

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Brussel, 13 september 2021

DOC/C2021/1

Advies

over Koninklijke Besluiten houdende de inwerkingtreding en uitvoering van artikel 7, §1, tweede lid van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen tot bepaling van de voorwaarden waaronder de verzekeraars kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om het internationaal verzekeringsbewijs aan de verzekeringnemer af te geven

I. INLEIDING

Op 9 juni 2021 heeft de heer Pierre-Yves Dermagne, Vice-Eersteminister en Minister van Economie en Werk, de Commissie voor Verzekeringen gevraagd een advies uit te brengen over de voorstellen van Assuralia betreffende de digitalisering, alsook over alle nodige aanpassingen aan het juridisch kader, en in het bijzonder over de voorstellen tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 13 februari 1991 houdende de inwerkingtreding en uitvoering van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en het Koninklijk Besluit van 11 juli 2003 houdende de vaststelling van de toelatingsvoorwaarden en de werking van het Belgisch Bureau en het Gemeenschappelijk Waarborgfonds om uitvoering te geven aan artikel 7, §1, tweede lid van de wet van 21 november 1989.

De Minister licht zijn vraag als volgt toe:

“Op vraag van de sector werd door de wet van 2 februari 2021, artikel 7, §1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen aangevuld met een lid luidende: “*De Koning kan bepalen onder welke voorwaarden verzekeraars kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om het internationaal verzekeringsbewijs aan de verzekeringnemer af te geven*”.

De commentaar bij het amendement geeft volgende toelichting: “*Het doel van de voorgestelde wijziging is te voorzien in de mogelijkheid voor de Koning om, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, verzekeraars vrij te stellen van de verplichting om een verzekeringsbewijs in papieren of elektronisch formaat aan de verzekeringnemer af te*

COMMISSION DES ASSURANCES

Bruxelles, le 13 septembre 2021

DOC/C2021/1

Avis

relatif à l'Arrêté royal portant mise en vigueur et exécution de l'article 7, §1^{er}, alinéa 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs fixant les conditions selon lesquelles les assureurs peuvent être dispensés de l'obligation de délivrer le certificat international d'assurance au preneur d'assurance

I. INTRODUCTION

Le 9 juin 2021, Monsieur Pierre-Yves Dermagne, Vice-Premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail, a demandé à la Commission des assurances d'émettre un avis sur les propositions d'Assuralia relatives à la numérisation, ainsi que sur toutes les adaptations nécessaires du cadre juridique, et en particulier sur les propositions de modification de l'arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et de l'arrêté royal du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge et du Fonds commun de garantie afin de mettre en vigueur l'article 7, §1^{er}, alinéa 2 de la loi du 21 novembre 1989.

Le ministre explique sa requête comme suit :

« À la demande du secteur, la loi du 2 février 2021 a complété 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 par un alinéa rédigé comme suit : « *Le Roi peut déterminer les conditions dans lesquelles les assureurs peuvent être dispensés de l'obligation de délivrer le certificat international d'assurance au preneur d'assurance.* »

Le commentaire de l'amendement donne l'explication suivante : « *La proposition de modification vise à prévoir la possibilité pour le Roi de dispenser les assureurs de l'obligation de délivrer au preneur d'assurance un certificat d'assurance sur support papier ou électronique, et ce, aux conditions qu'il détermine. Le Roi peut par*

geven. De Koning kan bijvoorbeeld vrijstelling verlenen van het afgeven van het verzekeringsbewijs, op voorwaarde dat alle gegevens die worden vermeld in artikel 19bis-6, §1, 2°, 3° en 6° van de wet worden meegedeeld aan het Fonds. De Koning kan eveneens het verlenen van deze vrijstelling laten afhangen van het voorafgaand akkoord van de verzekeringnemer.”

In dat kader verzoekt de Minister de Commissie om te adviseren over het door Assuralia voorgelegde werkdocument tot aanpassing van voornoemde Koninklijke Besluiten, de impact van het voorgestelde artikel 14 van het Koninklijk Besluit van 11 juli 2003 op de consumenten, en desgevallend een ontwerp van nieuwe bepalingen in het besluit of in de wet op te stellen. De Minister vraagt dat in het advies een evenwicht zou worden gezocht tussen enerzijds de nodige consumentenbescherming en anderzijds de vraag van de sector tot meer digitalisering.

De Commissie heeft dit verzoek besproken tijdens haar vergadering van 10 juni 2021 (korte toelichting), 7 juli 2021 en 26 augustus en verleent hierbij volgend advies.

II. BESPREKING

Ten einde een duidelijk zicht te hebben op het voorgestelde project en de wetswijzigingen werden een vertegenwoordiger van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds en het Belgische Bureau, alsook een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit op de vergaderingen uitgenodigd om meer concrete toelichting te geven.

1. Toelichting bij het voorgestelde project

Op vraag van de verzekeringssector werd bij wet van 2 februari 2021 artikel 7, §1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (WAM-wet) aangevuld met een lid luidende: “*De Koning kan bepalen onder welke voorwaarden verzekeraars kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om het internationaal verzekeringsbewijs aan de verzekeringnemer af te geven*”.

In uitvoering van voornoemd artikel 7, §1 WAM-wet legt Assuralia het project voor van het zgn. ‘In real Time Proof of Insurance (POI) – digitaal platform’, waarvan de doelstellingen en de concrete uitwerking in meer detail worden toegelicht in het document dat als bijlage bij dit advies is gevoegd.

exemple accorder une dispense de délivrance du certificat d’assurance, à condition que toutes les données mentionnées à l’article 19bis-6, §1^{er}, 2°, 3° et 6° de la loi soient communiquées au Fonds. Le Roi peut également soumettre l’octroi de cette dispense à l’accord préalable du preneur d’assurance.»

Dans ce cadre, le ministre demande à la Commission de remettre un avis sur le document de travail présenté par Assuralia en vue d’adapter les arrêtés royaux susmentionnés, d’examiner l’impact de la proposition d’article 14 de l’arrêté royal du 11 juillet 2003 sur les consommateurs, et, le cas échéant, d’établir un projet de nouvelles dispositions dans l’arrêté ou la loi. Le ministre demande que, dans son avis, la Commission cherche à atteindre un équilibre entre, d’une part, la nécessaire protection des consommateurs et, d’autre part, la demande du secteur d’une numérisation accrue.

La Commission a abordé cette demande lors de ses réunions du 10 juin 2021 (brève explication), du 7 juillet 2021 et du 26 août et remet l’avis suivant.

II. EXAMEN

Afin d’avoir une vue claire du projet présenté et des modifications de la législation, un représentant du Fonds commun de garantie belge et du Bureau belge, ainsi qu’un représentant du SPF Mobilité ont été invités aux réunions pour les présenter plus concrètement.

1. Explication du projet présenté

À la demande du secteur des assurances, la loi du 2 février 2021 a complété 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 (loi RC auto) par un alinéa rédigé comme suit: «*Le Roi peut déterminer les conditions dans lesquelles les assureurs peuvent être dispensés de l’obligation de délivrer le certificat international d’assurance au preneur d’assurance.*»

En exécution de l’article 7, §1^{er} de la loi RC auto susmentionné, Assuralia présente le projet de la «plateforme numérique en temps réel Proof of Insurance (POI)», dont les objectifs et la mise en œuvre sont expliqués plus en détail dans le document repris en annexe du présent avis.

De doelstelling van dit systeem is om een oplossing te bieden voor de tekortkomingen van het huidige systeem van de afgifte van de groene kaart, zowel in papieren als elektronisch formaat.

Dit 'In real Time Proof of Insurance (POI) – digitaal platform' omvat een databank die steeds de actuele en accurate verzekeringsstoestand ('in real time') van een motorrijtuig weergeeft en die door de personen bedoeld in het huidig artikel 19bis-8, §§1 en 2 WAM-wet en desgevallend nog anderen wettelijk te bepalen personen digitaal kan geconsulteerd worden.

Dit POI-Platform bevat de beschikbare verzekeringsgegevens. De persoon die dit POI-Platform consulteert krijgt echter enkel informatie over de verzekeringsstatus van het voertuig, namelijk hetzij dat het voertuig verzekerd is, hetzij dat er geen verzekeringsgegevens kunnen gevonden worden. In dit laatste geval zal de bestuurder op een andere wijze moeten aantonen dat het voertuig verzekerd is.

Men streeft ernaar dat het POI-platform in de toekomst ook zal kunnen melden dat het voertuig niet-verzekerd is doch op dit ogenblik is dat technisch nog niet mogelijk.

Meerdere verzekeraars zijn van plan om de concrete verzekeringsgegevens betreffende de verzekeraar, het polisnummer, de geografische dekking enz. van de overeenkomst van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van het specifieke motorrijtuig op te nemen in een zgn. handleiding dat in het voertuig kan gelegd worden. Deze handleiding zou door de verzekeraar bij het afsluiten van de verzekeringsovereenkomst aan de verzekeringnemer worden overgemaakt, evenals bij een wijziging van voorwaarden. In geval van wijziging van verzekeraar zal deze een nieuwe handleiding bezorgen. Elke verzekeraar blijft vrij om de manier van communiceren met zijn klant zelf te bepalen.

De vrijstelling bedoeld in artikel 7, §1 WAM-wet betreft enkel de verplichting voor de verzekeraars om het internationaal verzekeringsbewijs, de zgn. groene kaart, af te geven als verzekeringsbewijs in eigen land. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen er op dat meerdere landen bezig zijn met een gelijkaardig project en enkel Frankrijk, België en Tsjechië nog werken met de groene kaart als verzekeringsbewijs in eigen land.

In geval van gebruik van het motorrijtuig in het buitenland blijft de huidige regeling van kracht. Enerzijds heeft een Belgisch voertuig toegang op basis van de kentekenplaat

Ce système a pour objectif de remédier aux manquements du système actuel de délivrance de la carte verte, sur support papier ou électronique.

Cette « plateforme numérique en temps réel Proof of Insurance (POI) » contient une base de données qui indique en permanence la situation d'assurance actuelle et précise (« in real time » - « en temps réel ») d'un véhicule automoteur et qui peut être consultée numériquement par les personnes visées aux actuels articles 19bis-8, §§1^{er} et 2 de la loi RC auto et, le cas échéant, par d'autres personnes devant encore être déterminées par la loi.

Cette plateforme POI reprend les données d'assurance disponibles. Cependant, la personne qui consulte cette plateforme POI reçoit uniquement les informations relatives à la situation d'assurance du véhicule, à savoir soit le fait que le véhicule est assuré, soit le fait qu'aucune donnée d'assurance ne peut être trouvée. Dans ce cas, le conducteur devra démontrer d'une autre manière que le véhicule est assuré.

L'objectif est que la plateforme POI puisse à l'avenir également indiquer que le véhicule n'est pas assuré, mais ce n'est techniquement pas encore possible.

Plusieurs assureurs prévoient de réunir les données d'assurances relatives à l'assureur, au numéro de police, à la couverture géographique, etc. du contrat de l'assurance obligatoire de la responsabilité du véhicule automoteur spécifique, dans une sorte de carnet, qui pourrait être placé dans le véhicule. Ce carnet serait remis au preneur d'assurance lors de la conclusion du contrat d'assurance et à chaque modification des conditions. En cas de changement d'assureur, le nouvel assureur remettrait un nouveau carnet au preneur d'assurance. Chaque assureur est libre de déterminer la manière dont il communique avec ses clients.

La dispense visée à l'article 7, §1^{er} de la loi RC auto concerne uniquement l'obligation pour les assureurs de délivrer le certificat international d'assurance, la « carte verte », en tant que certificat d'assurance sur le territoire national. Les représentants des entreprises d'assurances insistent sur le fait que plusieurs pays œuvrent à un projet similaire et que seules la France, la Belgique et la République tchèque travaillent encore avec la carte verte comme certificat d'assurance sur leur territoire national.

En cas d'utilisation du véhicule automoteur à l'étranger, la réglementation actuelle reste d'application. D'une part, l'accès d'un véhicule belge au réseau routier dépend de sa

(EER en enkele andere landen) en moet de politie genoeg nemen met het feit dat het voertuig is ingeschreven in België. Wanneer in dit land naar de identiteit van de verzekeraar wordt gevraagd kan dit volgens de vertegenwoordiger van het Fonds ook worden verstrekt door een ander bewijs dan de groene kaart, zoals de zgn. handleiding (zie hierboven). Anderzijds zijn er de landen van het groene kaartstelsel (andere dan voornoemd) waarbij het internationaal verzekeringsbewijs (groene kaart) verplicht moet getoond worden aan de grens. Sommige landen vereisen daarbij nog steeds een papieren document, zoals Marokko of Tunesië, terwijl het Verenigd Koninkrijk een digitale groene kaart op de smartphone aanvaardt. De verzekeringnemer, begeleid door hun tussenpersoon, kunnen nog steeds een (papieren of elektronische) groene kaart aanvragen. Dit proces bestaat vandaag reeds voor bepaalde landen van het groene kaartstelsel, zoals bv. reizen naar Rusland.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen tevens op de in het ontwerp van herziening van de EU Richtlijn 2009/103/EU (2018/0168 (COD) 28 06 2021) in artikel 4, 2 voorziene mogelijkheid tot het opzetten van een digitale controle van de kentekenplaat met een permanente controle 'in real time' en op een COB werkgroep om de werking van de Bureau te herzien en de regeling aan te passen met verwijzing naar een digitale vorm van verzekeringsbewijs. Tussen Rusland en Finland geldt al een digitale werking.

Dit POI-numerisch platform zal worden opgezet naast het bestaande register Veridass bij het Fonds en het Belgian Motor Insurance Information Center (BMIC). Deze zijn opgericht in uitvoering van de 4de Europese richtlijn motorrijtuigverzekering (<https://www.fcgb-bgwf.be/index-module-orke-page-view-id-22.html> - <https://www.fcgb-bgwf.be/orke/view/4/mission-d-identification---bmic.html>).

Beide databanken zullen 'in real time' gekoppeld worden en gevoed door de leden van het Fonds, zijnde alle verzekeringsondernemingen die in België gelegen risico's BA motorrijtuigenverzekering dekken.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen delen mee dat zeven verzekeringsondernemingen en het Fonds in het kader van de EU Verordening Algemene gegevensbescherming (GDPR) een Data Protection Impact Assessment (DPIA) hebben gedaan. Het contact leggen met de Gegevensbeschermingsautoriteit komt evenwel volgens hen niet toe aan de verzekeraars maar aan de overheid.

plaque d'immatriculation (dans l'EEE et quelques autres pays) et la police doit se satisfaire du fait que le véhicule soit enregistré en Belgique. Si l'identité de l'assureur est demandée dans l'un de ces pays, celle-ci peut alors, selon le représentant du Fonds, être fournie par une autre preuve que la carte verte, telle que le carnet susmentionné (cf. supra). D'autre part, il y a les pays où le système de la carte verte est en vigueur (autres que les pays susmentionnés) et où le certificat international d'assurance (carte verte) doit être présenté à la frontière. Certains pays exigent encore un document papier, comme le Maroc ou la Tunisie, alors que le Royaume-Uni accepte une carte verte numérique sur smartphone. Le preneur d'assurance, accompagné de son intermédiaire, peut encore introduire une demande de carte verte (sur support papier ou électronique). Ce processus existe déjà pour certains pays qui appliquent le système de la carte verte, comme la Russie.

Les représentants des entreprises d'assurances évoquent d'une part la possibilité prévue dans le projet de révision de la Directive européenne 2009/103/CE (2018/0168 (COD) 28 06 2021) à l'article 4, 2 de mettre en place un contrôle numérique de la plaque d'immatriculation avec un contrôle permanent « en temps réel » et, d'autre part, un groupe de travail du COB pour revoir le fonctionnement des bureaux et adapter la réglementation en faisant référence à une forme numérique de certificat d'assurance. La Russie et la Finlande appliquent déjà un système numérique pour leurs ressortissants respectifs.

Cette plateforme POI numérique sera mise en place en parallèle au registre Veridass du Fonds et au Belgian Motor Insurance Information Center (BMIC). Ceux-ci ont été créés en exécution de la 4^e directive européenne concernant l'assurance des véhicules automoteurs (<https://www.fcgb-bgwf.be/index-module-orke-page-view-id-22.html> - <https://www.fcgb-bgwf.be/orke/view/4/mission-d-identification---bmic.html>).

Les deux bases de données seront associées « en temps réel » et alimentées par les membres du Fonds, à savoir toutes les entreprises d'assurances qui couvrent des risques en matière d'assurances RC véhicules automoteurs en Belgique.

Les représentants des entreprises d'assurances font savoir que sept entreprises d'assurances et le Fonds ont mené une analyse d'impact relative à la protection des données (AIPD) dans le cadre du Règlement général européen sur la protection des données (RGPD). Selon eux, ce n'est cependant pas aux assureurs de prendre contact avec l'Autorité de protection des données, mais au gouvernement.

Tenslotte benadrukken ze dat in het project een uitgebreide informatie – en communicatiecampagne voor de consumenten is voorzien en ze er naar streven om maximaal en in een korte tijdspanne de sector te aligneren in dit project zodat er niet duaal moet gewerkt worden en, ook door de verzekeringstussenpersonen, op uniforme wijze kan worden gecommuniceerd aan de klanten.

2. Algemene bemerkingen

1. De Commissie voor verzekeringen ziet vele voordelen in het voorgestelde POI - digitaal platform, zoals de strijd tegen niet-verzekering, de controle door de politie en de autokeuringsdiensten, de accuraatheid van de verzekeringstoestand op een welbepaald ogenblik en de kostenbesparing door de afschaffing van de minstens jaarlijkse verzending van de papieren groene kaart.

2. De vertegenwoordigers van de verbruikers trekken het nut van het voorgestelde POI - digitaal platform niet in twijfel, maar wel de digitale database voor de niet-digitale consument. Personen die om diverse redenen niet of onvoldoende digitaal (kunnen) werken worden hierdoor in een positie van afhankelijkheid gedwongen, waarbij ze moeten beroep doen op anderen (tegenpartij, politie, omstaanders) om de nodige informatie over de verzekering te verkrijgen. Ook telkens zelf het initiatief moeten nemen om een papieren groene kaart aan te vragen kan voor deze personen al een probleem vormen.

Derhalve vragen de vertegenwoordigers van de verbruikers dat de afschaffing van de groene kaart en dat de vervanging door het voorgestelde POI - platform enkel mogelijk is na toestemming van de betrokken verzekeringnemer. Zij vragen dat de default optie het papieren verzekeringsbewijs blijft maar met de mogelijkheid dat de verzekeringnemer er voor kan kiezen om onder het digitale systeem te vallen.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen dat wanneer het papieren verzekeringsbewijs de standaard zou blijven, het systeem van het POI-platform niet kan werken en alles bij het oude zal moeten blijven. Een “opt in” in het nieuwe systeem vergt volgens hen een tijdrovend proces om de toestemming van de verzekeringnemer te bekomen en vereist in ieder geval dat twee systemen zullen moeten blijven draaien. Dit brengt onvermijdelijk hoge kosten met zich mee en is operationeel niet haalbaar voor de verzekeringsondernemingen. Bovendien stellen ze dat dit

Ils insistent enfin sur le fait que le projet prévoit une vaste campagne d’information et de communication à destination des consommateurs et qu’ils s’efforcent d’uniformiser un maximum le secteur, dans un laps de temps très court, afin d’éviter tout double emploi et de permettre aux courtiers d’assurance de communiquer de la même façon avec les clients.

2. Observations générales

1. La Commission des assurances voit beaucoup d’avantages à la plateforme numérique POI proposée, comme la lutte contre le défaut d’assurance, le contrôle par la police et les services de contrôle technique, la précision de la situation d’assurance à un moment bien déterminé et l’économie de coûts grâce à la suppression de l’envoi au moins annuel de la carte verte sur support papier.

2. Les représentants des consommateurs ne mettent pas en doute l’utilité de la plateforme numérique POI proposée, mais bien celle de la base de données numérique pour les consommateurs non connectés. Les personnes qui, pour diverses raisons, ne peuvent pas utiliser ou n’utilisent pas d’outils numériques se retrouvent ici dans une situation de dépendance qui les contraint à faire appel à d’autres (partie adverse, police, témoins) pour obtenir les informations d’assurance. Le simple fait de devoir prendre elles-mêmes l’initiative d’introduire une demande de carte verte sur support papier peut déjà constituer un obstacle pour ces personnes.

Par conséquent, les représentants des consommateurs demandent que la suppression de la carte verte et son remplacement par la plateforme POI proposée ne soient possibles qu’après accord du preneur d’assurance concerné. Ils demandent que l’option par défaut reste le certificat d’assurance sur support papier, mais avec la possibilité pour le preneur d’assurance d’opter pour le système numérique.

Les représentants des entreprises d’assurances déclarent que si le certificat d’assurance sur support papier restait la norme, le système de la plateforme POI ne pourrait pas fonctionner et que tout resterait comme avant. Un « opt-in » pour ce nouveau système prendrait selon eux énormément de temps, pour obtenir l’accord du preneur d’assurance, et signifierait que deux systèmes doivent exister en parallèle. Cela impliquerait inévitablement des coûts élevés et ne serait pas tenable d’un point de vue opérationnel pour les entreprises d’assurances. En outre, ils déclarent que cela ne résoudrait aucun des problèmes actuels connus de défaut

niets zou oplossen van de bestaande erkende problemen van niet-verzekering, niet-accurate groene kaart, niet (snel) kunnen terugvinden van de elektronische groene kaart bij politiecontrole, enz.

Zij benadrukken het feit dat elke verzekeraar verder zal zorgen voor de nodige communicatie met zijn klant. De zgn. handleiding bevat bv. alle gegevens, ook voor de niet-digitale consument. De bedoeling van het project is ook dat de "groene kaart" geen verplichte boorddocument in België meer zal zijn, zoals in de meerderheid van de Europese landen al het geval is.

3. De vertegenwoordigers van de gebruikers begrijpen uit de toelichting over het voorgestelde POI - platform dat de handleiding een belangrijk document is in het project omdat het naast de nummerplaat ook de verzekeringsgegevens bevat, waaronder de identificatie van de verzekeraar (zeker ook in het buitenland) en van de polis, alsook de gegevens van het POI-platform. Om te garanderen dat de verzekeringnemer steeds beschikt over de actuele handleiding vragen de vertegenwoordigers van de gebruikers dat de wet aan de verzekeringsondernemingen de verplichting zou opleggen om deze handleiding mee te delen.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen dat het geen zin heeft om de verplichte groene kaart te vervangen door een verplichte handleiding. Zij erkennen dat de beschikbaarheid en eenvoudige consulteerbaarheid van de verzekeringsgegevens van groot belang is, ook voor de bestuurder van het betrokken voertuig (bij een ongeval). Elke verzekeraar moet volgens hen wel vrij blijven om de manier van communiceren met zijn klant te bepalen (bv. handleiding of andere, op papier of andere drager). Zij benadrukken dat de verzekeringssector er naar streeft om de informatie en - communicatie aan de klanten over de verzekeringsgegevens van het voertuig en over het POI-platform maximaal te aligneren voor de gehele Belgische markt en zijn bereid hiervoor samen te werken met de consumentenvertegenwoordigers en de verzekeringstussenpersonen.

4. Belangrijke aandachtspunten in het project van het POI-platform zijn: "wie heeft toegang tot de databank?" en "Hoe aantonen dat men belang heeft?"

De wettelijk uit te werken regeling moet conform zijn met de EU Verordening Algemene gegevensbescherming (GDPR). De Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) is niet ingegaan op het verzoek van de FOD Economie om deel te nemen aan de bespreking hierover in de Commissie.

d'assurance, de carte verte erronée, de l'impossibilité de retrouver (rapidement) la carte verte électronique en cas de contrôle de police, etc.

Ils insistent sur le fait que chaque assureur continuera à communiquer avec ses clients. Le carnet susmentionné contiendra ainsi toutes les données, y compris pour les consommateurs non numériques. Le projet a aussi pour objectif que la « carte verte » ne soit plus un document de bord obligatoire en Belgique, comme c'est déjà le cas dans la majorité des pays européens.

3. Les représentants des consommateurs comprennent de l'explication de la plateforme POI proposée que le carnet est un document important du projet parce que, outre le numéro de la plaque d'immatriculation, il contient aussi les données d'assurance, dont l'identification de l'assureur (surtout utiles s'il se trouve à l'étranger) et celle de la police d'assurance, ainsi que les données de la plateforme POI. Afin de garantir que le preneur d'assurance dispose toujours d'un carnet à jour, les représentants des consommateurs demandent que la loi impose aux entreprises d'assurances de fournir ce carnet.

Les représentants des entreprises d'assurances déclarent que cela n'a aucun sens de remplacer la carte verte obligatoire par un carnet obligatoire. Ils reconnaissent que la disponibilité des données d'assurance et leur facilité de consultation sont d'un grand intérêt, également pour le conducteur du véhicule concerné (en cas de sinistre). Cependant, ils estiment que chaque assureur doit rester libre de déterminer la manière dont il communique avec ses clients (ex. documentation ou autre, sur papier ou tout autre support). Ils insistent sur le fait que le secteur des assurances s'efforce d'uniformiser au maximum la campagne d'information et de communication auprès des clients au sujet des données d'assurance du véhicule et de la plateforme POI pour l'ensemble du marché belge et que les entreprises d'assurances sont prêtes à collaborer avec les représentants des consommateurs et les courtiers d'assurance à cet égard.

4. Les points importants dans le projet de plateforme POI sont les suivants : « Qui a accès à la base de données ? » et « Comment démontrer que l'on y a un intérêt légitime ? »

Le règlement à élaborer doit être conforme au Règlement général européen sur la protection des données (RGPD). L'Autorité de protection des données (APB) n'a pas répondu à la demande du SPF Économie de participer à la discussion à ce sujet au sein de la Commission.

De vertegenwoordigers van de verbruikers vragen dat de (GBA) wordt geraadpleegd in ieder geval alvorens de KB's worden aangepast.

In het verzoek tot advies gericht aan de GBA dienen minstens volgende gegevens te worden meegedeeld:

- Wie heeft toegang tot het POI-platform?
- Wat zijn de aanvraagvoorwaarden?
- Hoe dient men het bewijs van het belang te leveren op het moment van de aanvraag en hoe kan dit worden geverifieerd?
- Tot welke gegevens heeft de aanvrager toegang?

De verzekeringssector zal deze informatie overmaken aan de Minister.

3. Artikelsgewijze bespreking

1. *Koninklijk besluit van 13 februari 1991 houdende de inwerkingtreding en uitvoering van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen*

In artikel 5 KB 13 februari 1991 wordt een derde en vierde lid toegevoegd dat bepaalt dat de verzekeraar is vrijgesteld van de afgifte van de internationale verzekeringskaart en de bestuurder is vrijgesteld om die aan boord te hebben.

De vertegenwoordigers van de verbruikers herhalen hun vraag voor de invoering van een "opt in" systeem, terwijl de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen nogmaals stellen dat het behoud van 2 parallelle systemen onhoudbaar is en de consument op ieder ogenblik een papieren groene kaart kan aanvragen.

Het toegevoegde vierde lid houdt in dat iedereen een voorlopige dekking krijgt gedurende 30 dagen na inschrijving van het voertuig in het register van de DIV: *"De verzekeraar is ook vrijgesteld van de verplichting om een internationale verzekeringskaart aan de verzekeringsnemer af te geven binnen 30 dagen na de datum van de inschrijving van het voertuig in het register van de Directie Inschrijvingen Voertuigen. Het voertuig wordt geacht geldig verzekerd te zijn gedurende deze periode door de verzekeringsonderneming die op het ogenblik van de inschrijving is vermeld"*.

Les représentants des consommateurs demandent que l'Autorité de protection des données (APB) soit tout de même consultée avant que l'AR ne soit adapté.

La demande d'avis adressée à l'APB doit au minimum comprendre les données suivantes :

- Qui a accès à la plateforme POI ?
- Quelles sont les conditions de demande ?
- Comment doit-on fournir la preuve de l'intérêt légitime au moment de l'introduction de la demande et comment celui-ci peut-il être vérifié ?
- Quelle est l'étendue des données auxquelles le demandeur a accès ?

Le secteur des assurances transmettra ces informations au ministre.

3. Discussion des articles

1. *Arrêté royal du 13 février 1991 portant mise en vigueur et exécution de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.*

Des alinéas 3 et 4 ont été ajoutés à l'article 5 de l'AR du 13 février 1991, ils disposent que l'assureur est dispensé de l'obligation de délivrer le certificat international d'assurance et que le conducteur est dispensé de l'obligation d'avoir ce document à bord.

Les représentants des consommateurs réitèrent leur demande d'introduction de la possibilité de rejoindre le nouveau système, tandis que les représentants des entreprises d'assurances déclarent une fois encore que le maintien de deux systèmes parallèles est intenable et que le consommateur peut à tout moment introduire une demande d'obtention d'une carte verte sur support papier.

Le quatrième alinéa ajouté prévoit que toute personne bénéficie d'une couverture temporaire pendant les 30 jours qui suivent l'inscription du véhicule dans le registre de la DIV : *« L'assureur est aussi dispensé de l'obligation de délivrer un certificat international d'assurance au preneur d'assurance dans les 30 jours qui suivent la date de l'inscription du véhicule dans le registre de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. Le véhicule est présumé être valablement assuré pendant cette période par l'entreprise d'assurances mentionnée au moment de l'inscription. »*

De tussenpersoon moet bijgevolg geen tijdelijke groene kaart meer uitgeven.

De bewoordingen in de toelichting “tenzij anders overeengekomen” moeten worden geschrapt.

2. *Koninklijk besluit van 11 juli 2003 houdende de vaststelling van de toelatingsvoorwaarden en de werking van het Belgisch Bureau en het Gemeenschappelijk Waarborgfonds*

De Commissie wijst er op dat de Franse versie van het KB, zowel de huidige tekst als de ontwerptekst, taalkundig zeer slecht geformuleerd is en vraagt om deze te herbekijken.

De Commissie heeft volgende opmerkingen op de door Assuralia voorgestelde ontwerptekst tot aanpassing van het KB:

- Artikel 1, 3°: “de Minister bevoegd voor economie” vervangen door “de Minister bevoegd voor Verzekeringen”;

- Artikel 12 verwijst naar de bepalingen van het Wetboek van Vennootschappen. Ondertussen is het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen van kracht, zodat de verwijzingen naar de huidige wetgeving moet opgenomen worden.

De Commissie stelt volgende aanpassing voor: “~~L'article 10 de la loi de contrôle~~ Les articles 2:7, 2:8, § 1er, 2:12, § 2, 2:13, 2:14, 2:18, 2:33, 2:46, 2:47, 2:102, 3:10, 3:12, 3:13 et 3:14 du Code des sociétés et des associations et l'arrêté royal du 17 novembre 1994 relatif aux comptes annuels des entreprises d'assurances, sont applicables par analogie au Bureau et au Fonds”.

- Artikelen 13 en 21 waar een verwijzing staat naar “leiders van ondernemingen” moet de terminologie worden aangepast aan het huidige Wetboek Vennootschappen en Verenigingen.

De Commissie stelt volgende aanpassing van artikel 13 voor: « ~~Les personnes chargées de la direction effective déléguées à la gestion journalière et les administrateurs du Fonds, du Bureau et des entreprises visées à l'article 6, alinéa alinéas 5 et 6, doivent posséder l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour exercer ces fonctions~~ ».

- Artikel 14, §1 wordt aangevuld met een bepaling die stelt dat de aanvraag tot het bekomen van de identiteit van de verzekeraar ook kan gebeuren door ieder elektronisch middel dat door het Fonds ter beschikking van de aanvrager

L'intermédiaire ne doit par conséquent plus émettre de carte verte temporaire.

Les termes « à défaut de convention contraire » doivent être supprimés de l'exposé.

2. *Arrêté royal du 11 juillet 2003 fixant les conditions d'agrément et le fonctionnement du Bureau belge et du Fonds commun de garantie*

La Commission indique que la version française de l'arrêté royal, tant le texte actuel que le projet de texte, sont très mal rédigés et demande à ce qu'ils soient adaptés.

La Commission formule les remarques suivantes au sujet du projet de texte présenté par Assuralia en vue d'adapter l'AR :

- À l'article 1, 3° : remplacer « le ministre qui a l'Économie dans ses attributions » par « le ministre qui a les Assurances dans ses attributions » ;

- L'article 12 renvoie aux dispositions du Code des sociétés. Depuis, le Code des sociétés et des associations est entré en vigueur, de sorte qu'il faut reprendre les références à la législation actuelle.

La Commission propose l'adaptation suivante : « ~~L'article 10 de la loi de contrôle~~ Les articles 2:7, 2:8, § 1er, 2:12, § 2, 2:13, 2:14, 2:18, 2:33, 2:46, 2:47, 2:102, 3:10, 3:12, 3:13 et 3:14 du Code des sociétés et des associations et l'arrêté royal du 17 novembre 1994 relatif aux comptes annuels des entreprises d'assurances, sont applicables par analogie au Bureau et au Fonds ».

- Aux articles 13 et 21 où il est fait référence aux « dirigeants d'entreprises », la terminologie doit être adaptée à l'actuel Code des sociétés et des associations.

La Commission propose l'adaptation suivante de l'article 13 : « ~~Les personnes chargées de la direction effective déléguées à la gestion journalière et les administrateurs du Fonds, du Bureau et des entreprises visées à l'article 6, alinéa alinéas 5 et 6, doivent posséder l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour exercer ces fonctions~~ ».

- L'article 14, §1^{er} est complété par une disposition qui prévoit que la demande d'obtention de l'identité de l'assureur peut également se faire par toute voie électronique mise à la disposition du demandeur par le

wordt gesteld (bevestiging van de praktijk) en preciseert de informatie van de aanvraag.

- In artikel 14 wordt een nieuwe paragraaf 2 ingevoegd betreffende de personen die een aanvraag kunnen indienen via het POI – platform. De bedoeling is om de toegang tot de informatie te beperken tot welbepaalde categorieën van personen die een legitiem belang hebben om de verzekeringsstatus van een specifiek voertuig te kennen en aldus te weten of het Fonds over de verzekeringsgegevens voor dit voertuig beschikt .

De Commissie stelt volgende artikel 14, § 2 voor:

« §2. *Les personnes suivantes ont le droit d'introduire la demande d'information visée à l'article 19bis-8, §3 de la loi :*

-la personne lésée et les personnes pouvant agir en son nom,

-le propriétaire, le conducteur et le détenteur du véhicule automoteur et les personnes pouvant agir en leur nom,

-toute personne physique ou morale pouvant exiger en vertu d'une disposition légale belge un certificat d'assurance.

La demande d'information est introduite par le moyen électronique que le Fonds met à disposition.

La demande précise la date pour laquelle l'information est demandée. Cette date ne peut être antérieure de plus de 6 mois à la date de la demande. »

De bepaling « toute personne physique ou morale pouvant exiger en vertu d'une disposition légale belge un certificat d'assurance » verwijst onder meer naar de reglementering van de autokeuringsdiensten en de centra van het rijexamen.

- Voor dit artikel 14, §2 dient in de wet van 21 november 1989 (WAM-wet) een wettelijk grondslag te worden voorzien. Dit artikel voorziet immers in een veel ruimere categorie van personen dan deze die zijn toegelaten krachtens het huidige artikel 19bis-8, §1 en §2 WAM-wet.

Teneinde die wettelijke grondslag te voorzien wordt voorgesteld om in artikel 19bis-8 een derde paragraaf toe te voegen. De bewoordingen ervan zijn mede gesteund op artikel 7, §1 WAM-wet.

De Commissie stelt volgend artikel 19bis -8, § 3 voor:

«Voor de motorrijtuigen van het Belgisch repertorium van de voertuigen, kan iedere persoon die een ander legitiem belang heeft dan dit voorzien in §1 alleen de bevestiging

Fonds (confirmation de la pratique) et précise les informations de la demande.

- Un nouveau paragraphe 2 relatif aux personnes qui peuvent introduire une demande via la plateforme POI est ajouté à l'article 14. L'objectif est de limiter l'accès aux informations à des catégories bien déterminées de personnes qui ont un intérêt légitime à connaître la situation d'assurance d'un véhicule spécifique et donc à savoir si le Fonds dispose des données d'assurance de ce véhicule.

La Commission propose l'article 14, § 2 suivant :

« §2. *Les personnes suivantes ont le droit d'introduire la demande d'information visée à l'article 19bis-8, § 3 de la loi :*

-la personne lésée et les personnes pouvant agir en son nom,

-le propriétaire, le conducteur et le détenteur du véhicule automoteur et les personnes pouvant agir en leur nom,

-toute personne physique ou morale pouvant exiger en vertu d'une disposition légale belge un certificat d'assurance.

La demande d'information est introduite par le moyen électronique que le Fonds met à disposition.

La demande précise la date pour laquelle l'information est demandée. Cette date ne peut être antérieure de plus de 6 mois à la date de la demande. »

La disposition « toute personne physique ou morale pouvant exiger en vertu d'une disposition légale belge un certificat d'assurance » renvoie notamment à la réglementation des services de contrôle technique et des centres d'examen du permis de conduire.

- Il faut prévoir une base juridique dans la loi du 21 novembre 1989 (loi RC auto) pour cet article 14, §2. Cet article prévoit en effet une catégorie de personnes beaucoup plus large que celles qui sont autorisées en vertu de l'actuel article 19bis-8, §1^{er} et § 2 de la loi RC auto.

Afin de prévoir cette base juridique, il est proposé d'ajouter un troisième paragraphe à l'article 19bis-8. Les termes de celui-ci s'appuient également sur l'article 7, § 1 de la loi RC auto.

La Commission propose cet article 19bis -8, § 3 :

« Pour les véhicules du répertoire matricule des véhicules belges, toute personne ayant un intérêt légitime, autre que celui prévu au §1^{er}, ne peut obtenir du Fonds que la

bekomen dat dit laatste al dan niet in het bezit is van gegevens tot bewijs van het bestaan van de verzekeringsovereenkomst.

De Koning bepaalt de categorieën van personen die dit belang rechtvaardigen, alsook de vorm en de inhoud van de aanvraag tot het bekomen van de informatie.”

“Pour les véhicules du répertoire matricule des véhicules belges, toute personne ayant un intérêt légitime, autre que celui prévu au §1, ne peut obtenir du Fonds que la confirmation que ce dernier est ou non en possession de données prouvant l’existence du contrat d’assurance.

Le Roi détermine les catégories de personnes justifiant de cet intérêt, ainsi que la forme et le contenu de la demande d’information.”

- In het huidige artikel 19bis-8, §1 WAM-wet Nederlandse versie moet de verwijzing naar “artikel 16bis-6” worden vervangen door “artikel 19 bis -6”. De Franstalige versie is daarentegen wel correct.

- Artikel 16 wordt gewijzigd door te preciseren dat de informatieverstrekking door de DIV aan het Fonds in onderling overleg moet gebeuren. Bovendien wordt de termijn van “een maand” voor het overmaken van de gegevens door de DIV vervangen door “onverwijld”.

In de praktijk wordt deze informatie thans wekelijks verstrekt.

Daar het nieuw POI-platform informatie verstrekt ‘in real time’ en een voorlopige dekking biedt van 30 dagen na inschrijving van het voertuig bij de DIV dienen de gegevens onverwijld te worden overgemaakt.

De Commissie benadrukt het belang van de concrete technische uitwerking door het Fonds en de DIV en de betrokken ministers voor verzekeringen en mobiliteit.

- In artikel 17, betreffende de termijn voor het overmaken van de gegevens door de verzekeringsondernemingen aan het Fonds, wordt de termijn van “een maand” vervangen door “binnen de termijn bepaald door het Fonds”. Daar het POI-platform informatie ‘in real time’ moet verstrekken en gekoppeld wordt aan Veridass, dienen er strikte afspraken te worden gemaakt. Het Fonds kan dan de nieuwe technologie opleggen aan de verzekeringsondernemingen.

- Artikel 21, §3, 2° dient het begrip « leiders » te worden vervangen conform de aanpassing in artikel 13.

confirmation que ce dernier est ou non en possession de données prouvant l’existence du contrat d’assurance.

Le Roi détermine les catégories de personnes justifiant de cet intérêt, ainsi que la forme et le contenu de la demande d’information. »

« Pour les véhicules du répertoire matricule des véhicules belges, toute personne ayant un intérêt légitime, autre que celui prévu au §1, ne peut obtenir du Fonds que la confirmation que ce dernier est ou non en possession de données prouvant l’existence du contrat d’assurance.

Le Roi détermine les catégories de personnes justifiant de cet intérêt, ainsi que la forme et le contenu de la demande d’information. »

- À l’article 19bis-8, §1^{er} actuel de la version en néerlandais de la loi RC, le renvoi à l’« article 16bis-6 » doit être remplacé par l’« article 19 bis -6 ». La version française est correcte.

- L’article 16 est modifié afin de préciser que la fourniture d’informations par la DIV au Fonds doit se faire à l’issue d’une concertation. En outre, le terme d’« un mois » pour le transfert des données par la DIV est remplacé par « sans délai ».

Dans la pratique, ces informations sont actuellement transmises sur une base hebdomadaire.

Comme la nouvelle plateforme POI transmet des informations « en temps réel » et offre une couverture temporaire de 30 jours après l’inscription du véhicule à la DIV, les données doivent être transmises sans délai.

La Commission insiste sur l’importance de la mise en œuvre technique concrète par le Fonds et la DIV ainsi que les ministres ayant les assurances et la mobilité dans leurs attributions.

- À l’article 17, relatif au délai de transfert des données au Fonds par les entreprises d’assurances, le délai d’« un mois » est remplacé par « dans le délai déterminé par le Fonds ». Comme la plateforme POI doit transmettre des informations « en temps réel » et est associée à Veridass, des accords stricts doivent être conclus. Le Fonds peut dès lors imposer la nouvelle technologie aux entreprises d’assurances.

- À l’article 21, § 3, 2°, le concept de « dirigeants » doit être remplacé conformément à l’adaptation apportée à l’article 13.

- Artikel 23 geeft uitvoering aan artikel 19bis-13, §3, derde lid WAM-wet dat de vergoedingsplicht van het Fonds bepaalt ingeval van niet-geïdentificeerd voertuig (vluchtmisdrijf) bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 7° WAM-wet. De beperking tot vergoeding van de schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels geldt niet in geval van “aanzienlijk lichamelijk letsel door enige benadeelde opgelopen in een ongeval waarbij materiële schade werd veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig”.

De Commissie stelt volgend artikel 23, §1 voor:

“Par “une invalidité permanente de 15% ou plus” prévue au point 2 de l’article 19bis-13, §3, alinéa 3 de la loi, il faut comprendre une incapacité personnelle permanente de 15% ou plus;

Par “une invalidité temporaire d’un mois ou plus” prévue au point 3 de l’article 19bis-13, §3, alinéa 3 de la loi, il faut comprendre une incapacité personnelle temporaire totale immédiate et ininterrompue d’un mois ou plus;

Par « une hospitalisation de sept jours ou plus » prévue au point 4 de l’article 19bis-13, §3, alinéa 3 de la loi il faut comprendre une hospitalisation à la suite de l’accident durant une période ininterrompue de 7 jours ou plus. »

“Onder “een bestendige invaliditeit van 15% of meer” zoals bepaald in punt 2 van artikel 19bis-13, §3, 3e lid van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dient te worden begrepen: een bestendige persoonlijke ongeschiktheid van 15% of meer;

Onder “een tijdelijke invaliditeit van een maand of meer” zoals bepaald in punt 3 van artikel 19bis-13, §3, 3e lid van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dient te worden begrepen: een onmiddellijke en ononderbroken volledige tijdelijke persoonlijke ongeschiktheid van een maand of meer;

Onder “een hospitaelopname van zeven dagen of meer” zoals bepaald in punt 4 van artikel 19bis-13, §3, 3e lid van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dient te worden begrepen: een ziekenhuisopname volgend op het ongeval gedurende een ononderbroken periode van 7 dagen of meer.”

De bepaling “Onder een tijdelijke invaliditeit van een maand of meer” - “une invalidité temporaire d’un mois ou plus” beoogt een antwoord te geven op het cassatiearrest van 18 juni 2020 (C.19.0299.N) waarin het Hof beslist: “Wanneer de wet geen onderscheid maakt, mag ook geen

- L’article 23 exécute l’article 19bis-13, § 3, alinéa 3 de la loi RC auto qui détermine l’obligation d’indemnisation du Fonds en cas de véhicule non identifié (délit de fuite) visé à l’article 19bis-11, §1^{er}, 7° de la loi RC auto. La limitation de l’indemnisation des dommages résultant de lésions corporelles ne s’applique pas en cas de « lésions corporelles importantes encourues par toute personne lésée d’un accident dans lequel des dommages matériels ont été causés par un véhicule non identifié ».

La Commission propose cet article 23, §1^{er} :

« Par “une invalidité permanente de 15 % ou plus” prévue au point 2 de l’article 19bis-13, § 3, alinéa 3 de la loi, il faut comprendre une incapacité personnelle permanente de 15 % ou plus ;

Par “une invalidité temporaire d’un mois ou plus” prévue au point 3 de l’article 19bis-13, § 3, alinéa 3 de la loi, il faut comprendre une incapacité personnelle temporaire totale immédiate et ininterrompue d’un mois ou plus ;

Par “une hospitalisation de sept jours ou plus” prévue au point 4 de l’article 19bis-13, §3, alinéa 3 de la loi il faut comprendre une hospitalisation à la suite de l’accident durant une période ininterrompue de 7 jours ou plus. »

« Onder “een bestendige invaliditeit van 15% of meer” zoals bepaald in punt 2 van artikel 19bis-13, §3, 3e lid van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dient te worden begrepen: een bestendige persoonlijke ongeschiktheid van 15% of meer;

Onder “een tijdelijke invaliditeit van een maand of meer” zoals bepaald in punt 3 van artikel 19bis-13, §3, 3e lid van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dient te worden begrepen: een onmiddellijke en ononderbroken volledige tijdelijke persoonlijke ongeschiktheid van een maand of meer;

Onder “een hospitaelopname van zeven dagen of meer” zoals bepaald in punt 4 van artikel 19bis-13, §3, 3e lid van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dient te worden begrepen: een ziekenhuisopname volgend op het ongeval gedurende een ononderbroken periode van 7 dagen of meer. »

La disposition “Onder een tijdelijke invaliditeit van een maand of meer” - « une invalidité temporaire d’un mois ou plus » vise à donner une réponse à l’arrêt de la Cour de cassation du 18 juin 2020 (C.19.0299.N) dans lequel la Cour estime que : « Lorsqu’il n’est fait aucune distinction dans la

onderscheid worden gemaakt, zodat onder "een tijdelijke invaliditeit van een maand of meer" zowel een algehele als een gedeeltelijke tijdelijke invaliditeit van een maand of meer moet worden verstaan".

De voorgestelde tekst bepaalt dat het moet gaan om een "volledige tijdelijke persoonlijke ongeschiktheid".

De bepaling "Onder een hospitaalopname van zeven dagen of meer"- "Par une hospitalisation de sept jours ou plus" dient geïnterpreteerd in de zin dat het slachtoffer rechtstreeks na het ongeval naar het ziekenhuis moet zijn gevoerd, of niet direct maar wel nadien ingevolge het ongeval.

loi, aucune distinction ne peut non plus être faite, de sorte qu'il faut entendre par "une invalidité temporaire d'un mois ou plus" aussi bien une invalidité temporaire totale que partielle d'un mois ou plus. »

Le texte proposé dispose qu'il doit s'agir d'une « incapacité personnelle temporaire totale ».

La disposition "Onder een hospitaalopname van zeven dagen of meer"- « Par une hospitalisation de sept jours ou plus » doit être interprétée dans le sens où la victime doit être transportée à l'hôpital immédiatement après l'accident, ou pas directement après, mais un peu plus tard, en raison de l'accident.

III. BESLUIT

De Commissie voor verzekeringen ziet vele voordelen in het voorgestelde POI - digitaal platform, zoals de strijd tegen niet-verzekering, de controle door de politie en de autokeuringsdiensten, de accuraatheid van de verzekeringstoestand op een welbepaald ogenblik en de kostenbesparing door de afschaffing van de minstens jaarlijkse verzending van de papieren groene kaart.

Zij wijst op het belangrijk aandachtspunt van de conformiteit van het voorgestelde POI-platform met de EU Verordening Algemene Gegevensbescherming en de Belgische privacy wetgeving, in het bijzonder voor wat betreft de aspecten "wie heeft toegang tot de databank?" en "Hoe aantonen dat men belang heeft?".

De vertegenwoordigers van de gebruikers vragen dat de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) wordt geraadpleegd in ieder geval alvorens de KB's worden aangepast.

De vertegenwoordigers van de gebruikers vragen dat de afschaffing van de groene kaart en de vervanging door het voorgestelde POI - platform enkel mogelijk is na toestemming van de betrokken verzekeringnemer, teneinde de niet-digitale consument te beschermen. Bovendien vragen zij dat de wet aan de verzekeringsondernemingen de verplichting zou opleggen om de handleiding met de concrete actuele verzekeringsgegevens van het voertuig mee te delen aan de verzekeringnemer.

III. CONCLUSION

La Commission des assurances voit beaucoup d'avantages à la plateforme numérique POI proposée, comme la lutte contre le défaut d'assurance, le contrôle par la police et les services de contrôle technique, la précision de la situation d'assurance à un moment bien déterminé et l'économie de coûts grâce à la suppression de l'envoi au moins annuel de la carte verte sur support papier.

Elle souligne l'importance de la conformité de la plateforme POI proposée au Règlement général européen sur la protection des données (RGPD) et à la législation belge relative à la protection de la vie privée, en particulier en ce qui concerne les aspects « Qui a accès à la base de données ? » et « Comment démontrer que l'on y a un intérêt légitime ? ».

Les représentants des consommateurs demandent que l'Autorité de protection des données (APB) soit tout de même consultée avant que l'AR ne soit adapté.

Les représentants des consommateurs demandent que la suppression de la carte verte et son remplacement par la plateforme POI proposée ne soient possibles qu'après accord du preneur d'assurance concerné, afin de protéger les consommateurs non numériques. Ils demandent en outre que la loi impose aux entreprises d'assurances de remettre au preneur d'assurance le carnet contenant les données d'assurances actuelles du véhicule.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen dat wanneer het papieren verzekeringsbewijs de standaard zou blijven, het systeem van het POI-platform niet kan werken en alles bij het oude zal moeten blijven. Zij stellen bovendien dat het geen zin heeft om de verplichte groene kaart te vervangen door een verplichte handleiding. Elke verzekeraar moet volgens hen vrij blijven om de manier van communiceren met zijn klant te bepalen.

Zij benadrukken dat de verzekeringssector er naar streeft om de informatie en - communicatie aan de klanten over de verzekeringsgegevens van het voertuig en over het POI-platform maximaal te aligneren voor de gehele Belgische markt, met behoud van de vrijheid van de verzekeraar om de manier van communiceren met zijn klant te bepalen en dat de verzekeringsondernemingen bereid zijn hiervoor samen te werken met de consumentenvertegenwoordigers en de verzekeringstussenpersonen. (zie B.)

De Commissie stelt een aantal tekstaanpassingen voor op de door Assuralia voorgelegde ontwerp tekst tot aanpassing van de koninklijke besluiten van 13 februari 1991 en 11 juli 2003, alsook een voorstel tot invoering van een artikel 19bis-8, §3 WAM-wet. (zie C.)

De Voorzitter,



Caroline Van Schoubroeck

Bijlage: Presentatie 'In real Time Proof of Insurance (POI) – digitaal platform'.

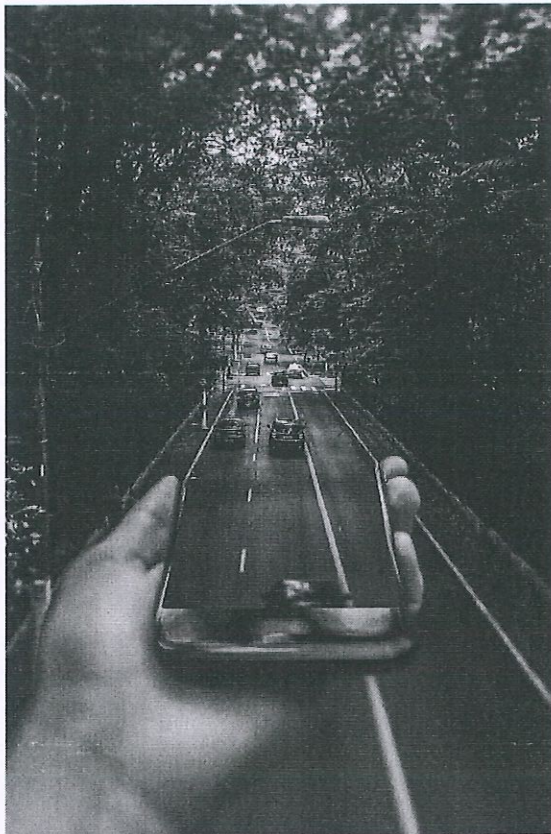
Les représentants des entreprises d'assurances déclarent que si le certificat d'assurance sur support papier restait la norme, le système de la plateforme POI ne pourrait pas fonctionner et que tout resterait comme avant. Ils déclarent que cela n'a aucun sens de remplacer la carte verte obligatoire par un carnet obligatoire. Ils estiment que chaque assureur doit rester libre de déterminer la manière il communique avec ses clients.

Ils insistent sur le fait que le secteur des assurances s'efforce d'uniformiser au maximum la campagne d'information et de communication auprès des clients au sujet des données d'assurance du véhicule et de la plateforme POI pour l'ensemble du marché belge avec maintien de la liberté de chaque assureur de déterminer la manière de communiquer avec ses clients et que les entreprises d'assurances sont prêtes à collaborer à cet égard avec les représentants des consommateurs et les courtiers d'assurance. (cf. B.)

La Commission propose un certain nombre d'adaptations au projet de texte soumis par Assuralia relatives à l'adaptation des arrêtés royaux du 13 février 1991 et du 11 juillet 2003, et formule une proposition d'insertion d'un article 19bis-8, § 3 de la loi RC auto. (cf. C.)

La Présidente,

Annexe : Présentation de la « plateforme numérique en temps réel Proof of Insurance (POI) ».

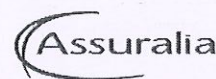


REALTIME “PROOF OF INSURANCE” (POI)

Commissie voor Verzekeringen

Commission des Assurances

10 Juni 2021



Proof of Insurance is a project by:



AGENDA

- ① Why the Proof of Insurance (POI) initiative ?
 - Societal benefits and opportunities
 - (Digital) Green Card versus POI solution
- ② POI Solution
 - Digital platform
 - Customer approach
 - Legal
- ③ Q&A

Why POI : Many inefficiencies around today's vehicle insurance 'proofs' are affecting customers directly in many negative ways

1. Large number of uninsured vehicles on the Belgium roads
 - Every 70 minutes, an accident occurs with an uninsured car in Belgium, with a counterparty citizen being affected => regularly recidivists and/or criminal
 - **~75.000 uninsured vehicles on the roads** (= 5x the level of Netherlands)
 - In today processes, takes up to 9 months to 'detect and stop' an uninsured car => recidivists keep driving
 - Claims cost of uninsured cars amount up to **18.5M€ per year (2019)** and are paid by BGWF/FCGB
2. Rectification of est. **55,000** false detections on 'non-insured' vehicles
 - Today there are approximately 55.000 cases investigate per year in which there is a suspicion of non-insurance
 - Creating a manual procedure in which policyholders must provide proof (most vehicle turns-out to be insured)
3. Administrative burden for customers to 'proof' insurance
 - 7,6m car/moto/truck/other generate **>10 M** green cards per year
 - Manual process to have Insurance card in car / replace every month/quarter/year
 - Implications for consumers when 'proof' cannot be shown at the moment of a control (car immobilized, seek duplicate,...)
4. False feeling of security with todays system to 'proof' insurance
 - Many 'green cards' are issued and 'valid' for 1 year on paper, but not valid in reality (eg fraud, unpaid monthly contribution, suspensions, terminations,...) → **CONFLICTING** info on reality <-> green card <-> veridass

... and the list of inefficiencies continues in various other corners

5. *(new) COVID-19 : paper green card nor smartPhone pdf checks are covid-proof (short distance, touching,...). This exposes drivers, police and counterparties at accidents*
6. *Motors, speed pedelecs have no glove box*
7. *Urgency at day 1 of new car to get an insurance document. Also, requests to intermediaries to ask duplicate's*
8. *Unprinted pdf's of green cards need to be forwarded family/friends that drive the car*
9. *Police and technical inspection loose time on manual checks of paper documents*
10. *Difficult to support new forms of mobility (car sharing)*
11. *Fraud is committed regularly (stolen blanco green cards, anti-dated green cards)*
12. *Low automation for 'fines'*



Several surrounding countries already abandoned this system as domestic 'proof' of insurance and switched to a new (online) way of working

Digital format of the Insurance certificate (= former green card) possible as of July 1st 2020 but does not offer a structural solution, at contrary

THE DIGITAL FORMAT OF THE GREEN CARD

As of July 2020

- Allow digital format of green card as proof of insurance
- Any printed green card should be on white paper as from July onwards
- "Digital" must be interpreted broadly: the Council of Bureaux (COB) defined it among other things as a pdf sent by email
- Policyholders should explicitly consent to receiving the Insurance certificate in digital format only*

* Article 5, KB 13 februari 1991

SOLVES THE PROBLEM ONLY PARTIALLY

- ☹️ Reduce uninsured vehicles on the road
- ☹️ Reduce falsely insured vehicles
- ☹️ Reduce admin burden to "proof" insurance
- ☹️ Reduce fraud
- ☹️ Facilitate 'burning' of insurance proof
- 😊 Solution for moto's & speed pedelecs
- 😊 Alignment to European practices

AND CREATES NEW ATTENTION POINTS

- ⚠️ How to further transmit the digital Insurance Certificate (effort, log-ins for others, GDPR,...)
- ⚠️ If digital Insurance Certificate cannot be shown at control/accident: issue of customer experience
- ⚠️ Need to avoid transferring green card printing towards customers
- ⚠️ White paper and PDF format can even increase fraud and makes 'burning' of cards more difficult

In all this context, the initiative of 7 large insurers (later extended to all market), a project was launched in 2017 and is now technically delivered, ready to go live once legislation permits

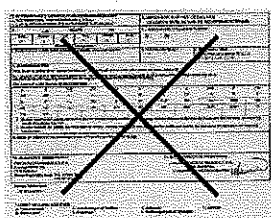
5

Ready to move towards the next level to resolve inefficiencies

Real-time platform in secure cloud solution, with accurate data exchange across all stakeholders

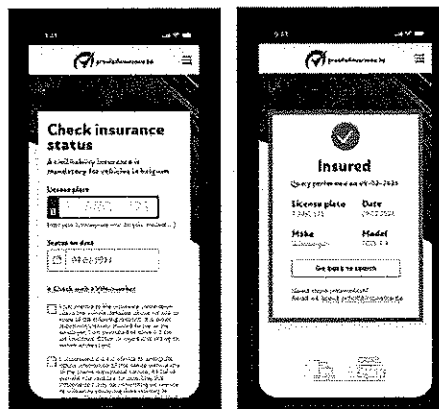
- Don't 'push' but rather 'pull' proof of insurance
- To be used by all insurers in Belgium

- 😊 Reduce uninsured vehicles on the road
- 😊 Reduce falsely insured vehicles
- 😊 Reduce admin burden to proof insurance
- 😊 Reduce fraud
- 😊 Facilitate 'burning' of insurance proof
- 😊 Solution for moto's & speed Pedelecs
- 😊 Alignment to European practices



No recurring outbound letters or emailing needed anymore for proof of insurance = real-time 'pull' solution + permanent onboard document

Police, Justice and vehicle drivers can online consult insurance status 24h/7



Check realtime status online (without physical contact)

- Comparable to existing BMIC portal but with correct data and much better 'experience'

Guiding doc-InsurID



6

Customers will be better guided via a 'permanent' InsurID document, with link/qr towards the realtime insurance proof

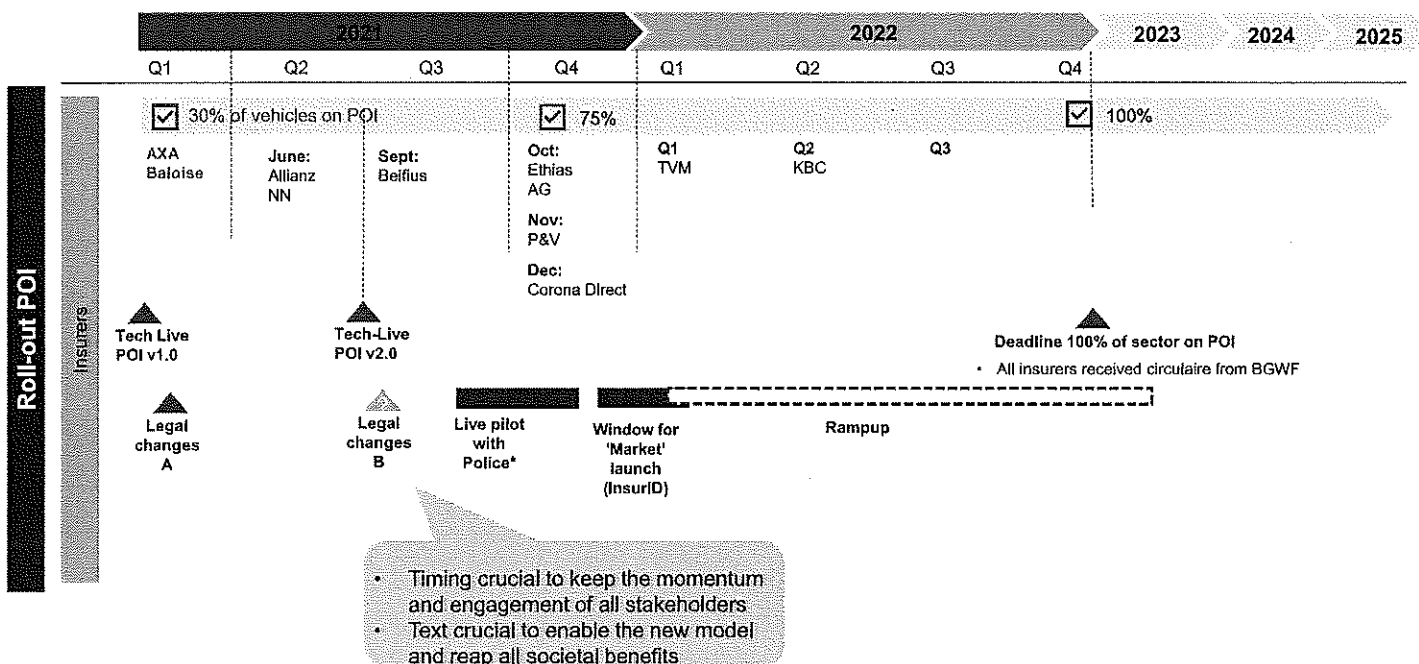
Green/white card paper

AS IS

InsurID

DRAFT EXAMPLE

Rollout progress : current status and plan



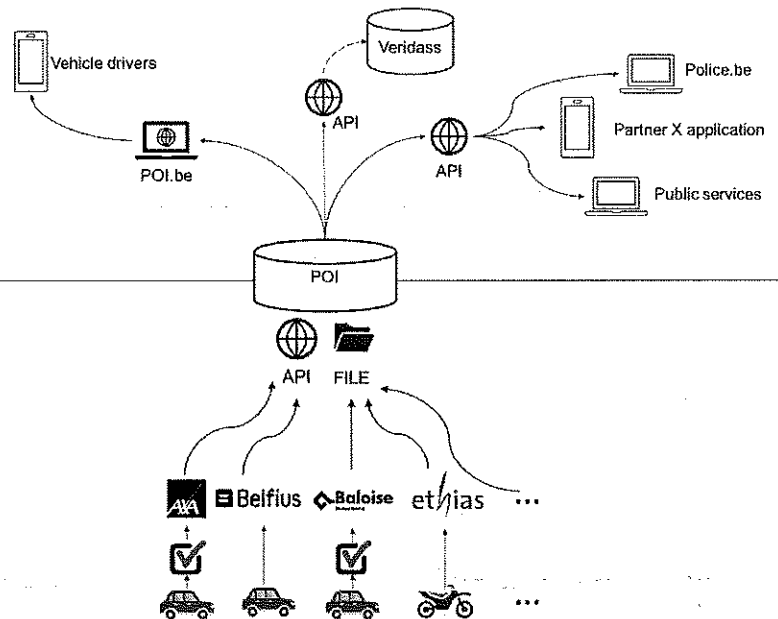
Zoom-in : POI platform is a cloud-based solution that allows with more accurate data exchange and synchronization across all stakeholders

User flows = Pull

- Insurance status checker for public users
- Integration with other parties to share insurance data (ie police, ANPR, technical inspection,...)
- Synchronization of data towards Veridass DB (= one source of truth)

Supplier flows = Push

- Data delivery by insurers in real-time (minimum daily)
- POI includes all vehicles with a mandatory civil liability insurance
- Data minimization principle: only limited set of data captured to :
 - Confirm insurance status
 - Feed Veridass DB



9

Zoom-in : Customer protection

Non-digital customers – suitable solution

What if I have no access to mobile devices or no data connection at the moment of a control?

Check of insurance status of own or 3th party vehicle :
Police, technical inspection, counterparties, friends on call and any other people can check status 24/24 and on behalf of any driver that would not have Internet access

Note : today 'green card' do not always give a correct status of insurance (cf suspended policies) so it's always better to check realtime

Additional guidance :

New 'information document' will be provided with all required information and guidance, and available on paper or digital according to customer preference

→ Better consumer guidance vs. classic 'green card'

Non-Payment of premium :

No impact : vehicle is shown as 'covered' in POI as long as premium is paid as supposed (same is today process, with grace period of several weeks until the policy gets suspended),

Abroad

Convention on license plate as assumed insurance in issuing country
For distant countries (Turkey,...) need to request paper certificate, as explained to customer

Consent mechanism - OK

No legal outbound communication needed anymore :

Today's Insurance Certificate system is a 'outbound push legal communication' and requires customer consent (opt-in) if insurer wants to switch to sending the insurance proof via digital channel (ie mail, customer zone,...).

POI is an online 'pushsystem to consult and proof the insurance status within Belgium. Once data is captured on the POI platform it will no longer be required to communicate insurance 'proofs' to the customer.

Insurers aim to still send an 'InsurID' for good customer guidance (advised permanent board document), but it is not a legal document as such

Data Privacy – DPIA assessment done by 7 insurers

Insurance & license plate:

Motor vehicles require civil liability insurance, in accordance with the WAM Act. The license plate (= personal data in BE) is already visible to everybody. Driving a vehicle does not mean possessing a vehicle or a license plate
Citizens may have right to assess the risks around them on the roads

Data minimization:

POI does not return any personal data during the insurance check (only vehicle model) while the (paper) Insurance Card includes a lot of personal data that is not relevant in most situations.

Note that in case of an accident, sharing of data is already compulsory and even more: insurance status and other personal details of the policyholder can already today be requested via BMIC

10

Zoom-in: Legal changes

First legislative changes for POI are voted and adopted on 28th January 2021:

- Law published in Belgisch Staatsblad on 11th February
- Legislative change include:
 - Insurers can be exempted from the obligation to deliver the International Motor Insurance Certificate to the policy holder.
 - The International Motor Insurance Certificate is no longer a mandatory onboard document **in Belgium**
 - Online access to the register of FCGB-BGWF (POI) by the police to consult the insurance status of a vehicle

But there is still regulatory work ahead of us to :

- Provide access to the **broader public** (to avoid public would still need parallel paper system as today)
- Describe the exact conditions by which an insurer can **stop the distribution** of the **international** insurance card
- Describe access to data by **police and public prosecution judges**
- New car registration feed into POI



Proposal 'Koninklijk Besluit'

11

Q&A

12