

## COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Brussel, 31 maart 2017

DOC C/2016/9

ADVIES

**over de vragenlijst EU Commissie over de gevolgen van het arrest Vnuk van het Hof van Justitie van de Europese Unie C-162/13 van 4 september 2014 betreffende de richtlijn aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen 2009/103/EU**

### 1. INLEIDING

De Minister van economie, Kris Peeters, heeft de Commissie voor Verzekeringen gevraagd een advies uit te brengen over de door de Europese Commissie (DG Financial stability, Financial services and capital markets union) georganiseerde bevraging in het document “Inception impact assessment, Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance” (8/6/2016). De bevraging peilt naar een mogelijke aanpassing van het toepassingsgebied van de EU Richtlijn 2009/13 aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen van 16 september 2009, in gevolge het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie C-162/13 van 4 september 2014 in de zaak Damijan Vnuk/Zavarovalnica Triglav ([http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016\\_fisma\\_030\\_motor\\_insurance\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf)).

In het voornoemde arrest Vnuk werd aan het Hof van Justitie de prejudiciële vraag voorgelegd over de interpretatie van het begrip “deelnemen aan het verkeer” – “circulation des véhicules” - “use of a vehicle” in artikel 3, lid 1 van de Europese Richtlijn 72/166/EEG van 24 april 1972 (thans artikel 3, lid 1 van de Europese Richtlijn 2009/13 van 16 september 2009).

Het Hof oordeelt dat: “artikel 3, lid 1 van richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de

## COMMISSION DES ASSURANCES

Bruxelles, le 31 mars 2017

DOC C/2016/9

AVIS

**sur le questionnaire de la Commission européenne sur les conséquences de l'arrêt Vnuk (C-162/13) de la Cour de justice de l'Union européenne du 4 septembre 2014 sur la directive 2009/103/UE relative à l'assurance de responsabilité en matière de véhicules automoteurs**

### 1. INTRODUCTION

Le ministre de l'Économie, Kris Peeters, a demandé à la Commission des Assurances d'émettre un avis sur l'enquête organisée par la Commission européenne (DG Stabilité financière, services financiers et Union des marchés des capitaux) dans le cadre du document « Inception impact assessment, Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance » (8/6/2016). L'enquête vise à évaluer l'opportunité d'une adaptation du champ d'application de la directive 2009/13/UE relative à l'assurance de responsabilité des véhicules à moteur du 16 septembre 2009, à la suite de l'arrêt C-162/13 rendu le 4 septembre 2014 par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire Damijan Vnuk/Zavarovalnica Triglav ([http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016\\_fisma\\_030\\_motor\\_insurance\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/docs/2016_fisma_030_motor_insurance_en.pdf)).

Dans l'arrêt Vnuk précité, la Cour s'était vu soumettre une question préjudicielle quant à l'interprétation de la notion de « circulation des véhicules » - « deelnemen aan het verkeer » - « use of a vehicle » visée à l'article 3, paragraphe 1, de la directive européenne 72/166/CEE du 24 avril 1972 (actuellement article 3, paragraphe 1, de la directive européenne 2009/13 du 16 septembre 2009).

La Cour estime que : « l'article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE du Conseil du 24 avril 1972, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsa-

wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorvoertuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid aldus moet worden uitgelegd dat het daarin vervatte begrip “deelneming aan het verkeer van voertuigen” mede ziet op elk gebruik van een voertuig dat overeenstemt met de gebruikelijke functie ervan. Zo kan dit begrip zien op het manoeuvre dat een tractor op de binnenplaats van een boerderij uitvoert om met de aanhangwagen waarmee deze tractor is uitgerust, een schuur binnen te rijden, zoals in het hoofdgeding, hetgeen de verwijzende rechter dient te controleren”.

In dit document “Inception impact assessment, Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance” (hierna Inception Impact assessment), geeft de EU Commissie haar toelichting bij het arrest, zet ze de doelstellingen onderliggend een aanpassing van de reglementering uiteen en legt ze vier opties voor.

De Commissie voor Verzekeringen heeft voormeld arrest C-162/13 Vnuk en het document “Inception impact assessment” besproken en verleent hierbij volgend advies.

## **II. INTERPRETATIE VAN HET ARREST VNUK C-162/13**

### *A. Beslissing van het Hof Van Justitie van de Europese Unie*

De Commissie voor Verzekeringen wijst op het belang van een correcte weergave van de beslissing van het Hof van Justitie in voormeld arrest C-162/13 Vnuk. Het Hof doet uitspraak over het begrip “deelneming aan het wegverkeer van voertuigen” in de zin van artikel 3, lid 1 Richtlijn 72/166/EEG (thans artikel 3, lid 1 Richtlijn 2009/103).

De in de Inleiding geciteerde beslissing is gesteund op volgende motivering:

- de prejudiciële vraag is: “in wezen te vernemen of artikel 3, lid 1 van de Eerste richtlijn aldus moet worden uitgelegd dat het begrip “deelneming aan het wegverkeer van voertuigen” mede ziet op omstandigheden waarin een tractor op de binnenplaats van een boerderij een manoeuvre uitvoert om met de

bilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l’obligation d’assurer cette responsabilité, doit être interprété en ce sens que relève de la notion de « circulation des véhicules » qui y figure toute utilisation d’un véhicule qui est conforme à la fonction habituelle de ce véhicule. Pourrait ainsi relever de ladite notion la manoeuvre d’un tracteur dans la cour d’une ferme afin de faire entrer dans une grange la remorque dont ce tracteur est muni, comme dans l’affaire au principal, ce qu’il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier. »

Dans le document intitulé « Inception impact assessment, Adaptation of the scope of Directive 2009/103/EC on motor insurance » (ci-après « Inception Impact assessment »), la Commission européenne commente l’arrêt, expose les objectifs sous-jacents à une adaptation de la réglementation et propose quatre options.

Après avoir examiné l’arrêt Vnuk rendu dans l’affaire C-162/13, précité, et le document « Inception impact assessment », la Commission des Assurances remet l’avis suivant.

## **II. INTERPRÉTATION DE L’ARRÊT VNUK C-162/13**

### *A. Décision de la Courde justive de l’Union européenne*

La Commission des Assurances insiste sur l’importance d’une compréhension correcte de la décision de la Cour de justice rendue dans l’arrêt C-162/13 Vnuk précité. La Cour statue sur la notion de « circulation des véhicules » au sens de l’article 3, paragraphe 1, de la directive 72/166/CEE (actuellement article 3, paragraphe 1, de la directive européenne 2009/13).

La décision citée dans l’introduction repose sur la motivation suivante :

- la question préjudicielle est la suivante : « apprendre en substance si l’article 3, paragraphe 1, de la première directive doit être interprété en ce sens que la notion de « circulation de véhicules » recouvre également les circonstances dans lesquelles un tracteur manoeuvre dans la cour d’une ferme afin de faire entrer dans une

aanhangwagen waarmee de tractor is uitgerust, een schuur binnen te rijden” (ov. 33);

- onder het begrip voertuig (artikel 1, punt 1 Richtlijn 72/166/EEG, thans artikel 3, lid 1 Richtlijn 2009/103) dient te worden verstaan “alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers”; dat een tractor met een aanhangwagen aan deze definitie beantwoordt en dat “het feit dat een tractor, al dan niet met aanhangwagen, in bepaalde omstandigheden kan worden gebruikt als landbouwwerktuig geen invloed heeft op de vaststelling dat een dergelijk voertuig onder het begrip „voertuig” van artikel 1, punt 1 van de Eerste richtlijn valt” (ov. 37-38);

- de lidstaten krachtens artikel 4, sub b Richtlijn 72/166/EEG bepaalde typen voertuigen of bepaalde voertuigen met een speciale kentekenplaat, waarvan door deze staat een lijst wordt opgemaakt die aan de andere lidstaten en aan de Commissie wordt toegezonden, van de verzekeringsplicht kunnen uitsluiten (ov. 39-40);

- aan het begrip “deelneming aan het verkeer van voertuigen” een autonome en uniforme betekenis toekomt, rekening houdend niet alleen met de bewoordingen van de bepaling maar ook met de context ervan en de doelstellingen van de regeling (ov. 41-42);

- wat de bewoordingen betreft van artikel 3, lid 1 uit een vergelijkend onderzoek van de verschillende taalversies van deze bepaling blijkt dat er verschillen bestaan aangaande de soort situaties waarop de verzekeringsplicht ziet, en deze verschillen ook terug te vinden zijn in het opschrift zelf van deze richtlijn, met name in de Engelse en de Franse taalversie ervan.

In het Frans, het Spaans, het Grieks, het Italiaans, het Nederlands, het Pools en het Portugees verwijst artikel 3, lid 1 naar de verplichting om zich te verzekeren tegen de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de „deelneming aan het verkeer” van voertuigen, waardoor aldus de indruk ontstaat dat deze verzekeringsplicht uitsluitend ziet op ongevallen die zich voordoen in het wegverkeer, zoals de Duitse regering en Ierland stellen.

De Engelse taalversie, de Bulgaarse, de Tsjechische, de Estse, de Letse, de Maltese, de Slowaakse, de Sloveense en de Finse taalversies van deze bepaling verwijst echter naar het „gebruik” van voertuigen

grange la remorque dont le tracteur est muni » (considérant 33) ;

- il convient d’entendre par la notion de « véhicule » (article 1<sup>er</sup>, point , de la directive 72/166/CEE, actuellement article 3, paragraphe 1 de la directive 2009/103) « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées » ; qu’un tracteur muni d’une remorque répond à cette définition et que « le fait qu’un tracteur, éventuellement muni d’une remorque, puisse, dans certaines circonstances, être utilisé en tant que machine agricole est sans incidence sur la constatation qu’un tel véhicule répond à la notion de « véhicule » qui figure à l’article 1<sup>er</sup>, point 1, de la première directive” (considérants 37-38) ;

- en application de l’article 4, sous b) de la directive 72/166/CEE, chaque État membre peut exclure de l’obligation d’assurance certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission (considérants 39-40) ;

- il convient de trouver à la notion de « circulation des véhicules » un sens autonome et uniforme en tenant compte des termes de la disposition, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation (considérants 41-42) ;

- s’agissant des termes employés à l’article 3, paragraphe 1, il résulte d’un examen comparé des différentes versions linguistiques de cette disposition que celle-ci présente des divergences en ce qui concerne le type de situation visé par l’obligation d’assurance qu’elle prévoit, divergences qui se retrouvent d’ailleurs dans l’intitulé même de cette directive, notamment dans ses versions en langues anglaise et française.

Ainsi, en langue française, comme en langues espagnole, grecque, italienne, néerlandaise, polonaise et portugaise, ledit article 3, paragraphe 1, fait référence à l’obligation d’assurer la responsabilité civile résultant de la « circulation » des véhicules, laissant ainsi entendre que cette obligation d’assurance ne vise que les accidents causés dans un contexte de circulation routière, comme le soutiennent le gouvernement allemand et l’Irlande.

Cependant, les versions en langue anglaise, ainsi qu’en langues bulgare, tchèque, estonienne, lettonne, maltaise, slovaque, slovène et finnoise de cette même disposition renvoient à la notion d’« utilisation » des véhicules, sans davantage de précision.

Les versions en langues danoise, allemande, litua-

zonder nadere verduidelijking.

De Deense, de Duitse, de Litouwse, de Hongaarse, de Roemeense en de Zweedse taalversies nog meer in het algemeen verwijzen naar de verplichting zich te verzekeren tegen de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot voertuigen, zodat de indruk ontstaat dat de verzekeringsplicht ziet op de wettelijke aansprakelijkheid uit het gebruik of de werking van een voertuig, ongeacht of het gebruik of de werking ervan in het wegverkeer plaatsvindt. (ov. 43-45);

- de begrippen dienen te worden begrepen in het licht van de tweevoudige doelstelling ten grondslag aan de opeenvolgende richtlijnen, bestaande in de bescherming van de slachtoffers van een door een motorrijtuig veroorzaakt ongeval en de vrijmaking van het verkeer van personen en goederen met het oog op de door deze richtlijnen nagestreefde verwezenlijking van de interne markt (ov. 46-55);

- gelet op al deze elementen, en inzonderheid de door de Eerste tot en met de Derde richtlijn nagestreefde doelstelling van bescherming, kan niet worden aangenomen dat de Uniewetgever de benadeelden van een ongeval dat door het gebruik van een voertuig is veroorzaakt, heeft willen uitsluiten van de door deze richtlijnen geboden bescherming, wanneer dat gebruik overeenstemt met de gebruikelijke functie van dat voertuig. In dit verband dient bovendien te worden benadrukt dat volgens deel A van de bijlage bij richtlijn 73/239, zoals gewijzigd bij richtlijn 84/641, de branche van het directe verzekeringswezen „W.A. [wettelijke aansprakelijkheid] motorrijtuigen” ziet op „[e]lke aansprakelijkheid welke het gevolg is van het gebruik van motorrijtuigen (de aansprakelijkheid van de vervoerder daaronder begrepen)” (ov. 56-57);

- in casu het ongeval dat tot het hoofdgeding aanleiding heeft gegeven, veroorzaakt is door een voertuig dat achteruitreed om zich op een welbepaalde plaats te positioneren en dus blijkt het ongeval te zijn veroorzaakt door het gebruik van een voertuig dat overeenstemt met de gebruikelijke functie ervan, hetgeen de verwijzende rechter niettemin dient te controleren. (ov. 58).

### *B Interpretatie door de EU Commissie*

De Commissie voor Verzekeringen benadrukt het belang van een duidelijke Europese reglementering en een uniforme toepassing ervan, evenals van het

nienne, hongroise, roumaine et suédoise de celle-ci font, de manière encore plus générale, référence à l'obligation de souscrire une assurance de la responsabilité civile pour les véhicules et apparaissent ainsi imposer l'obligation d'assurer la responsabilité civile résultant de l'utilisation ou du fonctionnement d'un véhicule, indépendamment du fait de savoir si cette utilisation ou ce fonctionnement interviennent ou non dans le cadre d'une situation de circulation routière (considérants 43-45) ;

- ces notions doivent être comprises à la lumière du double objectif de protection des victimes d'accidents causés par un véhicule automoteur et de libéralisation de la circulation des personnes et des marchandises dans la perspective de la réalisation du marché intérieur poursuivi par ces directives (considérants 46-55) ;

- au vu de l'ensemble de ces éléments, et notamment de l'objectif de protection poursuivi par les première à troisième directives, il ne saurait être considéré que le législateur de l'Union a souhaité exclure de la protection accordée par ces directives les personnes lésées par un accident causé par un véhicule à l'occasion de son utilisation, dès lors que celle-ci est conforme à la fonction habituelle de ce véhicule. À cet égard, il importe d'ailleurs de souligner que, selon la partie A de l'annexe de la directive 73/239 telle que modifiée par la directive 84/641, la branche d'activité d'assurance directe relative à la « R.C. [responsabilité civile] véhicules terrestres automoteurs » concerne «[t]oute responsabilité résultant de l'emploi de véhicules terrestres automoteurs (y compris la responsabilité du transporteur) » (considérants 56-57)

- en l'occurrence, l'accident ayant donné lieu au litige au principal a été causé par un véhicule effectuant une marche arrière, en vue de se placer à un endroit donné, et, partant, semble avoir été causé par l'utilisation d'un véhicule qui était conforme à sa fonction habituelle, ce qu'il appartient toutefois à la juridiction de renvoi de vérifier (considérant 58).

### *B. Interprétation effectuée par la Commission européenne*

La Commission des Assurances insiste sur l'importance d'une réglementation européenne claire et d'une application uniforme de celle-ci, ainsi que sur la

garanderen van de eraan onderliggende doelstellingen van de bescherming van de slachtoffers en het grensoverschrijdend verkeer van personen.

Mede vanuit die doelstellingen, acht de Commissie voor Verzekeringen het belangrijk dat in de bespreking over mogelijke aanpassingen van de Europese reglementering de uitgangspunten correct en eenduidig zijn.

In dat verband wijst de Commissie er vooreerst op dat de door het Hof van Justitie als problematisch aangemerkte taalverwarring (verschillende bewoordingen en interpretaties in de onderscheiden taalversies van de richtlijnen) zich doorzet in deze bevraging. Voor zover bekend overigens, is dit document “Inception Impact assessment” enkel beschikbaar in het Engels.

Ten tweede wijst zij erop dat er onduidelijkheid bestaat over de precieze draagwijdte van de beslissing van het Hof van Justitie in het arrest Vnuk.

Ten derde wijst zij erop dat de Europese Commissie in het document Inception Impact assessment ervan uitgaat, minstens daartoe de indruk geeft, dat naar het oordeel van het Hof van Justitie de Europese Richtlijnen de verzekeringsplicht BA motorrijtuigen ook opleggen voor ongevallen op privé terrein<sup>1</sup>, alsook op ongevallen die geen verband houden met het verkeer doch zuiver betrekking hebben op landbouw-, bouw-, industriële-, motorsport - of kermisactiviteiten<sup>3</sup>.

garantie des objectifs sous-jacents de protection des victimes et de circulation transfrontalière des personnes.

Au regard notamment de ces objectifs, la Commission des Assurances juge important que les prémisses de la discussion des éventuelles adaptations à apporter à la réglementation européenne soient correctes et univoques.

Dans ce cadre, la Commission des Assurances tient avant tout à souligner que la confusion linguistique problématique relevée par la Cour de justice (termes différents et différences d’interprétation dans les différentes versions linguistiques des directives) se poursuit dans le cadre même de cette enquête. En effet, elle n’a pas connaissance de l’existence d’autres versions linguistiques du document intitulé « Inception Impact assessment », lequel est rédigé en anglais.

Deuxièmement, elle note un manque de clarté quant à la portée précise de la décision rendue par la Cour de Justice dans l’affaire Vnuk.

Troisièmement, dans le document « Inception Impact assessment », la Commission européenne part du principe ou du moins laisse sous-entendre que la Cour de Justice estime que les directives européennes imposent l’obligation d’assurance RC également pour les accidents survenant sur un terrain privé<sup>2</sup>, ainsi que pour les accidents qui ne présentent aucun lien avec la circulation mais qui concernent uniquement des activités liées à l’agriculture, à la construction, à l’industrie, aux sports moteurs ou aux fêtes foraines<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Zie o.m. “It was implied in the ruling that there was no difference between private and public properties as regards the obligation of cover (context, al. 3); “Moreover, since the Directive, following the Court’s ruling, leaves no room for Member States to make geographical exclusions such as private property without public access” (issues, al.5).

In tegenstelling tot hetgeen de EU Commissie aanvoert, vermeldt het arrest niet dat ongeval ten gronde zich voordeed “on a private property”, noch dat de vraag ging “in particular whether the obligation of third party liability cover extended to private properties” (context, al. 3).

<sup>2</sup> Voir entre autres : « It was implied in the ruling that there was no difference between private and public properties as regards the obligation of cover » (context, al. 3); « Moreover, since the Directive, following the Court’s ruling, leaves no room for Member States to make geographical exclusions such as private property without public access » (Issues, al. 5). »

Contrairement à ce que soutient la Commission européenne, l’arrêt ne mentionne pas que, sur le fond, l’accident est survenu « on a private property », ni que la question était de savoir si « in particular whether the obligation of third party liability cover extended to private properties » (Context, al. 3).

<sup>3</sup> Voir, entre autres « The effect of the ruling is that vehicles used in certain locations and/or certain activities by vehicles which may not have been initially understood to be regulated under the Directive by some member states are covered by the obligation of insurance cover, and that also some non-road-traffic motoring activities must be covered (...). Consequently, accidents that are result of purely agricultural, construction, industrial, motor sports or fairground activities (...) may be compensated from motor third party liability policies » (Context, al. 4); « As a consequence of the Court ruling, potential compensations extend beyond the context of traffic-related motoring » (Issues, al. 1).

De Commissie voor Verzekeringen wijst er echter op dat voorbehoud moet worden gemaakt voor wat betreft de interpretatie die de Europese Commissie aan dit arrest C-162/13 Vnuk geeft, of minstens lijkt te geven. Immers, de Europese Commissie had dit standpunt ingenomen in de procedure voor het Hof (zie overweging 35<sup>4</sup>). Naar de mening van de Commissie voor Verzekeringen kan echter noch uit voormelde beslissing noch uit voormelde motivering worden besloten dat het Hof van Justitie daarop is ingegaan. In ieder geval blijkt een akkoord met dit standpunt niet uitdrukkelijk uit het arrest. Bovendien is de Commissie van mening dat de door de Europese Commissie voorgehouden interpretatie evenmin impliciet zou voortvloeien uit het arrest.

Het Hof geeft immers geen aandacht aan het begrip “openbare” of “privé” plaats, noch zegt het dat de binnenplaats van een boerderij noodzakelijk en altijd een louter privé terrein is. Uit de beslissing van het Hof dat het achteruitrijden van een tractor op de binnenplaats van een boerderij onder de WAM-verzekeringsplicht kan vallen, kan niet afgeleid worden dat het Hof daarmee het standpunt van de Europese Commissie over de verplichting van verzekering op privaat terrein of op zuiver landbouw-, bouw-, industriële-, motorsport - of kermisactiviteiten heeft gevolgd. Bovendien wijst het Hof erop dat nationale wetgeving bepaalde types van motorrijtuigen onder voorwaarden mag uitsluiten. Voorts verwijst het Hof in de beslissing over de toepassing van artikel 3, lid 1 uitdrukkelijk naar het feit dat “het ongeval veroorzaakt is door een voertuig dat achteruitreed om zich op een welbepaalde plaats te positioneren” (ov. 58) en het “een manoeuvre betrof dat een tractor op de binnenplaats van een boerderij uitvoert om met de aanhangwagen waarmee deze tractor is uitgerust een schuur binnen te rijden”.

La Commission des Assurances signale toutefois qu’il convient d’émettre une réserve en ce qui concerne l’interprétation que la Commission européenne fait, ou du moins semble faire, de cet arrêt Vnuk (C-162/13).

En effet, la Commission européenne avait adopté cette position dans la procédure devant la Cour (voir considérant 35<sup>5</sup>). La Commission des Assurances estime néanmoins qu’il ne peut être conclu ni de la décision précitée, ni de la motivation précitée que la Cour de Justice a adhéré à cette thèse. En tout cas, l’arrêt ne mentionne pas expressément un accord avec cette position. En outre, la Commission est d’avis que l’interprétation retenue par la Commission européenne ne découle pas non plus implicitement de l’arrêt.

En effet, La Cour ne s’intéresse pas à la notion de lieu « public » ou « privé », ni ne précise que la cour intérieure d’une ferme est, nécessairement et toujours, un terrain purement privé. Il ne peut être déduit de la décision de la Cour selon laquelle la manoeuvre de marche arrière d’un tracteur dans la cour intérieure d’une ferme est susceptible de relever de l’obligation d’assurance RCA que la Cour a suivi la position de la Commission européenne quant à l’obligation d’assurance sur un terrain privé ou pour des activités liées exclusivement à l’agriculture, à la construction, à l’industrie, aux sports moteurs ou aux fêtes foraines. En outre, la Cour relève que la législation nationale peut exclure certains types de véhicules à moteur sous certaines conditions. Dans la décision sur l’application de l’article 3, paragraphe 1, la Cour renvoie en outre expressément au fait que « l’accident a été causé par un véhicule effectuant une marche arrière, en vue de se placer à un endroit donné » (considérant 58) et qu’il s’agissait d’« une manoeuvre d’un tracteur dans la cour d’une ferme afin de faire entrer dans une grange la remorque dont ce tracteur est muni ».

<sup>4</sup> “De Commissie is daarentegen van mening dat deze bepaling van toepassing is op het gebruik van een voertuig, als vervoermiddel dan wel als werktuig, in elke ruimte, openbaar dan wel particulier, waar zich met het gebruik van een voertuig verbonden risico’s kunnen voordoen, ongeacht of het voertuig in beweging is”.

<sup>5</sup> « En revanche, la Commission est d’avis que cette disposition s’applique à l’utilisation de véhicules, que ce soit comme moyens de transport ou comme machines, dans tout espace, tant public que privé, où peuvent se réaliser des risques inhérents à l’utilisation de véhicules, que ces derniers soient ou non en mouvement. »

Dergelijke ongevallen worden naar Belgisch recht beschouwd als een verkeersongeval dat onder de toepassing van de verplichte verzekering BA motorrijtuigen valt (verkeersrisico) en niet als ongeval waarbij de traktor wordt gebruikt als werktuig (exploitatie­risico) (zie punt C hierna).

### *C. Belgische wetgeving*

Naar Belgisch recht kan het ongeval zoals ten gronde in het arrest Vnuk waarbij een tractor op de binnenplaats van een boerderij het manoeuvre uitvoert om met de aanhangwagen waarmee deze tractor is uitgerust een schuur binnen te rijden, onder de BA motorrijtuigenverzekering vallen. Immers, onder de verzekeringsplicht BA motorrijtuigen vallen ongevallen waarbij de traktor gebruikt wordt als voertuig in het werkverkeer (en niet als werktuig) en die voorvallen op plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek of voor bepaalde personen die het recht hebben er te komen.

Bijgevolg interpreteert het Hof van Justitie het begrip “deelnemen aan het verkeer” zoals dit in België wordt toegepast.

De Belgische wetgeving definieert het begrip motorrijtuigen als “rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden” (artikel 1 Wet van 21 november 1989).

De verzekeringsplicht is omschreven als: “Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst” (artikel 2, §1 Wet van 21 november 1989).

Dezelfde definitie en omschrijving van de verzekeringsplicht bestond reeds in de Benelux Gemeenschappelijke bepalingen, waarop de Belgische wetgeving mede is gesteund (1955 en

En droit belge, de tels cas sont considérés comme un accident de la circulation qui relève de l’application de l’assurance obligatoire RC véhicules automoteurs (risque de circulation) et non pas comme un accident dans lequel le tracteur est utilisé comme machine (risque d’exploitation) (voir point C ci-après).

### *C. Législation belge*

En droit belge, l’accident tel qu’examiné sur le fond dans l’arrêt Vnuk, à savoir un tracteur qui effectue une manœuvre dans la cour intérieure d’une ferme afin de faire entrer dans une grange la remorque dont le tracteur est muni, relève de l’assurance RC véhicules automoteurs. Relèvent en effet de l’obligation d’assurance RC véhicules automoteurs les accidents dans lesquels le tracteur est utilisé comme véhicule dans la circulation routière (et non comme machine) et les incidents survenant en de lieux accessibles au public ou à certaines personnes qui ont le droit de les fréquenter.

Par conséquent, la Cour de justice interprète la notion de « circulation des véhicules » telle qu’elle est appliquée en Belgique.

La législation belge définit la notion de véhicules à moteur comme étant « les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée » (article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989).

L’obligation d’assurance est décrite comme suit : « Les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d’assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus » (article 2, § 1, de la loi du 21 novembre 1989).

Ces mêmes définition et description de l’obligation d’assurance figuraient déjà dans les Dispositions communes du Benelux, sur lesquelles la législation



herzien 1966)<sup>6</sup>.

Deze Benelux Overeenkomst en de Gemeenschappelijke bepalingen zijn overigens gesteund op het voorontwerp van het UNIDROIT. Bovendien zijn deze Benelux Overeenkomst en Gemeenschappelijke bepalingen van 1955 later overgenomen in de Europese Conventie van 20 september 1959 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (Europees Verdrag Verkeer)<sup>8</sup>.

De verzekeringsplicht en - vergoeding in België wordt bepaald op basis van voormelde definities van motorrijtuig en de plaatsen waar de verzekeringsplicht geldt.

Bijgevolg geldt de verzekeringsplicht niet voor ongevallen op privé terrein. Wanneer echter de verzekeringsplicht voor het motorrijtuig is nageleefd, vallen ook ongevallen die voorvallen op privé terrein onder de dekking (art. 1 KB 14 december 1992 houdende de modelovereenkomst).

Op basis van deze bepalingen wordt in de vaststaande rechtspraak een onderscheid gemaakt tussen het gebruik van het motorrijtuig in het verkeer (verkeersrisico) en als werktuig (exploitatie-*risico*). Er wordt daarbij geen onderscheid gemaakt naargelang de grootte, de snelheid, of de kracht van een motorrijtuig. Voor motorrijtuigen die ook werktuigen (kunnen) zijn, zoals tractor, heftruck, vuilniswagen, geldt de BA motorrijtuigenverzekering, zoals voor andere motorrijtuigen, wanneer deze op het ogenblik van het ongeval aan het verkeer deelnemen. Wordt het motorrijtuig op het ogenblik van het ongeval gebruikt als werktuig (bijvoorbeeld ploegen, afladen van materiaal, het heffen van voorwerpen) valt de aansprakelijkheid niet onder BA motorrijtuigenverzekering maar al naargelang het geval onder verzekering BA privé leven of BA exploitatie.

belge repose en partie (datant de 1955 et révisée en 1966)<sup>7</sup>.

Du reste, cette Convention Benelux et les Dispositions communes s'appuient sur l'avant-projet d'UNIDROIT. Cette Convention Benelux et ces Dispositions communes de 1955 ont en outre, été reprises ultérieurement dans la Convention européenne du 20 septembre 1959 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (Convention européenne sur la circulation)<sup>9</sup>.

En Belgique, l'obligation et l'indemnité d'assurance sont déterminées sur la base des définitions précitées du véhicule automoteur et des lieux où l'obligation d'assurance s'applique.

Par conséquent, l'obligation d'assurance ne s'applique pas aux accidents survenant sur un terrain privé. Toutefois, lorsque l'obligation d'assurance pour le véhicule automoteur a été respectée, les accidents survenant sur un terrain privé relèvent également de la couverture (article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance).

Sur la base de ces dispositions, la jurisprudence constante établit une distinction entre l'utilisation du véhicule automoteur dans la circulation (risque de circulation) et en tant que machine (risque d'exploitation). Aucune distinction n'est effectuée en fonction de la taille, de la vitesse ou de la puissance du véhicule automoteur. S'agissant des véhicules automoteurs qui sont (ou peuvent être) également des machines, tels qu'un tracteur, un chariot élévateur, une benne à ordures, l'assurance RC véhicules automoteurs s'applique, comme pour d'autres véhicules automoteurs, lorsqu'ils prennent part à la circulation au moment de l'accident. Si, au moment de l'accident, le véhicule automoteur est utilisé en tant que machine (par exemple pour labourer, décharger du matériel, lever des objets), la responsabilité ne relève pas de l'assurance RC véhicules automoteurs mais, selon le cas, de l'assurance RC vie privée ou

<sup>6</sup> Benelux overeenkomst van 24 mei 1966 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en het Aanvullend protocol van 26 september 1968 bij de Benelux overeenkomst van 24 mei 1966 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

<sup>7</sup> Convention Benelux du 24 mai 1966, relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et Protocole additionnel du 26 septembre 1968 à la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

<sup>8+10</sup> J. WAUTIER, *L'assurance automobile obligatoire, Le Traité Benelux, La Loi, le Contrat d'assurance*, Brussel, ed. Publipresse, 1957, 5.



RC exploitation.

De bijzondere verzekering in het kader van vergunde wedstrijden betreft eveneens een verplichte verzekering van ongevallen voor motorrijtuigen in het verkeer maar deze moet alleen de aansprakelijkheid dekken voor de ongevallen gedurende de deelname aan de ritten of wedstrijden gebeurt (Benelux – Gerechtshof, zaak A 2011/1/9, 9 oktober 2012).

Voor België schept de beslissing van het arrest Vnuk een probleem indien dit zou moeten geïnterpreteerd worden in de zin dat de verzekeringsplicht tevens zou gelden voor motorrijtuigen die zich op zuiver privéterrein bevinden en/of op ongevallen die voortvallen op het ogenblik dat het motorrijtuig als werktuig wordt gebruikt.

De principes van de huidige Belgische wetgeving inzake de aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen gelden sinds 1957 en hebben nooit tot noemenswaardige problemen geleid.

L'assurance particulière conclue dans le cadre de compétitions autorisées concerne également une assurance obligatoire des accidents pour les véhicules automoteurs prenant part à la circulation mais elle doit couvrir uniquement la responsabilité quant aux accidents survenant durant la participation à des courses ou compétitions (Cour de justice du Benelux – affaire A 2011/1/9, 9 octobre 2012).

Pour la Belgique, la décision contenue dans l'arrêt Vnuk serait problématique si elle devait être interprétée en ce sens que l'obligation d'assurance s'appliquerait également aux véhicules automoteurs qui se trouvent sur un terrain purement privé et/ou aux accidents survenant au moment où le véhicule automoteur est utilisé en tant que machine.

Les principes de la législation belge actuelle relative à l'assurance de responsabilité en matière de véhicules automoteurs s'appliquent depuis 1957 et n'ont jamais donné lieu à des problèmes notables.

### III. BESPREKING VAN DE DOOR EU COMMISSIE VOORGESTELDE OPTIES

#### A. Algemene doelstellingen van de EU Commissie

De Europese Commissie stelt dat zij beoogt de hoge bescherming van de slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen te blijven garanderen, met eerbiediging van de bevoegdheid van de lidstaten om de slachtoffers van ongevallen in gevolge landbouw-, bouw-, industriële-, motorsport - of kermisactiviteiten te beschermen. Ze stelt voor om de taalverschillen niet op te lossen door de taalversies in overeenstemming te brengen, maar door het begrip “gebruik in het verkeer” (“the use of vehicles in traffic”) te definiëren en de ongevallen in gevolge landbouw-, bouw-, industriële-, motorsport - of kermisactiviteiten uit te sluiten van het toepassingsgebied van de Europese Richtlijn<sup>10</sup>.

### III. EXAMEN DES OPTIONS PROPOSÉES PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE

#### A. Objectifs généraux poursuivis par la Commission européenne

La Commission européenne précise qu'elle vise à continuer à garantir une protection élevée des victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs, tout en respectant la compétence des États membres de protéger les victimes d'accidents faisant suite à des activités liées à l'agriculture, à la construction, à l'industrie, aux sports moteurs ou aux fêtes foraines. Elle propose de ne pas résoudre les différences linguistiques en harmonisant les versions linguistiques, mais en définissant la notion de « circulation de véhicules » (« the use of vehicles in traffic ») et en excluant les accidents faisant suite à des activités liées à l'agriculture, à la construction, à l'industrie, aux sports moteurs ou aux fêtes foraines.

<sup>10+</sup> <sup>12</sup>“Main policy objectives : The objective of the proposal is to maintain a high degree of protection for victims of motor vehicle accidents while respecting the right of Member States to set up arrangements at national level to protect victims of accidents that are result of agricultural, construction, industrial, motor sports or fairground activities. Member States would remain free to decide whether victims of traffic accidents should be pooled together, through guarantee funds, with victims of activities unrelated to traffic. For the sake of legal certainty, the use of vehicles in traffic could be defined as the use of a motorized vehicle for the transport of per-

du champ d'application de la directive européenne<sup>11</sup>.

De Commissie voor Verzekeringen onderschrijft de doelstelling om minstens de huidige door de Europese regels geboden bescherming van de slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen te behouden. Zij stelt voor de Europese richtlijn 2009/103 te verduidelijken en kan zich vinden in een voorstel dat aansluit bij de voorgestelde optie 3.

#### *B Vier door de Europese Commissie voorgestelde opties*

##### *Optie 1 : « do nothing »*

De voorgestelde optie 1 “niet doen” heeft volgens de Europese Commissie tot gevolg dat voertuigen die betrokken zijn bij activiteiten buiten het verkeer (i) ofwel een verplichte BA motorrijtuigen moeten sluiten (ii) ofwel vrijgesteld moeten worden van een verplichte BA motorrijtuigen, ofwel (iii) in geval van niet-verzekering het gemeenschappelijke waarborgfonds moet tussenkomen. Vermits het onwaarschijnlijk is dat sommige activiteiten aan een redelijke kost verzekerd kunnen worden, zouden deze activiteiten evenwel volgens de Europese Commissie ten dode opgeschreven zijn.

De Commissie voor Verzekeringen meent dat deze beschreven gevolgen van optie 1 steunen op de hoger besproken interpretatie door de Europese Commissie van het arrest Vnuk. Zoals reeds toegelicht, vraagt de Commissie om voorbehoud te maken tegen deze aan het arrest Vnuk gegeven interpretatie.

De Commissie stelt voor deze optie 1 niet te weerhouden. Zij acht het in ieder geval aangewezen om de Europese wetgeving te verduidelijken met het oog op een eenduidige interpretatie en rechtszekerheid.

*Optie 2: “enact at EU level legislation that obliges Member States to set up guarantee schemes to specifically cover purely agricul-*

La Commission des Assurances adhère à l'objectif de maintenir au moins la protection actuellement offerte par les règles européennes aux victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs. Elle propose de clarifier la directive européenne 2009/103 et peut souscrire à une proposition qui correspondrait à l'option 3.

#### *B. Les quatre options proposées par la Commission européenne*

##### *Option 1: “do nothing”*

Selon la Commission européenne, l'option 1, qui consiste à « ne rien faire » entraîne les conséquences suivantes : les véhicules utilisés dans le cadre d'activités se déroulant en dehors de la circulation doivent (i) soit conclure une RC obligatoire véhicules automoteurs, (ii) soit être dispensés d'une RC obligatoire véhicules automoteurs ou (iii) le Fonds commun de garantie doit intervenir en cas de défaut d'assurance. Vu l'improbabilité que certaines activités puissent être assurées à un coût raisonnable, la Commission européenne estime qu'elles seront vouées à disparaître.

La Commission des Assurances pense que les conséquences décrites pour l'option 1 reposent sur l'interprétation que la Commission européenne fait de l'arrêt Vnuk, qui a déjà été commentée précédemment. Comme expliqué, la Commission des Assurances demande d'émettre une réserve à l'égard de cette interprétation qui est faite de l'arrêt Vnuk.

La Commission des Assurances propose de ne pas retenir l'option 1. En tout cas, elle estime qu'il est indiqué de clarifier la législation européenne en vue d'en assurer une interprétation univoque et d'obtenir une sécurité juridique.

*Option 2 : « enact at EU level legislation that obliges Member States to set up guarantee schemes to specifically cover purely agricul-*

---

sons or goods, whether stationary or in motion, in areas where the public has access in accordance with national law. Rather than exempting some types of vehicles (e.g. cranes, forklifts, tractors, etc), in order to maintain the high level of the protection of victims, the proposed approach seeks to effectively exclude the activities listed above from the scope of the Motor Insurance Directive. In the absence of compulsory policies covering these activities at EU level, the scope of the Motor Insurance Directive should be limited to the use of vehicles in the context of traffic”.

*tural, construction, industrial, motor sports or fairground activities if uninsured”*

De voorgestelde optie 2 houdt volgens de Europese Commissie in dat in de Europese wetgeving zou worden bepaald dat de lidstaten verplicht een waarborgsysteem moeten opzetten tot vergoeding van niet-verzekerde zuivere landbouw-, bouw-, industrie-, motorsport- en kermisactiviteiten (“purely agricultural, construction, industrial, motorsports or fairground activities”). Dit betekent dat op Europees niveau het toepassingsgebied van deze verzekering moet worden bepaald. Gelet op de verschillen tussen dergelijke waarborgsystemen of het ontbreken van dergelijke systemen op het niveau van de lidstaten, zou dit volgens de EU Commissie problemen opleveren met het subsidiariteitsprincipe.

De Commissie voor verzekeringen stelt voor deze optie 2 niet te weerhouden.

Volgens het Belgische recht vallen de ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen die ook gebruikt kunnen worden in voornoemde activiteiten reeds onder de BA motorrijtuigenverzekering en de vergoeding door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Enkel in het geval deze motorrijtuigen op het ogenblik van het ongeval worden gebruikt als werktuig vallen ze niet onder deze wetgeving. Indien een onderscheid gemaakt wordt tussen verkeersrisico en exploitatierisico dan is deze optie niet aan de orde.

*Optie 3: “the scope of the Directive would relate only to accidents caused by motor vehicles in the context of traffic”*

De optie 3 houdt volgens de Europese Commissie in dat het toepassingsgebied van de Europese richtlijn beperkt is tot ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen in het kader van verkeer (“in the context of traffic”). Dit zou gebeuren door het definiëren van de plaatsen en de activiteiten die als verkeer beschouwd worden. Zij brengt aan dat het gebruik in het verkeer dan zou kunnen omschreven worden als “het gebruik van een voertuig voor het vervoer van personen of goederen, stilstaand of in beweging, op terreinen waar het publiek toegang toe heeft overeenkomstig de nationale wet”. Activiteiten die buiten het toepassingsgebied vallen, zouden door de nationale wet geregeld worden. De lidstaten

*tural, construction, industrial, motor sports or fairground activities if uninsured »*

Selon la Commission européenne, l’option 2 consiste à inclure dans la législation européenne l’obligation pour les États membres de mettre en place un système de garantie pour l’indemnisation d’activités non assurées qui relèvent purement des domaines de l’agriculture, de la construction, de l’industrie, des sports moteurs et des foires foraines (« purely agricultural, construction, industrial, motor sports or fairground activities »). En d’autres termes, le champ d’application de cette assurance doit être fixé au niveau européen. Vu les différences existant entre de tels systèmes de garantie ou l’absence de ces systèmes au niveau des États membres, la Commission européenne estime que cette situation créerait des problèmes au niveau du principe de subsidiarité.

La Commission des Assurances propose de ne pas retenir l’option 2.

Selon le droit belge, les accidents causés par des véhicules automoteurs pouvant également être utilisés dans les activités précitées relèvent déjà de l’assurance RC véhicules automoteurs et leur indemnisation du Fonds commun de garantie. Ce n’est que dans la seule circonstance où ces véhicules automoteurs sont utilisés comme machines au moment de l’accident qu’ils ne relèvent pas de cette législation. Si une distinction est établie entre le risque de circulation et le risque d’exploitation, cette option ne se justifie pas.

*Option 3 : « the scope of the Directive would relate only to accidents caused by motor vehicles in the context of traffic »*

Selon la Commission européenne, l’option 3 revient à limiter le champ d’application de la directive européenne aux accidents causés par des véhicules automoteurs dans le contexte de la circulation (« in the context of traffic »). À cet effet, les lieux et les activités considérés comme prenant part à la circulation seraient définis. Elle précise que l’utilisation dans la circulation pourrait être définie dans ce cas comme « l’utilisation d’un véhicule pour le transport de personnes ou de biens, à l’arrêt ou en mouvement, sur des terrains accessibles au public conformément à la loi nationale ». Les activités ne relevant pas du champ d’application seraient réglées par la loi nationale. Les États membres doivent décider s’il convient

moeten beslissen of deze risico's met andere risico's in een pool moeten samengebracht worden. De waarborgfondsen zouden door het Europees recht niet verplicht worden om deze risico's te compenseren met verkeersongevallen die geen verband houden met het gebruik ervan in het verkeer ("traffic accidents unrelated to use in traffic"). Dit zou er bijgevolg niet toe leiden dat premies moeten stijgen vermits de waarborgfondsen deze risico's niet moeten compenseren met de risico's BA motorrijtuigen.

De Commissie voor Verzekeringen stelt voor om te kiezen voor een voorstel tot aanpassing van de Europese Richtlijn die aansluit bij deze optie 3.

Dit houdt in dat het toepassingsgebied van de Europese richtlijn voor wat betreft de aard van het risico beperkt wordt tot ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen in het kader van verkeer, verkeersrisico's.

De zinsneden "in the context of traffic" en "traffic accidents unrelated to use in traffic" (option 3, p. 3) tonen niettemin duidelijk de noodzaak aan om een precieze en eenduidige definitie te geven in de verschillende taalversies.

Alle types van motorrijtuigen zullen dan in principe onder de toepassing van de Europese Richtlijn vallen. Ook motorrijtuigen die kunnen gebruikt worden voor landbouw-, bouw-, industrie-, motorsport- en kermisactiviteiten, wanneer ze op het ogenblik van het ongeval deelnemen aan het verkeer en geen exploitatierisico zijn.

Daarnaast is het aangewezen om de invulling van het begrip "verkeersrisico" te onderscheiden van de plaatsen van het ongeval. De Commissie stelt voor om in de Europese richtlijn het territoriaal toepassingsgebied van de verzekeringsplicht te bepalen. Daarvoor kan beroep worden gedaan op de omschrijving van de Benelux Overeenkomst (en het Europees Verdrag Verkeer) van "ongevallen op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen" en de daaraan door vaste rechtspraak gegeven interpretatie.

*Optie 4 « exclude some types of vehicles from the scope of the Directive »*

de regrouper ces risques avec d'autres risques. Le droit européen n'imposerait pas aux fonds de garantie de compenser ces risques par les accidents de la circulation qui ne sont pas liés à leur utilisation dans la circulation (« traffic accidents unrelated to use in traffic »). Par conséquent, les primes d'assurances ne seraient pas augmentées, puisque les fonds de garantie ne devraient pas compenser ces risques par les risques RC véhicules automoteurs.

La Commission des Assurances propose de choisir une proposition d'adaptation de la directive européenne qui rejoint l'option 3.

Le champ d'application de la directive européenne serait limité, en ce qui concerne la nature du risque, aux accidents causés par des véhicules automoteurs dans le cadre de la circulation (risque de circulation). Néanmoins, les parties de phrase « in the context of traffic » et « traffic accidents unrelated to use in traffic » (option 3, p. 3) démontrent clairement la nécessité d'attribuer une définition précise et univoque dans les différentes versions linguistiques.

En principe, tous les types de véhicules automoteurs relèveront dans ce cas de l'application de la directive européenne, et donc aussi les véhicules automoteurs susceptibles d'être utilisés pour des activités liées à l'agriculture, à la construction, à l'industrie, aux sports automoteurs et aux fêtes foraines lorsque, au moment de l'accident, ils prennent part à la circulation et ne constituent pas un risque d'exploitation.

Par ailleurs, il est indiqué de dissocier la notion de « risque de circulation » des lieux de l'accident. La Commission des Assurances propose de fixer le champ d'application territorial de l'obligation d'assurance dans la directive européenne. Elle suggère de recourir à cette fin à la définition utilisée dans la Convention Benelux (et la Convention européenne sur la circulation) d'« accidents sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter » et l'interprétation qui en est faite par la jurisprudence constante.

*Option 4 "exclude some types of vehicles from the scope of the Directive"*

De voorgestelde optie 4 houdt volgens de Europese Commissie in dat een aantal types van motorrijtuigen geheel wordt uitgesloten van het toepassingsgebied van de Europese richtlijn, zoals tractoren, kranen, vorklift, sportwagens in het gewone verkeer of voertuigen die niet sneller rijden dan een bepaalde snelheid. Deze uitsluiting zou betekenen dat sommige voertuigen in het geheel niet moeten verzekerd zijn, ook wanneer ze circuleren op de weg of andere voor het publiek toegankelijke plaatsen.

Zoals de Europese Commissie zelf aangeeft, zou dit leiden tot een drastische vermindering van de bescherming van de slachtoffers van een verkeersongeval.

De Commissie stelt bijgevolg dat deze optie 4 niet kan weerhouden worden.

### III. BESLUIT

De Commissie voor Verzekeringen wijst erop dat ernstig voorbehoud moet worden gemaakt voor wat betreft de interpretatie die de Europese Commissie aan dit arrest C-162/13 Vnuk geeft, of minstens lijkt te geven.

Zij onderschrijft de doelstelling om minstens de huidige door de Europese Richtlijn 2009/103 geboden bescherming van de slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen te behouden.

Met het oog op rechtszekerheid stelt zij voor de Europese richtlijn 2009/103 te verduidelijken en daarbij te kiezen voor een voorstel tot aanpassing van de Europese Richtlijn dat aansluit bij de voorgestelde optie 3.

De Voorzitster,

Caroline VAN SCHOU BROECK

Selon la Commission européenne, l'option 4 revient à exclure entièrement un certain nombre de types de véhicules automoteurs du champ d'application de la directive européenne, comme les tracteurs, les grues, les chariots élévateurs, les voitures de sport dans la circulation ordinaire ou les véhicules qui ne dépassent pas une certaine vitesse. Cette exclusion impliquerait que certains véhicules ne devraient pas être assurés du tout, même s'ils circulent sur la voie publique ou en d'autres lieux accessibles au public.

Comme la Commission européenne le souligne elle-même, la protection des victimes d'un accident de la circulation s'en verrait considérablement réduite. Par Conséquent, la Commission des Assurances estime que l'option 4 ne peut être retenue.

### III. CONCLUSION

La Commission des Assurances insiste sur la nécessité d'émettre une sérieuse réserve en ce qui concerne l'interprétation que la Commission européenne fait, du moins semble faire, de l'arrêt Vnuk (C-162/13).

Elle souscrit à l'objectif de maintenir au moins la protection actuellement offerte par la directive européenne 2009/103 aux victimes d'accidents impliquant des véhicules automoteurs.

En vue d'obtenir une sécurité juridique, elle propose de clarifier la directive européenne 2009/103 et d'opter pour une proposition d'adaptation de la directive européenne qui corresponde à l'option 3.

Le Présidente,

