

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN**Brussel, 10 maart 2009****DOC C/2008/4****ADVIES****over het ontwerp van Minimumvoorwaarden
verzekering BA motorrijtuigen.****I. INLEIDING**

Op haar vergadering van 27 maart 2003 besliste de Commissie voor Verzekeringen een Werkgroep op te richten met als opdracht de bestaande "modelovereenkomst 1992" te herzien. De opdracht luidde: "Meerdere bepalingen van de modelovereenkomst zijn mogelijks niet meer geheel in overeenstemming met de bepalingen van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna WAM-wet) en van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (hierna WLVO), en van andere wetgevingen en reglementeringen die er direct of indirect op betrekking hebben. De Werkgroep krijgt als opdracht om, vanuit een bekommernis van coherentie, te onderzoeken of en hoe de modelovereenkomst auto (KB 14 december 1992) zou moeten worden geactualiseerd in het licht van de nieuwe geldende wetgeving en reglementering en van de gevestigde rechtspraak van de hoogste rechtscolleges.

De Werkgroep zal tevens de vraag bestuderen of het aangewezen is de formule van minimumvoorwaarden in de vorm van een modelovereenkomst te behouden, in het bijzonder vanuit juridisch oogpunt."

De 52 vergaderingen van de Werkgroep, onder voorzitterschap van professor C. Van Schoubroeck, werden bijgewoond door vertegenwoordigers van de delegaties binnen de Commissie, meer bepaald deskundigen, vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, de verzekeringstussenpersonen en de gebruikers, evenals vertegenwoordigers van de overheid.

-◆-

COMMISSION DES ASSURANCES**Bruxelles, le 10 mars 2009****DOC C/2008/4****AVIS****sur le projet de conditions minimales en assurance RC
véhicules automoteurs****I. INTRODUCTION**

En sa séance du 27 mars 2003, la Commission des Assurances a décidé de constituer un groupe de travail chargé de revoir le "contrat type de 1992". La mission de ce groupe de travail a été définie comme suit : "Il est possible que certaines dispositions du contrat type ne soient plus totalement conformes à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après "la loi sur la RC auto"), à la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre (ci-après "la LCAT") et à d'autres dispositions législatives et réglementaires qui concernent directement ou indirectement le contrat type. Le groupe de travail est chargé d'étudier, dans une optique de cohérence et à la lumière des nouvelles législation et réglementation applicables et de la jurisprudence constante des plus hautes juridictions, l'opportunité et la manière d'actualiser le contrat type auto (arrêté royal du 14 décembre 1992).

Le groupe de travail étudiera également, en particulier du point de vue juridique, l'opportunité de conserver la formule des conditions minimales sous la forme d'un contrat type."

Le groupe de travail s'est réuni à 52 reprises sous la présidence du professeur C. Van Schoubroeck. Ont participé à ces réunions des représentants des délégations présentes au sein de la Commission, c'est-à-dire des experts, des entreprises d'assurances, des intermédiaires d'assurances et des consommateurs, ainsi que des représentants des pouvoirs publics.

-◆-

II. KRACHTLIJNEN VAN HET ONTWERP

Zoals de naam het aangeeft en zoals het thans reeds het geval is voor het koninklijk besluit van 14 december 1992, heeft het ontwerp van minimumvoorwaarden als enige doel de minimale garantievoorzwaarden te bepalen waaraan elke verzekeringsovereenkomst BA motorrijtuigen op de Belgische markt dient te voldoen. In die zin legt het ontwerp de rechten en plichten van de verzekeraar en van de verzekerde vast, maar spreekt het zich niet uit over de toepasselijke aansprakelijkheidsregels die ten grondslag liggen aan de prestatie die de BA motorrijtuigenverzekeraar moet leveren. Deze zijn immers bepaald door het gemeen recht en horen niet thuis in het ontwerp minimumvoorwaarden.

De onderliggende vraag naar wie recht heeft op vergoeding op basis van het aansprakelijkheidsrecht was in het bijzonder gerezen naar aanleiding van de opheffing van de uitsluiting van bepaalde personen van het recht op vergoeding voor loutere zaakschade (artikel 4 WAM-wet) waardoor het huidige artikel 7, a), *eerste streepje*, modelovereenkomst 1992 moet worden aangepast.

Alvorens te kunnen besluiten of een persoon al dan niet uitgesloten is van het recht op vergoeding, is men genoodzaakt zich uit te spreken over de vraag of er een aansprakelijkheid bestaat in hoofde van één van de verzekerde personen voor de schade veroorzaakt aan degene die vergoeding vordert. Juist deze beoordeling blijkt in de praktijk vrij complex, in het bijzonder in geval van schade geleden door een persoon die burgerrechtelijk aansprakelijk is voor diegene die de schade veroorzaakt heeft.

Vermits het moeilijk is om op een ondubbelzinnige, juiste en sluitende manier te bepalen of deze persoon op basis van het aansprakelijkheidsrecht aanspraak kan maken op schadevergoeding, werd in het voorgestelde artikel 42 het recht op schadevergoeding op grond van de BA-waarborg in algemene bewoordingen geformuleerd. Op deze wijze wordt ook niet vooruitgelopen op mogelijke evoluties in de wetgeving en de rechtspraak van het aansprakelijkheidsrecht.

-◆-

III. KNELPUNTEN

Over de hierna volgende vier punten is bij de besprekingen in de schoot van de Commissie geen consensus bereikt.

II. LIGNES DE FORCE DU PROJET

Comme son nom l'indique et comme c'était déjà le cas de l'arrêté royal du 14 décembre 1992, le projet de conditions minimales a pour seul objectif de déterminer les conditions minimales de garantie auxquelles doit répondre tout contrat d'assurance RC automobile consenti sur le marché belge. En ce sens, ce projet fixe les droits et obligations de l'assureur et de l'assuré mais n'énonce aucunement les règles du droit de la responsabilité à appliquer, dont dépend la prestation à fournir par l'assureur RC véhicules automoteurs. Ces règles sont en effet déterminées par le droit commun et ne sont donc pas rappelées dans les textes présentés.

La question sous-jacente du droit à l'indemnisation sur la base du droit de la responsabilité s'est posée suite à la suppression de l'exclusion de certaines personnes du droit à l'indemnisation des dommages purement matériels (article 4 de la loi sur la RC auto, lu conjointement avec l'actuel article 7, a), *premier tiret*, du contrat type de 1992).

Pour pouvoir déterminer si une personne est ou non exclue du droit à l'indemnisation, il faut d'abord établir l'existence ou l'inexistence d'une responsabilité dans le chef de l'une des personnes assurées pour ce qui concerne les dommages causés à la personne qui demande l'indemnisation. En pratique, cette appréciation s'avère assez complexe, en particulier lorsque le dommage est subi par une personne civilement responsable de l'auteur du dommage.

Vu la difficulté de déterminer de manière univoque, correcte et définitive si une personne est habilitée à être indemnisée en vertu du droit de la responsabilité, l'article 42 proposé règle le droit à l'indemnisation fondé sur la garantie RC en termes généraux. La formulation choisie permet également de ne pas anticiper d'éventuelles évolutions législatives et jurisprudentielles dans le domaine du droit de la responsabilité.

-◆-

III. POINTS CONTESTÉS

Les discussions en Commission n'ont pas permis de dégager un consensus sur les quatre points suivants.

A. Het gekozen concept, namelijk minimumvoorwaarden verwoord in een overeenkomst

1. Het concept van minimumvoorwaarden verwoord in een overeenkomst

De Werkgroep heeft geopteerd voor het bepalen van volwaardige minimumvoorwaarden, met inbegrip van een zo nauwkeurig mogelijke en duidelijke formulering en structuur van deze voorwaarden, in de vorm van een overeenkomst. De tekst van de overeenkomst, die bij koninklijk besluit dient bekrachtigd te worden, omvat dus "minimumvoorwaarden van de verplichte verzekeringsovereenkomst tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen". Dit concept is hetzelfde als de huidige modelovereenkomst bepaald bij het koninklijk besluit van 14 december 1992. De verzekeringsonderneming is verplicht deze minimumvoorwaarden inhoudelijk na te leven.

Het staat de verzekeringsondernemingen dus vrij om waarborguitbreidingen ten gunste van de verzekeringnemer, de verzekerde en de derde betrokken bij de uitvoering van de overeenkomst op te nemen. Zij kunnen in hun concrete verzekeringsovereenkomsten eveneens afwijken van de formele omschrijving van de voorwaarden en van de vormgeving, voor zover de voorwaarden inhoudelijk in overeenstemming zijn met de minimumvoorwaarden.

Wat betreft de inhoud van de minimumvoorwaarden is steeds de bescherming van de verzekerde en van de derdenadeelde vooropgesteld, in lijn met de doelstelling die ten grondslag ligt aan de huidige "modelovereenkomst 1992" en aan de basis ligt van de (Europese) wetgeving toepasselijk op motorrijtuigenverzekering. Daarnaast is geopteerd voor een nauwkeurige, duidelijke en volledige informatieverstrekking en transparantie over de wederzijdse rechten en plichten van partijen.

2. Kritiek op het concept van minimumvoorwaarden

De keuze voor het concept van minimumvoorwaarden wordt bekritiseerd door één organisatie binnen de delegatie van de verbruikers, met name door Test-Aankoop. Deze vereniging verzet zich principieel tegen een "modelovereenkomst" onder welke vorm ook, zelfs als ze "minimumvoorwaarden" worden genoemd. Naar haar oordeel geven minimumvoorwaarden in de praktijk aanleiding tot verstarring van de markt en tasten de concurrentie aan. Zij verwijst naar de Europese reglementering (artikel 81 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap) en de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie (Arrest Centro Servizi Spediporto, CJCE 5 oktober 1995, C96/94 en Reiff 17 november 1993, C185/91) en stelt dat omwille van de

A. Le concept retenu : des conditions minimales coulées dans un contrat

1. Le concept de conditions minimales coulées dans un contrat

Le groupe de travail a choisi de définir des conditions minimales complètes et détaillées — y compris sur le plan de la formulation et de la structure, lesquelles se voulaient aussi précises et claires que possible — et de leur donner la forme d'un contrat. Ce contrat, qui doit être entériné par arrêté royal, définit donc les "conditions minimales des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs". Ce concept est aussi celui qui sous-tend le contrat type actuel, joint à l'arrêté royal du 14 décembre 1992. Les entreprises d'assurances sont tenues de respecter ces conditions minimales sur le fond.

Par conséquent, les entreprises d'assurances sont libres de prévoir des extensions de garantie favorables au preneur d'assurance, à l'assuré et à tout tiers concerné par l'exécution du contrat. Les contrats d'assurance qu'elles émettent peuvent également s'écarter du libellé formel et de la mise en forme des conditions minimales, dans la mesure où ils en respectent la teneur.

Les objectifs premiers des conditions minimales restent la protection de l'assuré et du tiers lésé, conformément au contrat type de 1992 et à la législation (européenne) applicable à l'assurance véhicules automoteurs. En outre, l'on a choisi de fournir une information précise, claire, complète et transparente sur les droits et obligations des parties.

2. Réserves sur le concept de conditions minimales

Le choix de la formule de conditions minimales est critiqué par une association au sein de la délégation des consommateurs, à savoir Test-Achats. Cette association s'oppose au principe du "contrat type", sous quelque forme que ce soit et même si ce contrat est baptisé "conditions minimales". Test-achats estime que les conditions minimales ont pour effet, en pratique, de figer le marché et de porter atteinte à la concurrence. L'association renvoie à la réglementation européenne (article 81 du traité instituant la Communauté européenne) et à la jurisprudence de la Cour européenne de justice (Arrêt Centro Servizi Spediporto, CJCE, 5 octobre 1995, C96/94 et arrêt Reiff, C185/91, 17 novembre 1993) et soutient que vu la composition de et la représentation dans

wettelijke samenstelling van en de vertegenwoordiging in de Commissie de voorgestelde minimumvoorwaarden een ondernemingsakkoord zouden kunnen zijn waarvan de werking door de goedkeuring bij Koninklijk Besluit wordt versterkt.

Deze delegatie van Test-Aankoop is van oordeel dat de rechten van de verzekerden en van de slachtoffers voldoende beschermd zijn door de bepalingen in de WLVO en de WAM-wet en menen dat het herhalen van deze bepalingen aanleiding kan geven tot interpretatieproblemen. Ze meent dat de belangen van de verzekerden beter zouden behartigd worden door middel van echte minimumvoorwaarden, die een regeling bevatten voor de verhaalsgronden, de schadevrijstelling en de bijkomende waarborgen en het verbod van onrechtmatige bedingen. Omwille van de Europese concurrentieregels is het volgens hen in ieder geval vereist dat bewezen wordt dat de zogenaamde minimumvoorwaarden verwoord als een "modelovereenkomst" een reëel voordeel zouden betekenen voor de gebruikers.

Deze vertegenwoordigers verwijzen ook naar het arrest van 9 maart 2007 van het Hof van Cassatie. Dit arrest stelt dat de BA-motorrijtuigenverzekeraar die verhaal wil instellen zoals bepaald in de artikelen 24 en 25 van de modelovereenkomst 1992 niet hoeft te bewijzen dat de concrete verzekeringsovereenkomst een recht van verhaal voorbehoudt in de gevallen opgesomd in artikel 25 van de modelovereenkomst 1992 en dat de verzekeringnemer of de verzekerde die aanvoert dat in zijn voordeel van de regeling van de artikelen 24 en 25 van de modelovereenkomst 1992 is afgeweken, dit moet bewijzen. Zij zijn dan ook van mening dat het gebruik van een "modelovereenkomst" in het nadeel speelt van de gebruikers, vermits zij de door hen ingeroepen waarborguitbreiding dienen te bewijzen.

De andere Commissieleden steunen de keuze van het concept van dwingende minimumvoorwaarden in de vorm van een overeenkomst. Zij wijzen er op dat de inhoud van de overeenkomst grotendeels overeenkomt met wat door de WLVO en de WAM-wet aan de verzekeringsondernemingen wordt opgelegd. Bij het opstellen van de teksten is tevens rekening gehouden met de huidige rechtspraak. De wettelijke bepalingen werden verwoord in de overeenkomst opdat de gebruiker goed geïnformeerd zou zijn. Er wordt benadrukt dat alle vertegenwoordigers van de gebruikers gevraagd hebben dat er zou gestreefd worden naar een nauwkeurige en duidelijke informatieverstrekking en transparantie. Aangezien uit de praktijk blijkt dat de verzekeringsvoorwaarden niet altijd worden overgemaakt aan de verzekeringnemers, is het van het grootste belang dat de reglementering zo volledig mogelijk is, om betwistingen ten nadele van de gebruiker te vermijden en om een grotere rechtszekerheid ten gunste

la Commission des Assurances, les conditions minimales proposées pourraient constituer, une entente entre entreprises dont l'effet est renforcé par arrêté royal.

La délégation de Test-Achats est d'avis que les droits des assurés et des victimes sont suffisamment protégés par les dispositions de la LCAT et de la loi sur la RC auto et que la répétition de ces dispositions dans les conditions minimales pourrait donner lieu à des problèmes d'interprétation. Cette délégation estime que les intérêts des assurés seraient mieux servis par de véritables conditions minimales, qui régleraient les motifs de recours, la franchise, les garanties complémentaires et l'interdiction des clauses abusives. Vu les règles de concurrence européennes, cette délégation estime en tout cas impératif de prouver que les conditions minimales coulées dans un "contrat type" procureraient un avantage réel aux consommateurs.

Ces représentants se réfèrent en outre à l'arrêt de la Cour de Cassation du 9 mars 2007. Aux termes de cet arrêt, d'une part, l'assureur de la RC véhicules automoteurs qui souhaite exercer son droit de recours tel que prévu aux articles 24 et 25 du contrat type de 1992 n'est pas tenu de prouver que le contrat d'assurance réserve un droit de recours dans les cas énumérés à l'article 25 du contrat type de 1992 et, d'autre part, le preneur d'assurance ou l'assuré qui invoque l'existence d'une dérogation à son profit au règlement du recours des articles 24 et 25 du contrat type, est tenu de prouver qu'une telle dérogation est prévue au contrat d'assurance. Ces représentants en concluent que l'utilisation d'un "contrat type" désavantage les consommateurs puisque ceux-ci doivent prouver les extensions de garantie qu'ils invoquent.

Les autres membres de la Commission soutiennent le choix de conditions minimales impératives insérées dans un contrat type. Ils insistent sur le fait que le contenu du contrat correspond en grande partie aux exigences de la LCAT et de la loi sur la RC auto à l'égard des entreprises d'assurances. Le texte tient également compte de la jurisprudence actuelle. Les dispositions légales ont été traduites dans le contrat dans un souci d'information du consommateur. L'on rappelle que tous les représentants des consommateurs ont demandé que l'on s'efforce de fournir une information précise, claire et transparente. Or, la pratique montre que les conditions d'assurance ne sont pas toujours transmises aux preneurs d'assurances. Pour éviter les contestations préjudiciables au consommateur et pour renforcer la sécurité juridique à son bénéfice, il est donc très important que la réglementation soit la plus complète possible.

van de gebruiker te bereiken.

Er wordt ook gewezen op de huidige praktijk waaruit blijkt dat, ondanks het bestaan van de "modelovereenkomst", de concurrentie niet onmogelijk wordt gemaakt. Zo geven sommige verzekeraars een zogenaamde 29bis-dekking voor bestuurders-verzekerden die op een bepaalde bonus-malusgraad staan of een bijzondere dekking voor personen die vrijwillig aanvaarden om de eigenaar van het voertuig naar zijn woning te rijden (de "BOB" zoals deze over het algemeen genoemd wordt).

De delegatie van Test-Aankoop merkt op dat voormelde voorbeelden respectievelijk een lichamelijke ongevallenverzekering en een casco motorrijtuig betreffen en geen BA waarborg.

Deskundigen wijzen er vooreerst op dat de BA-waarborg zoals bepaald in de minimumvoorwaarden volledig overeenstemt met de WAM-wet. De WAM-wet verplicht de volledige burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor het gebruik van het motorrijtuig te verzekeren ten aanzien van derden. Bijgevolg is het uitbreiden van de BA-waarborg voor dit motorrijtuig praktisch onmogelijk. Ook andere leden van de Commissie zijn van oordeel dat de wettelijke regeling inzake BA Motorrijtuigen reeds zo ruim is dat zelfs met vrije concurrentie het praktisch onmogelijk is om belangrijke bijkomende BA-waarborgen te verlenen.

Bovendien wordt erop gewezen dat de minimumvoorwaarden in bepaalde gevallen een ruimere bescherming bieden dan door de wet geëist wordt. Zo wordt, ter bescherming van alle verzekerden, het verhaal door de verzekeraar beperkt tot een limitatieve lijst van verhaalsgronden. Daarnaast worden, ter bescherming van de verzekerden en de benadeelden, bepaalde bijkomende waarborgen opgelegd, bijvoorbeeld in geval van overdracht van het motorrijtuig of van gebruik van een tijdelijk vervangingsvoertuig.

Door de goedkeuring van de minimumvoorwaarden bij koninklijk besluit, maken zij deel uit van de Belgische wetgeving. Zodoende kunnen, in overeenstemming met de derde richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (90/232/EEG), de minimumvoorwaarden toegepast worden bij een schadegeval in het buitenland indien de buitenlandse wet een lagere dekking verleent dan de Belgische. Immers voormelde richtlijn bepaalt dat indien bij een schadegeval in het buitenland, de bij de buitenlandse wet verplichte dekking verschilt van die

Il est également relevé que la pratique actuelle n'empêche pas la concurrence, alors qu'il existe déjà un "contrat type". Ainsi, certains assureurs accordent une garantie dite 29bis aux conducteurs-assurés dont le bonus-malus atteint un certain degré ; d'autres octroient une garantie spéciale aux personnes qui acceptent bénévolement de reconduire le propriétaire du véhicule à son domicile (les "Bob", selon l'expression qui est entrée dans l'usage).

La délégation de Test-Achats relève que ces exemples concernent des assurances respectivement "accidents corporels" et "corps de véhicules terrestres automoteurs", et non une garantie RC.

Des experts insistent sur le fait que la garantie RC telle que prévue par les conditions minimales correspond parfaitement à la loi sur la RC auto. Celle-ci oblige à assurer la totalité de la responsabilité civile à l'égard des tiers liée à l'utilisation du véhicule automoteur assuré. Étendre la garantie RC pour ce véhicule devient dès lors pratiquement impossible. D'autres membres de la Commission insistent également sur le fait que le régime légal en matière de RC véhicules automoteurs est déjà tellement large qu'il devient presque impossible d'accorder des garanties complémentaires importantes relevant de la RC, même dans un contexte de libre concurrence.

Il est également souligné que dans certains cas, la protection offerte par les conditions minimales va au delà de ce qu'exige la loi. Ainsi, dans un souci de protection de tous les assurés, les conditions minimales énoncent limitativement les motifs de recours de l'assureur et imposent, dans le même souci de protection des assurés et des personnes lésées, certaines garanties complémentaires, par exemple en cas de remplacement temporaire ou de transfert du véhicule.

Dès lors que les conditions minimales seront approuvées par arrêté royal, elles feront partie de la législation belge. Par conséquent, conformément à la troisième directive du Conseil du 14 mai 1990 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (directive 90/232/CEE), les conditions minimales pourront être appliquées en cas de sinistre à l'étranger si la couverture conférée par la législation étrangère est inférieure à celle conférée par la législation belge. En effet, cette directive prévoit, en cas de sinistre à l'étranger, que si la couverture obligatoire en vertu de la législation étrangère diffère de celle qui serait applicable en cas de sinistre en Belgique, les assurés

welke van toepassing zou zijn op een in België gebeurd schadegeval, de verzekerden de meest uitgebreide verplichte dekking dienen te genieten.

Deskundigen stellen tevens dat de voorgestelde minimumvoorwaarden, op eigen initiatief van de Commissie, zijn voorbereid door een werkgroep waarin de verbruikers, de verzekeraars en de verzekeringstussenpersonen vertegenwoordigd waren. Elke belangengroep duidde autonoom zijn vertegenwoordigers aan. Daarnaast werd de werkgroep aangevuld met de voorzitter van het Tarifieringsbureau BA Motorrijtuigen en vertegenwoordigers van de FOD Economie en de controleautoriteit.

De voorzitter van de werkgroep bevestigt dat tijdens de lange werkzaamheden in de werkgroep vertegenwoordigers van de consumenten, waaronder Test-Aankoop, steeds op constructieve wijze hebben meegewerkt. Ieder lid kon zijn standpunt toelichten en heeft op constructieve wijze bijgedragen tot oplossingen, mede in functie van de consumentenbelangen. Daarbij is steeds gestreefd naar consensus. Zoals dat ook het geval is in de Commissie zelf, werd in de werkgroep niet beslist door middel van stemming. Wanneer er geen consensus was, werden de verschillende standpunten in de werkdocumenten opgenomen, ongeacht het aantal personen dat het oneens was met een bepaalde stelling.

Een deskundige stelt tevens dat bij de beoordeling van de verenigbaarheid met het Europees concurrentierecht, de samenstelling en de werkwijze van de Commissie als geheel moeten in acht genomen worden. Elke delegatie heeft het recht tijdens de vergadering beroep te doen op een expert die geen lid is van de Commissie. Het aantal leden van een delegatie beïnvloedt het eindresultaat niet omdat aanvaard wordt dat elke delegatie, en zelfs elk lid van de Commissie, zijn standpunt kan laten opnemen zowel in de notulen als in de adviezen. Dit laatste blijkt trouwens uit dit advies.

Tenslotte wordt erop gewezen dat de discussie in feite enkel gaat over de concrete invulling van de minimumvoorwaarden en meer bepaald over het al dan niet opnemen van de bepalingen van de WLVO en WAM-wet.

B. Verhaal wegens het niet - naleven van bepaalde verplichtingen in hoofde van de verzekeringnemer of verzekerde (artikel 47, §2, voorgestelde tekst)

Deze problematiek betreft een juridische discussie over de grondvoorwaarden van het verhaal wegens het niet

doivent bénéficier de la couverture obligatoire la plus large.

Des experts rappellent que les conditions minimales proposées ont été préparées, à l'initiative de la Commission elle-même, par un groupe de travail où étaient représentés les consommateurs, les assureurs et les intermédiaires d'assurances. Chaque groupe d'intérêts a désigné ses représentants de manière autonome. Le président du Bureau de tarification RC auto et des représentants du SPF Économie et de l'autorité de contrôle ont complété le groupe de travail.

La présidente du groupe de travail confirme que les représentants des consommateurs, dont Test-Achats, ont toujours collaboré de manière constructive aux — longs — travaux du groupe de travail. Chaque membre avait la possibilité d'expliquer son point de vue sur les différentes questions et a contribué constructivement à l'élaboration de solutions prenant notamment en compte les intérêts des consommateurs. Dans ce contexte, le groupe de travail s'est toujours efforcé de dégager des consensus. Comme c'est également le cas en Commission, les décisions du groupe de travail n'ont pas été prises par vote. Lorsqu'aucun consensus n'était trouvé, les positions des différentes délégations étaient exposées dans les documents de travail, quel que fût le nombre de représentants qui s'opposaient à la proposition concernée.

Un expert observe de plus que ce sont la composition et la méthode de travail de la Commission dans leur ensemble qui déterminent la compatibilité avec le droit européen de la concurrence. Chaque délégation a le droit, de se faire assister, pendant les réunions, d'experts non membres de la Commission. Le nombre de membres que comptent les délégations n'influence pas le résultat final, puisque chaque délégation et même chaque membre de la Commission peut demander que sa position soit exprimée tant dans les procès-verbaux que dans les avis. Ceci appert d'ailleurs du présent avis.

Enfin, l'on indique que la discussion ne porte en fait que sur le contenu précis des conditions minimales et particulièrement sur la question de savoir si ces conditions minimales doivent reprendre des dispositions de la LCAT et de la loi sur la RC auto.

B. Recours pour non-respect de certaines obligations dans le chef du preneur d'assurance ou de l'assuré (article 47, § 2, du texte proposé)

Les conditions de base qui doivent être remplies pour que l'assureur puisse exercer un recours pour non-respect de

naleven van bepaalde verplichtingen door de verzekeringnemer of de verzekerde en de toepasselijkheid van artikel 11 WLVO. Dit artikel 11 bepaalt dat de verzekeraar de sanctie van verval van dekking enkel kan toepassen indien is aangetoond dat de verzekerde een bepaalde, in de overeenkomst opgelegde verplichting, niet is nagekomen en mits er een oorzakelijk verband bestaat tussen de tekortkoming en het schadegeval.

Indien voormeld artikel 11 dient toegepast te worden, stelt zich de vraag naar het bewijs van het bestaan van een oorzakelijk verband en op wie de bewijslast van het oorzakelijk verband rust.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen dat artikel 11 WLVO niet van toepassing is op de regeling van het verhaal van de verzekeraar. Zij gaan ervan uit dat het verhaal, gegrond op de niet-nakoming van wettelijke en reglementaire verplichtingen die zijn opgelegd voor het besturen van een motorrijtuig, niet kan gekwalificeerd worden als verval van dekking, maar moet beschouwd worden als een situatie die buiten het toepassingsgebied van de overeenkomst valt, zodat er geen bewijs van een oorzakelijk verband moet geleverd worden. Indien de verzekeraar op voorhand kennis zou gehad hebben van dergelijke feiten (bv. rijden zonder rijbewijs) dan zou hij het risico niet verzekerd hebben, wat overeenstemt met een uitsluiting. Zij merken tevens op dat indien strenge regels zouden worden opgelegd aan de verzekeraars inzake bewijslast, dit een nadelig effect zal veroorzaken in de acceptatie van de risico's. Bovendien voeren zij aan dat de vereiste van een oorzakelijk verband ertoe zou leiden dat de verzekerden die zorgvuldig de voorgeschreven verplichtingen naleven, benadeeld worden ten aanzien van en mee zullen moeten betalen voor de verzekerden die de wet niet naleven. De verzekeraars stellen dat in de praktijk het bewijs van het bestaan van een oorzakelijk verband zeer moeilijk of niet kan geleverd worden, waardoor de facto geen verhaal kan uitgeoefend worden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij iemand die zonder rijbewijs een motorrijtuig bestuurt.

De verzekeraars stellen tevens dat in die gevallen waarin het bestaan van een oorzakelijk verband toch weerhouden wordt, de bewijslast op de verzekerde rust om het vermoeden van het oorzakelijk verband tussen het niet-nakomen van de verplichting en het schadegeval te weerleggen.

De vertegenwoordigers van de verbruikers en deskundigen stellen daarentegen dat artikel 11 WLVO onverkort van toepassing is op de regeling van het verhaal van de verzekeraar. Zij zijn van mening dat het niet naleven van een wettelijke of reglementaire verplichting niet als een geval van uitsluiting of niet-verzekering kan gekwali-

certaines obligations dans le chef du preneur d'assurance ou de l'assuré ainsi que l'applicabilité de l'article 11 de la LCAT font l'objet d'une controverse juridique. L'article 11 stipule que l'assureur ne peut appliquer la sanction de déchéance du droit à la prestation d'assurance qu'à condition, d'une part, qu'il soit prouvé que l'assuré n'a pas exécuté une obligation déterminée imposée par le contrat et, d'autre part, que le manquement soit en relation causale avec la survenance du sinistre.

Si l'article 11 précité est applicable, se posent le problème de la preuve de la relation causale et la question de savoir à quelle partie incombe la charge de la preuve en l'espèce.

Les représentants des entreprises d'assurances soutiennent que l'article 11 de la LCAT ne s'applique pas au recours de l'assureur. Ils partent du principe que le recours, qui se fonde sur le non-respect des obligations légales et réglementaires prescrites pour conduire un véhicule automoteur, ne peut être qualifié de déchéance de couverture mais doit être considéré comme une situation qui ne relève pas du champ d'application du contrat, en sorte qu'il n'est pas nécessaire de prouver la relation causale. Si l'assureur avait eu connaissance à l'avance des faits justifiant le recours (par exemple le fait de rouler sans permis), il n'aurait pas assuré le risque, ce qui correspond à une exclusion. Ces représentants affirment en outre que l'imposition de règles strictes aux assureurs en matière de charge de la preuve aurait des répercussions néfastes sur l'acceptation des risques. Ils font également valoir que l'exigence d'établir une relation causale aurait pour effet que les assurés qui respectent scrupuleusement les obligations prescrites devraient payer pour les assurés qui ne les respectent pas et seraient donc pénalisés par rapport aux assurés négligents. Les assureurs affirment qu'en pratique, il est très difficile, voire impossible, de prouver la relation causale, de sorte que le recours ne peut *de facto* pas être exercé. C'est par exemple le cas lorsqu'un individu conduit sans permis.

Les assureurs sont également d'avis que lorsque l'existence d'une relation causale est tout de même retenue, il incombe à l'assuré d'apporter la preuve permettant de renverser la présomption de relation causale entre le non-respect de l'obligation et le sinistre.

Les représentants des consommateurs et les experts sont au contraire d'avis que l'article 11 de la LCAT s'applique sans restriction au recours de l'assureur. Ils estiment que le non-respect d'une obligation légale ou réglementaire ne peut constituer un cas d'exclusion ou de non-assurance, car si c'était le cas, cette limitation de la garantie serait

ficeerd worden, omdat dat zou betekenen dat die wa arborgbeperking tegenstelbaar zou zijn aan de benadeelde.

Zij verwijzen naar verschillende beslissingen waarin feitenrechters artikel 11 WLVO hebben toegepast en naar het arrest van het Hof van Cassatie van 12 oktober 2007. Dit arrest zaait ernstige twijfel over de wettelijkheid van verhaalclausules die de bewijslast betreffende het oorzakelijk verband omdraaien ten nadele van de verzekerde. Bijgevolg moet het oorzakelijk verband tussen het schadegeval en de niet-naleving van de voorwaarden waarop het verhaal gegrond is, bewezen worden en ligt de bewijslast van het oorzakelijk verband bij de verzekeraar. Deze vertegenwoordigers en deskundigen stellen niet akkoord te kunnen gaan met een vermoeden van een oorzakelijk verband tussen het schadegeval en het niet voldoen aan de opgelegde verplichting, noch met een regeling die de bewijslast van het niet-bestaan van het oorzakelijk verband bij de verzekerde legt. Volgens hen zijn de bepalingen van de verhaalsgronden in het ontwerp onderworpen aan artikel 11 WLVO en aan de wetgeving inzake onrechtmatige bedingen. Alleen een wetswijziging zou een omgekeerde oplossing rechtvaardigen.

Zonder afbreuk te doen aan voorgaande bemerking, werd in de Commissie voor Verzekeringen een compromis bereikt dat inhoudt dat er geen oorzakelijk verband dient bewezen te worden voor de gevallen bepaald in artikel 47, §2, eerste lid, van het ontwerp, met name wanneer de verzekeraar bewijst dat, op het ogenblik van het schadegeval en voor zover het geen administratieve formaliteit betreft, het verzekerde motorrijtuig bestuurd wordt : door een persoon die niet voldoet aan de Belgische wettelijke vereiste minimumleeftijd om dat motorrijtuig te besturen (artikel 47, § 2, eerste lid a), door een persoon die niet beschikt over een geldig rijbewijs om dat motorrijtuig te besturen (artikel 47, § 2, eerste lid b), door een persoon die specifieke beperkingen inzake het besturen van het motorrijtuig vermeld op zijn rijbewijs niet naleeft (artikel 47, §2, eerste lid c) of door een persoon die in België een rijverbod heeft zelfs indien het schadegeval zich voordoet in het buitenland (artikel 47, § 2, eerste lid, d). Voor de overige verhaalsgronden is in de voorgestelde artikelen 46, 47, §1, en 48 uitdrukkelijk bepaald dat er een oorzakelijk verband moet bestaan tussen de tekortkoming en het schadegeval en dat het bestaan van een oorzakelijk verband en de tekortkoming moeten bewezen worden door de verzekeraar.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, van de tussenpersonen en van de verbruikers benadrukken dat dit een compromistekst is om de verschillende standpunten te verzoenen.

opposable à la personne lésée.

Ces représentants et experts se réfèrent à plusieurs décisions de juridictions de fond qui ont conclu à l'application de l'article 11 de la LCAT, ainsi qu'à l'arrêt de la Cour de cassation du 12 octobre 2007. Cet arrêt jette un sérieux doute sur la légalité des clauses de recours qui ont pour objet de renverser la charge de la preuve du lien causal au détriment de l'assuré. Par conséquent, la relation causale entre le sinistre et le non-respect des obligations, qui justifie le recours, doit être prouvé. La charge de la preuve incombe à l'assureur. Ces représentants et experts ne peuvent accepter que l'on présume une relation causale entre le sinistre et le non-respect de l'obligation et que la charge de la preuve de l'inexistence de cette relation causale incombe à l'assuré. Selon eux, les dispositions du projet qui règlent les motifs de recours sont soumises à l'article 11 de la LCAT et à la législation sur les clauses abusives. Seule une modification de loi permettrait de justifier une solution inverse.

Sans préjudice de la remarque qui précède, un compromis a été trouvé en Commission des Assurances. Il prévoit que l'éventuelle relation causale entre sinistre et non-respect des obligations prescrites pour pouvoir conduire un véhicule automoteur ne doit pas être prouvée dans les cas limitativement prévus à l'article 47, § 2, alinéa 1^{er}, du projet, c'est-à-dire lorsque l'assureur prouve qu'au moment du sinistre et pour autant qu'il ne s'agisse pas d'une simple formalité administrative, le véhicule assuré était conduit : par une personne qui n'a pas l'âge minimum requis par la loi belge pour conduire ce véhicule (article 47, § 2, alinéa 1^{er}, a), par une personne qui ne possédait pas de permis de conduire valable pour conduire ce véhicule (article 47, § 2, alinéa 1^{er}, b), par une personne qui ne respectait pas des restrictions spécifiques concernant la conduite du véhicule mentionnées sur son permis de conduire (article 47, § 2, alinéa 1^{er}, c) ou par une personne interdite de conduite en Belgique, même si le sinistre survient à l'étranger (article 47, § 2, alinéa 1^{er}, d). Dans les cas de recours s'appuyant sur d'autres motifs, les projets d'articles 46, 47, § 1^{er}, et 48 prévoient explicitement que le manquement doit être en relation causale avec le sinistre et que l'assureur doit prouver la relation causale et le manquement.

Les représentants des entreprises d'assurances, des intermédiaires et des consommateurs soulignent qu'il s'agit d'un texte de compromis, qui vise à concilier les différents points de vue.

De vertegenwoordigers van de verbruikers en de deskundigen benadrukken evenwel dat zij van oordeel zijn dat de compromistekst van artikel 47, §2, eerste lid, strijdig is met de huidige bepalingen van de WLVO. In die omstandigheden wensen de vertegenwoordigers van de verzekeraars dat bij de publicatie van de minimumvoorwaarden tegelijkertijd het wettelijk kader herzien wordt om te vermijden dat toch op basis van artikel 11 WLVO het bewijs door de verzekeraar van een oorzakelijk verband zou vereist worden (zie IV. B. 4). Een dergelijke herziening is noodzakelijk indien men rechtszekerheid wil inbouwen.

C. De vrijstellingen

In de voorgelegde ontwerpakte wordt in artikel 49 het recht erkend om een vrijstelling te bedingen en wordt de toepassing ervan geregeld. Hierdoor wordt het bedingen van een vrijstelling niet verplicht. Het biedt de partijen de contractuele vrijheid om een vrijstelling te bedingen en om de inhoud en de omvang ervan te bepalen.

Omwille van het feit dat de invoering van een vrijstelling in specifieke gevallen de mogelijkheid van het sluiten van een verzekering kan verhogen, wordt het opportuun geacht om het recht om een vrijstelling te bedingen op te nemen in de minimumvoorwaarden. Als juridische basis hiervoor wordt verwezen naar artikel 87 WLVO (niet-tegenstelbaarheid van de vrijstelling), naar artikel 9ter WAM-wet (vrijstelling als criterium om te bepalen of de drempel voor de toegang tot het Tarifieringsbureau is overschreden) en artikel 4quater van de Derde Europese richtlijn motorrijtuigenverzekering van 14 mei 1990 (vrijstelling kan niet ingeroepen worden tegen de benadeelde). Het verbieden van een vrijstelling lijkt minstens betwistbaar in het kader van het Europees recht inzake vrijheid van vestiging en vrijheid van dienstverlening en de Europese richtlijnen inzake schadeverzekering wanneer de vrijstelling kan beschouwd worden als een tarifaire maatregel.

Sommige vertegenwoordigers van de verbruikers menen dat vrijstellingen moeten verboden worden. Zij verwijzen hiervoor naar de overwegingen 14 en 15 van Verordening EG 358/ 2003 van de Commissie van 27 februari 2003 betreffende de toepassing van artikel 81, 3 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap op bepaalde groepen van overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de verzekeringssector. Zij menen dat vrijstellingen die als doel hebben om de verzekerde te sanctioneren en bijgevolg de limitatieve lijst van verhaalsgronden te omzeilen, aanvechtbaar zijn op basis van overweging 15 die stelt : "De standaardvoorwaarden mogen niet tot een standaardisatie van producten leiden of tot een significante verstoring van het evenwicht tussen de

Les représentants des consommateurs et les experts soulignent cependant que selon eux, le compromis que constitue l'article 47, § 2, alinéa 1^{er}, est contraire aux dispositions actuelles de la LCAT. Dans ces circonstances et pour éviter que l'on invoque l'article 11 de la LCAT pour exiger que l'assureur prouve la relation causale, les représentants des assureurs souhaitent qu'une révision du cadre légal intervienne simultanément à la publication des conditions minimales (voir point IV. B. 4.). Une telle révision est nécessaire si l'on veut instaurer la sécurité juridique.

C. Des franchises

L'article 49 du projet de conditions minimales reconnaît le droit de prévoir une franchise dans le contrat d'assurance et en règle l'application. L'article n'impose pas de prévoir une franchise mais offre aux parties la liberté contractuelle d'en prévoir et d'en fixer l'étendue et le montant.

Puisque l'introduction d'une franchise peut, dans certains cas, accroître les chances de conclure une assurance, il est jugé opportun de stipuler, dans les conditions minimales, le droit de prévoir une franchise. Ce droit trouve son fondement juridique dans les articles 87 de la LCAT (non-opposabilité de la franchise), 9ter de la loi sur la RC auto (la franchise comme critère permettant de déterminer si le seuil d'accès au Bureau de tarification est dépassé) et 4quater de la troisième directive assurance véhicules automoteurs du 14 mai 1990 (non-opposabilité de la franchise à la personne lésée). Lorsque la franchise peut être considérée comme une mesure tarifaire, son interdiction semble pour le moins contestable au regard du droit européen en matière de liberté d'établissement et de prestation de services et au regard des directives européennes en matière d'assurance non vie.

Certains représentants des consommateurs estiment cependant qu'il faut interdire les franchises. Ils se réfèrent, à l'appui de cette thèse, aux considérants 14 et 15 du règlement (CE) N° 358/2003 de la Commission du 27 février 2003 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées dans le secteur des assurances. Selon ces représentants, les franchises qui visent à sanctionner l'assuré et, par conséquent, à contourner la liste limitative des motifs de recours sont contestables sur la base du considérant 15, qui stipule que "les conditions types d'assurance ne doivent conduire ni à l'uniformisation des produits ni à un déséquilibre important entre les droits et les obligations découlant du contrat". Ces représentants estiment en outre qu'il est

rechten en plichten die uit de overeenkomst voortvloeien". Naar hun oordeel is het voor de verbruiker bovendien onmogelijk om verzekeringstarieven en premies te vergelijken wanneer de toegepaste vrijstellingen verschillend zijn. Dit is naar hun mening in strijd met overweging 14 van bedoelde Verordening die stelt "dat standaardvoorwaarden door verbruikersorganisaties kunnen worden gebruikt als referentiepunt om door verschillende verzekeraars aangeboden verzekeringspolissen te vergelijken".

Wanneer dan toch de mogelijkheid van een vrijstelling zou voorzien worden, vragen zij dat een maximale vrijstelling zou ingevoerd worden. Dit is van belang om een correcte vergelijking van tarieven mogelijk te maken en om de uitholling van de dekking te vermijden. Niettegenstaande artikel 9ter, § 3, WAM-wet verwijst naar de mogelijkheid van een vrijstelling, moeten aanvragen bij het Tarifieringsbureau uitzonderingen blijven en moet een maximum vrijstelling worden voorzien.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen dat zowel de Europese als de Belgische wetgeving in de mogelijkheid van een vrijstelling voorziet. Het verbieden bij koninklijk besluit is volgens hen dan ook in strijd met die wetgeving. Het gaat evenmin om onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de verzekeringssector vermits de voorgestelde tekst enkel de mogelijkheid van de toepassing van een vrijstelling voorziet en geen verplichte of uniforme toepassing.

Zij stellen dat het invoeren van een maximale vrijstelling zou kunnen leiden tot een standaardisatie van producten. Bovendien is het niet verantwoord dezelfde vrijstelling toe te passen voor personenwagens, brom- en motorfietsen, vrachtwagen, wagens bestemd voor personenvervoer, wagens voor goederenvervoer, wagens voor het vervoer voor rekening van derden of wagens voor het vervoer voor eigen rekening.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen zijn van oordeel dat de bepalingen van artikel 88 WLVO niet dienen te worden nageleefd bij het invorderen van het bedrag van de vrijstelling. Zij argumenteren dat artikel 88 de echte regresvorderingen viseert, waarbij een uitzonderlijke belangentegenstelling ontstaat tussen de verzekeraar en de verzekerde, te wijten aan specifieke feiten. Volgens hen zou de toepasselijkheid van artikel 88 WLVO er toe leiden dat er belangentegenstelling is tussen de BA-verzekeraar en de verzekeringnemer. Dit zou betekenen dat de advocaat van de BA-verzekeraar, in geval van rechtsgeding, niet meer kan optreden voor de verzekeringnemer. Indien de dekking rechtsbijstand niet verworven is, zal deze verzekeringnemer zelf de kosten

impossible, pour le consommateur, de comparer les tarifs et les primes d'assurance lorsque les franchises appliquées diffèrent. Ceci est contraire au considérant 14 du règlement précité, qui stipule que "les conditions types d'assurance peuvent servir d'élément de référence aux organisations de consommateurs pour comparer les polices d'assurance offertes par différents assureurs".

Ces représentants demandent que si les conditions minimales prévoient quand même la possibilité d'une franchise, il soit instauré une franchise maximale, pour permettre une comparaison correcte des tarifs et éviter de vider la garantie de sa substance. Bien que l'article 9ter, § 3, de la loi sur la RC auto évoque la franchise, les demandes au Bureau de tarification doivent rester exceptionnelles et il y a donc lieu d'instaurer une franchise maximale.

Les représentants des entreprises d'assurances rappellent que les législations tant belge qu'européenne donnent la possibilité de prévoir une franchise. Interdire les franchises par arrêté royal serait donc contraire à ces législations. Ils ajoutent que les franchises ne constitueraient pas des pratiques concertées dans le secteur des assurances puisque le texte proposé se limite à offrir la possibilité d'appliquer une franchise, sans en imposer l'application obligatoire ou uniforme.

Ils affirment que l'instauration d'une franchise maximale pourrait entraîner une standardisation des produits. De plus, il ne serait pas justifié d'appliquer la même franchise aux voitures particulières, aux cyclomoteurs et motocyclettes, aux camions, aux voitures destinées au transport de personnes, aux voitures destinées au transport de marchandises, aux voitures destinées au transport pour compte de tiers ou aux voitures destinées au transport pour compte propre.

Les représentants des entreprises d'assurances estiment que l'article 88 de la LCAT n'est pas applicable en cas de recours visant à récupérer le montant de la franchise. Ils arguent du fait que l'article 88 vise les véritables actions récursoires, où une opposition d'intérêts exceptionnelle naît entre l'assureur et l'assuré, en raison de circonstances spécifiques. Selon ces représentants, l'application de l'article 88 de la LCAT dans le cas susdit créerait une opposition d'intérêts entre l'assureur de la RC et le preneur d'assurance, de sorte qu'en cas de procédure judiciaire, l'avocat de l'assureur de la RC ne pourrait plus intervenir en faveur du preneur d'assurance. Si la couverture protection juridique n'est pas acquise, le preneur d'assurance devrait supporter lui-même les honoraires de

moeten dragen van zijn raadsman. Zij aanvaarden wel dat indien de toepassing van de vrijstelling geconditioneerd wordt aan bepaalde voorwaarden (cf. 29/29 contracten) de verzekeraar moet bewijzen dat aan de voorwaarden voor toepassing van de vrijstelling voldaan wordt. Bijkomend wijzen zij erop dat er geen redenen zijn om artikel 88 WLVO toe te passen en op afspraken die voorafgaandelijk tussen partijen zijn gemaakt bij het afsluiten of in de loop van een overeenkomst. De verzekeringnemer die instemt met een verplichte aansprakelijkheidsverzekering waarin een vrijstelling bedongen is, dient over die vrijstelling reeds geïnformeerd te zijn op het ogenblik van die afspraak. De verzending van een aangetekende kennisgeving aan die verzekeringnemer na elke aangifte van een schadegeval brengt onnodige kosten en mogelijke discussies met zich mee.

De meerderheid van de leden van de Commissie is evenwel van oordeel dat de regels van het verhaal van artikel 88 WLVO moeten toegepast worden bij de invordering van de vrijstelling. Deze toepassing volgt uit het feit dat krachtens artikel 87, §2, WLVO de vrijstelling niet tegenwerpelijk is aan de benadeelde. Zij zijn ook van oordeel dat deze situatie geen belangenconflict te wijten aan de verzekerde in de zin van artikel 79 WLVO doet ontstaan tussen de verzekeraar en de verzekerde zodat de verzekeraar op grond van artikel 82 WLVO in ieder geval de kosten die niet onredelijk zijn gemaakt moet vergoeden. Bovendien zijn zij van oordeel dat de toepassing van artikel 88 geen invloed heeft op het al dan niet bestaan van een belangenconflict.

D. Wijziging van voorwaarden en premie

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen gaan niet akkoord met voorgestelde artikelen 19 en 20 betreffende de wijziging van premie en voorwaarden.

Zij stellen dat de artikelen 19 en 20 elementen bevatten die op dit ogenblik niet expliciet worden opgelegd aan de verzekeringsondernemingen. Het betreft meer bepaald de mededelingsplicht, die op een duidelijke manier moet worden ingevuld, en de daaraan verbonden sancties indien de informatie niet of niet duidelijk genoeg aan de verzekeringnemer zou zijn overgemaakt.

Zij zijn niet gekant tegen deze principes op voorwaarde dat ze in de praktijk op een billijke manier kunnen worden toegepast. Daartoe dient een oplossing te worden geboden omtrent de bewijslast met betrekking tot de correcte uitvoering inzake mededelingsplicht enerzijds, en met betrekking tot de aanvaarding van de wijziging door de verzekeringnemer anderzijds. Zolang de bestaande

son conseil. Les représentants des assureurs admettent toutefois que si l'application de la franchise est subordonnée au respect de certaines conditions (cf. contrats 29/29), l'assureur doit prouver que ces conditions sont effectivement remplies. Ils ajoutent qu'il n'y a pas de raison que l'article 88 de la LCAT s'applique aux accords passés préalablement entre les parties, lors de la conclusion ou en cours d'exécution du contrat. Le preneur d'assurance qui marque son accord sur un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité qui prévoit une franchise doit avoir été informé de l'existence de cette franchise dès le moment où il marque son accord. L'envoi d'une notification recommandée à ce preneur d'assurance après chaque déclaration d'un sinistre donnerait lieu à des frais inutiles et à des possibilités de contestation.

La majorité des membres de la Commission estime néanmoins que les règles régissant le recours visé à l'article 88 de la LCAT doivent être appliquées lors du recouvrement de la franchise. En effet, en vertu de l'article 87, § 2, de la LCAT, la franchise n'est pas opposable à la personne lésée. Ces membres sont également d'avis que cette situation ne suscite pas, entre l'assureur et l'assuré, de conflit d'intérêts imputable à l'assuré au sens de l'article 79 de la LCAT. Dès lors, l'assureur doit en tout cas, sur la base de l'article 82 de la LCAT, indemniser les frais qui n'ont pas été engagés de manière déraisonnable. Ces membres considèrent enfin que l'application de l'article 88 n'a pas d'incidence sur l'existence ou l'inexistence d'un conflit d'intérêts.

D. Modification des conditions et prime

Les représentants des assureurs s'opposent aux articles 19 et 20 proposés, qui portent sur la modification de la prime et des conditions d'assurance.

Selon eux, ces articles comportent des éléments qui ne sont actuellement pas explicitement imposés aux entreprises d'assurances, en particulier, d'une part, l'obligation d'informer le preneur d'assurance en termes clairs de la modification des conditions et prime et, d'autre part, les sanctions en cas de non-information ou d'information insuffisamment claire du preneur d'assurance.

Les assureurs ne s'opposent pas à ces principes, à condition qu'ils puissent être appliqués équitablement. À cet effet, il faut rechercher une solution au problème de la charge de la preuve en ce qui concerne l'exécution correcte de l'obligation d'information d'une part et l'acceptation de la modification de la prime et des conditions par le preneur d'assurance d'autre part. Aussi

wetgeving waarnaar verwezen wordt in de artikelen 19 en 20 (o.a. art. 10 WLVO) geen oplossing in deze materie biedt, is het voor de verzekeraars onaanvaardbaar dat in geval van problemen (bij een schadegeval) de verzekeringnemer de toepassing van de hoogste dekking (sanctie in artikel 20, §3) kan bekomen zonder dat de verzekeraar daar iets kan tegen inbrengen. In ondergeschikte orde is voor hen de voorziene sanctie (hoogste dekking bepaald in de wet) in het voorgestelde artikel 20, §3, onaanvaardbaar in de situatie waarin de nieuwe wettelijke minimumdekking lager is dan de in de overeenkomst bedongen dekking en de hoogst mogelijke wettelijke dekking de bestaande dekking in de overeenkomst overschrijdt. De sanctie wegens een onduidelijke mededeling kan in die situatie hoogstens de bestaande dekking van de overeenkomst zijn die hoger is dan de minimumdekking voorzien in de wet. Bovendien heeft deze sanctie volgens de verzekeraars slechts zin indien de wetgevende beslissing betrekking heeft op de omvang van de verzekeringsdekking die moet verleend worden.

Daarom stellen de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen voor dat de bestaande wetgeving gelijktijdig met de inwerkingtreding van de minimumvoorwaarden wordt gewijzigd. Die wetswijziging moet een oplossing bieden voor de problematiek die momenteel behandeld wordt door de werkgroep betreffende de wijziging van premie en voorwaarden naar aanleiding van wetswijzigingen die in de schoot van de Commissie voor Verzekeringen is opgericht, in het bijzonder met betrekking tot bewijslast inzake duidelijke informatie door de verzekeraar en de aanvaarding van de contractwijzigingen door de verzekeringnemer. Indien men de publicatie van de minimumvoorwaarden niet wenst uit te stellen tot wanneer de wetgeving zal zijn veranderd, kan naar hun mening de huidige tekst van artikel 15 modelovereenkomst 1992 worden hernomen zonder weliswaar de problematiek omtrent de termijnen over te nemen. Het is namelijk op dat vlak dat er momenteel discussies bestaan over de conformiteit van deze tekst.

Bij gebrek aan de hoger vermelde wetswijziging stellen de vertegenwoordigers van de verzekeraars voor de tekst van het voorgestelde artikel 20, §3, tweede en derde lid, (betreffende de wijziging van de verzekeringsvoorwaarden ingevolge een wetgevende beslissing van de overheid) te wijzigen teneinde de disproportionele sanctie om te buigen naar een meer logische toepassing van die sanctie.

longtemps que la législation citée aux articles 19 et 20 (notamment l'article 10 de la LCAT) ne permettra pas de résoudre ces questions, les assureurs ne pourront accepter qu'en cas de problème (en cas de sinistre), le preneur d'assurance puisse obtenir la garantie la plus étendue (sanction prévue à l'article 20, § 3), sans que l'assureur ne puisse s'y opposer. En ordre subsidiaire, les assureurs jugent la sanction prévue à l'article 20, § 3, proposé (l'application de la garantie légale la plus étendue), inacceptable lorsque la garantie légale minimale modifiée devient inférieure à celle prévue par le contrat et lorsque la garantie légale maximale excède celle prévue par le contrat. Dans ces situations, la sanction pour information imprécise pourra tout au plus consister à accorder la garantie prévue par le contrat qui excède la garantie minimale prévue par la loi. De plus, pour les assureurs, cette sanction n'a de sens que si la décision du législateur porte sur l'étendue de la garantie d'assurance qui doit être fournie.

C'est pourquoi les représentants des entreprises d'assurances proposent que la législation existante soit modifiée simultanément à l'entrée en vigueur des conditions minimales. Cette modification de la législation doit permettre de résoudre le problème — actuellement traité par le groupe de travail constitué au sein de la Commission des Assurances — des modifications de prime et conditions d'assurance consécutives à des modifications de la législation et en particulier le problème de la charge de la preuve en ce qui concerne la clarté de l'information fournie par l'assureur et l'acceptation, par le preneur d'assurance, des modifications au contrat. Si l'on ne souhaite pas reporter la publication des conditions minimales jusqu'à ce que la législation ait été modifiée, l'on peut, selon les assureurs, reprendre le texte de l'article 15 du contrat type de 1992, sans toutefois traiter la problématique des délais. Les discussions actuelles sur la conformité du texte portent en effet sur cet aspect.

Si la législation n'est pas modifiée comme envisagé au paragraphe précédent, les représentants des assureurs proposent de modifier l'article 20, § 3, deuxième et troisième alinéas (le troisième alinéa concernant la modification des conditions d'assurance consécutive à une décision législative d'une autorité), du projet de conditions minimales, afin de remédier au caractère disproportionné de la sanction et d'en prévoir une application plus logique.

Hun voorstel van tekst is :

“Indien de wijziging een premieverhoging tot gevolg heeft, kan de verzekeringnemer de overeenkomst opzeggen overeenkomstig de artikelen 26 en 27, §3.

Indien de wijziging niet uniform is voor alle verzekeraars en bij gebreke aan duidelijke informatie kan de verzekeringnemer de overeenkomst opzeggen overeenkomstig de artikelen 26 en 27, §3.

Indien de uit de wetgeving voortvloeiende waarborg beperkter is dan de reeds bestaande waarborg in de overeenkomst dan blijft deze laatste van toepassing. Indien de bestaande waarborg in de overeenkomst beperkter is dan die volgens de wet minimaal verplicht is dan wordt deze laatste van toepassing”.

Zij zijn van oordeel dat op die manier de sanctie ingevolge onduidelijke communicatie beter verantwoord is en dat de verzekeringnemer kan rekenen op een correcte vergoeding op basis van de informatie over de dekking die hem vertrouwd is, zijnde het bedrag van de dekking die in zijn overeenkomst van toepassing was enerzijds of het bedrag dat minstens door de wet moet gedekt zijn anderzijds.

Deskundigen wijzen erop dat een hernemen van het huidige artikel 15 modelovereenkomst 1992 in één of andere vorm niet kan, vermits uit de besprekingen van de werkgroep gebleken is dat het artikel in strijd is met artikel 30 WLVO.

Een vertegenwoordiger van de verbruikers verwijst tevens naar het advies van de Commissie voor Verzekeringen DOC 2004-1 betreffende de wijziging van premie en van de overeenkomst (ontwerp artikel 30bis WLVO) van 4 februari 2008, onder meer met betrekking tot het recht tot opzegging van de overeenkomst.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen erop dat, indien de hervorming van artikel 15 strijdig zou zijn met artikel 30 WLVO, de artikels 19 en 20 van dit ontwerp dit evenzeer zijn.

-♦-

IV. VOORGESTELDE WETSWIJZIGINGEN

A. Wetswijzigingen noodzakelijk voor de invoering van de voorgestelde minimumvoorwaarden

1. De inschrijvingsplicht voor bromfietsen

De artikelen 19bis-6 t.e.m. 19bis-10 van de WAM-wet, die de Vierde Europese richtlijn motorrijtuigenver-

Ils proposent le texte suivant :

"Lorsque la modification entraîne une majoration de la prime, le preneur d'assurance peut résilier le contrat conformément aux articles 26 et 27, § 3.

Si la modification n'est pas uniforme pour tous les assureurs et s'il n'a pas reçu d'informations claires sur cette modification, le preneur d'assurance peut résilier le contrat conformément aux articles 26 et 27, § 3.

Si la nouvelle garantie prévue par la législation est plus limitée que celle déjà prévue par le contrat, cette dernière reste d'application.

Si la garantie déjà prévue par le contrat est plus limitée que la nouvelle garantie minimale imposée par la législation, cette dernière devient applicable."

Les représentants des assureurs estiment que la sanction pour communication imprécise serait ainsi plus raisonnable et que le preneur d'assurance pourrait escompter une indemnisation correcte, effectuée sur la base de l'information dont il est familier, qu'il s'agisse du montant de garantie qui était applicable en vertu de son contrat ou du montant minimal de garantie prévu par la loi.

Des experts attirent l'attention sur l'inopportunité de reprendre l'article 15 du contrat type de 1992 sous l'une ou l'autre forme, les discussions en groupe de travail ayant montré que cet article était contraire à l'article 30 de la LCAT.

Un représentant des consommateurs renvoie également à l'avis DOC 2004-1 de la Commission des Assurances du 4 février 2008 sur la modification de la prime et du contrat (projet d'article 30bis), notamment en ce qui concerne le droit de résilier le contrat.

Les représentants des entreprises d'assurances indiquent que si la modification de l'article 15 est contraire à l'article 30 de la LCAT, les articles 19 et 20 de ce projet le sont tout autant.

-♦-

IV. PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DE LA LÉGISLATION

A. Modifications nécessaires à l'instauration des conditions minimales proposées

1. Obligation d'immatriculation des cyclomoteurs

Les articles 19bis-6 à 19bis-10 de la loi sur la RC auto, qui transposent en droit belge la quatrième directive

zekering van 16 mei 2000 in het Belgisch recht omzetten, bepalen dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds een register dient bij te houden met een aantal gegevens over motorrijtuigen, zodoende dat bij een verkeersongeval die gegevens door de belanghebbende kunnen opgevraagd worden. De eerste informatie die, krachtens voormelde richtlijn, moet worden opgenomen is het inschrijvingsnummer van het motorrijtuig. Vermits bromfietsen op dit ogenblik niet ingeschreven worden, bevindt zich geen enkel uit voormelde richtlijn verplicht op te nemen gegevens in het register van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Op grond van voormelde bepalingen wordt een wettelijke regeling tot inschrijving van bromfietsen verantwoord.

Daarom wordt voorgesteld om de definitie van bromfietsen (artikel 1 WAM-wet) te schrappen en in artikel 18 WAM-wet het woord "bromfiets" te vervangen door de bewoordingen "niet in België ingeschreven motorrijtuigen". Zodoende is artikel 17, §2, tweede lid, WAM-wet niet van toepassing op alle niet ingeschreven motorrijtuigen en dient op het ogenblik van de geplande inschrijving van bromfietsen de wet niet meer gewijzigd te worden.

2. Wijziging subrogatierecht van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (GMWF)

In de huidige bijlage van het koninklijk besluit van 14 december 1992 is een bijkomende waarborg opgenomen voor het tijdelijk vervangingsmotorrijtuig en het toevallig bestuurde motorrijtuig (artikel 4). Deze regeling is ingevoerd vanuit de bekommernis om de verzekeringnemer en zijn gezinsleden een "betere" bescherming te bieden in situaties waarin hij of een gezinslid rijdt met een motorrijtuig toebehorend aan een derde, ander dan zijn omschreven motorrijtuig, dat niet verzekerd is.

Deze bijkomende waarborgen in voormeld artikel 4 dekken enkel de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van welbepaalde personen. Bijgevolg verlenen deze bijkomende waarborgen geen dekking voor elke burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven overeenkomstig de WAM-wet. Tevens blijven de bestuurder en de houder strafrechtelijk aansprakelijk wanneer ze weten dat het motorrijtuig niet-verzekerd is. Hieruit volgt dat een schijn van zekerheid geschapen wordt.

Deze situatie is des te meer prangend in het geval van "BOB" die noch verzekeringnemer is van het vervangen motorrijtuig noch gezinslid is van de verzekeringnemer. In dat geval kan hij geen beroep doen op deze waarborg van voormeld artikel 4.

assurance véhicules automoteurs du 16 mai 2000, précisent que le Fonds commun de garantie automobile doit tenir un registre contenant un certain nombre d'informations sur les véhicules automoteurs, que les parties intéressées peuvent obtenir en cas d'accident de la circulation. La première information qui, en vertu de la directive précitée, doit figurer au registre est le numéro d'immatriculation du véhicule. Puisqu'actuellement, les cyclomoteurs ne sont pas immatriculés, le registre tenu par le Fonds commun de garantie automobile ne contient, sur les cyclomoteurs, aucune des données requises par la directive. Les dispositions susmentionnées justifient d'instaurer un régime légal d'immatriculation des cyclomoteurs.

Il est donc proposé d'abroger la définition de cyclomoteur (article 1^{er} de la loi sur la RC auto) et de remplacer, à l'article 18 de la loi sur la RC auto, le mot "cyclomoteurs" par les mots "véhicules automoteurs non immatriculés en Belgique". De cette façon, l'article 17, §2, alinéa 2, de la loi sur la RC auto ne s'appliquera pas aux véhicules automoteurs non immatriculés et ne devra plus être modifié lorsque l'obligation d'immatriculation des cyclomoteurs envisagée sera instaurée.

2. Modification du droit de subrogation du Fonds commun de garantie automobile (FCGA)

L'annexe actuelle de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 octroie des garanties complémentaires couvrant le véhicule de remplacement temporaire et le véhicule conduit occasionnellement (article 4). Ce régime a été instauré dans le souci de "mieux" protéger le preneur d'assurance et les membres de sa famille lorsqu'ils conduisent un autre véhicule que le véhicule désigné et que cet autre véhicule appartient à un tiers et n'est pas assuré.

Les garanties complémentaires prévues à l'article 4 précité ne couvrent toutefois que la responsabilité civile de certaines personnes et non toute responsabilité civile à laquelle peut donner lieu l'utilisation du véhicule automoteur, comme le prescrit la loi RC auto. En outre, s'ils ont connaissance de la non-assurance, le conducteur et le détenteur du véhicule non assuré restent pénalement responsables. La sécurité n'est donc qu'apparente.

Cette situation est encore plus préoccupante dans le cas du "Bob" qui n'est ni preneur d'assurance pour le véhicule remplacé ni membre de la famille du preneur d'assurance et qui ne peut donc faire appel à la garantie prévue à l'article 4 précité.

In alle gevallen waarin voornoemd artikel 4 modelovereenkomst 1992” niet van toepassing is, zal bij gebreke aan een verzekering het GMWF de slachtoffers vergoeden en vervolgens de schadevergoeding volledig verhalen op de aansprakelijke dader.

Voorts werd vastgesteld dat de huidige regeling niet altijd rechtszekerheid biedt, meer bepaald wat betreft de interpretatie van de gebruikte begrippen en in het bijzonder de interpretatie van het begrip "toevallig bestuurd". Volgens bepaalde interpretaties zou de waarborg van voornoemd artikel 4 niet gelden wanneer er voor het vertrek afgesproken is over wie als BOB zou rijden. Sommige verzekeraars zijn van oordeel dat, wanneer op voorhand afspraken gemaakt worden over wie met het voertuig zou rijden, er geen sprake meer is van toeval en aldus ook afspraken zouden kunnen gemaakt worden over de verzekering.

De Commissie voor Verzekeringen stelt voor om voor het tijdelijk vervangingsvoertuig een beperkte bijkomende waarborg te behouden in het ontwerp. In geval deze bijkomende waarborg niet geldt, kan de benadeelde beroep doen op het GMWF. Voor het toevallig bestuurd motorrijtuig wordt geen dekking meer voorzien. In dit geval kan de benadeelde een beroep doen op het GMWF. Bovendien moet bepaald worden dat de last van het niet-naleven van de verzekeringsplicht voor het toevallig bestuurd motorrijtuig en voor het tijdelijk vervangingsmotorrijtuig voor zover het niet onder de beperkte bijkomende waarborg valt, volledig gedragen wordt door de eigenaar van dit niet-verzekerd motorrijtuig.

De wetgeving voor het GMWF dient in die zin te worden aangepast. Dit voorstel is besproken met het GMWF.

Om de echte schuldige van het niet-verzekerd zijn van het motorrijtuig te sanctioneren, namelijk de eigenaar van het niet-verzekerde rijtuig, wordt er een tweevoudige wijziging van de huidige regeling van het GMWF voorgesteld. Enerzijds moet het huidige subrogatierecht van het GMWF tegen de aansprakelijke dader, niet-eigenaar, opgeheven worden (artikel 19bis-14, § 1, WAM-wet). Anderzijds moet in hoofde van het GMWF het recht worden toegekend om het bedrag van de vergoeding dat uitbetaald is aan de benadeelde terug te vorderen van de eigenaar die de verzekeringsplicht niet nageleefd heeft. Dit recht kan gekwalificeerd worden als een sanctie wegens het niet-naleven van de verzekeringsplicht. Om te vermijden dat via een omweg de last van de niet-verzekering uiteindelijk op de bestuurder of houder van het toevallig bestuurd motorrijtuig of vervangingsmotorrijtuig wordt gelegd, moet de nieuwe bepaling voorzien dat de eigenaar, na betaling aan het GMWF, geen vordering tot terugbetaling kan instellen tegen de

Dans tous les cas où l'article 4 du contrat type 1992 n'est pas d'application et à défaut d'assurance, le FCGA indemniser les victimes et réclamera ensuite à l'auteur responsable le remboursement de l'intégralité de l'indemnisation.

Il a également été constaté que le régime actuel n'apportait pas toujours la sécurité juridique, en particulier en ce qui concerne l'interprétation des notions utilisées, notamment celle de "conduite occasionnelle". Selon certaines interprétations, la garantie prévue à l'article 4 précité ne serait pas applicable lorsque les passagers de la voiture ont convenu avant le départ qui serait le "Bob". Certains assureurs estiment que lorsque les passagers de la voiture conviennent d'avance qui conduira le véhicule, il n'est plus question de hasard ou d'"occasion": les passagers pourraient en effet s'arranger de la même manière en ce qui concerne l'assurance du véhicule.

La Commission des Assurances propose de conserver une garantie complémentaire limitée en ce qui concerne le véhicule de remplacement temporaire. Si cette garantie complémentaire n'est pas applicable, la personne lésée pourra faire appel au FCGA. La Commission propose en revanche de supprimer la garantie complémentaire afférente au véhicule conduit occasionnellement. Dans ce cas, la personne lésée pourra également faire appel au FCGA. De plus, il y a lieu de disposer que la charge liée au non-respect de l'obligation d'assurance du véhicule utilisé occasionnellement et du véhicule de remplacement temporaire dans la mesure où ce dernier véhicule n'est pas couvert par la garantie complémentaire limitée pèse intégralement sur le propriétaire de ce véhicule.

La législation applicable au FCGA doit être adaptée en ce sens. Cette proposition a été discutée avec le FCGA.

Afin de sanctionner le véritable coupable de la non-assurance du véhicule, à savoir le propriétaire de ce véhicule, il est proposé de modifier sur deux points les règles actuelles. D'une part, le droit de subrogation dont jouit actuellement le FCGA contre l'auteur responsable et non propriétaire doit être aboli (article 19bis-14, § 1^{er}, de la loi sur la RC auto). D'autre part, il y a lieu de conférer au FCGA le droit de réclamer le montant d'indemnisation payé à la personne lésée au propriétaire qui a manqué à l'obligation d'assurance. Ce droit peut être qualifié de sanction en raison du non-respect de l'obligation d'assurance. Pour éviter que la charge de la non-assurance ne soit ensuite imputée indirectement au conducteur ou détenteur du véhicule conduit occasionnellement ou du véhicule de remplacement, la nouvelle disposition doit prévoir que le propriétaire ne peut pas intenter d'action en remboursement contre le conducteur ou détenteur après avoir remboursé le FCGA.

bestuurder of houder.

De Commissie benadrukt dat deze wetwijzigingen een noodzakelijke voorwaarde zijn en moeten goedgekeurd zijn alvorens de bijkomende waarborg voor het gebruik van een toevallig bestuurd motorrijtuig in de minimumvoorwaarden kan opgeheven worden.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen vragen om de voorgestelde regeling niet toe te passen op verhuur- en leasingondernemingen. Zij stellen dat rekening gehouden moet worden met het specifiek karakter waarbij de verhuurder of leasingmaatschappij de eigenaar van het motorrijtuig blijft en de gebruiker contractueel verplicht wordt de wettelijke verzekeringplicht over te nemen van de eigenaar.

Zij stellen voor om in deze gevallen in de wet te voorzien dat het GMWF zich kan richten tegen de eigenaar of tegen de persoon die deze verzekeringsverplichting heeft toegewezen gekregen in uitvoering van een huur-, leasing- of gelijkaardige overeenkomst.

Deskundigen wijzen op het arrest van het Hof van Cassatie van 29 maart 2006 dat bepaalt dat een eigenaar strafrechtelijk aansprakelijk blijft indien hij het motorrijtuig dat hij niet zelf verzekerd heeft, laat gebruiken door een ander zonder te hebben nagegaan of het rijtuig verzekerd is of op zijn minst zonder voldoende waarborg te hebben verkregen dat deze verzekering werd afgesloten voor ingebruikneming. Bovendien roept de door de verzekeraars voorgestelde uitzondering bedenkingen op inzake het gelijkheidsbeginsel.

3. Wijziging van de artikelen 3, § 1, eerste lid, en 4, § 1, eerste lid, WAM-wet betreffende de aansprakelijkheid voor andermans daad en immuniteit van persoonlijke aansprakelijkheid

Artikel 3, § 1, eerste lid, WAM-wet bepaalt dat de aansprakelijkheid van de werkgever of de vrijwilligersorganisatie verzekerd is wanneer de bestuurder, houder, passagier van alle aansprakelijkheid is ontheven omdat hij zich kan beroepen op de immuniteit zoals bepaald in de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten of in de wet van 3 juli 2005 betreffende de rechten van vrijwilliger.

Artikel 4, § 1, eerste lid, WAM-wet bepaalt dat een verzekerde geen recht op schadevergoeding heeft wanneer de persoon die persoonlijk aansprakelijk is voor de schade zich kan beroepen op de immuniteit zoals bepaald in artikel 18 voormelde wet van 3 juli 1978.

De huidige artikelen houden geen rekening met verscheidene andere wetten die gelijkaardige gevallen van

La Commission souligne que ces modifications de la loi constituent un préalable indispensable à l'abrogation, dans les conditions minimales, de la garantie complémentaire afférente à la conduite occasionnelle d'un véhicule et doivent donc intervenir avant ladite abrogation.

Les représentants des entreprises d'assurances demandent de ne pas appliquer le régime proposé aux entreprises de location et de leasing, afin de tenir compte de leur spécificité : le loueur ou la société de leasing restent en effet propriétaires du véhicule automoteur et l'utilisateur est tenu contractuellement de reprendre à son compte l'obligation légale d'assurance incombant au propriétaire.

Ces représentants proposent de stipuler dans la loi que le FCGA peut se retourner contre le propriétaire ou contre la personne à qui revient l'obligation d'assurance en exécution d'un contrat de location ou de leasing ou d'un contrat semblable.

Des experts attirent l'attention sur l'arrêt du 29 mars 2006 de la Cour de cassation, qui stipule que le propriétaire demeure pénalement responsable s'il laisse un tiers utiliser un véhicule automoteur qu'il n'a pas assuré lui-même sans avoir vérifié si le véhicule avait été assuré par ailleurs ou, à tout le moins, sans avoir obtenu de garanties suffisantes qu'une assurance avait été conclue avant la prise en charge par ce tiers. Ces experts estiment que l'exception proposée par les assureurs appelle des remarques concernant le respect du principe d'égalité.

3. Modification des articles 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et 4, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi sur la RC auto, concernant la responsabilité du fait d'autrui et l'immunité de responsabilité personnelle

L'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi sur la RC auto prévoit que la responsabilité de l'employeur ou de l'organisation de volontaires est assurée lorsque le conducteur, détenteur ou passager est exonéré de toute responsabilité dès lors qu'il peut se prévaloir de l'immunité prévue par la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail ou par la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires.

L'article 4, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi sur la RC auto précise qu'un assuré est exclu du bénéfice de l'indemnisation lorsque l'individu personnellement responsable du dommage peut se prévaloir de l'immunité prévue à l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 précitée.

Dans leur formulation actuelle, ces articles ne tiennent pas compte d'autres lois réglant des cas d'immunité

immunité regelen, zoals de wet van 10 februari 2003 betreffende de aansprakelijkheid van en voor personeelsleden in dienst van openbare rechtspersonen. Daarom is het aangewezen voormelde wetgeving betreffende de immunité van burgerrechtelijke aansprakelijkheid op een algemene wijze te formuleren. Bovendien dient de WAM-wet niet telkens gewijzigd te worden bij toekomstige wijzigingen in de wetgeving betreffende de immunité van burgerrechtelijke aansprakelijkheid en wordt vermeden dat vergeten wordt de WAM-wet aan te passen.

Beide artikelen dienen op algemene wijze te bepalen dat de persoon die aansprakelijk is voor andermans daad, verzekerd is en recht heeft op schadevergoeding. Tevens dient op algemene wijze bepaald te worden dat degene die van aansprakelijkheid is ontheven omdat hij zich kan beroepen op een wettelijke of reglementaire bepaling die hem burgerlijke immunité geeft, geen recht heeft op schadevergoeding.

4. Wijziging van artikel 3, § 1, vierde lid, 2°, WAM-wet

Artikel 3, § 1, vierde lid, 2°, WAM-wet sluit schade aan de door een motorrijtuig vervoerde goederen uit van vergoeding. Onder bepaalde voorwaarden wordt de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen verzekerd.

Voormelde bepaling is in strijd met artikel 1, 1 en 2 Tweede Richtlijn van 30 december 1983, zoals gewijzigd bij artikel 2 Vijfde richtlijn motorrijtuigen van 11 mei 2005. Krachtens deze bepaling dekt de BA-motorrijtuigenverzekering zowel de stoffelijke schade als schade uit lichamelijke letsel. De dekking voor stoffelijke schade bedraagt minimum 1 miljoen euro per schadegeval. Conform de minimumvoorwaarden opgelegd door de richtlijn, moet de verzekering BA – motorrijtuigen bijgevolg de schade aan de door het verzekerde rijtuig vervoerde goederen dekken ten belope van minstens 1 miljoen euro. Tevens kan men in het licht van de duidelijke rechtspraak van het Grondwettelijk Hof aannemen dat bedoelde bepaling van artikel 3, § 1, vierde lid, 2°, WAM-wet onwettig is. De onderliggende ratio van deze algemene uitsluiting van de schade aan de door het verzekerde rijtuig vervoerde goederen, is namelijk het gevaar van collusie. Het Grondwettelijk Hof heeft meerdere arresten gewezen over de strijdigheid van de oorspronkelijke uitsluitingen in artikel 4 WAM-wet, die een onweerlegbaar vermoeden van fraude invoerde, met het grondwettelijk verbod op discriminatie.

Wat de aansprakelijkheid op zich betreft dient een onderscheid gemaakt te worden tussen enerzijds de

semblables, comme la loi du 10 février 2003 relative à la responsabilité des et pour les membres du personnel au service des personnes publiques. Il serait donc opportun de reformuler ces articles de manière générale. Une telle reformulation permettrait en outre de ne pas avoir — ou de pas oublier de — modifier la loi sur la RC auto lors de chaque modification future de la législation relative à l'immunité de responsabilité civile.

Les deux articles précités doivent disposer de manière générale, d'une part, que la personne responsable du fait d'autrui est assurée et a droit à l'indemnisation et, d'autre part, que la personne exonérée de responsabilité en vertu d'une disposition légale ou réglementaire lui conférant une immunité civile est exclue du bénéfice de l'indemnisation.

4. Modification de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 4, 2°, de la loi sur la RC auto

L'article 3, § 1^{er}, alinéa 4, 2°, de la loi sur la RC auto exclut de l'indemnisation les dommages aux biens transportés par un véhicule automoteur. Les vêtements et bagages des personnes transportées sont assurés sous certaines conditions.

Cette disposition est contraire à l'article 1^{er}, paragraphes 1 et 2, de la deuxième directive véhicules automoteurs du 30 décembre 1983, telle que modifiée par l'article 2 de la cinquième directive véhicules automoteurs du 11 mai 2005. En vertu de ces dispositions, l'assurance RC véhicules automoteurs couvre les dommages tant matériels que corporels. Les dommages matériels sont couverts au minimum jusqu'à concurrence d'un million d'euros par sinistre. Conformément aux conditions minimales imposées par la directive, l'assurance RC véhicules automoteurs doit par conséquent couvrir les dommages aux biens transportés par le véhicule assuré jusqu'à concurrence d'au moins un million d'euros par sinistre. En outre, la jurisprudence de la Cour constitutionnelle est claire et permet de considérer que le prescrit de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 4, 2°, de la loi sur la RC auto est illégal. L'exclusion générale des dommages aux biens transportés par le véhicule assuré est motivée par le risque de collusion. Dans plusieurs arrêts, la Cour constitutionnelle a toutefois pointé l'incompatibilité de l'interdiction constitutionnelle de discrimination et des exclusions prévues à l'origine à l'article 4 de la loi sur la RC auto, lesquelles instaurent une présomption de fraude qui ne peut être renversée par celui qui en fait l'objet.

S'agissant de la responsabilité en elle-même, il y a lieu de faire une distinction entre la responsabilité liée à

aansprakelijkheid voor het gebruik van motorrijtuigen en anderzijds de aansprakelijkheid van de vervoerder.

De juridische grondslag voor dit onderscheid ligt in artikel 5, eerste lid, a), 2, i) en 3, Vierde Europese richtlijn motorrijtuigen 16 mei 2000 in samenhang met bijlage bij Eerste Europese richtlijn schadeverzekering. Bedoeld artikel bepaalt dat het register bijgehouden door het nationaal Informatiecentrum informatie moet bevatten over "de nummers van de verzekeringspolissen waardoor het gebruik van deze voertuigen wordt gedekt voor de branche 10, punt A van de bijlage bij Richtlijn 73/239/EEG ingedeelde risico's, uitgezonderd de aansprakelijkheid van de vervoerder".

Mededeling D94 van 20 december 1992 toenmalige Controledienst voor de Verzekeringen maakt eveneens een onderscheid tussen tak 10a BA motorrijtuigen (wet van 21 november 1989) en tak 10b contractuele aansprakelijkheid van de baanvervoerder en BA exploitatie (vervoer ondernemingen). Op de website van de CBFA wordt tak 10 omschreven als "elke aansprakelijkheid die het gevolg is van het gebruik van motorrijtuigen. Tak 10a verplichte verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen en tak 10b verzekering van de aansprakelijkheid van de vervoerder".

De aansprakelijkheid van de professionele vervoerder voor schade aan de door hem vervoerde goederen valt, in principe, buiten de verzekering BA - motorrijtuigen. De schade aan de vervoerde goederen wordt verzekerd in de specifieke transportverzekering of in een verzekering BA exploitatie van de vervoerder.

Het is daarentegen aangewezen om in de waarborg BA-motorrijtuigen de schade te vergoeden van de goederen die in het kader van het privé-leven vervoerd worden (ongeacht of deze toebehoren aan een passagier, een verzekerde of een derde) of in het algemeen vervoerd worden buiten de professionele sfeer (ongeacht of hiervoor betaald wordt).

Bijgevolg wordt voorgesteld artikel 3, § 1, vierde lid, 2°, WAM-wet te wijzigen en te bepalen dat van de verzekering kan uitgesloten worden de schade aan "goederen die door het verzekerde motorrijtuig beroepsmatig en onder bezwarende titel vervoerd worden, (...) , behoudens de kleding en bagage die persoonlijk toebehoren aan de vervoerde personen". Zodoende wordt de schade aan de niet-uitgesloten vervoerde goederen beperkt tot 100 miljoen euro per schadegeval.

Het begrip "goederen die beroepsmatig" vervoerd worden, vindt een juridische basis in artikel 1 CMR-verdrag van 19 mei 1956. Op basis van het begrip "goederen die vervoerd worden onder bezwarende titel", zouden ook de

l'utilisation de véhicules automoteurs et la responsabilité du transporteur.

La base juridique de cette distinction réside dans l'article 5, paragraphe 1, a), 2, i), et 3, de la quatrième directive RC auto du 16 mai 2000, à lire conjointement avec l'annexe de la première directive non vie. L'article visé prévoit que le registre tenu par l'organisme d'information national doit contenir "les numéros des polices d'assurance couvrant la circulation de ces véhicules pour les risques classés dans la branche 10 du point A de l'annexe de la directive 73/239/CEE, à l'exclusion de la responsabilité civile du transporteur".

La communication D.94 du 20 décembre 1992 de l'ancien Office de contrôle des assurances fait également une distinction entre la branche 10a "RC véhicules automoteurs" (loi du 21 novembre 1989) et la branche 10b "RC contractuelle du transporteur" et "RC exploitation de transport". Sur son site internet, la CBFA définit la branche 10 comme "toute responsabilité résultant de l'emploi de véhicules terrestres automoteurs : branche 10a 'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs' et branche 10b 'assurance de la responsabilité du transporteur'".

En principe, la responsabilité du transporteur professionnel liée aux dommages aux biens qu'il transporte ne relève pas de l'assurance RC véhicules automoteurs. Les dommages aux biens transportés sont assurés dans le cadre d'assurances transport spécifiques ou de l'assurance RC exploitation du transporteur.

En revanche, il est opportun d'indemniser, dans le cadre de la garantie RC véhicules automoteurs, les dommages aux biens transportés dans le cadre de la vie privée (qu'ils appartiennent à un passager, un assuré ou un tiers) ou, en général, en dehors de la sphère professionnelle (que ce transport soit rémunéré ou non).

Il est donc proposé de modifier l'article 3, § 1^{er}, alinéa 4, 2°, de la loi sur la RC auto et de disposer que peuvent être exclus de l'assurance les dommages "aux biens transportés à titre professionnel et onéreux (...) à l'exception des vêtements et bagages appartenant aux personnes transportées". La couverture des dommages aux biens transportés non exclus est ainsi limitée à 100 millions d'euros par sinistre.

La notion de "biens transportés à titre professionnel" trouve sa base juridique à l'article 1^{er} de la convention CMR du 19 mai 1956. Le transport rémunéré de biens par un particulier dans le cadre de la vie privée pourrait

goederen die een particulier vervoert in het privé-leven maar waarvoor hij toch een vergoeding krijgt, uitgesloten zijn. Dit is evenwel niet de bedoeling. Om hierover geen rechtsonzekerheid te laten bestaan, is bovendien de vereiste opgenomen van het "beroepsmatig vervoeren" van de goederen. De uitsluiting heeft dus enkel betrekking op het vervoer van goederen in deze enge zin, zodat de uitsluiting niet toegepast mag worden wanneer beroepsmatig en onder bezwarende titel personen vervoerd worden, ook al hebben zij goederen bij zich. Bedoeld zijn onder meer het vervoer van personen in een taxi of een autobus. Hier wordt het beginsel "accessorium principale sequitur" toegepast. Om over de dekking van de in deze situatie vervoerde goederen geen rechtsonzekerheid te laten bestaan, is bepaald dat de uitsluiting niet van toepassing is voor schade aan "de kleding en bagage die persoonlijk toebehoren aan de vervoerde personen".

5. Wijziging artikel 4, § 1, tweede lid, WAM-wet

Artikel 4, § 1, WAM-wet biedt de verzekeraar de mogelijkheid om de bestuurder die enkel stoffelijke schade heeft geleden van dekking uit te sluiten. Gelet op de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof moet voormeld artikel opgeheven worden.

Het Grondwettelijk Hof heeft in meerdere arresten geoordeeld dat de oorspronkelijke uitsluitingen van de verzekeringnemer, echtgenoot enz. in artikel 4, § 1, WAM-wet in strijd waren met het grondwettelijk verbod op discriminatie. Hoewel het Grondwettelijk Hof zich nog niet specifiek uitgesproken heeft over de conformiteit van deze uitsluiting van de bestuurder met het grondwettelijk verbod op discriminatie, kan worden aangenomen dat ook deze uitsluiting, zonder de mogelijkheid van het weerleggen van het vermoeden van collusie, eveneens het gelijkheidsbeginsel schendt.

6. Verhaal bij een aansprakelijkheid in solidum

Bij de uitoefening van het verhaal van de verzekeraar tegen de verzekeringnemer of verzekerde kan een probleem ontstaan wanneer de verzekerde in solidum aansprakelijk is gesteld met (een) medeaansprakelijke(n). Uit de huidige tekst blijkt niet of de verzekeraar hetzij het volledige bedrag van de schadevergoeding kan verhalen op zijn verzekerde die in solidum aansprakelijk is als hij het subrogatierecht tegen de medeaansprakelijke niet kan uitoefenen of als deze medeaansprakelijke insolvabel is, dan wel of daarentegen het verhaal van de verzekeraar tegen zijn in solidum veroordeelde verzekerde steeds beperkt is tot het persoonlijke aandeel van die verzekerde in de aansprakelijkheid.

De Commissie is van oordeel dat de omvang van het

également être exclu de la garantie sur la base de la notion de biens "transportés à titre onéreux". Tel n'est toutefois pas l'objectif. Afin d'éliminer toute incertitude juridique, les conditions minimales subordonnent l'exclusion au "transport à titre professionnel" des biens. L'exclusion ne concerne donc que le transport de biens au sens strict et ne peut être appliquée au transport de personnes à titre professionnel et onéreux, même si ces personnes emportent des biens avec elles. Est notamment visé le transport de personnes par taxi ou par autobus : les biens emportés par ces personnes sont couverts en vertu du principe *Accessorium principale sequitur*. Pour ne laisser planer aucun doute sur l'application de la garantie aux biens transportés dans cette situation, les conditions minimales précisent que l'exclusion n'est pas applicable aux dommages "vêtements et bagages appartenant aux personnes transportées".

5. Modification de l'article 4, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi sur la RC auto

L'article 4, § 1^{er}, de la loi sur la RC auto offre à l'assureur la possibilité d'exclure du bénéfice de l'indemnisation le conducteur qui n'a subi que des dommages matériels. Vu la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, cet article doit être abrogé.

En effet, la Cour constitutionnelle a estimé dans plusieurs arrêts que les exclusions, notamment, du preneur d'assurance et du conjoint, qui étaient initialement prévues à l'article 4, § 1^{er}, de la loi sur la RC auto, étaient incompatibles avec l'interdiction constitutionnelle de discrimination. Bien que la Cour constitutionnelle ne se soit pas encore prononcée spécifiquement sur la conformité de l'exclusion du conducteur à ladite interdiction, l'on peut admettre que cette exclusion enfreint elle aussi le principe d'égalité sans qu'il soit possible de réfuter la présomption de collusion.

6. Recours en cas de responsabilité in solidum

Le fait qu'un assuré ait été déclaré responsable *in solidum* avec un (des) coresponsable(s) peut poser problème lors de l'exercice du recours de l'assureur contre le preneur d'assurance ou l'assuré. Le contrat type de 1992 n'établit pas clairement si l'assureur peut réclamer à son assuré responsable *in solidum* l'intégralité du montant de l'indemnisation lorsque l'assureur ne peut exercer son droit de subrogation contre le coresponsable ou lorsque ce coresponsable est insolvable, ou si, au contraire, le recours de l'assureur contre son assuré condamné *in solidum* est toujours limité au montant correspondant à la responsabilité incombant personnellement à l'assuré.

La Commission est d'avis que l'étendue du recours de

verhaal van de verzekeraar tegen de in solidum aansprakelijke verzekerde moet beperkt zijn tot zijn persoonlijk aandeel in de aansprakelijkheid. Het verhaalsrecht van de verzekeraar is gesteund op een contractuele tekortkoming van de verzekerde. Het feit dat een andere persoon dan de verzekerde mede aansprakelijk is, is onafhankelijk van de wil van de verzekerde en kan hem bijgevolg niet aangerekend worden. Bijgevolg kan de last van de insolventie van een medeaansprakelijke niet op de in solidum aansprakelijke verzekerde worden gelegd.

Aangezien deze problematiek zich ook stelt bij aansprakelijkheidsverzekeringen andere dan de BAMotorrijtuigenverzekering, wordt voorgesteld om de tekst van artikel 44 van het ontwerp minimumvoorwaarden te behouden en het probleem op te lossen voor alle aansprakelijkheidsverzekeringen. Er wordt voorgesteld om in artikel 88 WLVO toe te voegen dat het verhaal door de verzekeraar kan uitgeoefend worden tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, ten belope van zijn persoonlijk aandeel in de aansprakelijkheid.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen erop dat deze bepaling niet van toepassing is in geval van tussenkomen op grond van de vergoedingsplicht bepaald in artikel 29bis WAM-wet, vermits artikel 29bis geen aansprakelijkheidswaarborg is.

B Andere wetswijzigingen

1. Wijziging artikel 16, tweede lid, WLVO

Artikel 16 WLVO betreft de sanctie bij ingebrekestelling wegens niet-betaling van de premie. In artikel 16, tweede lid dienen de woorden "in voorkomend geval vermeerderd met de intresten" geschrapt te worden. Immers op het ogenblik dat de verzekeringnemer de achterstallige premies betaalt, heeft hij niet noodzakelijk kennis van het te betalen bedrag aan intresten. Dit komt er in de praktijk op neer dat de dekking nooit op het ogenblik van betaling van de achterstallige premie terug ingaat.

Artikel 16 WLVO moet tevens worden gewijzigd ten einde uitsluitel te krijgen over de juiste draagwijdte van de bewoordingen "indien hij zich dat recht in de ingebrekestelling heeft voorbehouden".

2. Afschaffing artikel 33 WLVO

Artikel 33 WLVO betreffende het gerechtelijk akkoord door de verzekeringnemer moet worden opgeheven. Deze bepaling verwijst naar het gerechtelijk akkoord met boedelafstand zoals geregeld door het Regentsbesluit van

l'assureur contre l'assuré responsable *in solidum* doit être limitée à la part personnelle de responsabilité de l'assuré. Le droit de recours de l'assureur se fonde sur un manquement contractuel de l'assuré. La coresponsabilité d'une personne autre que l'assuré est indépendante de sa volonté et ne peut donc pas lui être reprochée. Dès lors, la charge liée à l'insolvabilité d'un coresponsable ne peut pas être imputée à l'assuré responsable *in solidum*.

Puisque ce problème se pose également dans des assurances en responsabilité autres que la RC véhicules automoteurs, il est proposé de conserver le texte de l'article 44 du projet de conditions minimales et de résoudre le problème pour toutes les assurances de la responsabilité. La Commission recommande ainsi d'ajouter à l'article 88 de la LC AT une disposition selon laquelle le recours de l'assureur peut être exercé contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré qui n'est pas le preneur d'assurance, à concurrence du montant correspondant à la responsabilité incombant personnellement à l'assuré.

Les représentants des entreprises d'assurances indiquent que ladite disposition ne serait pas applicable au cas d'intervention fondée sur l'obligation d'indemnisation prévue à l'article 29bis de la loi sur la RC auto, puisque cet article ne constitue pas une garantie de la responsabilité.

B. Autres modifications législatives

1. Modification de l'article 16, alinéa 2, de la LCAT

L'article 16 LCAT concerne la sanction en cas de mise en demeure pour non-paiement de la prime. À l'article 16, alinéa 2, les mots "augmentées s'il y a lieu des intérêts" doivent être supprimés. En effet, au moment où le preneur d'assurance paie les primes échues, il n'a pas nécessairement connaissance du montant d'intérêts à payer. Cela revient, dans la pratique, à ce que la garantie ne reprenne jamais cours au moment du paiement de la prime échue.

L'article 16 de la LCAT doit également être modifié afin d'établir de manière définitive la portée exacte des mots "s'il s'en est réservé la faculté dans la mise en demeure".

2. Suppression de l'article 33 de la LCAT

L'article 33 de la LCAT doit être abrogé. Il traite du concordat judiciaire par abandon d'actif du preneur d'assurance. La procédure de concordat judiciaire par abandon d'actif était réglée par l'arrêté du Régent du

25 september 1946. Deze procedure van gerechtelijk akkoord is opgeheven bij de wet van 17 juli 1997.

3. Wijziging artikel 31 WLVO

Ten einde duidelijkheid en rechtszekerheid te garanderen is het aangewezen artikel 31 WLVO in overeenstemming te brengen met de artikelen 15 en 29 WLVO. Er is een verschil tussen de aanvang van de opzeggingstermijn bij opzegging na schadegeval bepaald in artikel 31 WLVO en de aanvang van de opzeggingstermijnen bepaald in de artikelen 15 en 29 WLVO. Tevens dient er duidelijkheid geschapen te worden over de periode binnen de welke de opzegging ingeval van fraude dient te gebeuren. Tenslotte dient het begrip "betekening" vervangen te worden door "kennisgeving".

4. Verhaal bij gebrek aan een (geldig) rijbewijs

Hoger in punt 3.B. is door verschillende delegaties opgemerkt dat de compromistekst van het voorgestelde artikel 47, §2, eerste lid, minimumvoorwaarden, betreffende de limitatieve gevallen van verhaal bij afwezigheid van een geldig rijbewijs, in strijd is met artikel 11 WLVO.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen voor om dit specifieke probleem van verhaal inzake rijbewijs, wat eigen is aan BAMotorrijtuigenverzekering, op te lossen in de WAM-wet, vermits artikel 11 WLVO in dit verband moeilijk zal kunnen gewijzigd worden. In de WAM-wet kan worden voorzien dat wanneer de bestuurder op het ogenblik van het ongeval niet beschikt over een (geldig) rijbewijs, de verzekeraar een verhaal kan uitoefenen zonder het oorzakelijk verband te moeten aantonen.

5. Definitie van aanhangwagens

Artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 19 oktober 1995 houdende uitvoering van artikel 1 van de WAM-wet, verplicht een BAMotorrijtuigenverzekering voor aanhangwagens vanaf 500 kg MTM.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen vragen de verzekering te verplichten voor aanhangwagens vanaf 750 kg MTM, zodoende dat er overeenstemming is met de wetgeving op de technische controle en inschrijving van motorrijtuigen.

25 septembre 1946 mais a été supprimée par la loi du 17 juillet 1997.

3. Modification de l'article 31 de la LCAT

Dans un souci de clarté et afin de garantir la sécurité juridique, il est recommandé de mettre l'article 31 de la LCAT en conformité avec les articles 15 et 29 de la même loi. Actuellement, le moment où le délai de résiliation après sinistre prévu par l'article 31 commence à courir et le moment où les délais de résiliation visés aux articles 15 et 29 commencent à courir, diffèrent. Le délai de résiliation du contrat en cas de fraude doit également être clarifié. Enfin, la notion de *betekening* doit être remplacée par celle de *kennisgeving* dans le texte néerlandais.

4. Recours pour conduite sans permis de conduire (valable)

Plusieurs délégations relèvent, au point 3. B. ci-dessus, que le texte de compromis que constitue la proposition d'article 47, § 2, alinéa 1^{er}, des conditions minimales, qui concerne les cas limitatifs de recours pour conduite sans permis de conduire valable, est contraire à l'article 11 de la LCAT.

Les représentants des entreprises d'assurances proposent de résoudre le problème spécifique du recours pour conduite sans permis, qui est propre à l'assurance RC véhicules automoteurs, dans la loi sur la RC auto. En effet, l'article 11 de la LCAT pourra difficilement être modifié sur ce point. En revanche, la loi sur la RC auto pourrait stipuler que lorsque le conducteur ne dispose pas, au moment de l'accident, d'un permis de conduire (valable), l'assureur peut exercer un recours sans devoir prouver la relation causale.

5. Définition de la notion de remorque

En vertu de l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 19 octobre 1995 portant exécution de l'article 1^{er} de la loi sur la RC auto, les remorques dont la masse maximale autorisée est égale ou supérieure à 500 kg doivent être couvertes par une assurance RC véhicules automoteurs. Afin d'aligner la législation relative à la RC véhicules automoteurs sur celles relatives au contrôle technique et à l'immatriculation des véhicules automoteurs, les représentants des assureurs demandent de porter le seuil de l'obligation d'assurance à 750 kg de masse maximale autorisée.

6. Overeenkomsten van korte duur

Artikel 18 WLVO verplicht de verzekeraar om de betaalde premies die betrekking hebben op de verzekerde periode na het van kracht worden van de opzegging, terug te betalen. Dit betekent dat bij schorsing van de overeenkomst het ongebruikte premiegedeelte *prorata temporis* dient te worden terugbetaald. Volgens de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen biedt voormeld artikel aan de verzekerde de mogelijkheid om de toepassing van een specifieke tarificatie voor contracten die worden afgesloten voor een korte duur zonder meer te omzeilen.

Zij vragen bijgevolg de aanpassing van de tekst van artikel 18 WLVO en de mogelijkheid te voorzien tot herberekening van de premie op het niveau van een korte termijn tarief bij de terugbetaling van het ongebruikte premiegedeelte na schorsing van het contract in het eerste bestaansjaar.

Deskundigen merken op dat vermits de tarieven niet langer gereguleerd worden en evenmin neergelegd worden bij de overheid, er geen enkele controle mogelijk is op de aan te rekenen premie bij korte termijnovereenkomsten. Bijgevolg lijkt de voorgestelde regeling gesteund op een loutere potestatieve voorwaarde.

-◆-

V. BESLUITEN

Het concept van minimumvoorwaarden wordt niet onderschreven door een vertegenwoordiger van de verbruikers, met name Test-Aankoop.

Onder voorbehoud van enerzijds de drie voormelde knelpunten inzake de inhoud van de bepalingen en anderzijds de voorgestelde noodzakelijke wetswijzigingen, verklaart de Commissie voor Verzekeringen zich akkoord met de voorgestelde Franse en Nederlandse tekst van de minimumvoorwaarden van de verplichte verzekeringsovereenkomst tot dekking van de aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, alsook met de voorgestelde tekst van het koninklijk besluit tot invoering van deze minimumvoorwaarden

Deze drie knelpunten inzake de inhoud van de bepalingen zijn: het verhaal van de verzekeraar op grond van niet-naleving van verplichtingen betreffende het rijbewijs, het bedingen van vrijstellingen en de mededelingsplicht van de verzekeraar bij wijziging van voorwaarden ingevolge een wetgevende beslissing (zie punt III).

6. Contrats de courte durée

L'article 18 de la LCAT impose à l'assureur de rembourser les primes afférentes à la période d'assurance postérieure à la date de prise d'effet de la résiliation. Cela signifie qu'en cas de suspension de contrat, la partie "non utilisée" de la prime doit être remboursée *prorata temporis*. Selon les représentants des entreprises d'assurances, l'article précité permet de contourner purement et simplement l'application d'un tarif spécifique aux contrats de courte durée.

Ces représentants demandent par conséquent d'adapter l'article 18 de la LCAT et de prévoir la possibilité de recalculer la prime pour l'amener, lors du remboursement de la partie non utilisée de la prime après suspension du contrat au cours de la première année, au niveau d'un tarif à court terme.

Des experts font toutefois remarquer que puisque les tarifs ne sont plus réglementés et ne sont pas davantage imposés par les pouvoirs publics, il n'y a aucun contrôle possible de la prime à facturer dans les contrats de courte durée. Le régime proposé paraît donc s'appuyer sur une condition purement potestative.

-◆-

V. CONCLUSIONS

Le concept de conditions minimales n'est pas approuvé par un représentant des consommateurs, à savoir le représentant de Test-Achats.

Sous réserve, d'une part, des trois points contestés exposés plus haut et à condition, d'autre part, que les modifications nécessaires soient apportées à la législation, la Commission des Assurances se déclare d'accord avec la proposition, établie en français et en néerlandais, de conditions minimales des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs ainsi qu'avec la proposition d'arrêté royal instaurant ces conditions minimales.

Ces trois points contestés relatif au contenu des dispositions sont: le recours de l'assureur pour non-respect des obligations en matière de permis de conduire, la possibilité de prévoir des franchises, l'obligation incombant à l'assureur d'informer le preneur d'assurance d'une modification des conditions conforme à une décision législative (voir point III.).

De voorgestelde noodzakelijke wetswijzigingen zijn: de inschrijvingsplicht voor bromfietsen, het subrogatierecht en de sanctieregeling GMWF, de wijziging van artikel 3, §1, eerste lid en artikel 4, §1, eerste lid WAM-wet betreffende de aansprakelijkheid voor andermans daad en immuniteit van aansprakelijkheid en van artikel 3, §1, vierde lid, 2° WAM-wet betreffende de vergoeding van schade aan vervoerde goederen (zie punt IV.A).

Het ontwerp van koninklijk besluit en de voorgestelde noodzakelijke wetswijzigingen moeten als één geheel beschouwd worden. Het eerste kan niet aangenomen worden zonder het tweede.

Het ontwerp van minimumvoorwaarden BA Auto in het Nederlands en het Frans, de inhoudstafel van dit ontwerp in het Nederlands en het Frans, een concordantietabel in het Nederlands en het Frans en het voorontwerp van Koninklijk Besluit tot vaststelling van de minimumvoorwaarden van de verplichte verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, worden overgemaakt aan de minister met verzoek hieraan het nodige gevolg te geven. Deze documenten zijn als bijlage bij dit advies gevoegd.

Les modifications nécessaires à la législation sont : l'obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs, le droit de subrogation du FCGA et le régime de sanction y afférent, la modification des articles 3, § 1^{er}, et 4, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi sur la RC auto concernant la responsabilité du fait d'autrui et l'immunité de responsabilité, la modification de l'article 3, § 1^{er}, alinéa 4, 2°, de la loi sur la RC auto concernant l'indemnisation des dommages occasionnés aux biens transportés (voir point IV.A.).

Le projet d'arrêté royal et les propositions de modifications de la législation doivent être considérés comme un tout. L'arrêté royal ne peut être pris s'il n'est procédé aux nécessaires modifications de la loi.

Le projet de conditions minimales RC auto en français et en néerlandais, la table des matières y afférente en français et en néerlandais, un tableau de concordance en français et en néerlandais et l'avant-projet d'arrêté royal déterminant les conditions minimales des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs sont transmis au ministre, à qui il est demandé d'opérer le suivi nécessaire. Ces documents sont joints en annexe au présent avis.

-♦-

Voor de Voorzitter,

-♦-

Pour le Président,



Caroline Van Schoubroeck
Vice-voorzitter/Vice-présidente