,5 euro betaalt voor de onverzekerde risico's of voor diegenen die vluchtmisdrijf plegen;

— men zou verder een verband kunnen veronderstellen (maar bij gebrek aan wetenschappelijk onderzoek kan dit verband moeilijk worden hard gemaakt) tussen het onverzekerd besturen van een motorrijtuig en andere maatschappelijke disfuncties zoals vluchtmisdrijf, het sturen in een toestand van alcohol- of drugintoxicatie, crimineel gedrag, het niet betalen van de verkeersbelastingen, verkeersagressie, en een algemeen asociaal gedrag.

Welke zijn de oorzaken van het niet-verzekerd besturen van een motorrijtuig?

Aangeklaagd moet worden dat over de oorzaken van het niet-verzekerd zijn van motorrijtuigen nooit wetenschappelijk onderzoek werd gedaan. Toch liggen enkele oorzaken voor dit fenomeen als het ware voor het grijpen:

— lage pakkans. Ondanks het feit dat de informatieprogramma's van het DIV, de verschillende erkende verzekeringsmaatschappijen en de politiediensten momenteel compatibel zijn met elkaar, is het overduidelijk dat het opsporen en vervolgen of sanctioneren van niet-verzekerde bestuurders nog onvoldoende resultaten opleveren, en dat het opsporen geen prioriteit heeft;

Pour les conducteurs assurés qui sont partie adverse dans des accidents impliquant des conducteurs responsables non assurés, il y a différentes conséquences et elles sont toutes injustes:

— pendant toutes ces années, le conducteur assuré d'un véhicule à moteur a consciencieusement acquitté sa prime d'assurance, et malgré tout, il devra attendre plusieurs mois avant d'être payé par le FCGA;

— le règlement RDR, qui a précisément été instauré afin de parvenir à une indemnisation rapide des dégâts subis par un conducteur assuré non responsable, ne s'applique qu'en partie et dans certaines limites aux accidents impliquant un conducteur responsable non assuré;

— ensuite, les conducteurs responsables non assurés génèrent un coût social important. Le FCGA représente environ 50 millions d'euros, grâce uniquement aux contributions payées au Fonds par les assureurs. Si l'on suppose qu'il y a 6,6 millions de véhicules en Belgique, cela signifie que chaque propriétaire d'un véhicule paie près de 7,5 euros chaque année pour les risques non assurés ou pour les auteurs d'un délit de fuite;

— on pourrait ensuite supposer qu'il existe un lien (difficile à prouver faute d'études scientifiques) entre la conduite d'un véhicule non couvert par une assurance et d'autres dysfonctionnements sociaux comme le délit de fuite, la conduite sous influence d'alcool ou de drogue, le comportement criminel, le non-paiement des taxes de circulation, l'agressivité au volant et un comportement asocial général.

Quelles sont les causes de la conduite d'un véhicule à moteur sans assurance?

On peut déplorer qu'aucune étude scientifique n'ait jamais été réalisée sur les causes de la conduite d'un véhicule à moteur non couvert par une assurance. Toutefois, quelques causes de ce phénomène coulent pour ainsi dire de source:

— le risque peu élevé d'être verbalisé. Même si les programmes informatiques de la DIV, des différentes compagnies d'assurances agréées et des services de police sont actuellement compatibles, il est évident que la recherche, la poursuite ou la sanction des conducteurs non assurés produisent encore des résultats insuffisants pour l'instant et que leur identification ne constitue pas une priorité;

— natuurlijk zijn er ook geldproblemen, die hand in hand gaan met de (soms) dure verzekeringspremies voor bepaalde categorieën van bestuurders van motorrijtuigen;

— er is een groeiende nonchalance in het betalen van de verzekeringspremie;

— men kan ook niet buiten een zekere algemene normvervaging waardoor bepaalde, voor de burger minder belangrijke zaken, over het hoofd worden gezien. Door een gebrek aan overheidsvoorlichting denkt de modale burger te weinig aan de maatschappelijke overlast die het niet betalen van de verplichte B.A.-verzekering voor motorrijtuigen met zich mee brengt.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe om een verplichte verzekeringssticker op te leggen, die elke verzekerde aan het voertuig moet kleven (te verkiezen aan de binnenkant van de voorruit ter hoogte van de plaats van de passagier). Deze jaarlijks door de verzekeringsmaatschappij afgeleverde sticker moet melding maken van:

1. het plaat- en chassisnummer;
2. de verzekeringsmaatschappij waar de verplichte B.A.-verzekering werd gesloten;
3. het polisnummer;
4. de jaarlijkse vervaldag;
5. een barcode waarop deze gegevens gecodeerd opgenomen worden. In de Juristenkrant van 26 mei 2010 stelt ook politierechter Peter D'Hondt dat de wetgever werk zou moeten maken van de visuele herkenbaarheid van een niet-verzekerde bestuurder en suggereert hij de verplichting om een sticker op de voorruit aan te brengen die aangeeft dat men verzekerd is.

Deze maatregel moet opsporing in elk geval fel vergemakkelijken. Politieagenten en andere gemachtigde ambtenaren kunnen op die manier — ook als ze niet onmiddellijk toegang hebben tot de politiecomputer — niet-verzekerde motorrijtuigen opsporen, verbaliseren, en de gegevens doorspelen aan de politie. Ook op parkings kunnen parkwachters op die manier niet-verzekerde voertuigen opsporen en de gegevens doorgeven.

Naast het gemakkelijker opsporen van niet-verzekerde motorrijtuigen, springt ook een tweede voordeel onmiddellijk in het oog. Het zou een stuk gemakkelijker moeten worden het fenomeen van het niet-verzekerd zijn in beeld te brengen en te meten. Geen beleid vooraleer het probleem kan worden gemeten.

— il y a bien sûr aussi les problèmes d'argent, qui vont de pair avec le coût (parfois) élevé des primes d'assurances pour certaines catégories de conducteurs de véhicules à moteur;

— il y a une nonchalance croissante en matière de paiement de la prime d'assurance;

— il y a un certain estompement général de la norme, qui fait que le citoyen va négliger certaines choses qui revêtent pour lui moins d'importance. En raison d'un manque d'informations de la part des autorités, le citoyen moyen n'est pas assez conscient des nuisances sociales qu'entraîne le non-paiement de l'assurance obligatoire RC pour les véhicules à moteur.

Nous proposons d'imposer une vignette obligatoire, que chaque assuré apposera sur le véhicule (de préférence, sur la face intérieure du pare-brise du côté passager). Délivrée chaque année par la compagnie d'assurance, cette vignette portera les mentions suivantes:

1. le numéro d'immatriculation et de châssis;
2. la compagnie d'assurance auprès de laquelle l'assurance RC obligatoire a été souscrite;
3. le numéro de la police;
4. la date d'échéance annuelle;
5. un code-barres reprenant ces données de manière codée. Dans le Juristenkrant du 26 mai 2010, le juge de police Peter D'Hondt affirme lui aussi que le législateur devrait imaginer un système permettant de reconnaître visuellement un conducteur non assuré, et il suggère l'obligation d'apposer sur le pare-brise un autocollant indiquant que le conducteur est assuré.

La recherche s'en trouvera en tout cas considérablement facilitée. Ainsi — même s'ils n'ont pas immédiatement accès à l'ordinateur de la police — les agents de police et autres agents qualifiés pourront rechercher les véhicules automobiles non assurés, verbaliser et transmettre les données à la police. De même, dans les parkings, les gardiens pourront ainsi rechercher les véhicules non assurés et en communiquer les données.

Outre qu'elle facilite la recherche des véhicules automobiles non assurés, cette mesure présente un deuxième avantage évident. Il devrait être nettement plus facile de visualiser et de mesurer le phénomène de la non-assurance. Aucune politique ne peut être définie avant d'avoir pris la mesure du problème.

Maar één conclusie staat natuurlijk als een paal boven water. Ook dit wetsvoorstel zal niets aan de toestand veranderen dat niet-verzekerde motorrijtuigen in het verkeer worden gebracht, als men er niet voor zorgt dat ook de strafvervolging en de sanctionering van de overtredingen de opsporing opvolgt. Zonder vervolging en bestraffing blijft elke maatregel als in het wetsvoorstel opgenomen, dode letter. Ook aan de kant van justitie moet dus één en ander veranderen.

Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)
Jan PENRIS (VB)

Une conclusion s'impose cependant de toute évidence. Même la loi proposée ne changera rien au fait que des véhicules automobiles non assurés sont mis en circulation si l'on ne veille pas à ce que la recherche soit effectivement suivie de poursuites pénales et de sanctions en cas d'infraction. Faute de poursuites et de sanctions, toute mesure telle que nous la proposons demeure lettre morte. C'est donc également au niveau de la Justice que les choses doivent bouger.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 7, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, vervangen bij de wet van 8 juni 2008 wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De verzekeraar geeft aan de verzekeringnemer een bewijs af van het bestaan en de betaling van de verzekeringsovereenkomst als bedoeld in artikel 2. Dit bewijs bestaat uit een groen verzekeringsdocument dat bij de boorddocumenten wordt bewaard en een kleefstrook die aan de binnenkant van het verzekerde voertuig wordt aangebracht. Op de kleefstrook staan de nummerplaat, het chassisnummer, de erkende verzekeringsmaatschappij en het polisnummer, de jaarlijkse vervaldag en de barcode met de gecodeerde gegevens vermeld.”.

23 maart 2015

Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)
Jan PENRIS (VB)

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 7, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, remplacé par la loi du 8 juin 2008, est remplacé par la disposition suivante:

“§ 1^{er}. L'assureur remet au preneur de l'assurance un certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2 et du paiement de la prime correspondante. Ce certificat se compose d'un document d'assurance de couleur verte à conserver avec les documents de bord et d'une vignette à apposer à l'intérieur du véhicule assuré. Cette vignette mentionne le numéro d'immatriculation, le numéro de châssis, le nom de la compagnie d'assurance agréée, le numéro de police, la date d'échéance annuelle et un code à barres contenant les données encodées.”.

23 mars 2015