

BELGISCHE SENAAT**SENAT DE BELGIQUE****ZITTING 1984-1985****SESSION DE 1984-1985**

15 OKTOBER 1984

15 OCTOBRE 1984

Ontwerp van wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

Projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles

**AMENDEMENTEN
VAN DE REGERING**

**AMENDEMENTS PRESENTES
PAR LE GOUVERNEMENT**

ARTIKEL 1**ARTICLE 1^{er}**

In de Nederlandse tekst de woorden : « rijwielen met hulpmotor » vervangen door het woord : « bromfietsen ».

Dans le texte néerlandais, remplacer les mots : « rijwielen met hulpmotor » par le mot « bromfietsen ».

*Verantwoording**Justification*

Het gaat hier om een terminologische verbetering.

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

ART. 2**ART. 2**

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

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

*Verantwoording**Justification*

Het gaat hier om een terminologische verbetering.

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

2. In de Nederlandse tekst van § 1, tweede lid, worden de woorden : « voor de duur van het door die ander gesloten »

2. Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, deuxième alinéa, remplacer les mots : « voor de duur van het door die ander »

R. A 8036*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

742 (1984-1985) :

N° 1 :

R. A 8036*Voir :***Document du Sénat :**

742 (1984-1985) :

N° 1 :

contract » vervangen door de woorden : « voor de duur van de overeenkomst die door de andere persoon is gesloten ».

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische verbetering.

3. In § 1, lid 3, te vervangen door de volgende tekst :

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

Verantwoording

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

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

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

Verantwoording

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

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

Deze materie is dus niet meer begrepen in de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

ART. 3

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

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

gesloten contract » par les mots : « pour de la durée de la convention qui est conclue par la même personne ». »

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

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

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

Justification

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

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

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

Justification

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

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

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

ART. 3

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

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

Verantwoording

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

Inderdaad, artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten schaft de aansprakelijkheid van de werknemers af tegenover derden in geval van schade veroorzaakt in de uitvoering van de arbeidsovereenkomst, behalve in geval van bedrog, zware fout of gewoonlijk lichte fout. Wanneer de toepassingsvoorwaarden van de hierboven bedoelde vrijstelling van aansprakelijkheid zijn verenigd, is de verzekeraar die de burgerlijke aansprakelijkheid van de werknemer dekt wegens het gebruik van het motorrijtuig dus niet verplicht tussen te komen om de slachtoffers schadeloos te stellen.

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

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

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

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

Mogen niettemin van de verzekering worden uitgesloten, de schade aan :

1° het verzekerd voertuig;

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

Verantwoording

Drie wijzigingen worden aan dit lid aangebracht.

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

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

Justification

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

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

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

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

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

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

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

1° au véhicule assuré;

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

Justification

Trois modifications ont été apportées à cet alinéa.

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

Elle a été apportée à la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 4 juillet 1972 qui fut adoptée pour mettre en concordance la loi de 1956 avec les engagements internationaux existant en la matière et notamment avec la directive du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité. L'arrêté royal du 24 juin 1973 modifié par l'arrêté royal du 8 juillet 1975 a éten-

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

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

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

3. § 2 door de volgende tekst te vervangen :

« De waarborg kan beperkt worden tot negenhonderd vijftig miljoen frank per schadegeval ten belope van vijftig miljoen frank voor materiële schade en van negenhonderd miljoen frank voor schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels. »

Verantwoording

Dit amendement schept in het ontwerp de mogelijkheid voor de verzekeraars de aan hun verzekerden geboden garantie te beperken zowel voor de schade die voortvloeit uit lichamelijke letsels als voor de materiële schade.

Deze algemene beperking van de verplichte dekking van de aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen wordt gerechtvaardigd door de moeilijkheden die de verzekeraars ondervinden op de internationale herverzekeringmarkt.

De door dit amendement weerhouden bedragen zijn echter zo gekozen dat het praktisch onmogelijk is dat schadegevallen van deze omvang zich kunnen voordoen.

Bijgevolg is het onnodig in het ontwerp de bepalingen te behouden die de verzekeraars toelaten :

1° de dekking van de materiële schade te beperken die wordt veroorzaakt door een brand of een ontploffing;

2° de garantie te beperken die van toepassing is op de speciale verzekering, bedoeld bij artikel 7 van het ontwerp.

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

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

Verantwoording

De dekking van de stoffelijke schade die niet gedekt is door de wetgeving betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie en die voortvloeit uit de gevolgen van een kernongeval

du la couverture aux dommages causés sur le territoire des Etats suivants : Belgique, République Fédérale d'Allemagne, Danemark, France, Royaume-Uni, Irlande, Italie, Grand-Duché de Luxembourg, Pays-Bas, République Démocratique Allemande, Autriche, Finlande, Hongrie, Liechtenstein, Monaco, Norvège, Saint-Marin, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Cité du Vatican.

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

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

3. Remplacer le § 2 par le texte suivant :

« La garantie peut être limitée à neuf cent cinquante millions de francs par sinistre, à concurrence de cinquante millions de francs en ce qui concerne les dommages matériels et de neuf cents millions de francs en ce qui concerne les dommages résultant de lésions corporelles. »

Justification

Le présent amendement introduit dans le projet la possibilité pour les assureurs de limiter la garantie offerte à leurs assurés tant pour le dommage qui résulte de lésions corporelles que pour le dommage matériel.

Cette limitation générale de la couverture obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs est justifiée par les difficultés éprouvées par les assureurs au niveau de la réassurance internationale.

Les montants retenus par le présent amendement ont toutefois été choisis de telle sorte qu'il est pratiquement improbable que des sinistres de cette ampleur puissent se produire.

En conséquence, il est devenu inutile de maintenir dans le projet les dispositions qui permettent aux assureurs :

1° de limiter la couverture des dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion;

2° de limiter la garantie applicable à l'assurance spéciale visée à l'article 7 du projet.

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

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

Justification

La couverture des dommages matériels non couverts par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et résultant des effets d'un accident nucléaire, au sens de

in de zin van artikel 1, a, i), van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960, wordt thans niet voorschreven.

Het wetsontwerp aangenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers en overgezonden naar de Senaat (Senaat, zitting 1968-1969, nr. 503) maakt deze dekking verplicht ten belope van tien miljoen frank per schadegeval. Het lijkt wenselijk deze verplichte dekking in overeenstemming te brengen met die opgelegd in de voorgaande paragraaf voor de materiële schade.

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

5. Dit artikel aan te vullen met een nieuwe paragraaf opgesteld als volgt :

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

Verantwoording

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

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

ART. 4

§ 1 te vervangen door de volgende tekst :

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

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

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

Verantwoording

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

L'article 1^{er}, a, i), de la Convention de Paris du 29 juillet 1960, n'est actuellement pas prévue.

Le projet de loi adopté par la Chambre des Représentants et transmis au Sénat (Sénat, session 1968-1969, n° 503) rend cette couverture obligatoire à concurrence de dix millions de francs par sinistre. Il paraît souhaitable d'harmoniser cette couverture obligatoire avec celle imposée au paragraphe précédent pour les dommages matériels.

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

5. Compléter cet article par un nouveau paragraphe libellé comme suit :

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

Justification

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

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

ART. 4

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

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

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

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

Justification

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 5

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

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

ART. 6

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

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 5

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

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

ART. 6

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

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

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

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

Verantwoording

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

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

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

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

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische verbetering.

ART. 8**1. Lid 3 te schrappen.***Verantwoording*

De tekst van dit lid kadert in de bevoegdheden die aan de Koning worden gegeven in het tweede lid.

2. Dit artikel aan te vullen met een nieuw lid dat als volgt luidt :

« De Koning kan regels stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de ambtenaren die hiertoe bevoegd zijn. Hij kan onder meer het model van het formulier bepalen dat door dezen moet gebruikt worden en voorschrijven welke inlichtingen onverwijld aan de betrokken partijen en hun verzekeraars moeten worden gezonden. »

Verantwoording

Thans verlopen zeer lange termijnen tussen het gebeuren van een verkeersongeval en de schadeloosstelling door de verzekeraar van de verantwoordelijke. Deze situatie vloeit grotendeels voort uit de traagheid van de gerechtelijke procedures met het oog op de vaststelling van de verantwoordelijkheden en op de bepaling van het bedrag van de schade.

Bovendien, wegens het geheim van het strafrechtelijk onderzoek, krijgen de belanghebbende partijen en hun verzekeraars slechts laat de processen-verbaal toegestuurd die de feitelijke gegevens aanmelden die onontbeerlijk zijn om het schadegeval af te wikkelen.

Bewust van deze toestand heeft de Commissie der Europese Gemeenschappen voor de Lid-Staten een aanbeveling geformuleerd die de toetsing wil vergemakkelijken aan de belanghebbende partijen en aan hun verzekeraars van de politieverslagen en andere documenten die nodig zijn voor de uitkering van de verzekeringsvergoedingen tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voortvloeiende uit het verkeer van motorrijtuigen (aanbeveling nr. 81/76/EEG van de Commissie van 8 januari 1981 betreffende de bespoediging van de afwikkeling van schadegevallen in het kader van de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aanleiding kan geven P.B. L 57 van 4 maart 1981).

Justification

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

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

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

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

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

ART. 8**1. Supprimer l'alinéa 3.***Justification*

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

2. Compléter cet article par un nouvel alinéa libellé comme suit :

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

Justification

Actuellement, des délais fort longs s'écoulent entre la survenance d'un accident de la circulation et l'indemnisation par l'assureur du responsable. Cette situation résulte en grande partie de la lenteur des procédures judiciaires tendant à la détermination des responsabilités et à la fixation du montant des dommages.

En outre, en raison du secret de l'instruction en matière pénale, les parties intéressées et leurs assureurs ne reçoivent que tardivement les procès-verbaux consignants les éléments de fait indispensables pour régler le sinistre.

Consentante de cette situation, la Commission des Communautés européennes a formulé à l'égard des Etats membres une recommandation ayant pour objet de faciliter la communication aux parties intéressées et à leurs assureurs des rapports de police et autres documents nécessaires à la liquidation des indemnités d'assurance couvrant la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs (recommandation n° 81/76/CEE de la Commission du 8 janvier 1981 relative à l'accélération du règlement des sinistres dans le cadre de l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs J.O. L 57 du 4 mars 1981).

Het is om rekening te houden met deze aanbeveling dat de Regering voorstelt artikel 8 van het ontwerp nr. 503 van 25 juni 1969 aan te vullen met een nieuw lid dat aan de Koning de taak toevertrouwt regels te stellen betreffende de vaststelling van het ongeval door de agenten die hiertoe bevoegd zijn. In het kader van deze machten, lijkt het bijzonder belangrijk het Hem mogelijk te maken het model van de te gebruiken vaststelling te bepalen alsmede de inlichtingen waarvan de belanghebbende partijen en hun verzekeraars onverwijld kennis zullen hebben.

ART. 9

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

« De Staat, de Regie van Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtweegen, de Regie der Rijkskoel- en vriesdiensten, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen hoeven geen verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven. »

Verantwoording

De wijziging die aan dit lid wordt aangebracht, bestaat erin de lijst aan te vullen van de openbare instellingen die vrijgesteld zijn van de verplichting een verzekering aan te gaan om rekening te houden met de bijvoegingen ingelast in artikel 14 van de wet van 1 juli 1956 door de wet van 1 juli 1971 (Regie voor Maritiem Transport) en door de wet van 6 juli 1971 (Regie der Posterijen).

2. In de Nederlandse tekst, in § 1, tweede lid, worden de woorden : « indien de Koning er niet anders over beschikt » vervangen door de woorden : « tenzij de Koning anders bepaalt ».

Verantwoording

Het gaat hier om terminologische en fraseologische aanpassingen.

3. In de Nederlandse tekst, in § 1, derde lid, wordt de eerste volzin als volgt vervangen :

« Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. »

Verantwoording

Het gaat hier om terminologische en fraseologische aanpassingen.

4. In dezelfde § 1, het vierde lid te vervangen door de volgende tekst :

« Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen, die artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft of als hij van alle aansprakelijkheid is ontslagen wegens toeval of overmacht. »

Verantwoording

De wijzigingen aangebracht aan dit lid houden rekening met het feit dat de bepalingen betreffende het Gemeenschappelijk Waarborgfonds die voorkwamen in het ontwerp dat het voorwerp is van onderhavige

C'est pour tenir compte de cette recommandation que le Gouvernement propose de compléter l'article 8 du projet n° 503 du 25 juin 1969 par un nouvel alinéa qui confie au Roi la tâche de fixer des règles concernant la constatation de l'accident par les agents qualifiés à cet effet. Dans le cadre de ces pouvoirs, il paraît particulièrement important de lui permettre de fixer le modèle du constat à utiliser et de déterminer les renseignements dont les parties intéressées et leurs assureurs pourront avoir communication sans délai.

ART. 9

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

« L'Etat, la Régie des télégraphes et des téléphones, la Régie des voies aériennes, la Régie des services frigorifiques de l'Etat, la Société nationale des chemins de fer belges, la Société nationale des chemins de fer vicinaux, la Régie des transports maritimes et la Régie des postes ne sont pas tenus de contracter une assurance pour les véhicules leur appartenant ou immatriculés en leur nom. »

Justification

La modification apportée à cet alinéa vise à compléter la liste des organismes publics dispensés de l'obligation d'assurance pour tenir compte des ajouts insérés à l'article 14 de la loi du 1^{er} juillet 1956 par la loi du 1^{er} juillet 1971 (Régie des transports maritimes) et la loi du 6 juillet 1971 (Régie des postes).

2. Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, deuxième alinéa, remplacer les mots : « indien de Koning er niet anders over beschikt » par les mots : « tenzij de Koning anders bepaalt ».

Justification

Il s'agit d'une adaptation de forme.

3. Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, troisième alinéa, modifier comme suit la première phrase :

« Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de forme.

4. Au même § 1^{er}, remplacer le quatrième alinéa par le texte suivant :

« Ils ont, à l'égard de la personne lésée, les obligations mises à charge du Fonds de garantie par l'article 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances si le conducteur ou le détenteur du véhicule s'en est rendu maître par vol, violence, ou par suite de recel, ou s'il est exonéré de toute responsabilité par suite d'un cas fortuit. »

Justification

Les modifications apportées à cet alinéa tiennent compte du fait que les dispositions concernant le Fonds commun de garantie qui figuraient dans le projet qui fait l'objet des présents amendements (articles 19 et

amendementen (artikelen 19 en 20) overgenomen werden door de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen (artikelen 49 en 50).

Vermits, bij toepassing van artikel 50 van voornoemde wet, het Fonds ertoe gehouden is op te treden in de gevallen waarin de bestuurder niet aansprakelijk is tengevolge van een toevallig feit, dienen in dezelfde mate de verplichtingen ten laste gelegd van de Staat en bepaalde openbare instellingen uitgebreid te worden.

5. In de Nederlandse tekst wordt § 2, eerste lid, vervangen als volgt :

« § 2. De Koning kan aan de instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen. »

Verantwoording

Het gaat hier om een tekstverbetering.

6. In de Nederlandse tekst, in § 2, derde lid wordt het woord « eis » vervangen door het woord « voorwaarde » en worden de woorden « een zekerheid » vervangen door het woord « zekerheid ».

Verantwoording

Het gaat hier om een tekstverbetering.

ART. 9bis (nieuw)

Een artikel 9bis in te lassen dat als volgt luidt :

« Artikel 9bis. — § 1. De motorrijtuigen die gewoonlijk gestald zijn buiten het grondgebied van België, zijn in België vrijgesteld van de toepassing van artikel 2 wanneer zij in het bezit zijn van een verklaring afgegeven door de regering van de andere Staat, waaruit blijkt dat het rijtuig aan die Staat toebehoort, of indien het een federale Staat betreft, dat het aan die Staat of aan één van zijn Lid-Staten toebehoort; in dit laatste geval wordt de verklaring afgegeven door de federale regering.

§ 2. In die verklaring wordt de autoriteit of de instelling aangewezen die belast is met de vergoeding van de schade overeenkomstig de Belgische wet, en volgens die wet kan gedagvaard worden voor de bevoegde rechter. De Staat of het land waaraan dat rijtuig toebehoort staat in voor de afdoening ervan. »

Verantwoording

Deze bepaling is niet nieuw : zij werd ingevoerd in de wet van 1 juli 1956 (artikel 14bis) door de wet van 4 juli 1972.

Voornoemd artikel 14bis vindt zijn oorsprong in artikel 38 van het ontwerp nr. 503 van 25 juni 1969.

ART. 11

In de Franse tekst het woord « assigner » te vervangen door het woord « citer ».

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing ten einde dit ontwerp in overeenstemming te brengen met het Gerechtelijk Wetboek.

20) ont été reprises par la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances (articles 49 et 50).

Comme, en application de l'article 50 de la loi précitée, le Fonds est tenu d'intervenir dans les cas où la responsabilité du conducteur ne peut pas être engagée par suite d'un cas fortuit, il convient d'étendre dans la même mesure les obligations mises à charge de l'Etat et de certains organismes publics.

5. Dans le texte néerlandais, au § 2, modifier le premier alinéa comme suit :

« § 2. De Koning kan aan instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen. »

Justification

Il s'agit d'une amélioration de texte.

6. Dans le texte néerlandais, au § 2, troisième alinéa, remplacer le mot « eis » par « voorwaarde » et « een zekerheid » par « zekerheid ».

Justification

Il s'agit d'une amélioration de texte.

ART. 9bis (nouveau)

Insérer un article 9bis libellé comme suit :

« Article 9bis. — § 1^{er}. Les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel en dehors du territoire de la Belgique seront dispensés, en Belgique, de l'application de l'article 2 lorsqu'ils seront munis d'une attestation du gouvernement d'un autre Etat constatant que le véhicule appartient à cet Etat ou, s'il s'agit d'un Etat fédéral, à celui-ci ou à l'un de ses pays membres; dans ce dernier cas, l'attestation sera délivrée par le gouvernement fédéral.

§ 2. Cette attestation désignera l'autorité ou l'organisme qui sera chargé de réparer le dommage conformément à la loi belge et qui sera susceptible d'être cité, devant les juridictions compétentes selon cette loi. L'Etat ou le pays auquel appartient ce véhicule se portera garant dudit règlement. »

Justification

Cette disposition n'est pas nouvelle : elle a été introduite dans la loi du 1^{er} juillet 1956 (article 14bis) par la loi du 4 juillet 1972.

L'article 14bis précité trouve son origine dans l'article 38 du projet n° 503 du 25 juin 1969.

ART. 11

Dans le texte français, remplacer le mot « assigner » par le mot « citer ».

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique destinée à mettre en concordance le présent projet avec le Code judiciaire.

ART. 12

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

« De verzekeraar kan de verzekerde en de verzekeringnemer die niet de verzekerde is, in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekerde kan de verzekeraar en de verzekeringnemer in het geding roepen dat door de benadeelde tegen hem is ingesteld.

De verzekeraar kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekerde is ingesteld.

De verzekerde kan vrijwillig tussenkomen in een geding dat door de benadeelde tegen de verzekeraar is ingesteld. »

Verantwoording

Deze wijziging heeft tot doel artikel 12 van het ontwerp nr. 503 van 25 juni 1969 in overeenstemming te brengen met artikel 86 van het wetsontwerp op de verzekeringsovereenkomst.

2. In § 2, het laatste lid te schrappen.

Verantwoording

Het behoud van deze tekst zou tot gevolg hebben dat de verzekeraar in een aantal gevallen van zijn verhaalrecht tegen de verzekeringnemer uitgesloten wordt.

Inderdaad, wanneer de strafvordering tegen de verzekerde die niet de verzekeringnemer is niet vergezeld gaat door een burgerlijke rechtsvordering (b.v. gevallen waarin de burgerlijke belangen werden geregeld vóór de zitting van de strafrechtbank) zal de verzekeringnemer niet meer in het geding kunnen geroepen worden voor de strafrechtbank vermits zijn verschijning een burgerlijke vordering voor de rechtbank veronderstelt.

ART. 13

1. In de Nederlandse tekst van § 1, eerste lid, wordt het laatste zinsdeel vervangen als volgt :

« of, in geval van misdrijf, te rekenen van de dag waarop het is gepleegd ».

Verantwoording

Het gaat hier om een tekstverbetering.

2. In § 1, het tweede lid te vervangen door de volgende tekst :

« De verjaring wordt gestuit zodra de verzekeraar kennis heeft gekregen van de wil van de benadeelde persoon om herstel van zijn schade te bekomen. Deze stuiting houdt op op het ogenblik waarop de verzekeraar aan de benadeelde persoon schriftelijk zijn beslissing of weigering tot vergoeding meedeelt. »

Verantwoording

Het begrip « onderhandeling » dat men al terugvindt in artikel 10, lid 3, van de wet van 1 juli 1956 heeft aanleiding gegeven tot moeilijkheden. Inderdaad, het gebeurt dat de minnelijke vordering die de benadeelde bij de verzekeraar indient zonder antwoord blijft. In dat geval is er eigenlijk geen « onderhandeling » (in dit begrip ligt besloten

ART. 12

1. Au § 1^{er}, remplacer le troisième alinéa par le texte suivant :

« L'assureur peut mettre l'assuré et le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assuré peut mettre l'assureur et le preneur d'assurance en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

L'assureur peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assuré.

L'assuré peut intervenir volontairement dans le procès intenté par la personne lésée contre l'assureur. »

Justification

La présente modification vise à mettre en concordance l'article 12 du projet n° 503 du 25 juin 1969 avec l'article 86 du projet de loi sur le contrat d'assurance terrestre.

2. Au § 2, supprimer le dernier alinéa.

Justification

Le maintien de cet alinéa aurait pour effet de priver l'assureur de son recours contre le preneur d'assurance dans un certain nombre de cas.

En effet, lorsque l'action publique dirigée contre l'assuré autre que le preneur d'assurance n'est pas accompagnée d'une action civile (cas dans lesquels les intérêts civils ont été réglés avant l'audience du tribunal répressif par exemple), le preneur d'assurance ne pourra être appelé à la cause devant la juridiction répressive puisque son appel suppose une action civile devant cette juridiction.

ART. 13

1. Dans le texte néerlandais, au § 1^{er}, premier alinéa, lire comme suit la fin de la phrase :

« of, in geval van misdrijf, te rekenen van de dag waarop het is gepleegd ».

Justification

Il s'agit d'une amélioration du texte.

2. Au § 1^{er}, remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« La prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. Cette interruption cesse au moment où l'assureur fait connaître, par écrit, à la personne lésée, sa décision d'indemnisation ou son refus. »

Justification

La notion de « pourparlers » que l'on retrouve déjà à l'article 10, alinéa 3, de la loi du 1^{er} juillet 1956 a donné lieu à des difficultés. Il arrive en effet que la réclamation amiable que la personne lésée introduit auprès de l'assureur soit laissée sans réponse. Dans ce cas, il n'y a pas, à proprement parler, de « pourparlers » (cette notion

een over en weer bespreken, een uitwisseling, van dien aard dat het aan de benadeelde de indruk geeft dat de verzekeraar een regeling van het ongeluk overweegt) en er dient vermeden te worden dat de verjaring tot stand komt ten nadele van de benadeelde.

Ten einde deze toestand te verhelpen, bepaalt de nieuwe voorgestelde tekst dat de verjaring wordt gestuit zodra de verzekeraar op de hoogte wordt gebracht van de wil van de benadeelde persoon om herstel van zijn schade te bekomen. De stuiting houdt op op het ogenblik waarop de verzekeraar aan de benadeelde persoon schriftelijk zijn beslissing of weigering tot vergoeding meedeelt.

ART. 14

1. In de Nederlandse tekst wordt het eerste lid als volgt gewijzigd :

« Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk kan geen uit de wet of uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen. »

Verantwoording

Het betreft hier een aanpassing van de terminologie ter uitvoering van het taalunieverdrag. Ook in het ontwerp ter hervorming van het verzekeringsrecht is de term « exceptie » vervangen door de hier juistere gebruikte term « verweermiddel ».

2. In de Nederlandse tekst, in het tweede en derde lid, wordt het woord « verzekeringscontract » vervangen door het woord « verzekeringsovereenkomst ». In het derde lid wordt het woord « Ieder » vervangen door het woord « Een ».

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

Afdeling II

In de Nederlandse tekst wordt het opschrift van deze afdeling als volgt gewijzigd :

« Gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beëindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen. »

Verantwoording

Het betreft hier een aanpassing.

ART. 15

1. Op het einde van het eerste lid, te schrappen de woorden :

« zonder dat artikel 16 hoeft te worden toegepast. »

Verantwoording

Deze wijziging vloeit voort uit de schrapping van artikel 16 van het ontwerp.

2. Het tweede lid door de volgende tekst te vervangen :

« Gedurende zestien dagen te rekenen vanaf de overgang en voor zover geen andere verzekering hetzelfde risico dekt,

implique une négociation, une discussion, des échanges de nature à laisser entendre à la personne lésée que l'assureur envisage un règlement du sinistre) et il convient d'éviter que la prescription ne s'accomplisse aux dépens de la personne lésée.

Afin de remédier à cette situation, le nouveau texte proposé stipule que la prescription est interrompue dès que l'assureur est informé de la volonté de la personne lésée d'obtenir l'indemnisation de son préjudice. L'interruption de la prescription cesse au moment où l'assureur fait connaître, par écrit, sa décision d'indemnisation ou son refus.

ART. 14

1. Dans le texte néerlandais, modifier comme suit le premier alinéa :

« Onverminderd het bepaalde in afdeling 2 van dit hoofdstuk kan geen uit de wet of uit de verzekeringsovereenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval door een verzekeraar aan een benadeelde worden tegengeworpen. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de la terminologie en exécution du traité d'union linguistique. Dans le projet de réforme du droit des assurances le terme « exceptie » est également remplacé par le terme « verweermiddel » qui est plus exact.

2. Dans le texte néerlandais, aux alinéas 2 et 3, remplacer le mot « verzekeringscontract » par le mot « verzekeringsovereenkomst ». Au troisième alinéa, remplacer « Ieder » par « Een ».

Justification

Il s'agit d'une adaptation de la terminologie.

Section II

Dans le texte néerlandais, lire l'intitulé comme suit :

« Gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beëindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen. »

Justification

Il s'agit d'une adaptation de forme.

ART. 15

1. A la fin du premier alinéa, supprimer les mots :

« sans qu'il y ait lieu à l'application de l'article 16. »

Justification

Cette modification résulte de la suppression de l'article 16 du projet.

2. Remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« Toutefois, pendant seize jours à dater du transfert et pour autant qu'une autre assurance ne couvre pas le même

blijft de verzekeraar van het motorrijtuig waarvan de eigendom werd overgedragen, evenwel gehouden tegenover de benadeelde persoon, indien de schade werd veroorzaakt door :

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

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

Verantwoording

De wijzigingen aangebracht aan het tweede lid van artikel 15 vloeien voort uit de weglating van artikel 16 van het ontwerp, dat twee essentiële elementen bevatte :

1° de beperking in de tijd van de verbintenis van de verzekeraar;

2° het bestaan van een andere verzekering die het betrokken motorrijtuig dekt.

3. In de Nederlandse tekst, in het eerste lid wordt het woord « verzekeringscontract » vervangen door het woord « verzekeringsovereenkomst ».

4. In de Nederlandse tekst, in het tweede lid wordt het woord « nummerplaat » telkens vervangen door het woord « kentekenplaat ».

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

ART. 16

Dit artikel te schrappen.

Verantwoording

Artikel 16 van het wetsontwerp neemt artikel 13 van de wet van 1 juli 1956 over en brengt er enkele wijzigingen op aan.

Deze bepaling die een stelsel van kennisgeving instelt van de excepties aan een administratieve overheid ten einde hun tegenstelbaarheid aan de slachtoffers te organiseren is, tot op heden, nooit van kracht geweest. Inderdaad, praktische moeilijkheden zijn gerezen betreffende de vragen welke administratieve overheid ermede zou gelast zijn deze kennisgevingen te ontvangen en hoe de effectieve controle van het buiten omloop brengen van de niet-verzekerde rijtuigen zou uitgeoefend worden.

Rekening houdend met deze moeilijkheden lijkt het verkieslijk, met het oog op de bescherming van de slachtoffers van ongevallen, artikel 16 van het ontwerp te schrappen en het stelsel van de niet-tegenstelbaarheid van de excepties, voorgeschreven door artikel 11 van de wet van 1 juli 1956 en overgenomen door artikel 14 van het wetsontwerp, te handhaven zoals het thans bestaat.

De nadruk dient erop gelegd te worden dat in de gevallen dat geen enkele verzekeraar gehouden is ten opzichte van de benadeelden, hetzij omdat er in het geheel geen verzekering is (geen enkele verzekeringsovereenkomst werd afgesloten), hetzij omdat het verzekeringscontract, alhoewel het bestaan heeft, door de rechtsspraak wordt beschouwd als onbestaand op het ogenblik van het ongeluk (nietigverklaring of opzegging van het contract tot stand gekomen vóór het ongeluk, schor-

risque, l'assureur du véhicule dont la propriété a été transférée reste tenu à l'égard de la personne lésée, si le dommage a été causé par :

1° le véhicule dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation qu'il portait avant le transfert;

2° le véhicule utilisé en remplacement de celui dont la propriété a été transférée, s'il circule même illicitement sous la marque d'immatriculation que ce dernier portait avant le transfert. »

Justification

Les modifications apportées au deuxième alinéa de l'article 15 résultent de la suppression de l'article 16 du projet qui comportait deux éléments essentiels :

1° la limitation dans le temps de l'obligation de l'assureur;

2° l'existence d'une autre assurance couvrant le véhicule concerné.

3. Dans le texte néerlandais, au premier alinéa remplacer le mot « verzekeringscontract » par le mot « verzekeringsovereenkomst ».

4. Dans le texte néerlandais, au deuxième alinéa, remplacer le mot « nummerplaat » par le mot « kentekenplaat ».

Justification

Il s'agit d'adaptations terminologiques.

ART. 16

Supprimer cet article.

Justification

L'article 16 du projet de loi reprend, en lui apportant certaines modifications, l'article 13 de la loi du 1^{er} juillet 1956.

Cette disposition qui instaure un système de notification des exceptions à une autorité administrative en vue d'organiser leur opposabilité aux victimes n'a, à ce jour, jamais été mise en vigueur. Des difficultés pratiques ont en effet surgi sur les points de savoir quelle autorité administrative serait chargée de recevoir ces notifications et comment s'exercerait le contrôle effectif de la mise hors circulation des véhicules non assurés.

Compte tenu de ces difficultés, il paraît préférable, dans un souci de protection des victimes d'accidents, de supprimer l'article 16 du projet et de maintenir tel qu'il existe actuellement le système d'opposabilité des exceptions, établi par l'article 11 de la loi du 1^{er} juillet 1956 et repris par l'article 14 du projet de loi.

Il convient de souligner que, dans les cas où aucun assureur n'est tenu envers les personnes lésées, soit parce qu'il y a défaut absolu d'assurance (aucun contrat d'assurance n'a été conclu), soit parce que le contrat d'assurance, bien qu'ayant existé, est considéré par la jurisprudence comme inexistant au moment du sinistre (annulation ou résiliation du contrat intervenues avant le sinistre, suspension du contrat), celles-ci sont indemnisées par le Fonds commun de garantie qui, depuis la mise

sing van het contract), deze worden schadeloos gesteld door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat, sedert het in werking treden van de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, niet enkel de schade herstelt die het gevolg is van lichamelijke letsels maar eveneens de stoffelijke schade onder voorbehoud van een vrijstelling van tienduizend frank.

ART. 17

1. Lid 1 te vervangen door de volgende tekst :

« Artikel 15 is niet toepasselijk op bromfietsen. »

Verantwoording

De wijziging aangebracht aan dit lid vloeit voort uit de schrapping van artikel 16 van het ontwerp.

2. In de eerste zin van punt 1 van de Franse tekst van dit artikel worden de woorden : « reprise au millésime » vervangen door de woorden : « de validité ».

Verantwoording

Het betreft hier een vormwijziging.

3. In de Nederlandse tekst, in de eerste zinsnede van punt 1 van dit artikel, worden de woorden : « rijwiel met hulpmotor » vervangen door het woord : « bromfiets ».

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische verbetering.

4. Op het einde van punt 1 van dit artikel, in de Franse tekst, wordt het woord : « autre » ingelast tussen de woorden : « en l'absence d'une » en de woorden : « assurance conforme à la présente loi ».

Verantwoording

Deze wijziging heeft tot doel een fout te verbeteren die in de Franse tekst van het ontwerp geslopen is.

5. Punt 2 van dit artikel wordt geschrapt.

Verantwoording

Punt 2 van artikel 17 stemt, wat de bromfietsen betreft, overeen met 2° van artikel 16, § 3, dat opgeheven is door deze amendementen.

ART. 18

In de Nederlandse tekst worden de woorden : « opgeëist », « opeising » en « opgeëiste » respectievelijk vervangen door de woorden « opgevorderd », « opvordering » en « opgevorderde ».

De woorden : « plaats had » worden vervangen door de woorden : « is geschied ».

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

en vigueur des articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, répare non seulement les dommages résultant de lésions corporelles mais également les dégâts matériels sous réserve d'une franchise de dix mille francs.

ART. 17

1. Remplacer l'alinéa 1^{er} par le texte suivant :

« L'article 15 n'est pas applicable aux cyclomoteurs. »

Justification

La modification apportée à cet alinéa résulte de la suppression de l'article 16 du projet.

2. Dans le texte français, dans la première phrase du point 1 de cet article, remplacer les mots : « reprise au millésime » par les mots : « de validité ».

Justification

Il s'agit d'une modification de forme.

3. Dans le texte néerlandais, dans la première phrase du point 1 de cet article, remplacer les mots : « rijwiel met hulpmotor » par le mot : « bromfiets ».

Justification

Il s'agit d'une modification de terminologie.

4. A la fin du point 1 de cet article, insérer le mot : « autre » entre les mots : « en l'absence d'une » et les mots : « assurance conforme à la présente loi ».

Justification

La présente modification vise à corriger une erreur qui s'est glissée dans le texte français du projet.

5. Supprimer le point 2 de cet article.

Justification

Le point 2 de l'article 17 est, en ce qui concerne les cyclomoteurs, le pendant du 2° de l'article 16, § 3, supprimé par les présents amendements.

ART. 18

Dans le texte néerlandais, remplacer les mots : « opgeëist », « opeising » et « opgeëiste » par, respectivement, « opgevorderd », « opvordering » et « opgevorderde ».

Remplacer les mots : « plaats had » par « is geschied ».

Justification

Il s'agit d'adaptations terminologiques.

ART. 19

Dit artikel te schrappen.

ART. 20

Dit artikel te schrappen.

ART. 21

Dit artikel te schrappen.

Verantwoording

De schrapping van deze artikelen wordt gerechtvaardigd door het feit dat hun inhoud werd overgenomen in de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, die in werking werden gesteld door het koninklijk besluit van 16 december 1981 (*Belgisch Staatsblad* van 26 januari 1982).

ART. 22

Dit artikel te schrappen.

ART. 23

Dit artikel te schrappen.

Verantwoording

De wet van 9 juli 1975 heeft tot alle verzekeringen de controle uitgebreid die voorheen slechts op drie takken van de verzekeringen toepasselijk was, namelijk : de levensverzekering, de verzekering van de arbeidsongevallen en de verplichte verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen.

Het in werking stellen van de meeste van de bepalingen van deze wet werd gerealiseerd door het koninklijk besluit van 12 maart 1976 waarvan artikel 25 in grote mate de wettelijke en reglementaire bepalingen opheft die de controle regelden op de ondernemingen die de verplichte verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen uitoefenen.

Artikelen 22 en 23 van het ontwerp zijn dus doelloos geworden.

ART. 25

1. In de Frans tekst, in het tweede lid, de woorden : « ministre public » vervangen door de woorden : « ministère public ».

Verantwoording

De aan dit lid aangebrachte wijziging heeft tot doel een drukfout te verbeteren die in de Franse tekst van het ontwerp geslopen is.

2. Het derde lid te vervangen door de volgende tekst :

« Indien het beslag langer duurt dan drie maanden, maakt het openbaar ministerie de zaak, bij dagvaarding, aanhangig bij de voorzitter van de burgerlijke rechtbank, die uitspraak doet volgens de vormen van het kort geding, om hem te verzoeken het bestuur der Registratie en Domeinen te machtigen het motorrijtuig te verkopen. Tegen die beschik-

ART. 19

Supprimer cet article.

ART. 20

Supprimer cet article.

ART. 21

Supprimer cet article.

Justification

La suppression de ces articles est justifiée par le fait que leur contenu a été repris par les articles 49 et 50 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, qui ont été mis en vigueur par l'arrêté royal du 16 décembre 1981 (*Moniteur belge* du 26 janvier 1982).

ART. 22

Supprimer cet article.

ART. 23

Supprimer cet article.

Justification

La loi du 9 juillet 1975 a étendu à toutes les assurances un contrôle qui, antérieurement, ne s'appliquait qu'à trois branches d'assurance, à savoir : l'assurance sur la vie, l'assurance des accidents du travail et l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

La mise en vigueur de la plupart des dispositions de cette loi a été réalisée par l'arrêté royal du 12 mars 1976 dont l'article 25 abroge en grande partie les dispositions légales et réglementaires qui régissaient le contrôle des entreprises pratiquant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Les articles 22 et 23 du projet sont donc devenus sans objet.

ART. 25

1. Dans le texte français, au deuxième alinéa, remplacer les mots : « ministre public » par les mots : « ministère public ».

Justification

La modification apportée à cet alinéa vise à corriger une erreur d'impression qui s'est glissée dans le texte français du projet.

2. Remplacer le troisième alinéa par le texte suivant :

« Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, le ministère public saisit par voie de citation le président du tribunal civil statuant selon les formes du référé pour lui demander d'autoriser l'administration de l'Enregistrement et des Domaines à vendre le véhicule. L'ordonnance n'est susceptible d'aucun recours. Si l'autorisation n'est pas donnée,

king kan geen enkel rechtsmiddel worden aangewend. Als de machtiging niet is verleend, kan het openbaar ministerie een maand na de beslissing opnieuw dagvaarden. »

Verantwoording

De opstelling van dit lid werd herzien in functie van het oorspronkelijk ontwerp van de Regering (Parlementaire bescheiden Kamer, zitting 1963-1964, nr. 851.1, p. 70) die de bevoegdheid gaf aan de voorzitter van de burgerlijke rechtbank (en niet aan de rechtbank) om de verkoop van het in beslag genomen rijtuig toe te laten.

De procedure volgens de vormen van het kort geding is gerechtvaardigd wegens de noodzaak snel de in beslag genomen rijtuigen te kunnen verkopen wanneer, na drie maanden, de eigenaar het bewijs niet levert van een regelmatige verzekering. Inderdaad, de nadruk dient erop te worden gelegd dat de meeste in beslag genomen rijtuigen slechts weinig waarde hebben en dat de bewaringskosten dikwijls hoger zijn dan de opbrengst van de verkoop. Het is om identieke redenen dat het ontwerp de termijn opgelegd door artikel 18, § 4, voorlaatste lid, van de wet van 1 juli 1956 herleidt tot drie maanden (zie Parlementaire bescheiden Kamer, Zitting 1963-1964, nr. 851.1, p. 26, sub. 5).

3. In het vierde lid, de woorden te schrappen :

« wat de verbeurdverklaring of de teruggave betreft ».

Verantwoording

Dit lid verwijst ten onrechte naar de « verbeurdverklaring » van het motorrijtuig. Inderdaad, artikel 32 van het ontwerp neemt letterlijk artikel 19 van de wet van 1 juli 1956 over, met de woorden « doch met uitzondering van artikel 43, eerste lid », hetgeen betekent dat de rechtbank die veroordeelt wegens inbreuk op de wet van 1 juli 1956 de verbeurdverklaring van het niet-verzekerd motorrijtuig niet kan uitspreken.

De verbeurdverklaring van het motorrijtuig als sanctie voor het niet-naleven van de verzekeringsverplichting opgelegd door de wet vertoont weinig belang wegens de mogelijkheid om preventief te handelen door het niet-verzekerde motorrijtuig in beslag te nemen en het eventueel te verkopen.

Betreffende de teruggave van de netto-opbrengst van de verkoop aan de eigenaar van het in beslag genomen motorrijtuig, dient men rekening te houden met de mogelijkheid die gegeven wordt aan de rechtbanken deze geheel of gedeeltelijk te bestemmen voor de vergoeding van de schade toegebracht door dat motorrijtuig (art. 28, lid 1, *in fine*). Deze teruggave zal dus slechts kunnen plaatshebben nadat beslist is over de inbreuk op artikel 26.

ART. 26

1. In § 1, tweede lid, de woorden te schrappen :

« of als niet is voldaan aan de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden ».

Verantwoording

De regel volgens welke de houder en de bestuurder van het motorrijtuig slechts strafbaar zijn indien aan de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg onderwerpt niet voldaan is, heeft niet zijn plaats in § 1 van artikel 25, dat de sanctie betreft van de niet-naleving van de verzekeringsverplichting. Deze regel zou evenwel moeten voorkomen in artikel 29 van het ontwerp dat de inbreuken op artikel 6 strafbaar stelt (zie de amendementen op artikel 29).

le ministère public peut citer à nouveau un mois après que l'ordonnance a été rendue. »

Justification

La rédaction de cet alinéa a été revue en fonction du projet initial du Gouvernement (Doc. parl. Chambre, Session 1963-1964, n° 851.1, p. 70) qui donnait compétence au président du tribunal civil (et non au tribunal) pour autoriser la vente du véhicule saisi.

La procédure selon les formes du référé se justifie par la nécessité de pouvoir procéder rapidement à la vente des véhicules saisis lorsque, après trois mois, le propriétaire ne fournit pas la preuve de l'existence d'une assurance régulière. Il convient en effet de souligner que la plupart des véhicules saisis n'ont que peu de valeur et que les frais de conservation risquent souvent d'être supérieurs au produit de la vente. C'est pour des raisons identiques que le projet réduit à trois mois le délai imposé par l'article 18, § 4, avant-dernier alinéa, de la loi du 1^{er} juillet 1956 (voir Doc. parl. Chambre, Session 1963-1964, n° 851.1, p. 26, sub. 5).

3. Au quatrième alinéa, supprimer les mots :

« en ce qui concerne la confiscation ou la restitution ».

Justification

Cet alinéa se réfère, à tort, à la « confiscation » du véhicule. En effet, l'article 32 du projet reproduit littéralement l'article 19 de la loi du 1^{er} juillet 1956, avec les mots « mais à l'exception de l'article 43, alinéa 1^{er} », ce qui veut dire que le tribunal qui condamne pour infraction à la loi du 1^{er} juillet 1956 ne peut prononcer la confiscation du véhicule non assuré.

La confiscation du véhicule comme sanction du non-respect de l'obligation d'assurance imposée par la loi présente peu d'intérêt du fait de la possibilité d'agir préventivement en procédant à la saisie du véhicule non assuré et, éventuellement, à sa vente.

En ce qui concerne la restitution du produit net de la vente au propriétaire du véhicule saisi, il convient de tenir compte de la possibilité donnée aux tribunaux de l'affecter en tout ou en partie à la réparation des dommages causés par ce véhicule (art. 28, al. 1^{er}, *in fine*). Cette restitution ne pourra donc avoir lieu qu'après qu'il aura été statué du chef d'infraction à l'article 26.

ART. 26

1. Au § 1^{er}, dans le deuxième alinéa, supprimer les mots :

« ou si les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique ne sont pas remplies ».

Justification

La règle selon laquelle le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables que s'ils savent que les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur ne sont pas remplies n'a pas sa place au § 1^{er} de l'article 25, qui concerne la sanction du non-respect de l'obligation d'assurance. Cette règle devrait cependant figurer à l'article 29 du projet, qui sanctionne les infractions à l'article 6 (voir les amendements à l'article 29).

2. In de Nederlandse tekst in § 3 wordt het woord « beheerder » vervangen door het woord « bestuurder ».

Verantwoording

Het betreft hier een terminologische aanpassing.

ART. 27

In het eerste lid, de woorden : « twee jaar » te vervangen door de woorden : « vijf jaar ».

Verantwoording

De wijziging aangebracht aan dit lid heeft tot doel de perken van (de duur van) het tijdelijk verval van het recht tot sturen in overeenstemming te brengen met die welke vervat zijn in de wetgeving op de politie van het wegverkeer.

ART. 28

Het tweede lid te schrappen.

Verantwoording

Dit lid verwijst ten onrechte naar de « verbeurdverklaring » van het motorrijtuig (zie de rechtvaardiging van het derde amendement aangebracht aan artikel 25 van het ontwerp).

ART. 29

1. In het eerste lid, de woorden : « artikel 29 van » te vervangen door de woorden : « artikel 29, lid 2, van ».

Verantwoording

De in dit lid aangebrachte wijziging houdt rekening met de wijziging ingevoerd in artikel 39 van het koninklijk besluit van 16 maart 1968 (dat de wetten betreffende de politie van het wegverkeer coördineert) door de wet van 9 juni 1975.

Lid 1 van artikel 29 van het koninklijk besluit van 16 maart 1968, gewijzigd door de wet van 9 juni 1975, bevat de sanctie « op de ernstige overtredingen... bijzonder aangeduid als zodanig door de Koning ». Lid 2 betreft de andere overtredingen (minder streng gestraft) van de politie van het wegverkeer.

In lid 1 van artikel 29 van het ontwerp nr. 503 zijn de sancties die de houder van de kentekenplaat treffen die, welke omschreven zijn in artikel 29, lid 2 (gewijzigd door de wet van 9 juni 1975), van het koninklijk besluit van 16 maart 1968.

2. In de Nederlandse tekst in het eerste lid wordt het woord « nummerplaat » vervangen door het woord « kentekenplaat ».

Verantwoording

Het gaat hier om een terminologische aanpassing.

3. Het tweede lid vervangen door de volgende tekst :

« Dezelfde straffen zijn toepasselijk op de eigenaar, op de houder of op de bestuurder in geval van overtreding van de bepalingen van artikel 6, § 2. »

Verantwoording

De onderhavige wijziging heeft tot doel te omschrijven welke personen strafbaar zijn in geval van overtreding van artikel 6, § 2.

2. Dans le texte néerlandais, au § 3, remplacer « beheerder » par « bestuurder ».

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

ART. 27

Au premier alinéa remplacer les mots : « deux ans » par les mots : « cinq ans ».

Justification

La modification apportée à cet alinéa a pour but d'harmoniser les limites de la durée de la déchéance temporaire du droit de conduire avec celles contenues dans la législation sur la police de la circulation routière.

ART. 28

Supprimer le deuxième alinéa.

Justification

Cet alinéa se réfère, à tort, à la « confiscation » du véhicule (voir la justification du troisième amendement apporté à l'article 25 du projet).

ART. 29

1. Dans le premier alinéa, remplacer les mots : « l'article 29 de la loi » par les mots : « l'article 29, alinéa 2, de la loi ».

Justification

La modification apportée à cet alinéa tient compte de celle introduite à l'article 29 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 (qui coordonne les lois relatives à la police de la circulation routière) par la loi du 9 juin 1975.

L'alinéa 1^{er} de l'article 29 de l'arrêté royal du 16 mars 1968, modifié par la loi du 9 juin 1975, contient les sanctions « aux infractions graves... spécialement désignées comme telles par le Roi ». L'alinéa 2 concerne les autres infractions (moins sévèrement punies) à la police de la circulation routière.

A l'alinéa 1^{er} de l'article 29 du projet n° 503, les sanctions qui frappent le titulaire de la marque d'immatriculation sont celles prévues par l'article 29, alinéa 2 (modifié par la loi du 9 juin 1975), de l'arrêté royal du 16 mars 1968.

2. Dans le texte néerlandais, au premier alinéa, remplacer « nummerplaat » par « kentekenplaat ».

Justification

Il s'agit d'une adaptation terminologique.

3. Remplacer le deuxième alinéa par le texte suivant :

« Les mêmes peines sont applicables au propriétaire, au détenteur ou au conducteur en cas d'infraction aux dispositions de l'article 6, § 2. »

Justification

La présente modification a pour but de préciser quelles sont les personnes punissables en cas d'infraction à l'article 6, § 2.

4. Dit artikel aan te vullen met een nieuw lid opgesteld als volgt :

« De houder en de bestuurder van het motorrijtuig zijn slechts strafbaar indien zij weten dat de voorwaarden waaraan artikel 6, § 2, het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg heeft verbonden, niet vervuld zijn. »

Verantwoording

De regel vervat in dit lid vindt men in het tweede lid van § 1 van artikel 26 waar hij verward wordt met de sanctie op de verzekeringsverplichting. Om duidelijk te zijn, dient voornoemde zin in artikel 26 geschrapt te worden (zie het amendement aangebracht aan dit artikel) en ingevoerd te worden in artikel 29, waar zij een derde lid vormt.

ART. 30

Deze bepaling te schrappen.

Verantwoording

Daar de artikelen 19, 21 en 22 van het ontwerp werden geschrapt is deze bepaling doelloos geworden.

ART. 31

De woorden : « Als, in de gevallen bepaald in de artikelen 29 en 30, de overtreder » vervangen door de woorden : « Als, in de gevallen bepaald in artikel 29, de houder van de kentekenplaat of de eigenaar of de houder van het motorrijtuig » en het woord « beheerder » vervangen door het woord « bestuurder ».

Verantwoording

De wijziging aangebracht aan deze bepaling is gerechtvaardigd, enerzijds omdat de houder van de kentekenplaat niet noodzakelijk de eigenaar is van het motorrijtuig (het kan degene zijn die het gebruikt of uitbaat), anderzijds omdat de eigenaar of de houder van het motorrijtuig een vennootschap kan zijn, een vereniging of een instelling die de rechtspersoonlijkheid heeft, maar niet de bestuurder die slechts een natuurlijke persoon kan zijn.

De nieuwe opstelling van artikel 31 houdt rekening met de schrapping van artikel 30 van het ontwerp.

ART. 34

Het tweede lid te schrappen.

Verantwoording

Het lijkt moeilijk de markt te blokkeren door zowel te verhinderen dat de premie wordt aangepast, hetgeen gebeurt onder controle van het departement van Economische Zaken, als dat er contracten worden opgezegd door de verzekerden, hetgeen artikel 15 van het type-contract uitdrukkelijk toelaat « wanneer de maatschappij haar tarief verhoogt ».

ART. 35

Dit artikel te schrappen.

Verantwoording

Het in werking treden van de wet van 9 juli 1975 die de controle van de verzekeringsondernemingen veralgemeent en die de uitoefening van de verzekeringsactiviteit heeft verbonden aan het verkrijgen van een voorafgaande toelating maakt deze bepaling doelloos.

4. Compléter cet article par un nouvel alinéa libellé comme suit :

« Le détenteur et le conducteur du véhicule ne sont punissables que s'ils savent que les conditions auxquelles l'article 6, § 2, subordonne la mise en circulation d'un véhicule automoteur ne sont pas remplies. »

Justification

La règle contenue dans cet alinéa se trouve au deuxième alinéa du § 1^{er} de l'article 26 où elle se confond avec la sanction de l'obligation d'assurance. Dans un souci de clarté, il convient de supprimer cette phrase à l'article 26 (voir l'amendement apporté à cet article) et de la reporter à l'article 29, où elle forme un troisième alinéa.

ART. 30

Supprimer cette disposition.

Justification

Les articles 19, 21 et 22 du projet ayant été supprimés, cette disposition est devenue sans objet.

ART. 31

Remplacer les mots : « Si, dans les cas prévus aux articles 29 et 30, l'auteur de l'infraction est » par les mots : « Si, dans les cas prévus à l'article 29, le titulaire de la marque d'immatriculation ou le propriétaire ou le détenteur du véhicule est. »

Justification

La modification apportée à cette disposition est justifiée, d'une part parce que le titulaire de la marque d'immatriculation n'est pas nécessairement le propriétaire du véhicule (ce peut être celui qui l'emploie ou qui l'exploite), d'autre part parce que le propriétaire ou détenteur du véhicule peut être une société, une association ou un organisme jouissant de la personnalité juridique, mais pas le conducteur qui ne peut être qu'une personne physique.

La nouvelle rédaction de l'article 31 tient compte de la suppression de l'article 30 du projet.

ART. 34

Supprimer le deuxième alinéa.

Justification

Il semble difficile de bloquer le marché en empêchant à la fois des adaptations de prime, qui se font sous contrôle du Ministère des Affaires économiques, et des résiliations de contrats par le fait des assurés, que l'article 15 du contrat-type R.C. auto autorise expressément « lorsque la compagnie d'assurance augmente son tarif ».

ART. 35

Supprimer cet article.

Justification

L'entrée en vigueur de la loi du 9 juillet 1975 qui généralise le contrôle des entreprises d'assurances et subordonne l'exercice de l'activité d'assurance à l'obtention d'un agrément préalable rend cette disposition sans objet.

ART. 36

Dit artikel te schrappen.

Verantwoording

De bepalingen van § 1 van artikel 36 zijn overgenomen in artikel 6, § 1, lid 3, die van § 2 zijn doelloos geworden vermits het beginsel volgens hetwelk de verzekeringsovereenkomst moet overeenstemmen met het burgerlijk jaar van kracht is sedert de wet van 4 juli 1972 (artikel 29, § 2) en in het ontwerp voorkomt in artikel 6, § 1, lid 4 (nieuw).

ART. 38

Dit artikel te schrappen.

Verantwoording

Artikel 38 van het ontwerp nr. 503 is verwijderd geworden om aanleiding te geven tot een nieuwe bepaling, ingelast in de wet van 1 juli 1956 (artikel 14bis) door de wet van 4 juli 1972.

Artikel 9bis dat de onderhavige amendementen invoeren in het ontwerp nr. 503 neemt letterlijk de tekst over van voornoemd artikel 14bis.

Artikel 38 is dus doelloos geworden.

ART. 39

§ 1 vervangen door de volgende tekst :

§ 1. De wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1972, wordt opgeheven. »

Verantwoording

Deze wijziging vloeit voort uit het feit dat na de overzending naar de Senaat van het wetsontwerp gestemd door de Kamer, bepaalde bepalingen er van werden verwijderd en het voorwerp geworden zijn van de wet van 4 juli 1972 tot wijziging van de wet van 1 juli 1956.

ART. 40

Het tweede lid te schrappen.

Verantwoording

Daar alle categorieën van motorrijtuigen thans onderworpen zijn aan het stelsel van de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering, rechtvaardigt zich het tweede lid van artikel 40 niet.

De Minister van Justitie,

J. GOL.

De Minister van Economische Zaken,

M. EYSKENS.

ART. 36

Supprimer cet article.

Justification

Les dispositions du § 1^{er} de l'article 36 sont reprises à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 3, celles du § 2 sont devenues sans objet puisque le principe selon lequel le contrat d'assurance doit correspondre à l'année civile est en vigueur depuis la loi du 4 juillet 1972 (article 29, § 2) et figure dans le projet à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 4 (nouveau).

ART. 38

Supprimer cet article.

Justification

L'article 38 du projet n° 503 a été disjoint de celui-ci pour donner naissance à une disposition nouvelle, insérée dans la loi du 1^{er} juillet 1956 (article 14bis) par la loi du 4 juillet 1972.

L'article 9bis que les présents amendements introduisent dans le projet n° 503 reprend littéralement le texte de l'article 14bis susvisé.

L'article 38 est donc devenu sans objet.

ART. 39

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

§ 1^{er}. La loi du 1^{er} juillet 1956 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, modifiée par la loi du 4 juillet 1972, est abrogée. »

Justification

Cette modification résulte du fait qu'après la transmission au Sénat du projet de loi voté par la Chambre, certaines dispositions en ont été disjointes et ont fait l'objet de la loi du 4 juillet 1972 modifiant la loi du 1^{er} juillet 1956.

ART. 40

Supprimer le deuxième alinéa.

Justification

Toutes les catégories de véhicules automoteurs étant actuellement soumises au régime de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile, le second alinéa de l'article 40 ne se justifie pas.

Le Ministre de la Justice,

J. GOL.

Le Ministre des Affaires économiques,

M. EYSKENS.