



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 59.919/1
van 21 oktober 2016

over

een voorontwerp van wet ‘tot
wijziging van de wet van
21 november 1989 betreffende
de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering
inzake motorrijtuigen’

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

avis 59.919/1
du 21 octobre 2016

sur

un avant-projet de loi
‘modifiant la loi du
21 novembre 1989 relative à
l’assurance obligatoire de la
responsabilité en matière de
véhicules automoteurs’

Op 25 juli 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Economie en Consumenten verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 8 september 2016,^(*) en nogmaals verlengd tot 14 oktober 2016, een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet ‘tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen’.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 13 oktober 2016. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Wilfried VAN VAERENBERGH en Patricia DE SOMERE, staatsraden, Marc RIGAUX en Michel TISON, assessoren, en Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Paul DEPUYDT, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 oktober 2016.

*

Le 25 juillet 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de l'Économie et des Consommateurs à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit jusqu'au 8 septembre 2016,^(**) et encore prorogé jusqu'au 14 octobre 2016, sur un avant-projet de loi ‘modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs’.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 13 octobre 2016. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Wilfried VAN VAERENBERGH et Patricia DE SOMERE, conseillers d'État, Marc RIGAUX et Michel TISON, assesseurs, et Greet VERBERCKMOES, greffier.

Le rapport a été présenté par Paul DEPUYDT, premier auditeur chef de section.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Marnix VAN DAMME, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 21 octobre 2016.

*

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege wordt verlengd met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

(**) Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN WET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt tot het wijzigen van de wet van 21 november 1989 ‘betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen’, hierna “WAM-Wet” genoemd.

De ontworpen wijzigingen zijn divers van aard.

Met sommige wijzigingen wordt beoogd bepaalde, voorheen doorgevoerde wijzigingen in de wet, te verduidelijken in het licht van onder meer de rechtspraak. De opheffing van artikel 19bis-11, § 2, van de wet (artikel 15 van het ontwerp) en de vervanging ervan door een nieuw artikel 29ter (artikel 23 van het ontwerp) vormen een treffend voorbeeld daarvan. Laatstgenoemde bepaling bevat een aangepaste vergoedingsregeling voor het geval waarin twee of meer voertuigen betrokken zijn bij een verkeersongeval in België en het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt.²

Een tweede categorie wijzigingen strekt tot het bevorderen van de werking van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Voorts wordt met de ontworpen wet beoogd een wettelijk kader uit te werken voor het invoeren van minimumvoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen. In dat verband kan bij wijze van voorbeeld worden gewezen op de bepalingen inzake de inschrijvingsplicht voor bromfietsen (artikelen 2, 2°, en 13 van het ontwerp), de aansprakelijkheid voor andermans daad en de immuniteit van persoonlijke aansprakelijkheid (artikelen 4, 1°, en 5 van het ontwerp), en de aansprakelijkheid in geval van schade aan de door een motorrijtuig vervoerde goederen (artikel 4, 2°, van het ontwerp).

Tot slot zijn er een aantal wijzigingen die louter technisch van aard zijn. Zo wordt in verscheidene bepalingen van de WAM-Wet de verwijzing naar de opgeheven wet van 9 juli 1975 ‘betreffende de controle der verzekeringsondernemingen’ vervangen door een aangepaste verwijzing.

¹ Aangezien het gaat om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

² Zie onder meer, voor een bespreking van de aan de ontworpen wijziging van de WAM-Wet ten grondslag liggende problematiek, inclusief de daarop betrekking hebbende rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en het Hof van Cassatie, J. AMANKWAH, “De automatische vergoedingsregeling van art. 19bis-11, § 2, WAM-Wet”, RW 2016-17, 83-91.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

3. Met de wijziging onder artikel 2, 1°, van het ontwerp, wordt beoogd het toepassingsgebied van de wet te verruimen tot “andere rij- of voertuigen” die door de Koning worden gelijkgesteld met motorrijtuigen. Volgens de memorie van toelichting zouden daarbij “rijtuigen met geassisteerde aandrijving” worden bedoeld. De gemachtigde werd om bijkomende verduidelijking verzocht. Hij antwoordde:

“Voici le contexte: la loi RC auto impose une obligation d’assurance pour tous les véhicules automoteurs c-à-d actionnés par une force mécanique (moteur ou autre moyen mécanique) à l’exclusion de la seule force motrice. Si l’engin (traction, pulsion) n’est actionné que par la force musculaire, il n’est pas soumis à l’obligation d’assurance RC auto. Il y a une catégorie d’engin où la force musculaire est amplifiée par une assistance moteur mais ce moteur ne fonctionne pas de façon autonome (ex. vélos électriques). Nous visons cette catégorie. Ces engins bien que pas automoteurs peuvent atteindre une vitesse élevée et donc la question se pose s’il ne faudrait pas imposer une obligation d’assurance pour protéger les victimes.

L’objectif est de permettre au Roi d’étendre l’obligation d’assurance RC auto à des engins qui ne tombent pas sous la catégorie automoteur donc dont le moteur ne fonctionne pas de manière autonome (ex vélo à assistance électrique/fiets met trapondersteuning).”

De delegatie van bevoegdheid in de ontworpen bepaling onder artikel 2, 1°, van het ontwerp, heeft niet de beperkte en specifieke draagwijdte die valt af te leiden uit de door de gemachtigde verstrekte toelichting. Daarom verdient het aanbeveling om de redactie van de tekst van het ontwerp op dat punt te preciseren in de door de gemachtigde aangegeven zin, dan wel om de door deze laatste verstrekte verduidelijking te integreren in de memorie van toelichting.

4. In de Nederlandse tekst van artikel 2, 2°, van het ontwerp schrijve men: “de definitie van ‘Bromfietsen’ wordt opgeheven”.

Artikel 9

5. De zin die artikel 9 van het ontwerp beoogt toe te voegen aan artikel 9ter, § 1, van de WAM-Wet, houdt in dat het Tariferingsbureau van het in artikel 9ter, § 1, van die wet ingeschreven vereiste van “ten minste drie verzekeringsondernemingen” die geweigerd hebben een verzekeringsdekking toe te staan, kan afwijken voor de “risicocategorieën” die door het Tariferingsbureau worden bepaald. Het is niet duidelijk op basis van welke criteria het Tariferingsbureau zal bepalen welke personen tot een “risicocategorie” behoren. Evenmin duidelijk is of, eenmaal de “risicocategorie” door het Tariferingsbureau is bepaald, dit laatste verplicht is om het vereiste aantal weigeringen al dan niet te verminderen en of zij die vermindering dan op een uniforme wijze ten aanzien van alle in aanmerking komende personen moet toepassen, rekening houdend met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel.

Afgezien daarvan moet worden vastgesteld dat de bevoegdheid die in artikel 9 van het ontwerp aan het Tarifieringsbureau wordt gegeven van verordenende aard lijkt te zijn en enkel te billijken valt in zoverre de aldus gedelegeerde bevoegdheid technisch van aard is en betrekking heeft op een bijkomstige of detailmatige aangelegenheid. De delegatiebepaling onder artikel 9 van het ontwerp voldoet evenwel niet aan die vereisten.

Bovendien is de delegatie van bevoegdheid aan het Tarifieringsbureau om af te wijken van het door de wetgever ingestelde vereiste van drie weigeringen te vergaand en te onbepaald om toelaatbaar te kunnen worden geacht. Dergelijke bevoegdheid kan ook om die reden niet aan het Tarifieringsbureau toekomen. Wel zou die bevoegdheid aan de Koning kunnen worden verleend, mits zij nader zou worden afgebakend of toch minstens in de memorie van toelichting zou worden verduidelijkt.³

Artikel 12

6. De inleidende zin van het ontworpen artikel 16*bis*, eerste lid, van de WAM-Wet, doet ervan blijken dat erin het verhaal van de verzekeraar op ofwel de verzekeringnemer, ofwel de verzekerde wordt beoogd. Het is derhalve niet duidelijk waarom in het ontworpen artikel 16*bis*, derde en vierde lid, van de wet, uitsluitend van de “verzekerde” en niet van de “verzekeringnemer” melding wordt gemaakt. Hierover om nadere toelichting verzocht, verklaarde de gemachtigde:

“La remarque est pertinente bien que le preneur d’assurance soit un assuré. Le fait de ne pas reprendre la même terminologie dans tout l’article pourrait induire des interprétations. Nous pouvons donc modifier le projet de loi et reprendre la même formulation aux alinéas 3 et 4 de l’article 16*bis* (art. 12 du projet).”

Rekening houdend met deze toelichting zal de redactie van het ontworpen artikel 16*bis*, derde en vierde lid, van de wet, moeten worden aangepast in de door de gemachtigde aangegeven zin.

7. In het ontworpen artikel 16*bis*, tweede lid, van de wet, verwijze men naar “de bepalingen in het eerste lid, 1°, 2° en 3°” in plaats van naar “de bepalingen onder 1°, 2° en 3°”. In het ontworpen artikel 16*bis*, derde lid, van de wet, schrijf men dan “de bepalingen in het eerste lid, 2°, 3° en 4°” in plaats van “de bepalingen onder 2°, 3° en 4°”.

8. Het is de vraag of voldoende duidelijk is wat in het ontworpen artikel 16*bis*, derde lid, van de WAM-Wet, precies moet worden verstaan onder “een louter administratieve formaliteit” en of dat begrip voldoende is afgebakend om ermee in hypothesen te voorzien zoals bijvoorbeeld die waarin een persoon weliswaar voor een rijexamen is geslaagd zonder evenwel een rijbewijs te hebben aangevraagd. De stellers van het ontwerp zullen erover oordelen of het betrokken begrip niet het best nader wordt verduidelijkt aan de hand van een aantal praktijkvoorbeelden in de memorie van toelichting.

³ Zo verduidelijkte de gemachtigde dat van de “risicogroepen” bijvoorbeeld zouden kunnen deel uitmaken “les personnes âgées ou les jeunes (actualité récurrente)”.

Artikel 14

9. In de commentaar die in de memorie van toelichting bij artikel 14 van het ontwerp wordt gegeven, wordt in de Nederlandse tekst melding gemaakt van “de herdruk van de nummerplaat”, terwijl de Franse tekst het heeft over “la réimpression du certificat d’immatriculation”. Dergelijke discordantie kan van aard zijn om het inzicht in de wijziging die artikel 14 van het ontwerp beoogt aan te brengen in artikel 19bis-6, § 1, 1°, b), van de WAM-Wet, te vertroebelen. Mede daarom werd de gemachtigde op het voornoemde verschil tussen de Nederlandse en de Franse tekst van de memorie van toelichting gewezen. De gemachtigde antwoordde in dat verband als volgt:

“En fait, dans les deux cas, la DIV devrait vérifier les coordonnées du détenteur et actualiser sa banque de données. En conséquence, les deux situations peuvent être mentionnées. Le texte de l’exposé des motifs peut être complété en français par la réimpression de la marque d’immatriculation (par exemple car elle est abîmée) et en néerlandais par la réimpression du certificat d’immatriculation.”

De commentaar die in de memorie van toelichting bij artikel 14 van het ontwerp wordt gegeven, wordt het best aangepast op de door de gemachtigde beschreven wijze.

Artikel 17

10. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 19bis-14, § 5, tweede lid, van de WAM-Wet (artikel 17, 2°, van het ontwerp), moet worden geschreven “Par dérogation à l’alinéa précédent” in plaats van “Par dérogation à l’article précédent”.

Artikel 22

11. Artikel 29bis, § 1, vierde lid, van de WAM-Wet, werd ook nog gewijzigd bij artikel 2, D), van de wet van 19 januari 2001 ‘tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen’. Derhalve schrijve men in artikel 22 van het ontwerp “In artikel 29bis, § 1, vierde lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 13 april 1995 en gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, worden ...”.

Artikel 23

12. In het ontworpen artikel 29ter van de WAM-Wet, wordt melding gemaakt van zowel het begrip “voertuig” als het begrip “motorrijtuig”. Het gebruik van het begrip “voertuig” in artikel 19bis-11, § 2, van de voornoemde wet, heeft in het verleden aanleiding gegeven tot een aantal interpretatieproblemen. Daarbij komt dat in artikel 1 van de WAM-Wet het begrip “motorrijtuigen” wordt omschreven, maar niet het begrip “voertuigen”.

In de memorie van toelichting wordt met betrekking tot het begrip “voertuigen” in het ontworpen artikel 29*ter* van de wet het volgende verduidelijkt:

“Het begrip ‘voertuigen’ omvat aldus zowel de motorrijtuigen in de zin van artikel 1, als de gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn. De niet-gemotoriseerde railvoertuigen, zoals bijvoorbeeld een lorrie, zijn natuurlijk uitgesloten van het toepassingsgebied van dit artikel.”

Het zou de duidelijkheid van het ontworpen artikel 29*ter* van de WAM-Wet ten goede komen indien erin op een meer expliciete wijze zou worden aangegeven dat, voor de toepassing van het ontworpen artikel, onder “voertuigen” moet worden verstaan de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1 van de wet en de gemotoriseerde rijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn.⁴ Nu valt het toepassingsgebied van het ontworpen artikel 29*ter* immers enkel op een vrij impliciete wijze af te leiden uit de beginwoorden van het ontworpen artikel 29*ter*, § 1, eerste lid, van de wet (“Wanneer twee of meer voertuigen, zowel motorrijtuigen als aan spoorstaven gebonden gemotoriseerde voertuigen, betrokken zijn ...”). De aangehaalde beginwoorden zouden moeten worden aangepast ingeval zou worden ingegaan op de suggestie tot het invoegen van een afzonderlijke omschrijving van het begrip “voertuigen” voor de toepassing van de ontworpen bepaling.

13. Overeenkomstig het ontworpen artikel 29*ter*, § 1, eerste lid, van de wet van de WAM-Wet, komt voortaan alle schade geleden door de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden in aanmerking voor vergoeding met toepassing van de ontworpen bepaling. In de memorie van toelichting wordt in dit verband verduidelijkt wat volgt:

“Het onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden die echter op basis van de vergoedingsregeling van artikel 29*bis* daadwerkelijk een vergoeding kunnen bekomen van de schade voortvloeiend uit lichamelijk letsel en overlijden en kledischade kunnen geen beroep doen op artikel 29*ter*. De vergoedingsregeling van artikel 29*ter* blijft in dit geval daarentegen wel van toepassing op de schade die niet onder de toepassing van artikel 29*bis* valt, zoals de stoffelijke schade voor de zwakke weggebruiker of de schade geleden door de bestuurder van een motorrijtuig in de zin van artikel 1 die zelf gewond is. Deze regel gold reeds voor artikel 19*bis*-11, § 2, doch wordt thans uitdrukkelijk verwoord.”

Het verdient duidelijkheidshalve aanbeveling om in de tekst zelf van het ontworpen artikel 29*ter* te expliciteren welke schade met toepassing van die bepaling kan worden vergoed.⁵

14. In het ontworpen artikel 29*ter*, § 1, derde lid, van de WAM-Wet, vervange men de woorden “komen in aanmerking” door “komt in aanmerking”.

⁴ De omschrijving van het begrip “voertuigen” zou in een afzonderlijk lid van de ontworpen bepaling kunnen worden opgenomen.

⁵ Vgl. met artikel 29*bis*, § 1, eerste lid, van de wet, waarin uitdrukkelijk wordt gerefereerd aan “alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade”.

Artikel 26

15. In de commentaar die in de memorie van toelichting wordt gegeven bij artikel 26 van het ontwerp wordt verduidelijkt dat het ontworpen artikel 33*ter* van de WAM-Wet, betrekking heeft op de gevolgen van de inwerkingtreding van de ontworpen wet voor bestaande overeenkomsten. In de tekst van het ontworpen artikel 33*ter* wordt evenwel niet enkel gerefereerd aan de inwerkingtreding van de ontworpen wet, maar ook aan “de latere wijzigingen ervan alsmede haar uitvoeringsbesluiten”. Vraag is of het effectief de bedoeling is dat in het ontworpen artikel 33*ter* ook toekomstige wetswijzigingen worden beoogd. Indien dit zo is, zou de redactie van het ontworpen artikel 33*ter* evenwel moeten worden aangepast teneinde er geen twijfel over te laten bestaan welke toekomstige wijzigingen nu precies worden bedoeld: die aan de basiswet van 21 november 1989 of uitsluitend die aan de ontworpen wet. In ieder geval dienen de tekst van het ontwerp en die van de commentaar in de memorie van toelichting beter op elkaar te worden afgestemd.

*

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET DE LOI

2. L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet de modifier la loi du 21 novembre 1989 'relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs', ci-après dénommée « Loi RC auto ».

Les modifications en projet sont de nature diverse.

Certaines modifications entendent préciser, au regard notamment de la jurisprudence, plusieurs modifications apportées précédemment à la loi. L'abrogation de l'article 19bis-11, § 2, de la loi (article 15 du projet) et son remplacement par un nouvel article 29ter (article 23 du projet) en sont un exemple frappant. La disposition citée en dernier comporte un régime d'indemnisation adapté lorsque deux ou plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de circulation en Belgique et qu'il n'est pas possible de déterminer quel véhicule a causé l'accident².

Une deuxième catégorie de modifications visent à améliorer le fonctionnement du Fonds commun de garantie belge.

Par ailleurs, la loi en projet tend à élaborer un cadre légal pour l'instauration de conditions minimales concernant les contrats d'assurance couvrant la responsabilité obligatoire en matière de véhicules automoteurs. À cet égard, on peut citer par exemple les dispositions relatives à l'obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs (articles 2, 2°, et 13 du projet), à la responsabilité du fait d'autrui et à l'immunité de la responsabilité personnelle (articles 4, 1°, et 5 du projet), ainsi qu'à la responsabilité en cas de dommages causés aux biens transportés par un véhicule automoteur (article 4, 2°, du projet).

Enfin, le projet contient un certain nombre de modifications purement techniques. Ainsi, dans plusieurs dispositions de la loi RC auto, la référence à la loi du 9 juillet 1975 'relative au contrôle des entreprises d'assurances', abrogée, est remplacée par une référence adaptée.

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par « fondement juridique » la conformité avec les normes supérieures.

² Voir notamment, pour un examen de la problématique qui a donné lieu à la modification en projet de la loi RC auto, en ce compris la jurisprudence y relative de la Cour constitutionnelle et de la Cour de cassation, J. AMANKWAH, « De automatische vergoedingsregeling van art. 19bis-11, § 2, WAM-Wet », RW 2016-17, 83-91.

EXAMEN DU TEXTE

Article 2

3. La modification prévue à l'article 2, 1°, du projet entend élargir le champ d'application de la loi à « d'autres véhicules » qui sont assimilés aux véhicules automoteurs par le Roi. Selon l'exposé des motifs, on viserait à cet égard les « véhicules à propulsion assistée ». Le délégué a été invité à apporter des précisions complémentaires. Il a répondu en ces termes :

« Voici le contexte: la loi RC auto impose une obligation d'assurance pour tous les véhicules automoteurs c-à-d actionnés par une force mécanique (moteur ou autre moyen mécanique) à l'exclusion de la seule force motrice. Si l'engin (traction, pulsion) n'est actionné que par la force musculaire, il n'est pas soumis à l'obligation d'assurance RC auto. Il y a une catégorie d'engin où la force musculaire est amplifiée par une assistance moteur mais ce moteur ne fonctionne pas de façon autonome (ex. vélos électriques). Nous visons cette catégorie. Ces engins bien que pas automoteurs peuvent atteindre une vitesse élevée et donc la question se pose s'il ne faudrait pas imposer une obligation d'assurance pour protéger les victimes.

L'objectif est de permettre au Roi d'étendre l'obligation d'assurance RC auto à des engins qui ne tombent pas sous la catégorie automoteur donc dont le moteur ne fonctionne pas de manière autonome (ex vélo à assistance électrique/fiets met trapondersteuning) ».

La délégation de pouvoir inscrite à l'article 2, 1°, du projet n'a pas la portée limitée et spécifique qui peut se déduire des explications fournies par le délégué. Il est dès lors recommandé de préciser la rédaction du texte du projet sur ce point dans le sens indiqué par le délégué ou d'intégrer les précisions apportées par ce dernier dans l'exposé des motifs.

4. Dans le texte néerlandais de l'article 2, 2°, du projet, on écrira : « de definitie van 'Bromfietsen' wordt opgeheven ».

Article 9

5. La phrase que l'article 9 du projet vise à ajouter à l'article 9^{ter}, § 1^{er}, de la loi RC auto implique que le bureau de tarification peut, pour les « catégories de risques » qu'il détermine, déroger à l'exigence de l'article 9^{ter}, § 1^{er}, de cette loi selon laquelle « au moins trois entreprises d'assurances » ont refusé d'accorder une couverture d'assurance. On n'aperçoit pas sur la base de quels critères le bureau de tarification déterminera quelles personnes appartiennent à une « catégorie de risques ». On n'aperçoit pas davantage si, une fois qu'il aura déterminé la « catégorie de risques », le bureau de tarification est tenu de réduire ou non le nombre de refus requis et s'il doit alors appliquer cette diminution de manière uniforme à l'égard de toutes les personnes pouvant bénéficier de ce régime compte tenu du principe constitutionnel d'égalité.

Au demeurant, force est de constater que le pouvoir que l'article 9 du projet donne au bureau de tarification semble être de nature réglementaire et ne peut se justifier que dans la mesure où le pouvoir ainsi délégué est de nature technique et concerne une question d'ordre accessoire ou de détail. La délégation prévue à l'article 9 du projet ne satisfait toutefois pas à ces exigences.

En outre, la délégation de pouvoir au bureau de tarification lui permettant de déroger à l'exigence de trois refus, fixée par le législateur, est trop large et imprécise pour pouvoir être jugée admissible. Pour ce motif également, pareil pouvoir ne peut revenir au bureau de tarification. Ce pouvoir pourrait néanmoins être attribué au Roi, à condition qu'il soit délimité de manière plus précise ou au moins précisé dans l'exposé des motifs ³.

Article 12

6. Il ressort de la phrase introductive de l'article 16*bis*, alinéa 1^{er}, en projet, de la loi RC auto que cet article vise le recours de l'assureur soit contre le preneur d'assurance, soit contre l'assuré. On n'aperçoit pas dès lors pourquoi l'article 16*bis*, alinéas 3 et 4, en projet, mentionne exclusivement « l'assuré » et non « le preneur d'assurance ». Invité à fournir des précisions à ce sujet, le délégué a déclaré ce qui suit :

« La remarque est pertinente bien que le preneur d'assurance soit un assuré. Le fait de ne pas reprendre la même terminologie dans tout l'article pourrait induire des interprétations. Nous pouvons donc modifier le projet de loi et reprendre la même formulation aux alinéas 3 et 4 de l'article 16*bis* (art. 12 du projet) ».

Compte tenu de cette explication, on adaptera la rédaction de l'article 16*bis*, alinéas 3 et 4, en projet, de la loi dans le sens indiqué par le délégué.

7. À l'article 16*bis*, alinéa 2, en projet, de la loi, on mentionnera « à l'alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o et 3^o » au lieu de « aux 1^o, 2^o et 3^o ». À l'article 16*bis*, alinéa 3, en projet, de la loi, on écrira alors « à l'alinéa 1^{er}, 2^o, 3^o et 4^o » au lieu de « aux 2^o, 3^o et 4^o ».

8. La question se pose de savoir si ce qu'il faut entendre précisément par « une formalité purement administrative », à l'article 16*bis*, alinéa 3, en projet, de la loi RC auto, est suffisamment clair et si cette notion est suffisamment délimitée pour prévoir des hypothèses telles que, par exemple, celle où une personne a certes réussi un examen de conduite sans toutefois avoir demandé un permis de conduire. Les auteurs du projet devront vérifier s'il ne serait pas préférable de mieux préciser la notion concernée à l'aide d'un certain nombre d'exemples concrets dans l'exposé des motifs.

³ Ainsi, le délégué a précisé que les « catégories de risques » pourraient, par exemple, comprendre « les personnes âgées ou les jeunes (actualité récurrente) ».

Article 14

9. Dans le commentaire que donne l'exposé des motifs à propos de l'article 14 du projet, le texte français fait état de « la réimpression du certificat d'immatriculation », tandis que le texte néerlandais mentionne « de herdruk van de nummerplaat ». Une telle discordance peut être de nature à semer la confusion quant à l'appréciation de la modification que l'article 14 du projet vise à apporter à l'article 19bis-6, § 1^{er}, 1^o, b), de la loi RC auto. C'est la raison pour laquelle, notamment, l'attention du délégué a été attirée sur la différence précitée entre les textes français et néerlandais de l'exposé des motifs. À ce sujet, le délégué a répondu ce qui suit :

« En fait, dans les deux cas, la DIV devrait vérifier les coordonnées du détenteur et actualiser sa banque de données. En conséquence, les deux situations peuvent être mentionnées. Le texte de l'exposé des motifs peut être complété en français par la réimpression de la marque d'immatriculation (par exemple car elle est abîmée) et en néerlandais par la réimpression du certificat d'immatriculation ».

Mieux vaudrait adapter de la manière décrite par le délégué le commentaire que l'exposé des motifs consacre à l'article 14, du projet.

Article 17

10. Dans le texte français de l'article 19bis-14, § 5, alinéa 2, en projet, de la loi RC auto (article 17, 2^o, du projet), il y a lieu d'écrire « Par dérogation à l'alinéa précédent » au lieu de « Par dérogation à l'article précédent ».

Article 22

11. L'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 4, de la loi RC auto a encore été modifié par l'article 2, D), de la loi du 19 janvier 2001 'modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules'. Par conséquent, on écrira, à l'article 22 du projet « Dans l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 4, de la même loi, remplacé par la loi du 13 avril 1995 et modifié par la loi du 19 janvier 2001, les mots... ».

Article 23

12. L'article 29ter, en projet, de la loi RC auto mentionne tant la notion de « véhicule » que celle de « véhicule automoteur ». Dans le passé, l'utilisation de la notion de « véhicule » dans l'article 19bis-11, § 2, de la loi précitée a donné lieu à un certain nombre de problèmes d'interprétation. Par ailleurs, l'article 1^{er} de la loi RC auto définit la notion de « véhicules automoteurs » mais pas celle de « véhicules ».

En ce qui concerne la notion de « véhicules » visée à l'article 29ter, en projet, de la loi, l'exposé des motifs précise ce qui suit :

« La notion de 'véhicules' recouvre donc aussi bien les véhicules automoteurs au sens de l'article 1er que les véhicules motorisés qui sont liés à la voie ferrée. Les véhicules ferroviaires non motorisés, comme une draine par exemple, sont évidemment exclus du champ d'application du présent article ».

L'article 29ter, en projet, de la loi RC auto gagnerait en clarté s'il indiquait de manière plus explicite que, pour l'application de l'article en projet, il faut entendre par « véhicules » les véhicules automoteurs visés à l'article 1er de la loi ainsi que les véhicules motorisés qui sont liés à la voie ferrée⁴. Actuellement, en effet, seuls les premiers mots de l'article 29ter, § 1er, alinéa 1er, en projet, de la loi (« Lorsque deux ou plusieurs véhicules, aussi bien véhicules automoteurs que véhicules motorisés liés à une voie ferrée, sont impliqués... ») permettent de déduire, de manière plutôt implicite, le champ d'application de l'article 29ter en projet. Dans l'hypothèse où la suggestion d'insérer une définition distincte de la notion de « véhicules » pour l'application de la disposition en projet serait accueillie, il conviendrait d'adapter les premiers mots précités.

13. Conformément à l'article 29ter, § 1er, alinéa 1er, en projet, de la loi RC auto, tous les dommages subis par les victimes innocentes et leurs ayants droit font désormais l'objet d'une indemnisation en application de la disposition en projet. À cet égard, l'exposé des motifs précise ce qui suit :

« La victime innocente et ses ayants droit qui peuvent toutefois obtenir effectivement une indemnisation du dommage découlant des lésions corporelles et du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sur la base du régime d'indemnisation de l'article 29bis, ne peuvent faire appel à l'article 29ter. Le régime d'indemnisation de l'article 29ter reste en revanche bien d'application aux dommages qui ne relèvent pas de l'application de l'article 29bis, comme les dommages matériels pour l'usager faible ou le dommage subi par le conducteur d'un véhicule automoteur, au sens de l'article 1er, qui est lui-même blessé. Cette règle était déjà valable pour l'article 19bis-11, § 2, mais est maintenant expressément formulée ».

Dans un souci de clarté, il est recommandé de préciser dans le texte même de l'article 29ter, en projet, quels dommages peuvent être indemnisés en application de cette disposition⁵.

14. Dans le texte néerlandais de l'article 29ter, § 1er, alinéa 3, en projet, de la loi RC auto, on remplacera les mots « komen in aanmerking » par « komt in aanmerking ».

⁴ La définition de la notion de « véhicules » pourrait figurer dans un alinéa distinct de la disposition en projet.

⁵ Comparer avec l'article 29bis, § 1er, alinéa 1er, de la loi, qui vise explicitement « tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements ».

Article 26

15. Le commentaire de l'article 26 du projet, figurant dans l'exposé des motifs, précise que l'article 33*ter*, en projet, de la loi RC auto porte sur les effets de l'entrée en vigueur de la loi en projet sur les contrats existants. Or, le texte de l'article 33*ter*, en projet, ne mentionne pas uniquement l'entrée en vigueur de la loi en projet, mais aussi « les modifications ultérieures de celle-ci ainsi que ses arrêtés d'exécution ». La question se pose de savoir s'il est effectivement envisagé que l'article 33*ter*, en projet, vise également les modifications législatives ultérieures. Dans l'affirmative, il faudrait toutefois adapter la rédaction de l'article 33*ter*, en projet, afin d'établir avec certitude quelles modifications ultérieures sont précisément visées actuellement : celles apportées à la loi de base du 21 novembre 1989 ou uniquement celles apportées à la loi en projet. En tout cas, le texte du projet et celui du commentaire dans l'exposé des motifs devront être mieux harmonisés.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME