

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1971-1972.

8 JUNI 1972.

Ontwerp van wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (afgescheiden artikelen).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
JUSTITIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **CALEWAERT**.

Inleiding.

Op 25 juni 1969 werd een ontwerp van wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers (Gedr. St. Senaat, nr. 503, zitting 1968-1969).

Het oorspronkelijk wetsontwerp werd op 6 juli 1964 ingediend door de heren Vermeylen en Spinoy, op dat ogenblik Minister van Justitie respectievelijk van Economische Zaken (Gedr. St. Kamer, nr. 851/1, zitting 1963-1964).

Dit ontwerp was bestemd om de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te vervangen.

Het werd ontworpen door dezelfde interministeriële werkgroep die een studie had gewijd aan de wet van 1 juli 1956.

Achteraf stelde de Regering amendementen voor (Gedr. St. Kamer, nr. 851/3).

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Pierson, voorzitter; Cooreman, de Stexhe, Gribomont, Hambye, Kickx, Lepaffe, Leroy, Lindemans, Pede, Rombaut, Van Bogaert, Vandekerckhove, Vanderpoorten, Van In, Verbist, Vermeylen, Wouters en Calewaert, verslaggever.

R. A 8036

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

503 (Zitting 1968-1969) : Ontwerp overgezonden door de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1971-1972.

8 JUIN 1972.

Projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (articles disjoints).

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA JUSTICE (1)
PAR M. **CALEWAERT**.

Introduction.

La Chambre des Représentants a transmis le 25 juin 1969 un projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (Doc. Sénat, n° 503, session de 1968-1969).

Le texte initial avait été déposé le 6 juillet 1964 par MM. Vermeylen et Spinoy, à l'époque respectivement Ministres de la Justice et des Affaires économiques (Doc. Chambre, n° 851/1, session de 1963-1964).

Ce projet était destiné à remplacer la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Il avait été préparé par le même groupe de travail interministériel qui avait étudié la loi du 1^{er} juillet 1956.

Ultérieurement, le Gouvernement proposa des amendements (Doc. Chambre, n° 851/3).

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Pierson, président; Cooreman, de Stexhe, Gribomont, Hambye, Kickx, Lepaffe, Leroy, Lindemans, Pede, Rombaut, Van Bogaert, Vandekerckhove, Vanderpoorten, Van In, Verbist, Vermeylen, Wouters et Calewaert, rapporteur.

R. A 8036

Voir

Document du Sénat :

503 (Session de 1968-1969) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

Het ontwerp (Gedr. St. Kamer, nr. 851/1) werd een eerste maal van verval ontheven op 30 juni 1966.

De Regering stelde andermaal amendementen voor (Gedr. St. Kamer, nr. 365/2, zitting 1966-1967) die de vorige amendementen vervingen.

De Commissie voor de Justitie van de Kamer besprak het ontwerp op grond van een concept-verslag dat was opgesteld door de toenmalige verslaggever, de heer Lefère, die een gecoördineerde tekst van het ontwerp leverde, waarbij rekening werd gehouden met de laatste Regeringsamendementen, alsook met enkele amendementen die hijzelf voorstelde daarin op te nemen.

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 verder 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, nr. 262, zitting 1968-1969, nr. 6).

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).

Het ontwerp van wet was het voorwerp van een korte bespreking in de Senaatscommissie voor de Justitie, die besliste het onderzoek toe te vertrouwen aan een subcommissie.

Deze laatste heeft, tijdens meerdere vergaderingen, het ontwerp onderzocht.

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

Deze wens werd herhaald op 3 mei 1972 en er werd nader bepaald dat het voldoende zou zijn de artikelen 2, § 2, 3, § 1, 2° 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);

Le projet (Doc. Chambre, n° 851/1) fut relevé une première fois de caducité le 30 juin 1966.

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

La Commission de la Justice de la Chambre l'examina sur 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.

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, session de 1968-1969, n° 6).

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).

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.

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

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° 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);

— 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).

Om deze snellere oplossing in de hand te werken werd de hiernavolgende tekst in de vorm van amendementen door de Minister van Justitie aan de Commissie voorgelegd.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

ARTIKEL 1.

In artikel 1, laatste lid, van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen worden de woorden « in het geval van § 2 » geschrapt.

ART. 2.

(artikel 2, § 2, van het oorspronkelijk ontwerp (1)).

Artikel 2, § 2, van dezelfde wet wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Niettemin worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald eveneens tot het verkeer in België toegelaten, mits een 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.

» 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 Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet is nagekomen. »

ART. 3.

(artikel 3, § 1, van het oorspronkelijk ontwerp (1)).

Artikel 3, tweede lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« 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. »

— 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).

Pour arriver plus rapidement à une solution, le Ministre de la Justice a présenté par voie d'amendements le texte 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.

ARTICLE 1^{er}.

A l'article 1^{er}, dernier alinéa, de la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les mots « dans le cas du § 2 » sont supprimés.

ART. 2.

(article 2, § 2, du projet initial (1)).

L'article 2, § 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« 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.

» 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.

(article 3, § 1^{er}, du projet initial (1)).

L'article 3, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« 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) Gedr. St. Senaat, nr. 503, zitting 1968-1969.

(1) Doc. Sénat, n° 503, session de 1968-1969.

ART. 4.

(artikel 6 van het oorspronkelijk ontwerp (1)).

In dezelfde wet wordt een artikel *5bis* ingevoegd, luidende als volgt :

« § 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 kenmerkplaten en hun inlevering.

» 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.

» § 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 kenmerkplaat 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 het lopende of van het daaropvolgende jaar voorkomt;

» 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. »

ART. 5.

(artikel 34 van het oorspronkelijk ontwerp (1)).

De inwerkingtreding van deze wet leidt, binnen de grenzen door haar bepalingen gesteld, 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. 6.

(artikel 36 van het oorspronkelijk ontwerp (1)).

§ 1. De provinciale platen voor rijwielen 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.

(1) Gedr. St. Senaat, nr. 503, zitting 1968-1969.

ART. 4.

(article 6 du projet initial (1)).

Il est inséré dans la même loi un article *5bis*, libellé comme suit :

« § 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 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.

» § 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. 5.

(article 34 du projet initial (1)).

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 aucune majoration ou réduction du montant de la prime fixée par le contrat, ni la résiliation de celui-ci.

ART. 6.

(article 36 du projet initial (1)).

§ 1^{er}. Les plaques provinciales pour cyclomoteur 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.

(1) Doc. Sénat, n° 503, session de 1968-1969.

De verzekeraar moet, desgevraagd, zodanig bewijs verstrekken aan iedere houder van een op 1 januari van datzelfde jaar lopend verzekeringscontract. Het verzekerings-tijdvak dat gedurende het jaar ten einde loopt, wordt verlengd tot 31 december en een met de verlenging evenredige premietoeslag 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 1 december die aan genoemd jaar voorafgaat en terwijl de datum waarop het contract eindigt, wordt verschoven tot 31 december van het jaar waarin het contract een einde moet nemen.

ART. 7.

(Artikel 38 van het oorspronkelijke ontwerp (1)).

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 bepaaldelijk 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 Belgische Staat tot vergoeding zou zijn gehouden indien het zijn eigen motorrijtuigen betrof.

Door die verdragen kunnen aan de Belgische Staat overeenkomstige verplichtingen worden opgelegd, 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. 8.

De bepalingen van deze wet treden in werking op de door de Koning vast te stellen tijdstippen.

♦♦

Uiteenzetting van de Minister.

Alvorens de tekst van het ontwerp zelf te onderzoeken worden door de Minister van Justitie toelichtingen verstrekt.

Sedert de indiening van het wetsontwerp betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en waarbij de aanpassing en de wijziging van de wet van 1 juli 1956 beoogd werd, hebben zich nieuwe feiten voorgedaan.

Het jongste feit is de richtlijn van de Raad van Ministers van de Europese Gemeenschappen inzake de onderlinge aan-

(1) Gedr. St. Senaat, nr. 503, zitting 1968-1969.

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 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'assurance couvrent l'année civile, l'échéance annuelle étant fixée au 1^{er} décembre qui précède ladite année et la date de l'expiration du contrat reportée au 31 décembre de l'année où il doit prendre fin.

ART. 7.

(Article 38 du projet initial (1)).

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. 8.

Les dispositions de la présente loi entrent en vigueur aux dates fixées par le Roi.

♦♦

Exposé du Ministre.

Introduisant le débat sur le texte même du projet, le Ministre de la Justice fournit les commentaires suivants.

Des faits nouveaux sont intervenus depuis le dépôt du projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et visant à adapter et modifier la loi du 1^{er} juillet 1956.

Le dernier en date de ces événements est constitué par une directive prise par le Conseil des Ministres des Commu-

(1) Doc. Sénat, n° 503, session de 1968-1969.

passing 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 deze aansprakelijkheidsverzekering.

Volgens artikel 8, doen de lid-staten, uiterlijk op 31 december 1973, de nodige maatregelen in werking treden om deze richtlijn ten uitvoer te leggen. Deze datum werd bepaald met inachtneming van het feit dat de andere landen, die per 1 januari e.k. in de Gemeenschap komen, een uitstel van een jaar gevraagd hebben om hun wetgeving aan te passen. De zes lid-staten zijn het echter eens dat de maatregelen voor de toepassing van de richtlijn in werking dienen te treden binnen een termijn van zes maanden te rekenen vanaf de betekening. Deze heeft plaatsgehad op 26 april 1972, zodat onze wetgeving op 26 oktober 1972 moet aangepast zijn aan de verplichtingen vervat in de richtlijn.

Wat betreft de inwerkingtreding van de richtlijn zelf bepaalt artikel 2, punt 2 ten aanzien van voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van één der lid-staten zijn gestald, dat de bepalingen van deze richtlijn (...) gevolg hebben :

— 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;

— 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.

Om volledige duidelijkheid te scheppen komt het noodzakelijk voor het huidige stelsel te vergelijken met datgene dat uit de richtlijn voortspuit.

Een korte beschrijving van de thans van kracht zijnde regeling en de door de richtlijn aangebrachte verbeteringen, zal het mogelijk maken de draagwijdte ervan beter te begrijpen.

A. Huidige regeling.

Krachtens artikel 2, § 2, van de wet van 1 juli 1956 worden motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, slechts in België toegelaten op vertoon van een internationaal verzekeringsbewijs — gewoonlijk groene kaart genoemd — mits het Bureau, dat mits de afwikkeling van de door deze motorrijtuigen in België veroorzaakte schade is belast, zelf tegenover de getroffen de verplichting tot vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische wet op zich neemt.

In deze veronderstelling vergoedt het Belgisch Bureau enkel de slachtoffers van een ongeval veroorzaakt door een

nautés européennes et 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.

Aux termes de l'article 8, les Etats membres mettent en vigueur les mesures nécessaires pour se conformer à la directive au plus tard le 31 décembre 1973. Cette date a été retenue en raison du fait que les autres pays qui entreront le 1^{er} janvier prochain dans la Communauté ont demandé un délai d'un an pour adapter leur législation. Cependant les six Etats membres se sont mis d'accord pour que les mesures nécessaires à l'application de la directive entrent en vigueur dans un délai de six mois à compter de la notification. Celle-ci ayant eu lieu le 26 avril 1972, il importe de retenir la date du 26 octobre 1972 pour adapter notre législation aux obligations imposées par la directive.

Quant à l'entrée en vigueur de la directive elle-même, l'article 2, point 2, précise « qu'en ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un des Etats membres, les dispositions de la présente directive (...) 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 une meilleure compréhension du texte, il apparaît nécessaire de comparer le système actuel à celui découlant de la directive.

Une brève description du système actuellement en vigueur et des améliorations apportées par la directive permettra de mieux en apprécier la portée.

A. Système actuel.

En vertu de l'article 2, § 2, de la loi du 1^{er} juillet 1956 les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger ne peuvent pénétrer en Belgique que sur le vu d'un certificat international d'assurance — communément appelé carte verte — à la condition que le Bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique par ces véhicules assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de la réparation conformément à la loi belge.

Dans cette hypothèse, le Bureau belge n'indemnise que les victimes d'un accident causé par un véhicule automoteur

buitenlands motorrijtuig dat verzekerd is voor de schade die het in België aanricht.

De vergoeding slaat zowel op de materiële als op de lichamelijke schade van het slachtoffer.

Het Belgisch Bureau kan zich dan tegen de verzekeraar van het buitenlands voertuig keren of tegen het Bureau van het land waarvan het voertuig afhangt, teneinde de terugbetaling te verkrijgen van de bedragen die het aan de getroffenene voorgesloten heeft.

Indien het buitenlands of Belgisch voertuig dat een ongeval in België veroorzaakt, niet verzekerd is of niet werd geïdentificeerd, kunnen de getroffenenen tegen het gemeenschappelijk fonds een recht op schadeloosstelling doen gelden maar alleen tot vergoeding van de lichamelijke schade (artikel 16 van de wet van 1 juli 1956).

B. Regeling van de richtlijn.

Er wordt een onderscheid gemaakt naargelang het voertuig gewoonlijk gestald is in een van de lid-staten van de Europese Economische Gemeenschap of in een andere staat.

1. Voertuig gewoonlijk gestald in een van de lid-staten.

De controle op de verzekeringsplicht (d.w.z. de controle van de groene kaart) wordt afgeschaft aan de binnen- en buitengrenzen van de Gemeenschappelijke Markt. Te dien einde moeten de lid-staten de nodige maatregelen nemen opdat de verplichte verzekering zou gelden voor geheel het grondgebied van de Gemeenschappelijke Markt.

Indien een voertuig dat gewoonlijk gestald is in een andere lid-staat dan België, een ongeval veroorzaakt in België, vergoedt het Belgisch Bureau de getroffene voor de lichamelijke en materiële schade die hij heeft ondergaan zonder rekening te houden met het feit of het buitenlands voertuig al dan niet verzekerd is.

Het Belgisch Bureau kan zich tegen het Buitenlandse Bureau keren ten einde de voorgesloten bedragen terugbetaald te krijgen. Het laatstgenoemd Bureau dient de nodige maatregelen te nemen naargelang het voertuig al dan niet verzekerd is.

Het spreekt vanzelf dat de wederkerigheid geldt indien een Belgisch voertuig een ongeval veroorzaakt op het grondgebied van een andere lid-staat.

Zoals men kan vaststellen berust de regeling van de richtlijn op een overeenkomst tussen de Bureaus van de lid-staten.

2. Voertuig gewoonlijk gestald buiten de Gemeenschappelijke Markt.

Op het ogenblik dat het voertuig een van de buitengrenzen overschrijdt om in de Gemeenschappelijke Markt te komen, wordt de groene kaart gecontroleerd en indien er geen is moet een verzekering worden afgesloten tot dekking van de schade die zou kunnen worden veroorzaakt op het grondgebied van al de lid-staten.

étranger assuré pour les dommages qu'il provoque en Belgique.

La réparation porte sur le préjudice tant matériel que corporel subi par la victime.

Le Bureau belge peut alors se retourner contre l'assureur de ce véhicule étranger ou contre le Bureau du pays dont relève le véhicule, afin d'obtenir remboursement des sommes qu'il a « avancées » à la personne lésée.

Si le véhicule, étranger ou belge, qui commet un accident en Belgique n'est pas assuré ou s'il n'a pas été identifié, les personnes lésées peuvent faire valoir contre le fonds commun un droit à indemnisation pour la réparation des seuls dommages corporels (art. 16 de la loi du 1^{er} juillet 1956).

B. Système de la directive.

Une distinction est opérée selon que le véhicule a son stationnement habituel dans l'un des Etats membres de la Communauté économique européenne ou dans un autre Etat.

1. Véhicule ayant son stationnement habituel dans l'un des Etats membres.

Le contrôle de l'obligation d'assurance (c'est-à-dire le contrôle de la carte verte) est supprimé aux frontières internes et externes du Marché commun. A cet effet, les Etats membres doivent prendre les mesures nécessaires pour que l'assurance obligatoire couvre l'ensemble du territoire du Marché commun.

Si toutefois un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre autre que la Belgique vient à commettre un accident en Belgique, le Bureau belge indemniserà la personne lésée pour les dommages corporels et matériels qu'elle a subis sans tenir compte du fait que le véhicule étranger est ou non assuré.

Le Bureau belge peut se retourner contre le Bureau étranger en vue d'être remboursé à concurrence des sommes avancées. C'est à ce dernier Bureau qu'il appartient de prendre les mesures voulues compte tenu de ce que le véhicule est ou non assuré.

Il est évident que la réciproque peut jouer si un véhicule belge vient à provoquer un accident sur le territoire d'un autre Etat membre.

Le système de la directive repose, ainsi que l'on peut s'en apercevoir, sur un accord entre les Bureaux des Etats membres.

2. Véhicule ayant son stationnement habituel hors du Marché commun.

Au moment où il franchit une frontière extérieure du Marché commun pour pénétrer dans celui-ci, ce véhicule est soumis au contrôle de la carte verte et s'il n'en est pas titulaire, il doit souscrire une assurance couvrant les dommages qu'il peut provoquer sur le territoire de tous les Etats membres.

Is het voertuig eenmaal tot het grondgebied van de Gemeenschappelijke Markt toegelaten, dan is het niet meer onderworpen aan controle aan de binnengrenzen van de Gemeenschap.

Indien zulk een voertuig een ongeval veroorzaakt in België, blijven de vorgenoemde beginselen die op dit ogenblik van kracht zijn, toepasselijk en blijft het onderscheid naargelang het voertuig al dan niet verzekerd is volkomen geldig.

De richtlijn bepaalt evenwel dat, mits met een overeenkomst tussen elk Bureau van de lid-staten en het Bureau van een derde land, de voertuigen die gewoonlijk in dit land gestald zijn gelijkgesteld kunnen worden met de voertuigen die gewoonlijk in een van de lid-staten gestald zijn, en bijgevolg dezelfde regeling genieten.

Vermits het ontwerp van wet dat reeds door de Kamer van Volksvertegenwoordigers op 25 juni 1969 werd aangenomen, zoals hierboven gezegd, aan die verplichtingen tegemoet komt, stelt de Regering voor uit dit ontwerp de artikelen te lichten die noodzakelijk zijn voor de toepassing van de richtlijn. Nochtans blijkt het nodig enkele amendementen aan te brengen.

Tenslotte wordt erop gewezen dat het ontwerp van wet zoals het nu wordt voorgelegd, niet beschouwd wordt als een nieuwe wet die de wet van 1 juli 1956 moet vervangen, maar wel als een gedeeltelijke wijziging van hogerbedoelde wet.

Bespreking.

Tijdens een algemene bespreking van het ontwerp wordt vastgesteld dat de nieuwe wettekst tot gevolg zal hebben dat het Belgisch Bureau tussenkomt in de schadeloosstelling van slachtoffers van een ongeval veroorzaakt door een niet-verzekerde vreemdeling.

In principe en in het algemeen zal de waarborg dezelfde zijn als deze voorzien bij de wet van 1 juli 1956.

Op vraag van een lid door wie het Belgische Bureau zal gespijsd worden luidt het antwoord : dat zulks gebeurt door de verzekeringsmaatschappijen.

Wanneer het Belgisch Bureau moet tussenkomen om het slachtoffer van een vreemdeling te vergoeden, heeft dit Bureau een verhaal tegen het Bureau van het land van de nationaliteit van het voertuig.

Een lid stelt vast dat de richtlijn van de E.E.G. gunstiger is wanneer het ongeval in België veroorzaakt wordt door een niet-verzekerd vreemd voertuig, dan de vergoeding die uitbetaald wordt wanneer het ongeval veroorzaakt wordt door een niet-verzekerd Belgisch voertuig. Dit heeft tot gevolg dat de tussenkomst van het Belgisch Bureau hierdoor verzwaaard wordt.

Een lid stelt de vraag of, in die toestand, een herziening van onze wetgeving niet noodzakelijk wordt. Geantwoord wordt dat inderdaad een wijziging van de Belgische wet noodzakelijk is.

Une fois qu'il a pénétré sur le territoire du Marché commun, il n'est plus soumis à un contrôle aux frontières internes de la Communauté.

Si un pareil véhicule commet un accident en Belgique, les principes évoqués précédemment et actuellement en vigueur demeurent applicables, et la distinction établie selon que le véhicule est assuré ou ne l'est pas demeure pleinement valable.

La directive prévoit cependant que, moyennant un accord entre chacun des Bureaux des Etats membres et le Bureau d'un pays tiers, les véhicules ayant leur stationnement habituel dans ce pays peuvent être assimilés aux véhicules ayant leur stationnement habituel dans l'un des Etats membres et bénéficier en conséquence du régime applicable à ces derniers.

Puisque le projet de loi, qui, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, a déjà été adopté par la Chambre des Représentants en sa séance du 25 juin 1969, répond à ces obligations, le Gouvernement propose d'en disjoindre ceux de ses articles qui sont nécessaires à l'application de la directive. Toutefois, il semble s'imposer d'amender le texte sur certains points.

Le Ministre conclut en soulignant que le projet de loi, tel qu'il est présenté actuellement, n'est pas considéré comme une loi nouvelle destinée à remplacer celle du 1^{er} juillet 1956, mais bien comme une modification partielle de celle-ci.

Discussion.

Au cours de la discussion générale du projet, un membre constate que le nouveau texte de loi entraînera l'intervention du Bureau belge dans l'indemnisation des victimes d'un accident causé par un étranger non assuré.

En principe et en règle générale, la garantie sera analogue à celle prévue par la loi du 1^{er} juillet 1956.

Un membre ayant demandé qui financera le Bureau belge, il lui est répondu que ce financement sera supporté par les compagnies d'assurances.

Lorsqu'il devra intervenir pour indemniser la victime d'un accident causé par un étranger, le Bureau belge disposera d'un recours contre le Bureau du pays de la nationalité du véhicule.

Un membre constate que la directive de la C.E.E. est plus favorable lorsque l'accident est causé en Belgique par un véhicule étranger non assuré que lorsque l'accident est provoqué par un véhicule belge non assuré. Cette situation est de nature à alourdir la charge de l'intervention du Bureau belge.

Un membre demande si, dans ces conditions, il ne s'indique pas de procéder à une révision de notre législation. Il lui est répondu qu'une modification de la loi belge est en effet nécessaire.

Onderzoek van de artikelen.

De Commissie neemt als basis van de artikelsgewijze bespreking de tekst van de uit het ontwerp van wet gelichte artikelen, zoals deze hierboven is weergegeven (blz. 3 tot 5).

Artikel 1.

Bij de bespreking van dit artikel wordt de volgende toelichting verschaft :

Het ontwerp van wet 503 bevat geen begripsbepaling meer van de verzekeraar, maar artikel 2, § 2, bepaalt dat « het Bureau, voor de toepassing van deze wet, met een verzekeraar gelijkgesteld is ».

Overeenkomstig de regeling van de richtlijn, moet het Bureau, in alle opzichten, werkelijk als verzekeraar worden beschouwd.

Dit is evenwel niet het geval wat betreft de wet van 1956 waarvan artikel 1, laatste lid, bepaalt dat het Bureau slechts als verzekeraar wordt beschouwd in de zin van artikel 2, § 2, van die wet, dat wil zeggen wanneer het belast is met de afwikkeling van de schade, welke in België is veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald.

Het Bureau kan dus niet als een verzekeraar worden beschouwd voor de toepassing van artikel 6 van de wet van 1956, welk artikel bepaalt dat de verzekering aan de getroffenene een eigen recht tegen de verzekeraar geeft.

Artikel 1 heeft tot doel dit recht te zetten; voortaan moet het Bureau worden gelijkgesteld met een verzekeraar voor de toepassing van het geheel van de wet van 1956.

Een lid verklaart dat deze tekst een uitbreiding geeft aan het begrip verzekeraar, dat met andere woorden het Bureau de verplichtingen als verzekeraar ten opzichte van het vreemde voertuig op zich neemt.

Geantwoord wordt dat het er om gaat aan het slachtoffer een rechtstreekse vordering te doen bezorgen tegen het Belgisch Bureau, overeenkomstig artikel 6 van de wet van 1 juli 1956.

Artikel 1 wordt aangenomen.

Artikel 2.

Bij dit artikel wordt de volgende toelichting verstrekt.

Het strekt om artikel 2, § 2, van de wet van 1956 te wijzigen.

Door de richtlijn wordt, zoals hiervoren werd gezegd, een dubbele regeling ingevoerd in plaats van de enige regeling van de wet van 1956.

Met dit doel bepaalt de nieuwe tekst in de eerste plaats dat de motorrijtuigen, die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, tot het verkeer in België zijn toegelaten en dat het Belgisch Bureau jegens de getroffenene de verplichting op zich neemt de schade, door die motorrijtuigen in België veroorzaakt, overeenkomstig de bepalingen van de Belgische wet te vergoeden.

Examen des articles.

Votre Commission prend comme base de la discussion des articles le texte des articles disjoints du projet, tel qu'il est reproduit ci-dessus (pp. 3 à 5).

Article 1^{er}.

Cet article a fait l'objet des commentaires suivants :

Le projet de loi 503 ne comporte plus de définition de l'assureur, mais son article 2, § 2, précise que « pour l'application de la présente loi, le Bureau est assimilé à un assureur ».

Conformément au système mis en place par la directive, il importe que, à tous égards, le Bureau soit effectivement considéré comme un assureur.

Or, tel n'est pas le cas dans la loi de 1956, qui précise en son article 1^{er}, dernier alinéa, que le Bureau n'est tenu pour un assureur que dans l'hypothèse de l'article 2, § 2, de cette loi, c'est-à-dire lorsqu'il est chargé du règlement des dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

Le Bureau ne peut donc pas être considéré comme un assureur pour l'application de l'article 6 de la loi de 1956 qui dispose que l'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

L'article 1^{er} a pour but de remédier à cet état de choses : désormais le Bureau doit être assimilé à un assureur pour l'application de l'ensemble de la loi de 1956.

Un membre déclare que ce texte étend la notion d'assureur, autrement dit que le Bureau assume les obligations d'assureur à l'égard du véhicule étranger.

Il lui est répondu qu'il s'agit de faire naître au profit de la victime une action directe contre le Bureau belge, conformément à l'article 6 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

L'article 1^{er} est adopté.

Article 2.

Cet article fait l'objet des commentaires suivants :

Cet article a pour objet de modifier l'article 2, § 2, de la loi de 1956.

Le système mis en place par la directive établit, ainsi qu'il a été dit précédemment, un double régime en lieu et place du régime unique de la loi de 1956.

A cette fin, le nouveau texte prévoit en premier lieu que les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à circuler en Belgique dès lors que le Bureau belge assume à l'égard des personnes lésées la charge de réparer conformément aux dispositions de la loi belge les dommages causés en Belgique par ces véhicules.

Dit geldt voor de twee regelingen aangezien het gaat om voertuigen die werkelijk verzekerd zijn.

Het nieuwe tweede lid van artikel 2, § 2, verleent aan de Koning de bevoegdheid om te bepalen welke voertuigen geacht worden gewoonlijk in het buitenland te zijn gestald en om vast te stellen op welke wijze die voertuigen in België worden toegelaten, waarbij een onderscheid tussen die voertuigen wordt gemaakt : hij kan voor de ene de overlegging van de groene kaart eisen en voor de andere niet.

Op die wijze wordt het onderscheid tussen de twee regelingen gevestigd.

Indien de voertuigen die gewoonlijk buiten de Gemeenschap zijn gestald, niet verzekerd zijn, blijft het thans geldende beginsel van artikel 16 van de wet van 1 juli 1956 nog altijd op hen toepasselijk.

Gaat het daarentegen om voertuigen die gewoonlijk in een van de lid-staten gestald zijn of hiermee zijn gelijkgesteld ingevolge een akkoord tussen de Bureaus, dan bepaalt het derde lid van het nieuwe artikel 2, § 2, uitdrukkelijk dat het Bureau verplicht blijft de getroffene te vergoeden zelfs indien de verzekeringsplicht niet werd nageleefd. In dit geval moeten de bureaus onderling regelen op welke wijze het verhaal tegen elkaar kan worden uitgeoefend, overeenkomstig de hiervoren bepaalde beginselen.

Tijdens de bespreking blijkt dat een onderscheid moet gemaakt worden tussen de voertuigen die gewoonlijk gestald zijn op het grondgebied van één van de lid-staten en de voertuigen die gewoonlijk gestald zijn in een andere staat. Buiten de E.E.G. is het verzekeringsbewijs nog vereist.

Voor de voertuigen behorend tot de lid-staten, wordt de verplichting van het Bureau behouden zelfs wanneer ze niet verzekerd zijn.

Het ontwerp laat bovendien de mogelijkheid van toetreding door andere landen open.

Een lid vraagt zich af waarom het grenstoezicht moet afgeschaft worden, terwijl men toch nog steeds ambtenaren bij de grensposten behoudt.

Een ander lid stelt de vraag over welke waarborgen het Belgisch Bureau beschikt om het niet verzekerd zijn tegen te gaan.

De Minister van Justitie merkt op dat het Belgisch Bureau met het ontwerp akkoord gaat indien de inschrijving van het voertuig afhankelijk is van de verzekering.

Het ontwerp immers onderwerpt de inschrijving aan het bestaan van de verzekering.

De Dienst voor het verkeer zal de autoplaat invorderen zodra er geen verzekering meer is, tenzij de belanghebbende bewijst dat hij een ander verzekeringscontract heeft afgesloten.

Een lid wijst erop dat artikel 13 van de wet van 1 juli 1956 nooit werd uitgevoerd.

Hetzelfde lid wenst te weten of men in de toekomst een reglementering zal uitvaardigen die de invordering van de autoplaat mogelijk maakt.

Ceci est commun aux deux régimes dont question puisqu'il s'agit des véhicules qui sont effectivement assurés.

Le nouvel alinéa deux de l'article 2, § 2, donne au Roi le pouvoir de déterminer quels sont les véhicules réputés avoir leur stationnement habituel à l'étranger et de fixer les modalités d'admission de ces véhicules en Belgique en établissant une distinction entre eux : il peut pour les uns exiger la production de la carte verte et ne pas l'exiger pour les autres.

Ainsi se trouve confirmée la distinction entre les deux régimes dont question.

Pour le cas où les véhicules ayant leur stationnement habituel hors de la Communauté ne seraient pas assurés, le principe actuellement en vigueur de l'article 16 de la loi du 1^{er} juillet 1956 leur est toujours applicable.

S'il s'agit par contre de véhicules ayant leur stationnement habituel dans l'un des Etats membres, ou qui y sont assimilés suite à un accord entre les Bureaux, l'alinéa 3 du nouvel article 2, § 2, prévoit expressément que l'obligation du Bureau d'indemniser la victime des dommages subis demeure, même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée. En pareille hypothèse, c'est à l'accord interbureaux qu'il appartient de régler les recours qu'ils peuvent exercer entre eux, conformément aux principes développés auparavant.

De la discussion il ressort qu'il y a lieu d'établir une distinction entre les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire de l'un des Etats membres et les véhicules ayant leur stationnement habituel dans un autre Etat. En dehors de la C.E.E., le certificat d'assurance est toujours requis.

Pour les véhicules immatriculés dans les Etats membres, l'obligation du Bureau est maintenue, même s'ils ne sont pas assurés.

Par ailleurs, le projet laisse entière la possibilité d'adhésion d'autres pays.

Un membre se demande pourquoi il faut supprimer le contrôle aux frontières alors qu'on continue de maintenir des fonctionnaires aux postes frontière.

Un autre membre pose la question de savoir quelles sont les garanties dont dispose le Bureau belge pour combattre la non-assurance.

Le Ministre de la Justice fait observer que le Bureau belge est d'accord sur le projet du moment que l'immatriculation du véhicule est subordonnée à l'assurance.

Le projet subordonne en effet l'immatriculation à l'existence de l'assurance.

L'Office de la circulation routière réclamera la restitution de la marque d'immatriculation dès que l'assurance aura cessé, à moins que l'intéressé ne prouve avoir souscrit un autre contrat d'assurance.

Un membre relève que l'article 13 de la loi du 1^{er} juillet 1956 n'a jamais été appliqué.

L'intervenant désire savoir si à l'avenir une réglementation sera édictée qui rendra possible de réclamer la restitution de la marque d'immatriculation.

Hem wordt bevestigd dat een dergelijke reglementering nodig zal zijn en inderdaad zal genomen worden.

Bovendien wordt opgemerkt dat, behalve voor de lidstaten, het verzekeringsbewijs geëist wordt. Niettemin kan de Koning uitzonderingen toelaten.

Doch dit zal slechts gebeuren wanneer het Bureau van die Staat dezelfde verplichtingen op zich zal genomen hebben als die van de lid-Staten.

Een lid laat opmerken dat de woorden « mits een Bureau » laten veronderstellen dat dit Bureau nog niet zou bestaan. Hij stelt voor deze woorden te vervangen door « mits het Bureau ».

Dit voorstel wordt aanvaard.

Mits deze wijziging wordt artikel 2 aangenomen.

Artikel 3.

Bij dit artikel wordt de volgende toelichting verstrekt :

Artikel 3, tweede lid, van de wet van 1956 bepaalt de gebiedsomschrijving van de verzekering : zij moet de schade omvatten welke aan personen en goederen wordt toegebracht door in België voorgevallen feiten.

Artikel 3, § 1, tweede lid, van het ontwerp nr. 503, heeft de gebiedsomschrijving uitgebreid tot de drie Benelux-landen (op grond van de Benelux-overeenkomst van 24 mei 1956). (De wet houdende goedkeuring van deze overeenkomst werd door de Kamer aangenomen op 26 januari 1967 en door de Senaat op 6 februari 1968.)

Artikel 3 van het onderhavige ontwerp heeft twee wijzigingen aangebracht in de tekst van het ontwerp nr. 503. Het stelt de Koning niet alleen in staat te bepalen welke landen moeten gerekend worden tot die welke in de verzekering zijn begrepen (momenteel, zes, later tien Staten), maar het verleent hem bovendien de bevoegdheid de voorwaarden ervan vast te stellen. De bedoeling is rekening te houden met twee bepalingen van de richtlijn. De eerste is vervat in punt 2 van artikel 3 : de verzekeringsovereenkomst moet eveneens de schade dekken waarvan alleen de onderdanen van de lidstaten 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. In de tweede plaats is het nuttig te preciseren, zoals de richtlijn doet, dat de verzekering de schade dekt die is veroorzaakt op het grondgebied van de andere lidstaten « overeenkomstig de in deze Staten geldende wettelijke regelingen » (artikel 3, punt 2, van de richtlijn).

Een lid onderstreept dat het ontwerp de bedoeling heeft het verzekeringsstelsel uit te breiden tot het grondgebied van de landen die door de Koning worden aangeduid.

Aldus zullen hieronder begrepen zijn de lidstaten van de E.E.G. en bovendien de andere Staten waarmee een akkoord wordt bereikt.

Il lui est confirmé qu'une telle réglementation sera nécessaire et qu'elle sera effectivement prise.

On fait observer par ailleurs qu'à l'extérieur des Etats membres, le certificat d'assurance est exigé. Néanmoins, le Roi peut autoriser des exceptions.

Mais cela ne se fera que lorsque le Bureau de l'Etat en question aura assumé les mêmes obligations que les Bureaux des Etats membres.

Un membre fait remarquer que les mots « à la condition qu'un Bureau » laissent supposer que ledit Bureau n'existe pas encore. Il propose donc de les remplacer par les mots « à la condition que le Bureau ».

Cette proposition est adoptée.

Moyennant cette modification, l'article 2 est adopté.

Article 3.

Cet article fait l'objet des commentaires suivants :

L'article 3, alinéa 2, de la loi de 1956 détermine la portée territoriale de l'assurance : elle doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique.

Le projet 503 a, en son article 3, § 1^{er}, alinéa 2, étendu la portée territoriale aux trois pays du Benelux (ceci en raison de la Convention Benelux du 24 mai 1956). (La loi d'approbation de cette Convention a été votée à la Chambre le 26 janvier 1967 et au Sénat le 6 février 1968).

L'article 3 du présent projet a apporté deux modifications au texte du projet n° 503. Non seulement il permet au Roi de déterminer les pays qui doivent être compris parmi ceux qui sont couverts par l'assurance (actuellement six, plus tard dix Etats), mais encore il donne pouvoir au Roi d'en fixer les conditions. Il s'agit de tenir compte de deux dispositions de la directive. La première se retrouve à l'article 3, point 2 : le contrat d'assurance doit couvrir également les dommages dont peuvent être victimes les seuls ressortissants des Etats membres pendant le trajet reliant directement deux territoires où le traité instituant la Communauté économique européenne est applicable. En second lieu, il est utile de préciser, ainsi que le fait la directive, que l'assurance couvre les dommages causés sur le territoire des autres Etats membres « selon les législations en vigueur dans ces Etats » (art. 3, point 2, de la directive).

Un membre souligne que le projet vise à étendre le régime de l'assurance au territoire des pays déterminés par le Roi.

Seront compris parmi ceux-ci les Etats membres de la C.E.E. ainsi que d'autres Etats avec lesquels un accord a pu être conclu.

Een ander lid wenst te weten of de Belgische aansprakelijkheidsbeginselen in de lidstaten zullen toegepast worden voor een Belg, terwijl de principes die in andere lidstaten gelden niet steeds dezelfde zijn.

Daarop wordt geantwoord dat de beginselen van de aansprakelijkheid toepasselijk in de Staat binnen wiens grenzen het ongeval zich voordeed, zullen toegepast worden.

Dit is dus een toepassing van het beginsel van de bevoegdheid *lex loci*.

Artikel 3 wordt aangenomen.

Artikel 4.

Bij dit artikel wordt de volgende toelichting verstrekt.

Artikel 4 van het ontwerp, dat als artikel *4bis* in de wet van 1956 wordt ingevoegd, is een woordelijke overname van artikel 6 van het ontwerp nr. 503.

Het heeft tot doel voortaan een verband tot stand te brengen tussen een geldige verzekeringsovereenkomst en het dragen van een nummerplaat. Strikt genomen wordt het door de richtlijn niet verplicht gesteld, maar de regeling van de richtlijn berust op het beginsel dat een in het verkeer gebracht voertuig dat voorzien is van een nummerplaat, geacht wordt te zijn verzekerd, welke voorwaarde noodzakelijk is opdat het Bureau zijn verplichtingen zou kunnen opnemen.

Dat vermoeden moet bijgevolg zo nauwkeurig mogelijk op de feitelijke toestand aansluiten. Dat is de zin van dit artikel.

De afgifte van een nummerplaat is weliswaar ook nu in beginsel afhankelijk van het bestaan van een verzekeringsovereenkomst. Maar het ontwerp gaat verder aangezien het bepaalt dat de Koning de inlevering van de nummerplaat kan regelen met name wanneer er geen geldige verzekeringsovereenkomst meer bestaat.

Uit de hiernavolgende bespreking blijkt dat een lid zich bekommert om het probleem gesteld door artikel 13 van de wet van 1 juli 1956. Volgens hem is het zeer belangrijk dat de terugvordering van de autoplaat zou gereguleerd worden.

Hem wordt geantwoord dat de Koning een besluit zal nemen om de terugvordering mogelijk te maken. Dit besluit zal samen met de wet verschijnen.

Hetzelfde lid stelt eveneens voor, met het oog op de logische volgorde der artikelen, dat artikel 4 van het ontwerp als artikel *4bis* — en niet als artikel *5bis* — in deze wet zou ingelast worden.

Dit voorstel wordt aanvaard.

Artikel 4 wordt, aldus gewijzigd, aangenomen.

Artikel 5.

Dit artikel vergt geen bijzondere commentaar; het is de getrouwe overneming van artikel 34 van het ontwerp nr. 503.

Dit artikel wordt aangenomen, doch wordt opgenomen als artikel 28 van de wet van 1 juli 1956 in artikel 6 van de tekst voorgesteld door de Commissie.

Un autre membre aimerait savoir si les principes en matière de responsabilité valables en Belgique seront appliqués dans les Etats membres à un Belge, alors que les principes en vigueur dans les autres Etats membres ne sont pas toujours les mêmes.

Il lui est répondu qu'il sera fait application des principes en matière de responsabilité applicables dans l'Etat dans les frontières duquel l'accident s'est produit.

Il s'agit donc ici d'une application du principe de la compétence *lex loci*.

L'article 3 est adopté.

Article 4.

Cet article fait l'objet des commentaires suivants :

Inséré sous forme d'article *4bis* dans la loi de 1956, l'article 4 du présent projet reprend textuellement l'article 6 du projet 503.

Son but est d'assurer désormais un lien entre l'existence d'un contrat d'assurance valide et le port d'une marque d'immatriculation. Cet article n'est pas, à strictement parler, nécessité par la directive, mais le système créé par celle-ci se fonde sur le principe que le véhicule circulant muni d'une marque d'immatriculation est censé être assuré, condition indispensable pour permettre au Bureau de prendre ses engagements.

Il est dès lors indispensable que cette présomption soit le reflet aussi exact que possible d'une situation de fait. Telle est la raison d'être de cet article.

Certes, à l'heure actuelle, l'octroi d'une marque d'immatriculation est en principe subordonné à l'existence d'un contrat d'assurance. Le projet va plus loin puisqu'il prévoit qu'il appartient au Roi de réglementer la restitution de la marque d'immatriculation entre autres lorsqu'il n'y a plus de contrat d'assurance valable.

Au cours de la discussion qui s'ensuivit, un membre se préoccupa du problème posé par l'article 13 de la loi du 1^{er} juillet 1956. A son avis, il est très important que le retrait de la marque d'immatriculation soit réglementé.

Il lui est répondu que le Roi prendra un arrêté en vue d'en permettre le retrait. Cet arrêté sera publié en même temps que la loi.

D'autre part, en vue d'assurer la succession logique des articles, l'intervenant propose d'insérer dans la loi l'article 4 du projet sous forme d'un article *4bis* et non d'un article *5bis*.

Cette proposition est adoptée.

L'article 4 ainsi modifié est adopté.

Article 5.

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier; il est la reproduction textuelle de l'article 34 du projet n° 503.

Il est adopté, mais deviendra l'article 28 de la loi du 1^{er} juillet 1956, qui est repris à l'article 6 du texte présenté par la Commission.

Een commissaris vraagt of het niet wenselijk zou zijn de akkoorden tussen de verscheidene bureaus te publiceren opdat de eventuele slachtoffers op de hoogte zouden zijn van de schadeloosstelling.

Een lid antwoordt dat zulks vrij moeilijk is gelet op de verschillende systemen van schadeloosstelling.

Een ander lid herinnert aan de moeilijkheden die Belgen hebben in het buitenland, meer in het bijzonder in Spanje, in geval van accidenten. Welke waarborgen zullen onze landgenoten hebben wanneer Spanje eveneens zal aansluiten?

Daarop wordt geantwoord dat de Spaanse wet toegepast wordt en het besproken ontwerp dit probleem niet oplossen kan.

Een lid voegt hieraan toe dat het Belgisch Bureau, alvorens een akkoord te sluiten met het Spaanse, erover waken moet dat voldoende waarborgen gegeven worden.

Artikel 6.

Artikel 6 bevat artikel 36 van het ontwerp n° 503. Aan de ene kant gelden de provinciale platen voor rijwielen met hulpmotor immers voor een jaar, terwijl aan de andere kant de verzekeringsovereenkomst tijdens het kalenderjaar een einde kan nemen; het is derhalve nodig de geldigheidsduur van de overeenkomst in overeenstemming te brengen met die van de provinciale plaat. Op die wijze kan de provinciale plaat als bewijs dienen voor het bestaan van een verzekeringsovereenkomst, althans tot 31 december van het jaar dat op de plaat vermeld staat.

Tijdens de bespreking vraagt een lid zich af waarom men ook voor de autobestuurders geen verzekering van één jaar kan opleggen.

Daarop wordt geantwoord dat de nationale reglementering fundamenteel verschillend is van de provinciale die o.m. geldt voor de fietsen.

Bovendien wordt opgemerkt dat voor de autoplaten in de intrekking wordt voorzien.

Een lid meent dat het toch wenselijk zou zijn dat de verzekeringsmaatschappijen aan het Immatriculatiebureau aangifte zouden doen wanneer de verzekerde zijn verplichtingen niet nakomt. Er wordt geantwoord dat de Koning inderdaad de nodige beschikkingen zal treffen.

Artikel 6 wordt aangenomen, doch wordt opgenomen in artikel 6 van de tekst voorgesteld door de Commissie als artikel 29 van de wet van 1 juli 1956.

Artikel 7.

Meerdere leden doen een fundamenteel bezwaar gelden tegen het feit dat de verdragen, die de Koning afsluit, volkomen uitwerking zullen hebben, zonder de tussenkomst van het Parlement.

In feite betekent deze formulering van de tekst dat een voorafgaande bekrachtiging wordt gegeven aan de verdragen die de Koning in de toekomst, wat deze materie betreft, zal afsluiten.

Un commissaire demande s'il ne serait pas souhaitable de publier les accords passés entre les différents Bureaux, afin que les victimes éventuelles soient au courant des modalités de l'indemnisation.

Un membre répond que cela est assez difficile en raison de l'existence de différents systèmes d'indemnisation.

Un autre membre rappelle les difficultés rencontrées par les Belges à l'étranger, plus particulièrement en Espagne, en cas d'accident. Quelles garanties nos compatriotes auront-ils lorsque l'Espagne aura adhéré aux traités?

Il lui est répondu que c'est la loi espagnole qui sera appliquée et que le projet à l'examen ne peut résoudre ce problème.

Un membre ajoute qu'avant de conclure un accord avec le Bureau espagnol, le Bureau belge doit veiller à disposer de garanties suffisantes.

Article 6.

L'article 6 reprend l'article 36 du projet 503. En raison de ce que, d'une part, les plaques provinciales pour cyclomoteurs sont annuelles et que, d'autre part, le contrat d'assurance peut expirer au cours de l'année civile, il est nécessaire de mettre en concordance la durée de validité de la plaque provinciale et celle du contrat. Ainsi, la plaque provinciale peut constituer la preuve qu'un contrat d'assurance existe au moins jusqu'au 31 décembre de l'année dont la plaque porte le millésime.

Au cours de la discussion, un membre se demande pourquoi on ne peut pas imposer une assurance d'un an aux conducteurs d'automobiles.

Il lui est répondu que la réglementation nationale diffère fondamentalement de la réglementation provinciale en vigueur notamment pour les bicyclettes.

De plus, il est souligné que pour les marques d'immatriculation des automobiles, le texte prévoit le retrait.

Un membre est d'avis qu'il serait néanmoins souhaitable que les compagnies d'assurances fassent connaître à l'Office d'immatriculation les noms des assurés qui ne tiennent pas leurs engagements. Il lui est répondu que le Roi prendra effectivement les dispositions nécessaires.

L'article 6 est adopté, mais il est inséré à l'article 6 du texte présenté par la Commission comme article 29 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Article 7.

Plusieurs membres formulent une objection fondamentale à l'encontre du fait que les traités que le Roi fera sortiront leur plein et entier effet sans l'intervention du Parlement.

En fait, cette formulation du texte signifie que sont ratifiés au préalable les traités que le Roi fera à l'avenir en cette matière.

Op dit bezwaar wordt geantwoord dat dit beginsel reeds is opgenomen in artikel 7 van de Europese Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen, tot stand gekomen te Straatsburg op 2 april 1959.

Een lid drukt de mening uit dat het beter ware de tekst van genoemd artikel 7 van de Conventie beperkt in de wet op te nemen. De Commissie verklaart zich daarmee akkoord en stelt voor een artikel 14bis in te lassen dat artikel 7 van de Conventie overneemt.

Het doel van dit artikel is voertuigen van vreemde staten in België tot het verkeer te kunnen toelaten zonder dat zij onderworpen zijn aan artikel 2, § 2, van de wet van 1956, d.w.z. zonder internationaal bewijs van verzekering.

De door die voertuigen in België veroorzaakte schade zal worden vergoed door de overheid of de instelling aangewezen door de Staat waartoe die voertuigen behoren.

Er wordt uitdrukkelijk bepaald dat de vergoeding zal geschieden overeenkomstig de wet van het doorgetrokken land — wat ons betreft de Belgische wet — met dien verstande dat de Staat waartoe de voertuigen behoren, borg staat voor de vereffening van de schadevergoeding.

Artikel 7 van de tekst van de Minister wordt verworpen en vervangen door de bepalingen van artikel 5 van de tekst door de Commissie aangenomen.

Artikel 8.

Een lid acht het wenselijk dat in de tekst zou opgenomen worden dat de Koning de bepalingen van de wet slechts in werking kan laten treden nadat de betreffende bureaus het onderling akkoord hebben afgesloten, hierbij verwijzend naar artikel 2.2 van de richtlijn.

In die zin wordt dan de volgende tekst voorgesteld :

« De bepalingen van de artikelen 1, 2, § 2, en 3, tweede lid, zoals zij bij deze wet worden gewijzigd, en de bij deze wet ingevoegde artikelen 4bis, 14bis, 28 en 29 treden in werking op de data die de Koning vaststelt, nadat de Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft bepaald op welke datum de richtlijn van de Raad d.d. 24 april 1972 uitwerking heeft. »

Dit geamendeerd artikel wordt aangenomen en wordt opgenomen in artikel 6 van de tekst van de Commissie als artikel 30 van de wet van 1 juli 1956.

**

Ten slotte wordt voorgesteld, om redenen van legistiek, de artikelen 5, 6 en 8 van de tekst voorgesteld door de Minister, te groeperen in een artikel 6 onder volgend opschrift : « Een afdeling « Overgangsbepalingen ingevoegd door de wet van ... », wordt in dezelfde wet ingevoegd. »

Il est répondu à cette objection que ce principe figure déjà à l'article 7 de la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Strasbourg le 2 avril 1959.

Un membre estime qu'il serait préférable de reprendre partiellement dans la loi l'article 7 précité de la Convention. La Commission marque son accord et propose d'insérer un article 14bis reprenant l'article 7 de la Convention.

Cet article permettra à des véhicules appartenant à des Etats étrangers d'être admis à circuler en Belgique sans être soumis à l'article 2, § 2, de la loi de 1956 et par conséquent sans être titulaires d'un certificat international d'assurance.

Les dommages causés en Belgique par ces véhicules seront réparés par l'autorité ou l'organisme désigné par l'Etat auquel appartiennent ces véhicules.

Il est expressément prévu que la réparation se fera conformément à la loi du pays parcouru — en l'occurrence la loi belge — l'Etat auquel les véhicules appartiennent se portant garant du règlement de l'indemnisation.

L'article 7 du texte proposé par le Ministre est rejeté et remplacé par les dispositions de l'article 5 du texte adopté par la Commission.

Article 8.

Un membre estime souhaitable d'inscrire dans la loi une disposition prévoyant que le Roi ne pourra fixer l'entrée en vigueur des dispositions de la loi qu'après que les Bureaux concernés auront conclu l'accord mutuel qui comportera une référence à l'article 2.2 de la directive.

A cet effet, il propose le texte suivant :

« Les dispositions des articles 1^{er}, 2, § 2 et 3, alinéa 2, tels qu'ils sont modifiés par la présente loi, et les articles 4bis, 14bis, 28 et 29 tels qu'ils sont insérés par la présente loi, entrent en vigueur aux dates fixées par le Roi après que la Commission des Communautés européennes aura déterminé le moment auquel la directive du Conseil du 24 avril 1972 produit ses effets. »

L'article ainsi amendé est adopté et sera repris à l'article 6 du texte présenté par la Commission pour devenir l'article 30 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

**

Enfin, il est proposé pour des raisons légistiques de grouper les articles 5, 6 et 8 du texte proposé par le Ministre en un article 6 portant l'intitulé suivant : « Il est inséré dans la même loi une section intitulée « Dispositions transitoires introduites par la loi du ... ». »

Deze afdeling bestaat uit drie artikelen : artikel 28 (oorspronkelijk art. 5), artikel 29 (oorspronkelijk art. 6) en artikel 30 (oorspronkelijk art. 8).

Dit voorstel wordt aanvaard.

**

De aldus geamendeerde tekst wordt aangenomen met eenparigheid van stemmen.

Dit verslag is aangenomen met eenparigheid van stemmen.

De Verslaggever,
W. CALEWAERT.

De Voorzitter,
M.-A. PIERSON.

**

TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

ARTIKEL 1.

In artikel 1, laatste lid, van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen worden de woorden « in het geval van § 2 » geschrapt.

ART. 2.

Artikel 2, § 2, van dezelfde wet wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« 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.

» 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 Bureau bestaan, zelfs als de verzekeringsplicht niet is nagekomen. »

Cette section se compose de trois articles : article 28 (article 5 initial), article 29 (article 6 initial) et article 30 (article 8 initial).

Cette proposition est adoptée.

**

Le texte ainsi amendé a été adopté à l'unanimité.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
W. CALEWAERT.

Le Président,
M.-A. PIERSON.

**

TEXTE ADOPTE
PAR LA COMMISSION.

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.

ARTICLE 1^{er}.

A l'article 1^{er}, dernier alinéa, de la loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les mots « dans le cas du § 2 » sont supprimés.

ART. 2.

L'article 2, § 2, de la même loi est remplacé par les dispositions suivantes :

« 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 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.

» 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.

Artikel 3, tweede lid, van dezelfde wet wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« 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. »

ART. 4.

In dezelfde wet wordt een artikel *4bis* ingevoegd, luidende als volgt :

« § 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 kenmerkplaten en hun inlevering.

» 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.

» § 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 kenmerkplaat 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 het lopende of van het daaropvolgende jaar voorkomt.

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. »

ART. 5.

(artikel 7 van de tekst voorgesteld door de Minister).

Een artikel *14bis*, luidend als volgt, wordt in dezelfde wet ingevoegd :

« § 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

ART. 3.

L'article 3, alinéa 2, de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« 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. »

ART. 4.

Il est inséré dans la même loi un article *4bis*, libellé comme suit :

« § 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 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.

» § 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. 5.

(article 7 du texte proposé par le Ministre).

Il est inséré dans la même loi un article *14bis*, libellé comme suit :

« § 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 lors-

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.

» § 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. »

ART. 6.

Een afdeling « overgangsbepalingen ingevoegd door de wet van ... » wordt in dezelfde wet ingevoegd.

« Artikel 28 (artikel 5 van de tekst voorgesteld door de Minister).

» De inwerkingtreding van deze wet leidt, binnen de grenzen door haar bepalingen gesteld, 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.

» Artikel 29 (artikel 6 van de tekst voorgesteld door de Minister).

» § 1. De provinciale platen voor rijwielen 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 verzekeringstijvak dat gedurende het jaar ten einde loopt, wordt verlengd tot 31 december en een met de verlenging evenredige premietoeslag 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 1 december die aan genoemd jaar voorafgaat en terwijl de datum waarop het contract eindigt, wordt verschoven tot 31 december van het jaar waarin het contract een einde moet nemen.

» Artikel 30 (artikel 8 van de tekst voorgesteld door de Minister).

» De bepalingen van de artikelen 1, 2, § 2, en 3, tweede lid, zoals zij bij deze wet worden gewijzigd en de bij deze wet ingevoegde artikelen 4bis, 14bis, 28 en 29 treden in werking op de data die de Koning zal vaststellen nadat de Commissie van de Europese Gemeenschappen zal hebben bepaald sinds wanneer de richtlijn van de Raad d.d. 24 april 1972 uitwerking heeft. »

qu'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 assigné devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant dudit règlement. »

ART. 6.

Il est inséré dans la même loi une section intitulée : « Dispositions transitoires introduites par la loi du... ».

« Article 28 (article 5 du texte proposé par le Ministre).

» 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 aucune majoration ou réduction du montant de la prime fixée par le contrat, ni la résiliation de celui-ci.

» Article 29 (article 6 du texte proposé par le Ministre).

» § 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 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'assurance couvrent l'année civile, l'échéance annuelle étant fixée au 1^{er} décembre qui précède ladite année et la date de l'expiration du contrat reportée au 31 décembre de l'année où il doit prendre fin.

» Article 30 (article 8 du texte proposé par le Ministre).

» Les dispositions des articles 1^{er}, 2, § 2, 3, alinéa 2, tels qu'ils sont modifiés par la présente loi et les articles 4bis, 14bis, 28 et 29 tels qu'ils sont insérés par la présente loi, entrent en vigueur aux dates fixées par le Roi après que la Commission des Communautés européennes aura déterminé le moment auquel la directive du Conseil du 24 avril 1972 produit ses effets. »