

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1955-1956.

SÉANCE DU 12 JUIN 1956.

Rapport de la Commission de la Justice chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1955-1956.

VERGADERING VAN 12 JUNI 1956.

Verslag van de Commissie van Justitie, belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering in zake motorrijtuigen.

Présents : KLUYSKENS, président; ANCOT, BRIOT, CAMBY, M^{me} CISELET, MM. CUSTERS, DELMOTTE, DERBAIX, LIGOT, NIHOUL, M^{me} VANDERVELDE, MM. VAN HEMELRIJCK et CHOT, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Rétroactes.

Ce n'est pas la première fois que votre Commission est appelée à donner son avis sur la question de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière d'accidents de roulage.

Elle avait été saisie au cours de la session parlementaire 1948-1949 de l'examen d'une proposition de loi introduite le 23 décembre 1947 par M. Auguste Buisseret (Doc. Sénat, n° 72, session de 1947-1948) ainsi que d'une proposition du Baron R. de Dorlodot (Doc. Sénat, n° 285, session de 1946-1947).

Votre Commission, présidée par M. Rolin, et ayant pour rapporteur, M. W. Van Remoortel, consacra à cette importante question toute ou partie de ses séances des 15 et 22 février, des 1^{er}, 15 et 29 mars, ainsi que du 5 avril 1949.

La Commission avait interrompu ensuite ses travaux sans avoir adopté avant la dissolution des Chambres qui survint en mai 1949, un texte de loi.

Les membres de votre Commission avaient cependant été appelés à prendre position au cours des débats sur diverses questions de principe qui leur étaient soumises. Ils leur ont, dans plusieurs cas, réservé une solution différente de celle qui leur avait été donnée dans les propositions de loi.

R. A 5180.

Voir :

Document du Sénat :

200 (Session de 1955-1956) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Historisch overzicht.

Het is niet de eerste maal dat uw Commissie haar advies moet geven over de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake verkeersongevallen.

Reeds tijdens de zitting 1948-1949 had zij een wetsvoorstel van de h. Auguste Buisseret (Gedr. St. Senaat, zitting 1947-1948, N° 72 ingediend 23 December 1947), en een wetsvoorstel van Baron R. de Dorlodot (Gedr. St. Senaat, zitting 1946-1947, N° 285) te behandelen gekregen.

Uw Commissie, met als voorzitter de h. Rolin en als verslaggever de h. W. Van Remoortel, wijdde aan deze belangrijke zaak geheel of gedeeltelijk haar vergaderingen van 15 en 22 Februari, 1, 15 en 29 Maart en 5 April 1949.

De Commissie had daarna haar werkzaamheden onderbroken zonder een wettekst te hebben aangenomen vóór de ontbinding van de Kamers, in Mei 1949.

De leden van uw Commissie hadden evenwel in de loop van de bespreking stelling moeten nemen over tal van principiële vragen die hun waren voorgelegd. Zij hadden in verscheidene gevallen een andere oplossing gekozen dan die van de wetsvoorstellen.

R. A 5180.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

200 (Zitting 1955-1956) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

La proposition déposée par M. Buisseret, reprenait le projet gouvernemental déposé le 25 juillet 1939 au Sénat (Doc. n° 125, session extraordinaire de 1939) relatif à la responsabilité en matière d'accidents de roulage et à l'assurance obligatoire des titulaires de plaques d'immatriculation de véhicules automobiles, projet qui avait été frappé de caducité tout comme un précédent projet déposé à la Chambre des Représentants le 25 novembre 1936 (Doc. n° 43, session de 1936-1937).

Ces différentes propositions et projets de loi reprenaient les termes d'un avant-projet de loi qui avait été rédigé par le Comité permanent du Conseil de Législation. Celui-ci préconisait l'insertion dans le Code civil d'un article 1385*bis* qui renversant le fardeau de la preuve, établissait la responsabilité présumée « juris tantum » du conducteur et « juris et de jure » en cas d'accident dû à un vice de la chose. Quant au titulaire de la plaque, il était présumé « juris et de jure » responsable civilement de la faute établie dans le chef du conducteur quel qu'il fût, sauf si la voiture avait été volée par effraction ou violence. Le dit titulaire de la plaque était tenu d'assurer ces diverses responsabilités et la victime bénéficiait d'une action directe contre l'assureur à laquelle ne pouvaient être opposées les clauses de déchéance.

Votre Commission avait estimé qu'il n'y avait pas lieu d'apporter en matière de roulage des modifications au système des articles 1382 et suivant du Code civil ni de renverser le fardeau de la preuve et qu'il fallait maintenir le système traditionnel du Droit belge en ce qui concerne la responsabilité civile.

Elle s'était prononcée, par contre, en faveur de l'assurance obligatoire du propriétaire de l'automobile (et non plus du titulaire de la plaque) et avait admis l'action directe de la victime contre l'assureur et décidé que celui-ci ne pouvait lui opposer les clauses de déchéance, voire la nullité du contrat.

La Commission s'était, en outre, déclarée en faveur du renforcement de la déchéance du droit de conduire et des peines contre les automobilistes contrevenant au Code du roulage ou non assurés.

Elle avait admis également l'institution d'un fonds de garantie avec compétence résiduaire devant couvrir notamment les accidents dont l'auteur, en fuite, est inconnu ou dont l'auteur n'est pas ou est insuffisamment assuré.

* * *

La Commission a constaté avec satisfaction que le projet de loi qui a été voté par la Chambre le 22 mai 1956, répond aux opinions et aux vœux qu'elle avait exprimés naguère.

Elle peut donc marquer son accord sur le projet et, de manière générale, sur les commentaires

Het wetsvoorstel van de h. Buisseret nam eigenlijk het regeringsontwerp over dat op 25 Juli 1939 bij de Senaat was ingediend (buitengewone zitting 1939, Gedr. St. N° 125) betreffende de verantwoordelijkheid in zake verkeersongevallen, en de verplichte verzekering van de houders van nummerplaten van motorrijtuigen, en dat was komen te vervallen, samen met een vroeger ontwerp dat op 25 November 1936 bij de Kamer was ingediend (zitting 1936-1937, Gedr. St. N° 43).

Die verschillende wetsvoorstellen en -ontwerpen namen de termen over van een voorontwerp van wet dat door het Vast Comité van de Raad voor Wetgeving was opgemaakt. Hierin werd voorgesteld in het Burgerlijk Wetboek een artikel 1385*bis* in te voegen dat de bewijslast omkeerde en een vermoeden van aansprakelijkheid « juris tantum » invoerde tegen de bestuurder en « juris et de jure » bij ongeval te wijten aan een gebrek van de zaak. Tegenover de houder van de nummerplaat gold een vermoeden « juris et de jure » van burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor schuld van de bestuurder, ongeacht wie hij was, behoudens indien het rijtuig met braak of geweld was gestolen. De houder van de nummerplaat was verplicht zich tegen die verschillende aansprakelijkheden te verzekeren en de getroffene had een directe vordering op de verzekeraar, waaraan de vervalbedingen niet tegengeworpen konden worden.

Uw Commissie had geoordeeld dat er geen aanleiding bestond om, inzake verkeer, het stelsel van de artikelen 1382 v.v. van het Burgerlijk Wetboek te wijzigen noch de bewijslast om te keren, en dat het traditionele stelsel van het Belgisch recht met betrekking tot de burgerrechtelijke aansprakelijkheid gehandhaafd diende te blijven.

Zij had zich daarentegen wel uitgesproken ten gunste van de verplichte verzekering van de eigenaar van het motorrijtuig (niet meer van de houder van de nummerplaat), had ingestemd met de directe vordering van de getroffenen op de verzekeraar, en beslist dat deze hem de vervalbedingen en zelfs de nietigheid van het contract niet kon tegenwerpen.

De Commissie had zich verder voorstander verklaard van een verscherping inzake het verval van het recht om een motorrijtuig te besturen zomede inzake de straffen tegen automobilisten die het reglement op het wegverkeer overtreden of niet verzekerd zijn.

Zij had tevens de oprichting aanvaard van een waarborgfonds met residuaire bevoegdheid dat o.m. de ongevallen moest dekken waarvan de dader de vlucht genomen heeft en onbekend is, of waarvan de dader niet of onvoldoende verzekerd is.

* * *

De Commissie stelde met voldoening vast dat het op 22 Mei 1956 door de Kamer aangenomen wetsontwerp aan de eertijds door haar uitgebrachte opvattingen en wensen tegemoetkomt.

Zij kan zich dus akkoord verklaren met het ontwerp en in het algemeen met de commentaar

contenus dans le rapport fait par M. Nossent au nom de la Commission de la Justice de la Chambre des Représentants (Doc. n° 351, session de 1954-1955, n° 4).

En ce qui concerne plus particulièrement les dispositions communes annexées au traité, signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955, entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, dont l'approbation est soumise actuellement au Sénat (Doc. n° 387, Ch., session de 1955-1956, n° 1), il y a lieu en outre de se référer au commentaire de la Commission Benelux pour l'étude de l'unification du droit, qui est annexé au rapport précité.

Examen des articles.

Certains articles ont donné lieu en Commission, aux échanges de vues consignés ci-après.

Article 3, dernier alinéa.

Cet alinéa constitue une disposition propre à la Belgique. En Belgique, la garantie doit être illimitée sauf en ce qui concerne les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion.

L'article 2, 4^o, du traité permet à chacune des Hautes Parties Contractantes de déterminer les montants pour lesquels l'assurance devra être prise.

L'assurance obligatoire existe au Luxembourg depuis la loi du 1^{er} juin 1932.

L'arrêté grand ducal du 23 novembre 1950, article 140, fixe des montants minimum de la garantie, par sinistre, variant suivant les véhicules assurés : de 400.000 francs à 1.000.000 de francs pour les motos et de 1.500.000 francs à 8.000.000 de francs pour les autres véhicules suivant le nombre de sièges (4 à 30 personnes et au-delà).

Article 4, paragraphe 2.

Cette disposition permet d'exclure de l'assurance les dommages qui découlent de la participation des véhicules à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

A remarquer qu'en pareil cas, l'article 20 prévoit que l'autorisation d'organiser de telles courses ou concours ne sera accordée que moyennant une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi, qui couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3.

Article 6, alinéa 2.

Cette disposition qui est commune aux trois pays de Benelux ne trouve d'application éventuelle

die voorkomt in het verslag van de h. Nossent namens de Kamercommissie van Justitie (zitting 1954-1955, Gedr. St. N° 351-4).

Meer in het bijzonder voor de gemeenschappelijke bepalingen van het Verdrag tussen België, Luxemburg en Nederland dat op 7 Januari 1955 te Brussel werd ondertekend en thans ter goedkeuring aan de Senaat is voorgelegd (Gedr. St. Kamer, zitting 1955-1956, N° 387-1), zij verder verwezen naar de commentaar van de Benelux-Studiecommissie tot eenmaking van het recht die als bijlage bij voornoemd verslag is gevoegd.

Artikelsgewijze behandeling.

Sommige artikelen gaven, in de Commissie, aanleiding tot de gedachtenwisselingen die hierna zijn opgetekend.

Artikel 3, laatste lid.

Deze bepaling bestaat alleen in België. In ons land moet de dekking onbeperkt zijn, behoudens voor de stoffelijke schade veroorzaakt door brand of ontploffing.

Op grond van n° 4^o van artikel 2 van het Verdrag kan elk van de Hoge Verdragsluitende Partijen de bedragen vaststellen waarvoor de verzekering moet worden gesloten.

In Luxemburg werd de verplichte verzekering ingevoerd bij de wet van 1 Juni 1932.

Artikel 140 van het groothertogelijk besluit van 23 November 1950 bepaalt de minima-bedragen van de waarborg, per ongeval, welke verschillen volgens het verzekerde rijtuig : van 400.000 frank tot 1.000.000 frank voor motorfietsen en van 1.500.000 frank tot 8.000.000 frank voor de overige rijtuigen al naar het aantal zetels (4 tot 30 personen en meer).

Artikel 4, paragraaf 2.

Luidens deze bepaling kan van de verzekering worden uitgesloten de schade die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendighedsritten en -wedstrijden, waartoe van overheidswege verlof is verleend.

Aangestipt zij dat artikel 20 in dit geval bepaalt dat het verlof om dergelijke ritten of wedstrijden in te richten slechts verleend wordt, mits een bijzondere verzekering is afgesloten die beantwoordt aan de bepalingen van deze wet en de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de inrichters en van de in artikel 3 bedoelde personen dekt.

Artikel 6, tweede lid.

Deze bepaling, die in de drie Benelux-landen bestaat, vindt eventueel in België slechts toe-

en Belgique qu'en cas de dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion alors que les dommages dépasseraient 5.000.000 de francs.

En effet, dans tous les autres cas, la garantie doit être illimitée.

Article 7.

Cette disposition fixe des règles de compétence *ratione loci*.

Un membre ayant demandé s'il était dérogé aux règles spéciales de compétence prévues en cas de connexité, la réponse de la Commission a été négative.

Article 9.

Les quatre derniers alinéas de cette disposition constituent des règles spéciales à la Belgique.

Le Code d'instruction criminelle tel qu'il a été interprété par la Cour de Cassation ne permettait pas jusqu'ici l'intervention volontaire ou forcée de l'assureur.

Désormais l'assureur pourra être mis en cause lorsque l'action civile est intentée devant la juridiction répressive, soit par la partie lésée, soit par l'assuré et il pourra intervenir volontairement.

L'assureur ne peut toutefois être mis en cause que pour autant que le preneur d'assurance, s'il est autre que l'assuré, ait été appelé à la cause.

Cette disposition s'explique par le fait que l'assureur mis en cause devant la juridiction répressive n'a pas le droit comme en matière civile, d'appeler le preneur d'assurance à la cause pour que la décision soit également opposable à ce dernier (voir justification de l'amendement du Gouvernement à l'article 9, Doc. Chambre 351, n° 2).

Le dernier alinéa permet en outre à l'assureur qui intervient volontairement de mettre en cause le preneur d'assurance, ce qui lui permettra également de rendre la décision sur l'action civile, opposable à ce dernier.

La Commission estime que la notion d'assureur au sens de l'article 9, doit être comprise de manière générale et que le fonds de garantie, qui doit indemniser une personne lésée par un automobiliste non assuré, pourra intervenir ou être mis en cause devant la juridiction répressive.

Il en est de même en ce qui concerne le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger, ainsi que des organismes dispensés eux-mêmes de l'assurance par application de l'article 14 à condition de couvrir les conducteurs ou détenteurs de leurs véhicules.

passing in geval van stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing, wanneer de schade meer dan 5.000.000 frank bedraagt.

In alle andere gevallen moet de dekking immers onbeperkt zijn.

Artikel 7.

Deze bepaling regelt de bevoegdheid *ratione loci*.

Op de vraag van een lid of er afgeweken wordt van de bijzondere bevoegdheidsregelen als bepaald in geval van connexiteit, luidde het antwoord van de Commissie ontkennend.

Artikel 9.

De 4 laatste alinea's van dit artikel bevatten regelen die alleen in België gelden.

Zoals het Wetboek van Strafrechtpleging door het Hof van Cassatie is uitgelegd kon de verzekeraar tot dusver noch vrijwillig noch gedwongen tussenkomen.

Voortaan zal de verzekeraar in de zaak kunnen worden betrokken wanneer de burgerlijke rechtsvordering hetzij door de benadeelde partij hetzij door de verzekerde bij het strafgerecht is ingesteld, en zal hij ook vrijwillig kunnen tussenkomen.

De verzekeraar kan echter alleen dan in de zaak worden betrokken wanneer de verzekeringnemer, indien deze niet tevens de verzekerde is, in het geding is geroepen.

Deze bepaling vindt haar verklaring hierin dat de verzekeraar die vóór het strafgerecht moet verschijnen, niet het recht heeft, zoals in burgerlijke zaken, om de verzekeringnemer in het geding te roepen opdat de beslissing ook aan deze laatste zou kunnen worden tegengeworpen (verantwoording van het amendement van de Regering op art. 9, Gedr. St. Kamer, N° 351-2).

Krachtens het laatste lid kan de verzekeraar die vrijwillig tussenkomt, bovendien de verzekeringnemer in de zaak betrekken, waardoor hij ook de beslissing over de burgerlijke rechtsvordering, aan deze laatste kan tegenwerpen.

De Commissie is van oordeel dat het begrip verzekeraar in de zin van artikel 9, in zijn algemene betekenis moet worden verstaan en dat het waarborgfonds, dat een door een niet verzekerd automobilist benadeelde schadeloos dient te stellen, voor het strafgerecht zal kunnen tussenkomen of in de zaak worden betrokken.

Dit geldt eveneens ten opzichte van het bureau, belast met de afwikkeling van de schade die in België is veroorzaakt door gewoonlijk in het buitenland gestalde motorrijtuigen, alsmede voor de lichamen die bij toepassing van artikel 14 zelf van de verzekering zijn vrijgesteld mits zij de bestuurders of de houders van hun motorrijtuigen dekken.

Article 11, alinéa 2.

La Commission estime que cette disposition a pour effet de permettre de prévoir dans le contrat d'assurance que l'assureur, tenu d'indemniser la victime par application de l'alinéa 1^{er}, a le droit d'exiger du preneur d'assurance et de l'assuré autre que le preneur le remboursement de cette indemnité dans les cas de nullité ou de déchéance résultant de la loi du 11 juin 1874 sur l'assurance (art. 9 : réticence, fausse déclaration et art. 16 : faute grave), comme aussi dans le cas de franchise, prévu à l'article 5 de la présente loi.

Article 14, paragraphe 1^{er}, alinéa 3.

L'Etat et les divers organismes dispensés de l'assurance par application de l'article 14, devront couvrir la responsabilité des conducteurs et détenteurs de leurs véhicules.

L'alinéa 3 dispose que cette déclaration de garantie devra être faite à une autorité administrative compétente qui en délivrera un certificat.

L'article 17 prévoit en outre, que ce certificat — tout comme les certificats justifiant du contrat d'assurance — devra être apposé de manière apparente sur le véhicule.

Les organismes dispensés eux-mêmes de l'assurance rempliront donc le rôle d'assureur ou de fonds de garantie (en cas de vol à l'égard des conducteurs et détenteurs de leurs véhicules, que leur responsabilité soit ou non engagée).

Article 15, paragraphe 1^{er}, alinéa 3.

Un membre demande pourquoi l'agrément de l'assureur n'est pas nécessairement subordonnée à l'affiliation de l'assureur au bureau d'assurance chargé du règlement des dommages causés en Belgique par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger, alors que l'affiliation au fonds commun de garantie est indispensable.

Le pouvoir de subordonner l'agrément à l'affiliation au bureau belge a été introduit par un sous-amendement du Gouvernement devant la Commission de la Justice de la Chambre.

Cette condition ne serait, en effet, indispensable qu'au cas où le bon fonctionnement de cet organisme viendrait à être compromis par l'abstention de certains assureurs (voir rapport de M. le député Nossent).

Article 15, paragraphe 1^{er}, alinéa 5.

Cette disposition prévoit que les sommes et valeurs affectées au cautionnement et aux réserves

Artikel 11, tweede lid.

Naar het oordeel van de Commissie vloeit uit deze bepaling voort dat men in de verzekerings-overeenkomst kan bepalen dat de verzekeraar die gehouden is de getroffene ter toepassing van het eerste lid schadeloos te stellen, het recht heeft, in de gevallen van nietigheid of verval krachtens de wet van 11 Juni 1874 op de verzekering (art. 9 : verzwijging, valse verklaring, en art. 16 : zware fout), en in geval van vrijdom als bedoeld bij artikel 5 van deze wet, deze schadeloosstelling te verhalen op de verzekeringsnemer en op de verzekerde, die niet tevens de verzekeringnemer is.

Artikel 14, paragraaf 1, derde lid.

De Staat en de onderscheidene lichamen die ter toepassing van artikel 14 van de verzekering zijn vrijgesteld, moeten de aansprakelijkheid van de bestuurders en de houders van hun motorrijtuigen dekken.

Het derde lid bepaalt dat van deze dekking aangifte moet worden gedaan bij een bevoegd overheidsorgaan, dat hiervan een bewijs afgeeft.

Artikel 17 stelt bovendien dat dit bewijs — zoals het bewijs van de verzekeringsovereenkomst — op zichtbare wijze op het rijtuig moet worden aangebracht.

De lichamen die van de verzekering zijn vrijgesteld, nemen dus, bij diefstal, de taak van de verzekeraar of het waarborgfonds over ten aanzien van de bestuurders en de houders van hun motorrijtuigen, ongeacht of zij al dan niet aansprakelijk zijn.

Artikel 15, paragraaf 1, derde lid.

Een lid vraagt waarom de toelating van de verzekeraar niet noodzakelijk afhankelijk wordt gesteld van de toetreding van de verzekeraar tot het verzekeringsbureau dat belast is met de afwikkeling van de schade veroorzaakt in België door gewoonlijk in het buitenland gestalde motorrijtuigen, terwijl de toetreding tot het gemeenschappelijk waarborgfonds wel noodzakelijk is.

De bepaling dat de toelating afhankelijk kan worden gesteld van de toetreding tot het Belgisch bureau werd ingevoerd ingevolge een subamendement dat de Regering in de Kamercommissie van Justitie heeft ingediend.

Deze voorwaarde zou immers slechts gesteld moeten worden wanneer de goede werking van dit lichaam in het gedrang mocht worden gebracht doordat sommige verzekeraars in de toetreding geen belang stellen. (Zie verslag van de h. Volksvertegenwoordiger Nossent.)

Artikel 15, paragraaf 1, vijfde lid.

Volgens deze bepaling zijn de sommen en waarden die door de toegelaten verzekeringsondernemingen

techniques par les entreprises d'assurances agréées sont affectées par *privilege special* au paiement des indemnités dues aux personnes lésées.

Un membre demande quel sera le rang de ce privilège.

La Commission est d'avis que ce texte signifie que ces sommes et valeurs sont affectées *exclusivement* aux indemnités dues aux personnes lésées.

Article 18, paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Un membre se demande si cette disposition qui prévoit l'application des peines aux administrateurs, gérants ou associés n'est pas inutile et si elle ne risque pas d'être interprétée limitativement.

Cette disposition a été introduite dans le projet de loi par un amendement du Gouvernement (Doc. n° 351, Ch., session de 1954-1955, n° 2) conformément à une observation du Conseil d'Etat. La Commission considère qu'elle ne préjudicie pas aux règles de la responsabilité pénale applicable aux organes de la personne morale.

Article 18, paragraphe 3.

Un membre estime qu'il y aurait lieu de régler dans la loi la question du point de départ de la déchéance du droit de conduire un véhicule.

Le Ministre de la Justice signale que cette question est réglée dans le projet de loi qu'il a déposé sur le bureau de la Chambre des Représentants le 8 décembre 1955, projet de loi modifiant le Code d'instruction criminelle, la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police du roulage et l'arrêté-loi du 14 novembre 1939 relatif à la répression de l'ivresse (Doc. Ch., n° 397, session de 1955-1956, n° 1 : Ch. II, art. 3).

Article 20.

Un membre demande si cet article s'applique aux rallyes automobiles. La Commission estime que les rallyes sont compris, le cas échéant, dans les concours de vitesse, de régularité ou d'adresse et qu'ils tombent, en pareils cas, sous l'application de la disposition.

Article 22.

La loi budgétaire du 9 avril 1935 prévoyait à l'article 4 qu'il serait perçu, à charge des entreprises d'assurances agréées, pour la garantie de la responsabilité civile des exploitants des services publics d'autobus et autocars une taxe de remboursement des frais de surveillance et de contrôle du Gouvernement, fixée à 20 francs par véhicule assuré.

als zekerheid en als technische reserves zijn gedeponeerd, bij *bijzonder voorrecht* bestemd voor de betaling van de schadeloosstelling die aan de benadeelden verschuldigd is.

Een lid vraagt welke rang dit voorrecht inneemt.

Naar het oordeel van de Commissie betekent deze tekst dat die sommen en waarden *uitsluitend* zijn bestemd voor de aan de benadeelden verschuldigde schadeloosstelling.

Artikel 18, paragraaf 1, tweede lid.

Een lid vraagt zich af of deze bepaling, die de straffen toepasselijk verklaart op de beheerders, zaakvoerders of vennoten, niet overbodig is en of er geen gevaar bestaat dat zij limitatief wordt uitgelegd.

Deze bepaling is in het wetsontwerp opgenomen bij regeringsamendement (Gedr. St. Kamer, zitting 1954-1955, N° 351-2) gegrond op een opmerking van de Raad van State. De Commissie is van oordeel dat zij geen afbreuk doet aan de regelen van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid der organen van een rechtspersoon.

Artikel 18, paragraaf 3.

Een lid acht het wenselijk in deze wet ook het vraagstuk te regelen van het uitgangspunt van het verval om een motorrijtuig te besturen.

De Minister van Justitie wijst er op dat deze aangelegenheid wordt geregeld in het op 8 December 1955 bij de Kamer ingediende wetsontwerp tot wijziging van het Wetboek van Strafvordering, van de wet van 1 Augustus 1899 houdende hernieuwing van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, en van de besluitwet van 14 November 1939 betreffende de beteugeling van de dronkenschap (Gedr. St. Kamer, zitting 1955-1956, N° 397-1, hoofdstuk II, art. 3.)

Artikel 20.

Een lid vraagt of dit artikel toepasselijk is op de automobiel-sterritten. Naar het oordeel van de Commissie vallen de sterritten in voorkomend geval onder de snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidswedstrijden, en is deze bepaling in dergelijke gevallen daarop van toepassing.

Artikel 22.

Artikel 4 van de begrotingswet van 9 April 1935 bepaalde dat ten laste van de aangenomen verzekeringsondernemingen voor de waarborg van de burgerlijke verantwoordelijkheid der ondernemers van openbare diensten van autobussen en autocars een belasting van terugbetaling der kosten van toezicht en controle van de Regering wordt geïnd, ten bedrage van 20 frank per verzekerd voertuig.

Cette disposition fait double emploi avec celle de l'article 15, paragraphe 2, qui prévoit que les frais de contrôle sont supportés par les assureurs agréés à concurrence de 3 pour mille au plus des primes encaissées pour l'assurance visée par la présente loi.

Il y a donc lieu de l'abroger.

Article 24.

Des membres observent que les compagnies d'assurances pourront donc modifier les conditions des polices en cours.

Si l'augmentation de prime dépassait 10 p. c. il sera loisible à l'assuré de résilier le contrat et de s'adresser à un autre assureur ou de renoncer à mettre son véhicule en circulation.

Le projet est adopté à l'unanimité moins une abstention.

Le présent rapport est adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
J. CHOT.

Le Président,
A. KLUYSKENS.

Deze bepaling zegt hetzelfde als artikel 15, paragraaf 2, houdende dat de kosten van toezicht door de toegelaten verzekeraars worden gedragen tot een beloop van ten hoogste 3 ‰ van de premies, geïnd voor de verzekering door deze wet bedoeld.

Er is dus aanleiding om ze op te heffen.

Artikel 24.

Sommige leden merken op dat de verzekeringsmaatschappijen dus de bedingen van de lopende polissen zullen kunnen wijzigen.

Indien de premie met meer dan 10 pct. wordt verhoogd, kan de verzekerde de overeenkomst opzeggen en zich tot een andere verzekeraar wenden of zijn rijtuig niet meer in het verkeer brengen.

Het ontwerp is op 1 onthouding na eenparig aangenomen.

Dit verslag is eenstemmig goedgekeurd.

De Verslaggever,
J. CHOT.

De Voorzitter,
A. KLUYSKENS.