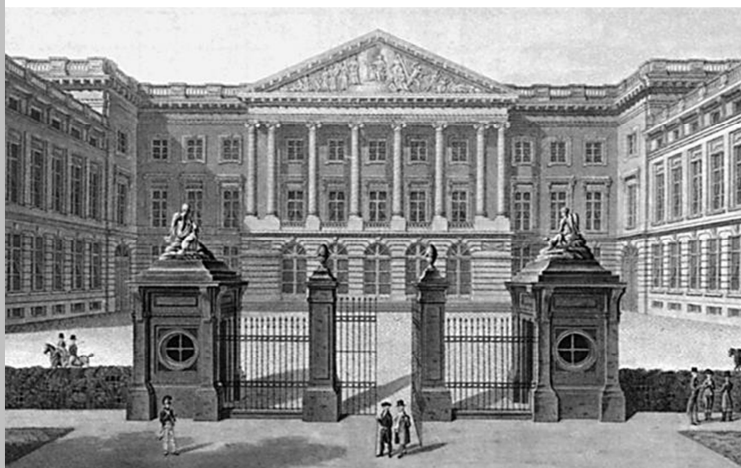


Sénat de Belgique

Session ordinaire 2013-2014



5-287COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mardi 11 mars 2014

Séance du matin

Annales

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Dinsdag 11 maart 2014

Ochtendvergadering

5-287COM

Gewone Zitting 2013-2014

Belgische Senaat

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «les difficultés des jeunes conducteurs à trouver une assurance auto abordable» (n° 5-4724).....	4
Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «la lisibilité des avis d'échéance de primes d'assurances» (n° 5-4259)	6
Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «le règlement des litiges des assurances automobiles en cas d'implication de véhicules en provenance d'autres pays européens» (n° 5-4809)	7
Demande d'explications de Mme Marie Arena au secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale et au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «le respect de la suspension de la République centrafricaine du processus de Kimberley» (n° 5-4240).....	9
Requalification en question écrite avec remise de la réponse	11

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de moeilijkheden van jonge bestuurders om een betaalbare autoverzekering te vinden» (nr. 5-4724).....	4
Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de leesbaarheid van de vervalberichten van verzekeringspremies» (nr. 5-4259)	6
Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de regeling van schadegevallen bij autoverzekeringen waarbij auto's betrokken zijn uit andere Europese lidstaten» (nr. 5-4809)	7
Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale fraude en aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de naleving van de schorsing van de Centraal-Afrikaanse Republiek uit het Kimberleyproces» (nr. 5-4240).....	9
Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord.....	11

Présidence de Mme Fauzaya Talhaoui*(La séance est ouverte à 10 h 20.)***Demande d'explications de M. Bert Anciaux au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «les difficultés des jeunes conducteurs à trouver une assurance auto abordable» (n° 5-4724)**

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le magazine flamand de défense des consommateurs Volt a organisé une enquête discrète sur les possibilités pour les jeunes conducteurs de contracter une assurance automobile à un coût abordable. Les motifs de cette enquête sont bien connus. Les compagnies d'assurance n'aiment pas les jeunes automobilistes. Depuis des années, elles emploient des méthodes afin d'exclure ou de décourager les demandes de cette catégorie de conducteurs. Volt désirait vérifier que cette attitude existait toujours, six ans après avoir soulevé le problème.*

Le programme a envoyé auprès de dix compagnies d'assurance une femme de vingt ans équipée d'une caméra cachée. Les résultats sont particulièrement inquiétants. Pour trois demandes sur dix, la jeune femme a essuyé un refus brutal, tout bonnement illégal. Dans les autres cas, les assureurs ont eu recours aux astuces habituelles, des primes exorbitantes allant de 1100 à 2200 euros pour une assurance minimale.

Voici plus de sept ans, le Conseil flamand de la jeunesse avait réagi contre ces pratiques abusives mais il n'a observé aucune amélioration depuis lors, ce que confirme l'enquête de Volt.

Le porte-parole d'Assuralia minimise les résultats. Selon lui, les assureurs peuvent s'appuyer sur un profil de risques pour fixer le montant de la prime. Comme le risque d'accident est plus élevé chez les jeunes conducteurs, la prime croît sensiblement. Il affirme même qu'une compagnie peut refuser un client sur la base de telles analyses.

Comment le ministre évalue-t-il les résultats de l'enquête de Volt sur la manière dont les compagnies d'assurance refusent catégoriquement les demandes de jeunes conducteurs ou les découragent au moyen de primes exorbitantes ? Confirme-t-il qu'il est tout à fait illégal de refuser d'assurer quelqu'un en raison de son âge ? Juge-t-il acceptable que les compagnies d'assurance établissent pour elles-mêmes et sur la base de données éparses des catégories qu'elles jugent à haut risque et auxquelles elles appliquent des tarifs plus élevés ? Est-il prêt à mettre fin à ces pratiques abusives en sanctionnant les refus d'assurance et en interdisant l'utilisation de catégories fondées sur des risques tels que l'âge, le sexe, le domicile ? Est-il disposé à imposer une objectivation de ces catégories sur la base de données scientifiques solides, de manière à empêcher les interprétations des compagnies ?

Le ministre est-il prêt à s'atteler à de telles mesures à court terme ? Si oui, quand et avec quels instruments ? Peut-il agir en concertation avec les membres du Conseil de la jeunesse ?

Voorzitster: mevrouw Fauzaya Talhaoui*(De vergadering wordt geopend om 10.20 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de moeilijkheden van jonge bestuurders om een betaalbare autoverzekering te vinden» (nr. 5-4724)**

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het Vlaamse consumentenmagazine *Volt* organiseerde een undercover onderzoek naar de mogelijkheden van jonge bestuurders om aan een betaalbare autoverzekering te geraken. De redenen voor dit onderzoek zijn al lang bekend.

Verzekeringsmaatschappijen houden immers absoluut niet van jonge automobilisten. Ze hanteren al vele jaren methodes om aanvragen van deze categorie erg moeilijk tot onmogelijk te maken. Met dit onderzoek wou *Volt* nagaan of deze attitude nog steeds merkbaar is, want zes jaar geleden plaatste *Volt* dit probleem al op de agenda.

Het programma stuurde een twintigjarige vrouw met verborgen camera naar tien autoverzekeraars. De resultaten waren behoorlijk beangstigend. In drie op tien aanvragen kreeg de jonge aanvraagster gewoonweg een botte, ronduit onwettige weigering. In de andere gevallen gebruikten de autoverzekeraars de bekende kneep, het vragen van onwaarschijnlijk hoge premies, oplopend van ruim 1100 tot 2200 euro voor een minimale verzekering.

Ruim zeven jaar geleden reageerde de Vlaamse Jeugdraad al tegen deze wanpraktijken. Intussen merkt hij geen enkele verbetering, wat overigens blijkt uit het *Volt*-onderzoek.

De woordvoerder van Assuralia, de beroepsvereniging van de verzekeringsondernemingen, vergoelijkt de resultaten. Hij stelt dat verzekeraars een risicoprofiel mogen gebruiken bij het vaststellen van hun premies. Omdat de kans op ongevallen bij jonge chauffeurs hoger zou liggen, stijgt de premie dus aanzienlijk. De woordvoerder beweert zelfs dat een maatschappij op basis van dit soort analyses een klant mag weigeren.

Hoe evalueert de minister de resultaten van het *Volt*-onderzoek naar de wijze waarop verzekeringsmaatschappijen vragen van jonge bestuurders naar een autoverzekering botweg afwijzen of via onbetamelijk hoge premies onmogelijk maken? Bevestigt de minister dat het pertinent onwettig is om op basis van het criterium leeftijd een vraag tot autoverzekering te weigeren? Vindt hij het aanvaardbaar dat verzekeringsmaatschappijen voor zichzelf en op basis van bijeengesprokkelde gegevens categorieën ontwikkelen die zij als extreem risicovol bestempelen en waarvoor zij hogere tarieven mogen aanrekenen? Is de minister bereid om aan deze wanpraktijken een einde te maken door bij een botte weigering bestraffend op te treden en door het gebruik van categorieën op grond van risico's zoals leeftijd, geslacht of woonplaats, te verbieden of op basis van gedegen wetenschappelijke gegevens te objectiveren, zodat de interpretaties van firma's een halt wordt toegeroepen?

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – *Voici plus d'un an, nous avons demandé à Statistics Belgium de réaliser une étude sur l'attitude des compagnies d'assurance à l'égard des jeunes de 18 à 29 ans désireux de contracter une assurance automobile.*

Un peu moins de 10% des jeunes qui voulaient conclure une assurance à leur nom ont essuyé au moins un refus. Cela veut dire que 90% des jeunes ont pu contracter une assurance à leur nom ou en tant que second conducteur sur la police d'une autre personne, généralement les parents. Près de la moitié de ces cas sont « à la limite ». Il est permis de conclure une telle police mais il faut que le second conducteur ne roule pas plus de la moitié des kilomètres parcourus et qu'il ne soit pas en fait le conducteur principal. En cas d'accident, l'assureur pourrait invoquer que les risques assurés ne correspondent pas à la réalité et contester l'indemnisation.

Il ressort de l'étude que peu de jeunes seulement ont demandé une proposition à plusieurs compagnies. Quelque 60% des jeunes désireux de contracter une assurance à leur nom ne demandent une proposition qu'à une seule compagnie, sans doute celle de leurs parents, et ne comparent donc pas les tarifs. Seuls 1% des jeunes connaissent le bureau de tarification. Les résultats de cette étude ont été analysés le 11 février 2014 au sein de la commission de l'Économie de la Chambre des représentants.

Les assureurs sont libres de fixer le montant des primes, il n'existe aucune possibilité de régulation. La législation qui, si je ne me trompe, est examinée cet après-midi à la Chambre énonce explicitement le principe de non-discrimination : toute différence de traitement doit reposer sur une base objective et non arbitraire.

J'ai formulé plusieurs propositions en commission de l'Économie de la Chambre, dont la réintroduction du système de bonus-malus et l'information sur les possibilités d'une offre globale, avec mention de plusieurs conducteurs dans la déclaration, par les services compétents. J'ai aussi proposé de permettre la conclusion d'un contrat d'assurance pour une durée de trois ans et de mettre à disposition un simulateur de primes, grâce auquel l'assuré pourra plus facilement comparer les différentes assurances et les différents tarifs.

Le système de bonus-malus, la période de trois ans et les autres propositions n'ont pas recueilli de consensus. Je pense donc que la législation dans ce domaine ne changera pas rapidement. L'offre globale et le simulateur tarifaire ne posent pas problème. En outre, la loi sur les assurances doit exclure toute discrimination.

Is de minister bereid om hiervan op korte termijn werk te maken? Zo ja, wanneer en met welke instrumenten? Kan dat gebeuren in samenspraak met leden van de Jeugdraad?

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Ruim een jaar geleden hebben we *Statistics Belgium* gevraagd een studie uit te voeren over de houding van verzekeringsmaatschappijen tegenover jongeren tussen 18 en 29 jaar die een autoverzekering wensen te sluiten.

Iets minder dan 10% van de jongeren die een contract voor een autoverzekering heeft proberen te sluiten op eigen naam is in die zoektocht ten minste één keer geweigerd. Dat betekent dat ongeveer 90% van de jongeren er wel in geslaagd is zo'n verzekeringscontract te sluiten, op eigen naam of als tweede bestuurder in de polis van iemand anders, meestal de ouders. Ongeveer de helft daarvan is wat ik zou noemen "op het randje". Men kan een dergelijke polis sluiten, maar niet als de tweede bestuurder meer dan de helft van het aantal kilometers rijdt en daardoor in feite de hoofdbestuurder wordt. Bij een ongeval zou de verzekeraar kunnen inroepen dat de polis niet de werkelijkheid verzekert, waardoor hij de uitbetaling ter discussie kan stellen.

Uit het onderzoek valt op dat slechts weinig jongeren een offerte vragen aan diverse verzekeraars. Ongeveer 60% van de jongeren die op eigen naam een verzekering wil aangaan, vraagt een offerte aan slechts een enkele verzekeringsmaatschappij en maakt geen prijsvergelijking. Waarschijnlijk richten ze zich enkel tot de maatschappij van hun ouders. Slechts 1% van de jongeren kent het tarifieringsbureau.

De resultaten van deze studie werden besproken op 11 februari 2014 in de commissie voor het Bedrijfsleven van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Het staat de verzekeraars vrij hun premies te bepalen, er is geen mogelijkheid tot regulering. In de wetgeving die, als ik me niet vergis, deze namiddag in de Kamercommissie en later ook in de Senaat ter stemming zal worden voorgelegd, is het principe van non-discriminatie expliciet opgenomen. Daardoor kan alleen op objectieve en niet-willekeurige basis een onderscheid worden gemaakt.

Ik heb in de Kamercommissie voor het Bedrijfsleven enkele voorstellen geformuleerd, waaronder het herinvoeren van het bonus-malussysteem en het geven van informatie door de bevoegde diensten over de mogelijkheden van het gezamenlijk aanbod, waarbij in de aangifte verschillende bestuurders worden vermeld. Ik stelde ook de mogelijkheid voor om een verzekeringsovereenkomst te sluiten voor een duur van drie jaar en een tariefsimulator ter beschikking te stellen, waarbij het voor de verzekerde gemakkelijker wordt om de verschillende verzekeringen en tarieven met elkaar te vergelijken.

Over de bonus-malusregeling, de periode van drie jaar en andere voorstellen bestaat geen overeenstemming. Ik vermoed dan ook dat er in dat verband op wettelijk vlak niet snel wijzigingen zullen worden aangebracht. Het gezamenlijk aanbod en de tariefsimulator vormen geen probleem. Daarenboven moet de wet op de verzekeringen discriminatie uitsluiten.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je me réjouis que le ministre se penche sur cette question. J'espère, à l'avenir, trouver une majorité pour résoudre le problème des jeunes qui souhaitent contracter une assurance auto à part entière. Mon fils qui ne dispose pas de son propre véhicule et utilise celui de mon épouse est aussi inscrit comme second conducteur sur notre police. En cas d'accident, cela ne pose pas de problème, mais s'il y a deux accidents sur une courte période, la compagnie d'assurance refuse de payer car elle considère que l'on abuse du principe du second conducteur.*

Nous devons trouver une solution. Si les jeunes conducteurs ne peuvent conclure de contrat d'assurance à un prix raisonnable, je crains en effet qu'ils ne soient de plus en plus nombreux à circuler sans assurance.

Demande d'explications de Mme Dominique Tilmans au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «la lisibilité des avis d'échéance de primes d'assurances» (n° 5-4259)

Mme Dominique Tilmans (MR). – Il me revient de mes rencontres sur le terrain que de nombreux assureurs utilisent un système peu clair pour le consommateur lors de l'envoi des avis d'échéance de leurs diverses polices d'assurances. En effet, il arrive fréquemment que les avis d'échéance n'indiquent que le numéro de la police qui arrive à échéance, sans mention du risque couvert. Ce manque de lisibilité entraîne un risque de confusion dans l'esprit du consommateur qui ne sait pas toujours si la prime qu'il paie concerne l'assurance automobile, l'assurance incendie ou encore la RC familiale.

Monsieur le ministre, avez-vous déjà observé personnellement cette situation ? Des plaintes ont-elles déjà été déposées ?

Existe-il des obligations légales pour les assureurs et intermédiaires d'assurance quant aux mentions obligatoires devant figurer sur les avis d'échéance des polices ?

Dans l'affirmative, quelles sont ces obligations, et quelles sanctions sont-elles prévues lorsqu'elles sont violées ?

Dans la négative, ne pensez-vous pas qu'une uniformisation en la matière serait utile et profitable pour le consommateur ? Ce dernier ne devrait plus systématiquement rechercher le contrat concerné chaque fois qu'il reçoit un avis d'échéance de son assureur.

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – Le SPF Économie n'a reçu aucune plainte à ce sujet. Le rapport de l'Ombudsman des Assurances ne fait pas non plus état de ce problème. Les cas doivent dès lors être relativement rares mais peut-être ne sont-ils pas signalés.

De toute façon, les décisions, mentions, informations et communications intervenant dans la relation contractuelle entre l'assureur et l'assuré se doivent d'être claires. Sinon, se pose un problème juridique : les deux parties sont-elles liées ?

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Het stemt me tevreden dat de minister zich over deze aangelegenheid buigt. Ik hoop dat in de toekomst een meerderheid te vinden is voor het probleem van jongeren die een volwaardige autoverzekering willen sluiten. Mijn zoon, die geen eigen wagen heeft, staat wel in onze polis ingeschreven als tweede bestuurder en gebruikt de wagen van mijn vrouw. Als men een ongeval heeft, vormt die inschrijving geen probleem, maar bij twee ongevallen op relatief korte termijn weigert de verzekeringsmaatschappij uit te betalen omdat er, naar haar zeggen, te veel misbruik wordt gemaakt van het principe van de tweede bestuurder.

Desalniettemin zullen we een oplossing moeten zoeken. Als jongeren geen betaalbaar verzekeringscontract kunnen sluiten, vrees ik immers dat ze alsmaar meer zonder verzekering zullen rijden.

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Tilmans aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de leesbaarheid van de vervalberichten van verzekeringspremies» (nr. 5-4259)

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Ik heb vernomen dat tal van verzekeraars bij het verzenden van de vervaldagberichten van hun diverse verzekeringspolissen een systeem gebruiken dat niet zo duidelijk is voor de consument. Vaak vermelden de vervaldagberichten alleen het nummer van de betrokken polis, maar niet het gedekte risico. Dat gebrek aan leesbaarheid kan bij de consument voor verwarring zorgen omdat hij niet altijd weet of de premie die hij betaalt betrekking heeft op de autoverzekering, de brandverzekering of de gezinspolis.*

Heeft de minister deze situatie al persoonlijk opgemerkt? Werden reeds klachten ingediend?

Bestaan er voor de verzekeraars en de verzekeringsbemiddelaars wettelijke verplichtingen omtrent de meldingen die op de vervaldagberichten van de polissen moeten worden aangebracht?

Zo ja, wat zijn die verplichtingen en wat zijn de sancties bij niet-naleving?

Zo neen, denkt de minister niet dat een uniformisering ter zake nuttig zou zijn voor de consument? Deze laatste zou niet langer systematisch de betrokken polis moeten zoeken telkens hij van zijn verzekeraar een vervaldagbericht ontvangt.

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – *De FOD Economie heeft hierover geen enkele klacht ontvangen. Het rapport van de Ombudsman van de Verzekeringen maakt evenmin melding van dat probleem. Die gevallen moeten dus relatief zeldzaam zijn, maar misschien worden ze niet gemeld.*

In elk geval moeten de beslissingen, meldingen, informatie en mededelingen binnen de contractuele verhouding tussen de verzekeraar en de verzekerde duidelijk zijn. Is dat niet het geval, dan rijst er een juridisch probleem: zijn beide partijen

Il incombe à l'assuré d'exprimer clairement ses demandes et lorsqu'un assureur veut par exemple mettre fin à un contrat, il doit le faire sans équivoque.

En ce qui concerne l'uniformité, l'arrêté royal du 14 novembre 2003 dont je vous transmettrai copie, mentionne en ses articles 19 et 20 une liste exhaustive des nombreuses mentions qui doivent être reprises chaque année et sont généralement envoyées en même temps que l'avis d'échéance de la police. Tout avis d'échéance doit donc obligatoirement indiquer les risques couverts.

Dans ses articles 28 et suivants du Titre II, le nouveau projet sur les assurances qui a été voté en commission de la Chambre élargit considérablement les mentions obligatoires et augmente les règles de transparence. À l'heure actuelle, si un avis d'échéance n'indique pas clairement les risques couverts, il n'est pas juridiquement acceptable.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Si l'avis d'échéance ne mentionne qu'un numéro de police, l'assuré peut se demander s'il s'agit d'une assurance automobile ou d'une autre.

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – Les articles 19 et 20 précisent pourtant les mentions qui doivent accompagner l'avis d'échéance.

Mme Dominique Tilmans (MR). – Moi-même, je dois parfois relire mon contrat pour savoir sur quoi porte l'avis d'échéance.

(Mme Dominique Tilmans prend place au fauteuil présidentiel.)

Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur «le règlement des litiges des assurances automobiles en cas d'implication de véhicules en provenance d'autres pays européens» (n° 5-4809)

Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a). – *Le Code civil belge stipule que quiconque cause des dommages doit également les réparer. Ce principe est applicable à tous les sinistres. Certaines compagnies d'assurances multiplient les difficultés pour faire traîner en longueur, parfois inutilement, l'indemnisation de la victime.*

Avec le règlement RDR, contraction de Règlement Direct et de Directe Regeling, le secteur belge des assurances a élaboré un système qui maintient les principes existants mais élimine largement les désavantages pour la partie lésée. Un certain nombre de conditions doivent cependant être remplies : le constat amiable d'accident automobile doit par exemple être complété correctement et l'accident doit avoir lieu en Belgique avec deux conducteurs assurés. L'assureur responsabilité civile de la personne lésée réglera alors le dommage sur la base du rapport d'expertise et répercutera le montant sur la compagnie de la partie civilement

gebonden? De verzekeraar moet zijn vragen duidelijk formuleren en wanneer een verzekerde bijvoorbeeld een einde wil maken aan zijn overeenkomst, moet hij dat ondubbelzinnig doen.

Wat de uniformisering betreft, bevatten de artikelen 19 en 20 van het koninklijk besluit van 14 november 2003, waarvan ik u een kopie zal bezorgen, een volledige lijst van de inlichtingen die jaarlijks moeten worden verstrekt en over het algemeen samen met het vervalbericht van de polis worden verzonden. Elk vervalbericht moet dus verplicht de gedekte risico's vermelden.

In de artikelen 28 en volgende van Titel II van het nieuw ontwerp betreffende de verzekeringen dat in de Kamer werd goedgekeurd, worden de verplichte vermeldingen aanzienlijk uitgebreid en de transparantievoorschriften verscherpt. Wanneer thans een vervalbericht niet duidelijk de gedekte risico's vermeldt, is het juridisch niet aanvaardbaar.

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Als het vervaldagbericht alleen het nummer van de polis vermeldt, kan de verzekeraar zich afvragen of het om een autoverzekering of een andere verzekering gaat.*

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – *De artikelen 19 en 20 preciseren nochtans de vermeldingen die bij het vervaldagbericht moeten worden gevoegd.*

Mevrouw Dominique Tilmans (MR). – *Ik moet zelf soms mijn overeenkomst nakijken om te weten op welke polis het vervaldagbericht betrekking heeft.*

(Voorzitster: mevrouw Dominique Tilmans.)

Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over «de regeling van schadegevallen bij autoverzekeringen waarbij auto's betrokken zijn uit andere Europese lidstaten» (nr. 5-4809)

Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a). – *Het Belgisch Burgerlijk Wetboek stipuleert dat degene die schade veroorzaakt, deze ook dient te vergoeden. Dat principe is van toepassing voor alle schadegevallen. Soms zal de verzekeringsmaatschappij allerlei hordes opwerpen om de schadeloosstelling van het slachtoffer al dan niet onnodig te rekken.*

Met de RDR-regeling, de samentrekking van Règlement Direct en Directe Regeling, heeft de Belgische verzekeringssector een systeem uitgewerkt waarbij de principes van het systeem overeind blijven, maar waar de nadelen voor de schadelijder voor het grootste deel werden weggewerkt. Daartoe moet aan voorwaarden worden voldaan, zoals een goed ingevuld en door beide partijen ondertekend aanrijdingsformulier en het feit dat het ongeval moet plaatsvinden in België met twee verzekerde partijen. Dan zal de eigen BA-verzekeraar de schade regelen op basis van het

responsable. De ce fait, il n'y a pas de délai d'attente ni pour l'expert ni pour les paiements, ce qui donne lieu à un règlement rapide et aisé du sinistre.

Pour les simples sinistres impliquant des compagnies d'assurances essentiellement étrangères et non affiliées au système, l'indemnisation peut également durer très longtemps car on doit attendre que la procédure soit terminée, pour autant que la partie adverse ait déjà fait une déclaration dans son pays d'origine et que les faits ne soient pas contestés.

Des délais d'exécution de plusieurs mois à plusieurs années ne sont dès lors pas une exception avec pour conséquence que la partie lésée a une charge supplémentaire puisqu'elle doit faire l'avance de réparations coûteuses et que le règlement est incertain. Il est également possible que la partie lésée doive prendre une autre décision, par exemple celle de remplacer son véhicule parce que la perte qu'elle subirait ainsi serait moindre que si elle devait attendre la réparation de son véhicule.

Il est clair que l'on peut faire œuvre utile sur le plan européen en prenant le système belge pour exemple. Moyennant quelques simples formalités, la compagnie de la personne lésée peut déjà procéder à une indemnisation dans le cadre de la responsabilité civile et lancer une procédure de récupération auprès de la compagnie de la partie adverse, étrangère ou non.

Il est clair que le système repose largement sur la bonne volonté et la coopération des assureurs.

Le ministre peut-il proposer le système belge RDR au niveau européen ?

Des mesures peuvent-elles être prises en Belgique en vue de protéger nos conducteurs qui doivent obligatoirement être assurés et sont également contrôlés sur ce point ?

Envisage-t-on d'obliger tous les assureurs européens de véhicules à adhérer, le cas échéant, à un système européen RDR, ce qui permettrait de disposer d'un registre central d'informations sur le statut des véhicules et des conducteurs en matière d'assurances ? L'objectif final est d'assurer nos consommateurs au moins au sein de l'Europe dans des dossiers concernant des accidents entre conducteurs étrangers assurés et non assurés.

(Mme Marie Arena prend place au fauteuil présidentiel.)

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – *N'étant pas certain d'avoir bien compris la question, j'ignore si je puis donner une réponse précise.*

Tout conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident à accès au registre d'information par le biais de l'application web du Fonds commun de garantie belge. Un système d'indemnisation a été élaboré à travers cette institution, et les victimes peuvent y faire appel lorsqu'un dédommagement se fait attendre trop longtemps, qu'il s'agisse d'accidents s'étant produits dans le pays ou d'accidents transfrontaliers.

La législation européenne règle déjà en grande partie le problème des sinistres transfrontaliers, y compris en matière de responsabilité civile. Tout véhicule à moteur doit aussi être assuré, mais le traitement rapide d'un dossier n'est pas garanti.

expertiserapport en zal hij die verrekenen met de maatschappij van de aansprakelijke partij. Hierdoor is er geen wachttijd voor een expert noch voor uitbetalingen, wat resulteert in een snelle en vlotte schaderegeling.

Ook bij eenvoudige aanrijdingen waarbij niet-aangeslotenen en vooral buitenlandse verzekeringsmaatschappijen betrokken zijn, kan de schaderegeling zeer lang aanslepen, omdat men dient te wachten op de afwikkeling van de procedure, voor zover de tegenpartij al aangifte doet in zijn land van herkomst en de toedracht niet wordt betwist.

Doorlooptijden van ettelijke maanden tot jaren zijn daarbij geen uitzondering, met als gevolg dat de schadelijder een extra last te dragen krijgt omdat hij dure herstellingen moet voorschieten en de afwikkeling onzeker is. Het is ook mogelijk dat de schadelijder een andere beslissing moet nemen, zoals de vervanging van het voertuig, omdat het verlies dat hij daardoor lijdt beperkter is dan wanneer hij moet wachten op herstelling.

Het is duidelijk dat in Europees verband nuttig werk kan worden verricht door het Belgische systeem als voorbeeld te nemen. Als voldaan wordt aan enkele eenvoudige formaliteiten, kan de eigen maatschappij de burgerlijke aansprakelijkheid al vergoeden en een automatische verrekening op de maatschappij van de al dan niet buitenlandse tegenpartij opstarten.

Dat het systeem voor een groot gedeelte berust op de goodwill en samenwerking tussen verzekeraars, is duidelijk.

Kan de minister de implementatie van het Belgische RDR-systeem voorstellen op Europees niveau?

Kunnen in België maatregelen worden genomen ter bescherming van onze chauffeurs, die verplicht verzekerd moeten zijn en daarop ook worden gecontroleerd?

Is het een optie om bij de invoering van een Europees RDR-systeem alle Europese verzekeraars van voertuigen te verplichten zich aan te sluiten bij het systeem, waarbij een centraal informatieregister beschikbaar moet worden over de verzekeringsstatus van voertuigen en chauffeurs? Einddoel is om onze consumenten op zijn minst binnen Europa te verzekeren in dossiers met aanrijdingen met verzekerde en onverzekerde buitenlandse chauffeurs.

(Voorzitter: mevrouw Marie Arena.)

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Ik ben niet zeker dat ik de vraag helemaal heb begrepen en weet dus niet of ik een precies antwoord zal kunnen geven.

Elke bestuurder die betrokken is bij een ongeval heeft toegang tot het informatieregister via de webtoepassing van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Via die instelling werd een vergoedingssysteem uitgewerkt waarop de benadeelden een beroep kunnen doen bij het langdurig uitblijven van een schaderegeling, zowel bij nationale als bij grensoverschrijdende ongevallen.

De Europese wetgeving regelt al in grote mate het probleem van de grensoverschrijdende schadegevallen, ook inzake wettelijke aansprakelijkheid. Elk motorvoertuig moet ook verzekerd zijn, maar de vlotte afhandeling van een dossier is niet gegarandeerd.

Mme Talhaoui demande si un dossier d'indemnisation peut être réglé entre les compagnies d'assurance. Les résidents belges peuvent effectivement s'adresser au Fonds commun de garantie à cet effet, mais, selon moi, cette possibilité est peu connue.

Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a). – Le ministre croit-il qu'une harmonisation, telle que nous la connaissons déjà en Belgique, soit possible au niveau européen ?

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – L'Europe, qui néglige quelque peu le domaine des assurances, n'a pas encore donné d'impulsion en ce sens. Le secteur des assurances affirme qu'il n'est pas responsable de la crise et que nous devons d'abord nous en prendre aux banques.

Cette attitude n'est pas pertinente, mais c'est un fait.

Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a). – Un camion polonais emboutit un véhicule belge. Un procès-verbal est dressé, mais le dossier n'est pas réglé entre les compagnies d'assurance. L'assureur polonais ne réagit pas aux lettres recommandées.

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – Je n'étais pas au courant de ce problème, mais retiens votre suggestion.

(Mme Fauzaya Talhaoui, présidente, reprend place au fauteuil présidentiel.)

**Demande d'explications de
Mme Marie Arena au secrétaire d'État à la
Lutte contre la fraude sociale et fiscale et
au vice-premier ministre et ministre de
l'Économie, des Consommateurs et de la
Mer du Nord sur «le respect de la
suspension de la République centrafricaine
du processus de Kimberley» (n° 5-4240)**

Mme Marie Arena (PS). – Je signale avant tout que ma question date de 2013. J'ignore les raisons du retard de son traitement. Cela étant, le processus de Kimberley et la Centrafrique restent d'actualité. Ce pays est toujours suspendu du processus de Kimberley. Je pense aussi que le business du diamant entre la Belgique et la Centrafrique continue malgré tout.

Le processus de Kimberley est un régime international de certification des diamants qui réunit gouvernements et industriels du diamant en vue d'éviter de négocier, sur le marché mondial, l'achat de diamants présentés par des mouvements rebelles pour financer leurs activités militaires.

L'accord est le résultat de discussions ayant débuté en mai 2000 en Afrique du Sud. Cette coopération internationale est motivée par le problème des diamants du conflit, des diamants produits dans des zones de guerre et utilisés par des seigneurs de la guerre pour se fournir en armes.

De spreker vraagt of een schadedossier tussen de verzekeringsmaatschappijen kan worden geregeld. Deze mogelijkheid bestaat voor Belgische inwoners via het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, maar is volgens mij weinig bekend.

Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a). – Is de minister van oordeel dat een harmonisering, zoals in België, op Europees vlak werkelijkheid kan worden? België is een transitland en telt elk jaar meer buitenlandse vrachtwagens op het wegennet.

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Daartoe bestaan op Europees vlak momenteel geen aanzetten, maar de verzekeringen blijven op dat niveau wel achter. De verzekeringssector haalt aan dat ze de crisis niet heeft veroorzaakt en dat we eerst onze pijlen moeten richten op de banken.

Deze tendens is verkeerd, maar bestaat nu eenmaal.

Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a). – Een Poolse vrachtwagen rijdt een Belgisch voertuig aan. Er wordt een proces-verbaal opgemaakt, maar het dossier wordt niet geregeld tussen de verzekeringsmaatschappijen. De Poolse verzekeringsmaatschappij laat niets van zich horen en beantwoordt de aangetekende brieven niet.

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Het probleem was me niet bekend, maar de suggestie om dit op te nemen spreekt me wel aan.

(Voorzitster: mevrouw Fauzaya Talhaoui.)

**Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena
aan de staatssecretaris voor de Bestrijding
van de sociale en de fiscale fraude en aan
de vice-eersteminister en minister van
Economie, Consumenten en Noordzee over
«de naleving van de schorsing van de
Centraal-Afrikaanse Republiek uit het
Kimberleyproces» (nr. 5-4240)**

Mevrouw Marie Arena (PS). – Mijn vraag dateert van 2013. Ik weet niet waarom ze zo laat wordt behandeld. Hoe dan ook, het Kimberleyproces en de Centraal-Afrikaanse Republiek blijven in de actualiteit. Dat land is nog steeds geschorst uit het Kimberleyproces. Ik denk ook dat de diamanthandel tussen België en de Centraal-Afrikaanse Republiek desondanks blijft voortduren.

Het Kimberleyproces is een internationale certificatieregeling voor diamanten, waarbij er een samenwerking bestaat tussen regeringen en diamanthandelaars met als doel te vermijden dat er op de wereldmarkt wordt onderhandeld over de aankoop van diamanten die worden aangeboden door rebellenbewegingen die er hun militaire activiteiten mee willen financieren.

Het akkoord is het resultaat van besprekingen die gestart zijn in mei 2000 in Zuid-Afrika. Aan de grondslag van die internationale samenwerking ligt het probleem van de

Cinquième producteur mondial de diamant sur une vingtaine de pays, la Centrafrique exporte officiellement chaque année environ 500 000 carats. Mais en réalité, les diamants arrivant sur la place d'Anvers en provenance de la Centrafrique atteignaient ces dernières années au moins le double en raison de la fraude, selon les experts.

Les exigences du processus de Kimberley n'étaient donc pas rencontrées. Les responsables de ce dispositif international de certification pour lutter contre les « diamants du sang » estiment que les contrôles sur les pierres centrafricaines ont quasiment disparu après le coup d'État en mars 2013. C'est pourquoi, en mai dernier, la Centrafrique a été suspendue jusqu'à nouvel ordre du processus de Kimberley.

J'ai été surpris d'apprendre à l'époque, dans un tel contexte, la présence à Bruxelles, le lundi 28 octobre, du ministre d'État centrafricain en charge des mines, du pétrole, de l'énergie et de l'hydraulique, Herbert Gontran Djono-Ahaha. J'ai également appris par les ONG que les contacts entre les autorités minières de RCA et des officiels belges avaient été confirmés ; non seulement le précédent ministre des Mines a voyagé en Belgique en 2013, mais le chargé d'affaires de l'ambassade de Belgique à Brazzaville était également présent à Bangui en 2013. Ces différents échanges avec la Belgique sont particulièrement étonnants.

Quelles sont les mesures prises par le gouvernement belge pour assurer le respect de l'embargo sur les diamants centrafricains ?

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord. – Comme vous le savez, le SPF Économie est responsable du contrôle des importations des diamants.

Le 23 mai 2013, tous les participants au *Kimberley Process Certification Scheme* (KPCS) ont décidé par le biais d'une procédure écrite de ne plus exporter vers la RCA ni d'importer de diamants provenant de la République centrafricaine, car ce pays n'a pas clairement prouvé – pour le dire en termes diplomatiques – sa capacité à satisfaire aux normes minimales du processus de Kimberley. Depuis cette date, les exportations et les importations sont donc interdites.

Le service des Licences du SPF Économie a adressé, le 27 mai 2013, au secteur et autres acteurs concernés un communiqué concernant cette suspension de la RCA par le KPCS.

Le 25 juin 2013 a été publié le règlement exécutoire 622/2013 de la Commission relatif à cette suspension de la RCA. La publication de ce règlement a été communiquée par le service des Licences à tous ces acteurs le 3 juillet 2013.

Le groupe de travail « Monitoring du KPCS » suit les évolutions. Le service Licences, en collaboration avec les experts assermentés, les services de douane et le *Diamond Office* – où sont déclarés tous les envois de diamants – veille, en tant que responsable de l'implémentation du KPCS, à ce qu'il n'y ait aucune exportation de la Belgique vers la RCA ni importation en provenance de ce pays.

conflictdiamanten, van de diamanten die geproduceerd zijn in oorlogszones en die door de krijgsheren worden gebruikt om wapens aan te schaffen.

De Centraal-Afrikaanse Republiek, de vijfde wereldproducent op twintig landen, exporteert jaarlijks officieel ongeveer 500 000 karaat. In werkelijkheid kwam er volgens de experts de voorbije jaren door middel van fraude echter minstens dubbel zoveel diamant uit de Centraal-Afrikaanse Republiek op de Antwerpse beurs.

Er werd dus niet voldaan aan de vereisten van het Kimberleyproces. De verantwoordelijken van de internationale certificatiebepaling met het oog op de bestrijding van "bloeddiamanten" menen dat de controles op de Centraal-Afrikaanse stenen zo goed als verdwenen zijn na de staatsgreep van maart 2013. Daarom werd de Centraal-Afrikaanse Republiek in mei jongstleden tot nader order uitgesloten uit het Kimberleyproces.

Ik was verrast te vernemen dat destijds, in een dergelijke context, de Centraal-Afrikaanse minister van mijnwezen, petroleum, energie en waterkrachtcentrales, Herbert Gontran Djono-Ahaha, op maandag 28 oktober in Brussel was. Ik heb via de ngo's ook vernomen dat de contacten tussen de mijnautoriteiten van de Centraal-Afrikaanse Republiek en Belgische autoriteiten bevestigd werden. De vorige minister van mijnen was in 2013 in België en de zaakgelastigde van de Belgische ambassade in Brazzaville was ook aanwezig in Bangui in 2013. Die verschillende uitwisselingen met België zijn bijzonder verbazingwekkend.

Welke maatregelen heeft de Belgische regering genomen om het embargo op Centraal-Afrikaanse diamanten te doen naleven?

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee. – Zoals u weet, is de FOD Economie verantwoordelijk voor de controle op de import van de diamanten.

Op 23 mei 2013 hebben alle deelnemers aan het Kimberley Process Certification Scheme (KPCS) via een schriftelijke procedure beslist geen diamanten meer te exporteren naar of te importeren uit de Centraal-Afrikaanse Republiek, aangezien dat land niet duidelijk heeft bewezen – om het zacht uit te drukken – dat het in staat is te voldoen aan de minimumnormen van het Kimberleyproces. Sinds die datum is de export en de import dus verboden.

De dienst Vergunningen van de FOD Economie heeft op 27 mei 2013 een communiqué verstuurd naar de sector en naar andere betrokken actoren over de schorsing van de Centraal-Afrikaanse Republiek door het KPCS.

Op 25 juni 2013 werd het uitvoerend reglement 622/2013 van de Commissie met betrekking tot die schorsing van de Centraal-Afrikaanse Republiek gepubliceerd. De publicatie van dat reglement werd op 3 juli 2013 door de dienst Vergunningen aan alle actoren meegedeeld.

De werkgroep "Monitoring van de KPCS" volgt de evolutie. Samen met de beëdigde experts, de douanediens en het Diamond Office – waar alle verzendingen van de diamanten worden aangegeven –, waakt de dienst Vergunningen erover, als verantwoordelijke van de toepassing van de KPCS, dat er geen enkele export noch import tussen België en de CAR

J'ignore si des diamants sont importés en fraude. De toute façon, le service des Licences, en liaison avec les experts du *Diamond Office*, contrôle strictement cet embargo.

La visite que vous évoquez, qui comportait peut-être des contacts diplomatiques ou militaires, ne concernait pas le SPF Économie. Nous nous efforçons d'exécuter les décisions du KPCS pour sauvegarder la crédibilité du secteur.

Mme Marie Arena (PS). – Effectivement, la présence d'un ancien ministre des Mines nous a paru inquiétante, particulièrement lors d'une rencontre avec le secteur. Si c'était le ministre centrafricain des Affaires étrangères qui avait été en contact avec la Belgique, nous aurions pu le comprendre.

Nous devons rester attentifs au déroulement du processus de Kimberley. En effet, celui-ci a déjà montré de nombreuses failles. N'oublions pas cependant que l'Europe vient d'adopter des mesures qui permettent de mieux contrôler les ressources naturelles des pays en conflit. Anvers étant une place internationale pour le diamant, notre pays est particulièrement concerné par cette situation.

Mme la présidente. – C'est précisément pour cette raison qu'un bureau des Nations unies est installé à Anvers.

(La séance est levée à 10 h 55.)

Requalification en question écrite avec remise de la réponse

- Demande d'explications de M. Bert Anciaux au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur « la possible discrimination des jeunes qui souscrivent une assurance automobile » (n° 5-4461) (QE 5-11227)

gebeurt.

Ik weet niet of er diamanten op frauduleuze wijze zijn geïmporteerd. In ieder geval wordt het embargo streng gecontroleerd door de dienst Vergunningen, samen met de experts van het Diamond Office.

Het bezoek waarnaar u verwijst, dat misschien diplomatieke of militaire contacten inhield, had geen betrekking op de FOD Economie. We doen ons best de beslissingen van het KPCS uit te voeren om de geloofwaardigheid van de sector te bewaren.

Mevrouw Marie Arena (PS). – Inderdaad, de aanwezigheid van een oud-minister van mijnen leek ons verontrustend, vooral bij een ontmoeting met de sector. Indien de Centraal-Afrikaanse minister van Buitenlandse Zaken contact met België had gehad, hadden we dat kunnen begrijpen.

We moeten waakzaam blijven voor het verloop van het Kimberleyproces. Dat proces heeft immers al getoond dat het verscheidene zwakke plekken heeft. We mogen nochtans niet vergeten dat Europa onlangs nog maatregelen heeft goedgekeurd die een betere controle van de natuurlijke bronnen van de conflictlanden mogelijk maken. Aangezien Antwerpen een internationaal diamantcentrum is, is ons land sterk betrokken bij die situatie.

De voorzitter. – Precies daarom is er een bureau van de Verenigde Naties gevestigd in Antwerpen.

(De vergadering wordt gesloten om 10.55 uur.)

Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord

- Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over “de mogelijke achterstelling van jongeren bij het aangaan van autoverzekeringen” (nr. 5-4461) (SV 5-11227)