

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2010-2011

4 MAI 2011

Proposition de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en ce qui concerne l'introduction d'une vignette automobile

(Déposée par
Mme Anke Van dermeersch et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

Les voitures et beaucoup d'autres véhicules automoteurs ne peuvent être mis en circulation sans être couverts par une assurance de responsabilité civile. Néanmoins, et au mépris de toutes les obligations légales, le nombre de véhicules automoteurs non assurés demeure très élevé et les accidents impliquant des véhicules automoteurs non assurés provoquent d'énormes problèmes sociaux et psychologiques, notamment. Selon des estimations prudentes, le parc automobile en Belgique compterait 6 000 000 de véhicules, dont près de 100 000 ne seraient pas assurés, soit 1,6 % du nombre total des voitures particulières. On peut lire dans le rapport annuel du Fonds commun de garantie automobile (ci-après appelé FCGA) que le FCGA a enregistré quelque 7 900 dossiers de sinistre impliquant des voitures non assurées. Il y a eu environ 2 500 accidents impliquant des véhicules étrangers non assurés. Si l'on excepte l'année 2002, la tendance est légèrement à la baisse. Le nombre d'accidents est l'addition des accidents avec et sans blessés.

Il n'y a pas beaucoup de statistiques disponibles sur les accidents de la route impliquant des véhicules non assurés (accidents de la route avec blessés et dégâts matériels). En Belgique, on ne connaît pas le nombre d'accidents. Mais des chiffres du Fonds commun de garantie automobile montreraient que la partie res-

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2010-2011

4 MEI 2011

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat betreft de invoering van een autosticker

(Ingediend door
mevrouw Anke Van dermeersch c.s.)

TOELICHTING

Auto's en tal van andere motorrijtuigen kunnen maar in het verkeer worden gebracht indien er voorafgaandelijk een verplichte B.A.-verzekering werd afgesloten. Nochtans, en ondanks alle wettelijke verplichtingen, blijft het aantal niet-verzekerde motorrijtuigen zeer hoog en veroorzaken ongevallen met niet-verzekerde voertuigen enorme maatschappelijke, psychologische en andere problemen. Volgens voorzichtige schattingen zouden er in België op een wagenpark van 6 000 000 ongeveer 100 000 niet-verzekerde personenwagens rondrijden, of 1,6 % van het totale wagenpark van personenwagens. In het jaarverslag van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (hierna genoemd: GMWF) kan men lezen dat het GMWF ongeveer 7 900 schadedossiers heeft gehad met onverzekerde voertuigen. Er waren ongeveer 2 500 ongevallen met niet-verzekerde buitenlandse voertuigen. De trend de laatste jaren, op 2002 na, is lichtjes dalend. Het aantal ongevallen is de som van de ongevallen met en zonder gekwetsten.

Veel cijfermateriaal over verkeersongevallen met niet-verzekerde voertuigen (over verkeersongevallen met gekwetsten en blikshade) is niet uitgebreid beschikbaar. In België weet men niet hoeveel ongevallen er zijn. Maar uit cijfers van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds zou blijken dat in 2,8 %

ponsable est en défaut d'assurance dans 2,8 % des accidents.

Pour les conducteurs assurés qui sont partie adverse dans des accidents impliquant des conducteurs responsables non assurés, il y a différentes conséquences et elles sont toutes injustes :

— pendant toutes ces années, le conducteur assuré d'un véhicule à moteur a consciencieusement acquitté sa prime d'assurance, et malgré tout, il devra attendre plusieurs mois avant d'être payé par le FCGA;

— le règlement RDR (*Règlement direct/Directe regeling*), qui a précisément été instauré afin de parvenir à une indemnisation rapide des dégâts subis par un conducteur assuré non responsable, ne s'applique qu'en partie et dans certaines limites aux accidents impliquant un conducteur responsable non assuré;

— ensuite, les conducteurs responsables non assurés génèrent un coût social important. Le FCGA représente environ 50 000 000 d'euros, grâce uniquement aux contributions payées au Fonds par les assureurs. Si l'on suppose qu'il y a 6 000 000 de véhicules en Belgique, cela signifie que chaque propriétaire d'un véhicule paie près de 8 euros chaque année pour les risques non assurés ou pour les auteurs d'un délit de fuite;

— on pourrait ensuite supposer qu'il existe un lien (difficile à prouver faute d'études scientifiques) entre la conduite d'un véhicule non couvert par une assurance et d'autres dysfonctionnements sociaux comme le délit de fuite, la conduite en état d'ivresse, le comportement criminel, le non-paiement des taxes de circulation, l'agressivité au volant, et un comportement asocial général.

Quelles sont les causes de la conduite d'un véhicule à moteur sans assurance ?

On peut déplorer qu'aucune étude scientifique n'ait jamais été réalisée sur les causes de la conduite d'un véhicule à moteur non couvert par une assurance. Toutefois, quelques causes de ce phénomène coulent pour ainsi dire de source :

— le risque peu élevé d'être verbalisé. Même si les programmes informatiques de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV), des différentes compagnies d'assurances agréées et des services de police sont actuellement compatibles, il est évident que la recherche, la poursuite ou la sanction des conducteurs non assurés n'est pas pour l'instant une priorité de la politique;

van de ongevallen de aansprakelijke partij niet verzekerd is.

Voor de verzekerde bestuurders, die tegenpartij zijn in ongevallen met niet-verzekerde en aansprakelijke bestuurders, zijn er verschillende consequenties en ze zijn allemaal onrechtvaardig :

— al die jaren heeft men als verzekerde bestuurder van een motorrijtuig mooi de verzekeringspremie betaald en toch zal men slechts zeer laattijdig, en vaak slechts na maanden, door het GMWF worden uitbetaald;

— de RDR (*Règlement direct/Directe regeling*)-regeling, die juist werd ingevoerd om te komen tot snelle vergoeding van de schade die een verzekerde niet-aansprakelijke bestuurder, is maar gedeeltelijk en binnen bepaalde grenzen van toepassing op ongevallen met een niet-verzekerde aansprakelijke bestuurder;

— er is verder een grote maatschappelijke kost die door de niet-verzekerde aansprakelijke bestuurders van motorrijtuigen wordt veroorzaakt. Het GMWF bedraagt alleen dankzij de bijdragen die de verkeerders aan het Fonds betalen, ongeveer 50 000 000 euro. Als je veronderstelt dat er 6 000 000 voertuigen zijn in België, dan betekent dit dat iedere eigenaar van een voertuig ieder jaar zo'n 8 euro betaalt voor de onverzekerde risico's of voor diegenen die vluchtmisdrijf plegen;

— men zou verder een verband kunnen veronderstellen (maar bij gebrek aan wetenschappelijk onderzoek kan dit verband moeilijk worden hard gemaakt) tussen het onverzekerd besturen van een motorrijtuig en andere maatschappelijke dysfuncties zoals vluchtmisdrijf, het sturen in dronken toestand, crimineel gedrag, het niet betalen van de verkeersbelastingen, verkeersagressie, en een algemeen asociaal gedrag.

Wat zijn de oorzaken van het niet-verzekerd besturen van een motorrijtuig ?

Aangeklaagd moet worden dat over de oorzaken van het niet-verzekerd zijn van motorrijtuigen nooit wetenschappelijk onderzoek werd gedaan. Toch liggen enkele oorzaken voor dit fenomeen als het ware voor het grijpen :

— lage pakkans. Ondanks het feit dat de informaticaprogramma's van de Directie inschrijvingen van voertuigen (DIV), de verschillende erkende verzekeringsmaatschappijen en de politiediensten momenteel compatibel zijn met elkaar, is het overduidelijk dat het opsporen en vervolgen of sanctioneren van niet-verzekerde bestuurders momenteel geen prioriteit is van het beleid;

— il y a bien sûr aussi les problèmes d'argent, qui vont de pair avec le coût (parfois) élevé des primes d'assurances pour certaines catégories de conducteurs de véhicules à moteur;

— il y a une nonchalance croissante en matière de paiement de la prime d'assurance;

— il y a un certain estompement général de la norme, qui fait que le citoyen va négliger certaines choses qui revêtent pour lui moins d'importance. En raison d'un manque d'informations de la part des autorités, le citoyen moyen n'est pas assez conscient des nuisances sociales qu'entraîne le non-paiement de l'assurance obligatoire responsabilité civile (RC) pour les véhicules à moteur.

Nous proposons d'imposer une vignette obligatoire, que chaque assuré apposera sur le véhicule (de préférence, sur la face intérieure du pare-brise du côté passager). Délivrée chaque année par la compagnie d'assurance, cette vignette portera les mentions suivantes :

1. le numéro d'immatriculation et de châssis;
2. la compagnie d'assurance auprès de laquelle l'assurance RC obligatoire a été souscrite;
3. le numéro de la police;
4. la date d'échéance annuelle;
5. un code-barres reprenant ces données de manière codée. Dans le *Juristenkrant* du 26 mai 2010, le juge de police Peter D'Hondt affirme lui aussi que le législateur devrait imaginer un système permettant de reconnaître visuellement un conducteur non assuré, et il suggère l'obligation d'apposer sur le pare-brise un autocollant indiquant que le conducteur est assuré.

La recherche s'en trouvera en tout cas considérablement facilitée. Ainsi — même s'ils n'ont pas immédiatement accès à l'ordinateur de la police — les agents de police et autres agents qualifiés pourront rechercher les véhicules automobiles non assurés, verbaliser et transmettre les données à la police. De même, dans les parkings, les gardiens pourront ainsi rechercher les véhicules non assurés et en communiquer les données.

Outre qu'elle facilite la recherche des véhicules automobiles non assurés, cette mesure présente un deuxième avantage évident. Il devrait être nettement plus facile de visualiser et de mesurer le phénomène de la non-assurance. Aucune politique ne peut être définie avant d'avoir pris la mesure du problème.

Une conclusion s'impose cependant de toute évidence. Même la loi proposée ne changera rien au fait que des véhicules automobiles non assurés sont mis en

— naturellement, il y a aussi des problèmes d'argent, qui vont de pair avec le coût (parfois) élevé des primes d'assurances pour certaines catégories de conducteurs de véhicules à moteur;

— er is een groeiende nonchalance in het betalen van de verzekeringspremie;

— men kan ook niet buiten een zekere algemene normvervaging waardoor bepaalde, voor de burger minder belangrijke zaken, over het hoofd worden gezien. Door een gebrek aan overheidsvoorlichting denkt de modale burger te weinig aan de maatschappelijke overlast die het niet betalen van de verplichte burgerlijke aansprakelijkheid (BA)-verzekering voor motorrijtuigen met zich mee brengt.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe om een verplichte verzekeringssticker op te leggen, die elke verzekerde aan het voertuig moet aankleven (te verkiezen aan de binnenkant van de voorruit ter hoogte van de plaats van de passagier). Deze jaarlijks door de verzekeringsmaatschappij afgeleverde sticker moet melding maken van :

1. het plaat- en chassisnummer;
2. de verzekeringsmaatschappij waar de verplichte B.A.-verzekering werd afgesloten;
3. het polisnummer;
4. de jaarlijkse vervaldag;
5. een barcode waarop deze gegevens gecodeerd opgenomen worden. In de *Juristenkrant* van 26 mei 2010 stelt ook politierechter Peter D'Hondt dat de wetgever werk zou moeten maken van de visuele herkenbaarheid van een niet-verzekerde bestuurder en suggereert hij de verplichting om een sticker op de voorruit aan te brengen die aangeeft dat men verzekerd is.

Deze maatregel moet opsporing in elk geval fel vergemakkelijken. Politiemensen en andere gemachtigde ambtenaren kunnen op die manier — ook als ze niet onmiddellijk toegang hebben tot de politicomputer — niet-verzekerde motorrijtuigen opsporen, verbaliseren, en de gegevens doorspelen aan de politie. Ook in parkings kunnen parkwachters op die manier niet-verzekerde voertuigen opsporen en de gegevens doorgeven.

Naast het gemakkelijker opsporen van niet-verzekerde motorrijtuigen, springt ook een tweede voordeel onmiddellijk in het oog. Het zou een stuk gemakkelijker moeten worden het fenomeen van het niet-verzekerd zijn in beeld te brengen en te meten. Geen beleid vooraleer het probleem kan worden gemeten.

Maar één conclusie staat natuurlijk als een paal boven water. Ook dit wetsvoorstel zal niets aan de toestand veranderen dat niet-verzekerde motorrijtui-

circulation si l'on ne veille pas à ce que la recherche soit effectivement suivie de poursuites pénales et de sanctions en cas d'infraction. Faute de poursuites et de sanctions, toute mesure telle que nous la proposons demeure lettre morte. C'est donc également au niveau de la Justice que les choses doivent bouger.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 7, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs remplacé par la loi du 8 juin 2008 est remplacé par la disposition suivante :

« § 1^{er}. L'assureur remet au preneur de l'assurance un certificat justifiant du contrat d'assurance prévu à l'article 2 et du paiement de la prime correspondante. Ce certificat se compose d'un document d'assurance de couleur verte à conserver avec les documents de bord et d'une vignette à apposer à l'intérieur du véhicule assuré. Cette vignette mentionne le numéro d'immatriculation, le numéro de châssis, le nom de la compagnie d'assurance agréée, le numéro de police, la date d'échéance annuelle et un code à barres contenant les données encodées. »

22 mars 2011.

gen in het verkeer worden gebracht, als men er niet voor zorgt dat ook de strafvervolgning en de sanctionering van overtredingen de opsporing opvolgt. Zonder vervolging en bestraffing blijft elke maatregel als in het wetsvoorstel opgenomen, dode letter. Ook aan de kant van justitie moet dus een en ander veranderen.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 7 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, vervangen bij de wet van 8 juni 2008 wordt paragraaf 1 vervangen als volgt :

« § 1. De verzekeraar geeft aan de verzekeringnemer een bewijs af van het bestaan en de betaling van de verzekeringsovereenkomst als bedoeld in artikel 2. Dit bewijs bestaat uit een groen verzekeringsdocument dat bij de boorddocumenten wordt bewaard en een kleefstrook die aan de binnenkant van het verzekerde voertuig wordt aangebracht. Op de kleefstrook staan de nummerplaat, het chassisnummer, de erkende verzekeringsmaatschappij en het polisnummer, de jaarlijkse vervaldag en de barcode met de gecodeerde gegevens vermeld. »

22 maart 2011.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.