

**Commissie voor Verzekeringen**

**Brussel, 12 juli 2022**

**DOC/C2022/5**

**Advies**

**over de verzekeringsverplichting  
aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen en de  
omzetting van Richtlijn (EU) 2021/2118 van 24  
november 2021 tot wijziging van Richtlijn  
2009/103/EG betreffende de verzekering tegen  
de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de  
deelneming aan het verkeer van  
motorrijtuigen aanleiding kan geven en de  
controle op de verzekering tegen deze  
aansprakelijkheid**

**I. INLEIDING**

Op 26 mei 2021 heeft de heer Pierre-Yves Dermagne, Vice-Eersteminister en Minister van Economie en Werk, de Commissie voor Verzekeringen gevraagd een advies te verlenen over de verplichting tot verzekering van de aansprakelijkheid van motorrijtuigen, in het bijzonder over de aanpassing van artikel 2bis van de wet van 21 november 21989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De Commissie heeft hierover een eerste advies verleend op 29 september 2021, over de verzekerplicht aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen **DOC/C2021/2** ([https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice\\_c\\_2021\\_2.pdf](https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice_c_2021_2.pdf)).

Op 16 juli 2021 breidde Minister Dermagne de adviesopdracht uit en verzocht hij de Commissie om tevens een ontwerp van wet op te stellen tot omzetting van de Europese richtlijn tot wijziging van de Richtlijn 2009/103/EG van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid. Op het ogenblik van deze adviesaanvraag werd de afronding van de Europese werkzaamheden tot herziening van richtlijn 2009/103/EG op korte

**Commission des assurances**

**Bruxelles, le 12 juillet 2022**

**DOC/C2022/5**

**Avis**

**concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et la transposition de la directive (UE) 2021/2118 du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité**

**I. INTRODUCTION**

Le 26 mai 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 l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, en particulier sur l'adaptation de l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

La Commission a émis le 29 septembre 2021 un premier avis à ce sujet, concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs **DOC/C2021/2** ([https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice\\_c\\_2021\\_2.pdf](https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice_c_2021_2.pdf)).

Le 16 juillet 2021, le ministre Dermagne a élargi la demande d'avis et a demandé à la Commission d'établir également un projet de loi transposant la directive européenne modifiant la directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité. Au moment de cette demande d'avis, l'achèvement des travaux européens portant sur la révision de la directive 2009/103/CE était attendu à court terme. À cet égard, le ministre avait transmis certaines

termijn verwacht. De Minister gaf daarbij enkele instructies mee waarmee bij de omzetting diende rekening te worden gehouden.

De Richtlijn (EU) 2021/2118 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2021 tot wijziging van de Richtlijn 2009/103/EG van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelname aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, werd gepubliceerd op 2 december 2021 (Pb. L430, 2/12/2021, 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32021L2118&qid=1656928547568>).

Op 23 september 2021 besliste de Commissie voor verzekeringen tot het oprichten van een werkgroep die belast werd met de opdracht om ontwerpteksten op te stellen betreffende de omzetting van Richtlijn (EU) 2021/2118 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2021 en de wijziging van artikel 2bis van de wet van 21 november 1989. Deze werkgroep was samengesteld uit telkens één vertegenwoordiger van de verzekeringsondernemingen, het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, de verzekeringstussenpersonen en de verbruikers, twee vertegenwoordigers van de FOD Economie en een expert en werd voorgezeten door de voorzitster van de Commissie.

Deze werkgroep bereidde de ontwerpteksten voor in 19 vergaderingen.

Bij brief van 15 februari 2022 deelde Minister Dermagne, in opvolging van voormeld advies DOC/C2021/2 van 29 september 2021, aan de Commissie mee naar welke optie zijn voorkeur uitgaat met betrekking tot de wijziging van artikel 2bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en hernam hij zijn bijkomende aandachtspunten vermeld in zijn brief van 16 juli 2021.

instructions dont il convenait de tenir compte dans la transposition.

La directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, a été publiée le 2 décembre 2021 (JOL430, 2/12/2021, 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32021L2118&qid=1656928547568>).

Le 23 septembre 2021, la Commission des assurances a pris la décision de constituer un groupe de travail chargé d'élaborer des projets de textes concernant la transposition de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 et la modification de l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989. Ce groupe de travail était composé d'un représentant des entreprises d'assurances ; d'un représentant du Fonds commun de garantie ; d'un représentant des courtiers en assurances et d'un représentant des consommateurs, de deux représentants du SPF Économie et d'un expert, et était présidé par la présidente de la Commission.

Ce groupe de travail a préparé les projets de textes au cours de 19 réunions.

Par courrier du 15 février 2022, le ministre Dermagne a communiqué à la Commission, à la suite de l'avis précité DOC/C2021/2 du 29 septembre 2021, quelle option avait sa préférence en ce qui concerne la modification de l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, et a réitéré ses points d'attention supplémentaires tels que mentionnés dans son courrier du 16 juillet 2021.

De Commissie voor verzekeringen heeft de ontwerpteksten en bijgevoegde documenten die werden voorgelegd door de werkgroep besproken tijdens haar vergaderingen van 16 juni 2022 en 30 juni 2022 en verleent hierbij volgend advies.

## II. ONTWERP VAN WET EN ONTWERPEN TOT WIJZIGING VAN KONINKLIJKE BESLUITEN

De Commissie voor verzekeringen legt volgende documenten voor:

- een ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, met een ontwerp van Memorie van toelichting (Nederlandse en Franse versie);
- ontwerpen tot wijziging van de Koninklijke besluiten van 13 februari 1991, 27 januari 1998 en 7 februari 2003 (Nederlandse en Franse versie), met een ontwerp van Verslag aan de Koning.

### A. Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en een ontwerp van Memorie van toelichting

Met het oog op de leesbaarheid en toegankelijkheid wordt dit document, bestaande uit een tabel met vier kolommen, opgenomen als Bijlage 1 bij dit advies.

### B. Ontwerpen tot wijziging van de Koninklijke besluiten van 13 februari 1991, 27 januari 1998 en 7 februari 2003 (Nederlandse en Franse versie) en ontwerp van Verslag aan de Koning

Met het oog op de leesbaarheid en toegankelijkheid wordt dit document, bestaande uit een tabel met drie kolommen, opgenomen als Bijlage 2 bij dit advies.

La Commission des assurances a abordé les projets de textes ainsi que les documents joints présentés par le groupe de travail lors de ses réunions des 16 juin 2022 et 30 juin 2022 et remet l'avis suivant.

## II. PROJET DE LOI ET PROJETS DE MODIFICATION D'ARRÊTÉS ROYAUX

La Commission des assurances présente les documents suivants :

- un projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, avec un projet d'exposé des motifs (versions néerlandaise et française) ;
- des projets modifiant les arrêtés royaux des 13 février 1991, 27 janvier 1998 et 7 février 2003 (versions néerlandaises et françaises), avec un projet de rapport au Roi.

### A. Projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs et un projet d'exposé des motifs

Pour des raisons de lisibilité et d'accessibilité, ce document, composé d'un tableau de quatre colonnes, figure à l'Annexe 1 du présent avis.

### B. Projets modifiant les arrêtés royaux des 13 février 1991, 27 janvier 1998 et 7 février 2003 (versions néerlandaises et françaises) et projet de rapport au Roi

Pour des raisons de lisibilité et d'accessibilité, ce document, composé d'un tableau de trois colonnes, figure à l'Annexe 2 du présent avis.

**III. TOELICHTING BETREFFENDE DE BEPALINGEN VAN RICHTLIJN (EU) 2021/2118 DIE (NOG) NIET WERDEN OMGEZET, WAARVAN OPTIE NIET WERD GELICHT, OF DIE PRAKTISCHE PROBLEMEN GEVEN**

De Commissie voor verzekeringen brengt volgende punten onder de aandacht:

**1. Artikel 1, 8, richtlijn 2009/103/EG: definitie lidstaat van herkomst**

Artikel 1, 8, richtlijn 2009/103/EG, zoals ingevoegd bij artikel 1, 1), d), richtlijn (EU) 2021/2118 voegt een definitie van lidstaat van herkomst toe. Deze definitie verwijst naar de definitie in artikel 13, punt 8, a), richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II).

Bij de omzetting van die richtlijn werd deze definitie reeds opgenomen in de *lex generalis*, zijnde artikel 5, 29°, van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen en artikel 15, 29°, van de wet van 13 maart 2016 betreffende het statuut van en het toezicht op verzekering – of herverzekeringsondernemingen.

**2. Artikel 4 richtlijn 2009/103/EG: grenscontrole WAM-verzekering**

Artikel 4 richtlijn 2009/103/EG, zoals vervangen bij artikel 1, 3), richtlijn (EU) 2021/2118, laat onder bepaalde voorwaarden thans een systematische controle van de WAM-verzekering bij buitenlandse voertuigen toe, zonder te vereisen dat het voertuig halt houdt. Deze controles en de verwerking van de gegevens dienen te voldoen aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (EU) 2016/679 van 27 april 2016 en de Belgische privacy wetgeving.

**III. EXPLICATION CONCERNANT LES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE (UE) 2021/2118 QUI N'ONT PAS (ENCORE) ÉTÉ TRANSPOSÉES, DONT L'OPTION N'A PAS ÉTÉ LEVÉE, OU QUI POSENT DES PROBLÈMES PRATIQUES**

La Commission des assurances attire l'attention sur les points suivants :

**1. Article 1, 8 de la directive 2009/103/CE : définition de l'« État membre d'origine »**

L'article 1, 8 de la directive 2009/103/CE, tel qu'il a été inséré par l'article 1, 1), d) de la directive (UE) 2021/2118, ajoute une définition d' « État membre d'origine ». Cette définition renvoie à la définition à l'article 13, point 8, a) de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (Solvabilité II).

À l'occasion de la transposition de cette directive, cette définition a déjà été reprise dans la *lex generalis*, à savoir l'article 5, 29°, de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances et l'article 15, 29°, de la loi du 13 mars 2016 relative au statut et au contrôle des entreprises d'assurance ou de réassurance.

**2. Article 4 directive 2009/103/CE : contrôle aux frontières de l'assurance RC auto**

L'article 4 de la directive 2009/103/CE, tel que remplacé par l'article 1, 3) de la directive (UE) 2021/2118, autorise actuellement sous certaines conditions un contrôle systématique de l'assurance RC auto de véhicules étrangers, sans nécessiter l'arrêt du véhicule. Ces contrôles et le traitement des données doivent satisfaire au Règlement général sur la protection des données (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 et à la législation belge relative à la protection de la vie privée.

Op dit ogenblik geeft artikel 19bis-8, § 2 WAM-wet, zoals ingevoegd bij artikel 21, 5° wet van 2 februari 2021, onder meer de politiediensten toegang tot het register van de voertuigen gestald op Belgisch grondgebied.

Daar dit artikel betrekking heeft op de controle van de WAM-verzekering die tot de bevoegdheid behoort van de politieke/douane instanties, is verder overleg met de bevoegde FOD en de politieke/douane instanties aangewezen om na te gaan of en in hoeverre de Belgische wetgeving dient te worden aangepast.

### **3. Artikel 15, 1, richtlijn 2009/103/EG: informatie over naar het buitenland en naar België verzonden voertuigen in het informatieregister**

Artikel 15, 1, richtlijn 2009/103/EG, zoals vervangen bij artikel 1, 13), richtlijn (EU) 2021/2118, legt de verplichting op om in het informatieregister bedoeld in artikel 23 richtlijn 2009/103/EG, informatie op te nemen inzake de verzekering van verzonden voertuigen.

Aan artikel 15, 1, tweede lid, richtlijn 2009/103/EG wordt uitvoering gegeven door het nieuw ingevoegde 7° in artikel 19bis-6, § 1, WAM-wet. Dit bepaalt dat in het register bijgehouden door het Fonds de nummers van de WAM-verzekeringsovereenkomsten worden vermeld voor de voertuigen die hetzij vanuit België verzonden worden naar een andere Lidstaat van de Europese Economische Ruimte, hetzij vanuit een andere Lidstaat van de Europese Economische Ruimte verzonden worden naar België.

Echter, de praktische uitvoering hiervan stelt problemen. Artikel 15, 1, eerste lid, richtlijn 2009/103/EG wijkt af van de omschrijving van lidstaat waar het risico is gelegen zoals bepaald in artikel 13, 13, b) richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II). Wanneer een voertuig vanuit een lidstaat naar een andere

Actuellement, l'article 19bis-8, § 2 de la loi RC auto, tel qu'inséré par l'article 21, 5° de la loi du 2 février 2021, donne notamment aux services de police accès au registre des véhicules qui ont leur stationnement sur le territoire belge.

Comme cet article concerne le contrôle de l'assurance RC auto relevant de la compétence des instances policières/douanières, une consultation supplémentaire du SPF compétent ainsi que des instances policières/douanières est indiquée afin de vérifier si et dans quelle mesure la législation belge doit être adaptée.

### **3. Article 15, 1, directive 2009/103/CE : information sur les véhicules expédiés à l'étranger et en Belgique dans le registre d'information**

L'article 15, 1 de la directive 2009/103/CE, tel que remplacé par l'article 1, 13) de la directive (UE) 2021/2118, oblige à reprendre dans le registre d'information visé à l'article 23 de la directive 2009/103/CE, les informations concernant l'assurance des véhicules expédiés.

Le point 7° nouvellement inséré à l'article 19bis-6, § 1 de la loi RC auto exécute l'article 15, 1, deuxième alinéa, de la directive 2009/103/CE. Il stipule que le registre tenu par le Fonds reprend les numéros des contrats d'assurance RC des véhicules qui sont expédiés soit de la Belgique vers un autre État membre de l'Espace économique européen, soit d'un autre État membre de l'Espace économique européen vers la Belgique.

Toutefois, son exécution pratique pose problème. L'article 15, 1, premier alinéa de la directive 2009/103/CE déroge à la définition de l'État membre où le risque est situé telle que définie à l'article 13, 13, b) de la directive 2009/138/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'accès aux activités de l'assurance et de la réassurance et leur exercice (Solvabilité II). Lorsqu'un véhicule est expédié d'un État membre à un

lidstaat wordt verzonden, is gedurende een periode van 30 dagen, naar de keuze van degene die verantwoordelijk is voor de dekking, de lidstaat waar het risico is gelegen: hetzij de lidstaat van registratie, hetzij -vanaf de aanvaarding van de levering door de koper - de lidstaat van bestemming gedurende een periode van 30 dagen zelfs indien het voertuig in de lidstaat van bestemming niet officieel is geregistreerd. Gelet op de keuzemogelijkheden van degene die verantwoordelijk is voor de dekking zal het niet vanzelfsprekend zijn om betrouwbare gegevens te bekomen voor het informatieregister. De mogelijke kosten voor het beheer ervan zijn ook volstrekt onduidelijk. Het is evenmin duidelijk hoe op eenvormige wijze door Informatiecentra kan gekend zijn wanneer er aanvaarding is van levering door de koper, noch vanaf welk ogenblik de Informatiecentra worden verondersteld informatie uit te wisselen.

#### 4. Artikel 15bis, richtlijn 2009/103/EG: gekoppelde aanhangwagens

Verder overleg met de transportsector is aangewezen inzake artikel 15bis richtlijn 2009/103/EG, zoals ingevoegd bij artikel 1, 14), richtlijn (EU) 2021/2118.

1. Krachtens artikel 1 WAM-wet en artikel 1 KB van 19 oktober 1995 tot uitvoering van artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, worden de aanhangwagens waarvan de maximale toegelaten massa meer dan 750 kg bedraagt gelijkgesteld met een motorrijtuig. Deze moeten verzekerd zijn overeenkomstig de wet van 21 november 1989.

Krachtens huidig artikel 3, § 1, zesde lid, WAM-wet moet deze WAM-verzekering van de aanhangwagen enkel dekking geven voor de schade veroorzaakt door de niet-gekoppelde aanhangwagen. In geval van een ongeval op het ogenblik dat de aanhangwagen is gekoppeld aan een motorrijtuig, moet de WAM-verzekering van het trekkend motorrijtuig dekking verlenen.

autre, l'État membre où le risque est situé est, pendant une période de 30 jours, au choix de la partie responsable de la couverture : soit l'État membre d'immatriculation, soit, dès acceptation de la livraison par l'acheteur, l'État membre de destination, même lorsque le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'État membre de destination. Compte tenu des possibilités de choix de la partie responsable de la couverture, obtenir des données fiables pour le registre d'information ne sera pas évident. Les coûts éventuels de sa gestion sont également parfaitement incertains. Difficile de déterminer également comment les organismes d'information peuvent savoir, de manière uniforme, quand il y a eu acceptation de la livraison par l'acheteur, ni à partir de quel moment les organismes d'information sont supposés s'échanger les informations.

#### 4. Article 15bis de la directive 2009/103/CE : remorques attelées

De plus amples consultations du secteur des transports sont indiquées en ce qui concerne l'article 15bis de la directive 2009/103/CE, tel qu'inséré par l'article 1, 14) de la directive (UE) 2021/2118.

1. En vertu de l'article 1 de la loi RC auto et de l'article 1 de l'AR du 19 octobre 1995 portant exécution de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les remorques dont la masse maximale autorisée excède 750 kg sont assimilées à des véhicules automoteurs. Ceux-ci doivent être assurés conformément à la loi du 21 novembre 1989.

En vertu de l'actuel article 3, § 1, sixième alinéa de la loi RC auto, cette assurance RC de la remorque doit uniquement couvrir les dommages causés par la remorque non attelée. En cas d'accident alors que la remorque est attelée à un véhicule automoteur, c'est l'assurance RC du véhicule automoteur qui la tracte qui doit fournir la couverture.

2. Ter bescherming van de benadeelde legt artikel 15bis, 2, richtlijn 2009/103/EG, zoals ingevoegd bij artikel 1, 14), richtlijn (EU) 2021/2118, een informatieverplichting op aan de verzekeraar van de aanhangwagen in geval van een ongeval veroorzaakt door een gekoppeld voertuig dat bestaat uit een motorrijtuig dat deze aanhangwagen trekt.

Op zijn verzoek moet de benadeelde van de verzekeraar van de aanhangwagen informatie kunnen verkrijgen over de identiteit van de verzekeraar van het trekkend voertuig of, indien de verzekeraar van de aanhangwagen, ondanks redelijke inspanningen (overwegende 30 richtlijn (EU) 2021/2118), daartoe niet in staat is deze verzekeraar van het trekkend voertuig te identificeren, informatie over de in artikel 10 richtlijn 2009/103/EG bepaalde vergoedingsregeling (voorwaarden voor tussenkomst van het Fonds).

3. Deze informatieplicht wordt in het ontwerp van wet omgezet in het nieuw ingevoegde artikel 3, § 1, zevende lid, WAM-wet.

4. Echter, gezien de huidige transportpraktijk kan verwacht worden dat de toepassing van deze informatieplicht problemen zal geven.

Immers, uit de huidige praktijk betreffende aangiften van ongevallen blijkt dat er een grote verscheidenheid aan beschikbare gegevens bestaat en regelmatig de nodige gegevens tot identificatie van het trekkend motorrijtuig ontbreken. In sommige gevallen bevat een aangifte de identificatie van het trekkend voertuig en de aanhangwagen, al dan niet met vermelding van de verzekeraar van één van beide of van beiden, in andere gevallen bevat een aangifte enkel de identificatie van het trekkend voertuig, al dan niet met vermelding van de verzekeraar, en vaak bevat een aangifte enkel de identificatie van de aanhangwagen, al dan niet met vermelding van de verzekeraar.

Daarenboven blijkt dat ook de relatie tussen trekkend voertuig en aanhangwagen een grote verscheidenheid kent. In een aantal gevallen

2. Afin de protéger la personne lésée, l'article 15bis, 2 de la directive 2009/103/CE, tel qu'inséré par l'article 1, 14) de la directive (UE) 2021/2118, impose une obligation d'information à l'assureur de la remorque en cas d'accident causé par un véhicule attelé qui se compose d'un véhicule automoteur tractant cette remorque.

À sa demande, la personne lésée doit pouvoir recevoir de la part de l'assureur de la remorque des informations sur l'identité de l'assureur du véhicule tracteur ou, si l'assureur de la remorque, malgré ses efforts raisonnables (considérant 30 de la directive (UE) 2021/2118) n'est pas en mesure d'identifier l'assureur du véhicule tracteur, des informations sur le régime d'indemnisation prévu à l'article 10 de la directive 2009/103/CE (conditions d'intervention du Fonds).

3. Cette obligation d'information est transposée dans le projet de loi dans l'article 3, § 1, septième alinéa de la loi RC auto nouvellement inséré.

4. Toutefois, compte tenu des pratiques actuelles en matière de transport, on peut s'attendre à ce que l'application de cette obligation d'information pose des problèmes.

En effet, la pratique actuelle en matière de déclarations d'accidents montre qu'il existe une grande diversité de données disponibles et que, régulièrement, les données nécessaires à l'identification du véhicule automoteur tracteur manquent. Dans certains cas, la déclaration contient l'identification du véhicule tracteur ainsi que de la remorque, accompagnée ou non de la mention de l'assureur de l'un des deux ou des deux, dans d'autres cas, la déclaration contient uniquement l'identification du véhicule tracteur, accompagnée ou non de la mention de l'assureur et, souvent, la déclaration contient uniquement l'identification de la remorque, accompagnée ou non de la mention de l'assureur.

De surcroît, la relation entre véhicule tracteur et remorque semble également connaître une grande diversité. Dans un certain nombre de cas,

behoren het trekkend voertuig en de aanhangwagen aan dezelfde eigenaar toe. Maar het gebeurt ook dat een trekkend voertuig en een aanhangwagen aan een verschillende eigenaars toebehoren. In die gevallen zijn de eigenaars van een trekkend voertuig en een aanhangwagen zelfs niet altijd op de hoogte van wie de eigenaar is van respectievelijk de aanhangwagen en het trekkend voertuig.

Bovendien zijn het trekkend voertuig en de aanhangwagen vaak niet in hetzelfde land geregistreerd en verzekerd. In de praktijk kan bijgevolg het trekkend motorrijtuig, en de verzekeraar ervan, niet altijd geïdentificeerd worden door de verzekeraar van de aanhangwagen. Het omgekeerde komt eveneens voor. Ook het Fonds kan in die gevallen *de facto* moeilijk tot onmogelijk de nodige gegevens bekomen.

Uit het voorgaande volgt dat de nodige gegevens tot identificatie van het trekkend motorrijtuig en de verzekeraar niet systematisch gekend zijn door de eigenaar van de aanhangwagen.

5. Het opleggen van een wettelijk informatieplicht creëert niettemin verwachtingen.

Derhalve is overleg met de transportsector ter zake aangewezen. Immers, de verzekeraar zal de verwachtingen betreffende het doorgeven van informatie maar kunnen inlossen op voorwaarde dat zijn verzekerde, de eigenaar of huurder van de aanhangwagen, hem die gegevens kan bezorgen. Bijgevolg dient overleg te worden gepleegd met de transportsector over het bijhouden van duidelijke registers met de gegevens van iedere aanhangwagen en diens trekker(s) (en verzekeraar) en onder meer de organisatorische en financiële haalbaarheid ervan. Bijkomend rijst de vraag of dit internationaal kan worden geregeld.

Immers, bij gebreke aan identificatie van de verzekeraar van het trekkend voertuig, kan finaal het Fonds de benadeelde vergoeden op grond van niet-geïdentificeerd voertuig. Echter, in dat

le véhicule tracteur et la remorque appartiennent au même propriétaire. Mais il arrive aussi qu'un véhicule tracteur et une remorque appartiennent à des propriétaires différents. Le cas échéant, les propriétaires d'un véhicule tracteur et d'une remorque ne sont même pas toujours au courant de qui est le propriétaire respectif de la remorque et du véhicule tracteur.

De plus, le véhicule tracteur et la remorque ne sont souvent pas immatriculés et assurés dans le même pays. Dans la pratique, le véhicule automoteur tracteur et son assureur ne peuvent donc pas toujours être identifiés par l'assureur de la remorque. L'inverse se produit également. Dans ces cas, il est également *de facto* difficile, voire impossible pour le Fonds d'obtenir les informations nécessaires.

Il résulte de ce qui précède que les données nécessaires à l'identification du véhicule automoteur tracteur et de l'assureur ne sont pas systématiquement connues par le propriétaire de la remorque.

5. L'imposition d'une obligation légale d'information crée néanmoins des attentes.

Il est donc indiqué de consulter le secteur des transports en la matière. En effet, l'assureur ne sera en mesure de répondre aux attentes concernant la transmission d'informations qu'à condition que son assuré, propriétaire ou locataire de la remorque, puisse lui fournir ces informations. Il est donc nécessaire de consulter le secteur des transports au sujet de la tenue de registres clairs des données de chaque remorque et de son ou ses tracteur(s) (et assureur) ainsi que, notamment, de leur faisabilité organisationnelle et financière. La question se pose en outre de savoir si cela peut être réglementé à l'échelle internationale.

En effet, en l'absence d'identification de l'assureur du véhicule tracteur, le Fonds peut tout simplement indemniser la partie lésée sur la base d'un véhicule non identifié. Toutefois, dans

geval zal de stoffelijke schade slechts onder de welbepaalde voorwaarden van aanzienlijk lichamelijk letsel worden vergoed (artikel 19bis-11, §1, 7°, en artikel 19bis-13, § 3, WAM-wet; artikel 23 KB van 11 juli 2003; artikel 10, 3, richtlijn 2009/103/EG).

6. Artikel 15bis, 1, richtlijn 2009/103/EG laat de lidstaten vrij om te bepalen dat, bij een ongeval veroorzaakt door een samenstel van voertuigen bestaande uit een voertuig dat een aanhangwagen trekt die afzonderlijk is verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid, de verzekeraar van de aanhangwagen verplicht is om de schadevergoeding te betalen wanneer de trekker niet kan worden geïdentificeerd.

Het invoeren van dergelijke verzekeringsplicht voor de verzekeraar van de aanhangwagen zal de premies voor de transportsector kunnen verhogen. Immers, de schadelast van deze verzekeraar verhoogt aangezien hij zal moeten vergoeden zonder mogelijkheid van het uitoefenen van zijn subrogatierecht.

## 5. Artikel 16 richtlijn 2009/103/EG

1. Het nieuwe artikel 16 richtlijn 2009/103/EG, zoals vervangen bij artikel 1, 15), richtlijn (EU) 2021/2118, voorziet een meer uitgewerkte regeling inzake de verklaring betreffende het schadeverleden, het zgn. schadeattest.

2. Deze bepaling legt het verbod op discriminatie vanwege nationaliteit of vorige lidstaat van woonplaats van de verzekeringnemer. Dit verbod op discriminatie geldt reeds op basis van de Belgische algemene anti-discriminatiewetgeving en moet bijgevolg niet bijkomend worden voorzien in de WAM-wet.

3. Deze bepaling legt tevens aan de lidstaten op om ervoor te zorgen dat verzekeringsondernemingen een algemeen overzicht van hun beleid op het gebied van het gebruik van verklaringen betreffende het

ce cas, les dommages matériels ne seront indemnisés que dans les conditions bien spécifiques de lésions corporelles importantes (article 19bis-11, §1, 7°, et article 19bis-13, §3 de la loi RC auto ; article 23 de l'AR du 11 juillet 2003 ; article 10, 3 de la directive 2009/103/CE).

6. L'article 15bis, 1 de la directive 2009/103/CE laisse les États membres libres de stipuler que, en cas d'accident causé par un ensemble de véhicules composé d'un véhicule tractant une remorque pour laquelle une assurance RC distincte a été souscrite, l'assureur de la remorque est tenu de payer l'indemnisation lorsque le tracteur ne peut pas être identifié.

L'introduction d'une telle assurance obligatoire pour l'assureur de la remorque pourra entraîner une augmentation des primes pour le secteur des transports. En effet, la charge de sinistre de cet assureur augmente, attendu qu'il devra indemniser sans possibilité d'exercer son droit de subrogation.

## 5. Article 16 de la directive 2009/103/CE :

1. Le nouvel article 16 de la directive 2009/103/CE, tel que remplacé par l'article 1, 15) de la directive (UE) 2021/2118, prévoit un régime plus élaboré en ce qui concerne les relevés de sinistres, ladite attestation de sinistralité.

2. Cette disposition interdit la discrimination fondée sur la nationalité ou le précédent État membre de résidence du preneur d'assurance. Cette interdiction de discrimination s'applique déjà sur la base de la législation générale belge en matière de lutte contre la discrimination et ne doit par conséquent pas être prévue en sus dans la loi RC auto.

3. Cette disposition impose en outre aux États membres de veiller à ce que les entreprises d'assurances publient une synthèse générale de leur politique en matière d'utilisation des relevés de sinistres pour le calcul des primes.

schadeverleden bij de premieberekening bekendmaken.

De Belgische wetgeving lijkt reeds te voldoen aan deze bepaling.

Sinds de opheffing in 2004 van het bij Koninklijk Besluit van 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen geregelde verplichte bonus-malus systeem, kan iedere verzekeraar, naast het bepalen van de basispremie, volledig vrij de instap van de verzekerde en de evolutie van zijn positie in het eigen personalisatiesysteem bepalen, evenals het verband tussen de graad op deze schaal en het bedrag van de basispremie.

Krachtens artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 16 april 2018 tot vaststelling van de voorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, moet de beschrijving en de werking van een systeem waarbij de premie kan bepaald of gewijzigd worden in functie van de schadegevallen die zich hebben voorgedaan, in de overeenkomst worden opgenomen. De meeste verzekeringsondernemingen op de Belgische markt bepalen ook in hun algemene voorwaarden hoe zij rekening houden met de ontvangen schadeattesten.

De huidige regeling inzake de publicatie en de mededeling van de segmentatiecriteria (artikelen 43-45 wet van 4 april 2014 betreffende verzekeringen) is enkel van toepassing op WAM-verzekeringen gesloten met consumenten. Echter, de segmentatiecriteria inzake BA motorrijtuigen die worden gepubliceerd op de website van de WAM-verzekeraar zijn algemeen en niet beperkt tot overeenkomsten met consumenten.

4. Er rijzen interpretatieproblemen betreffende de gegevens die krachtens artikel 16, zesde lid, richtlijn 2009/103/EG in het model van schadeattest moeten worden vermeld:

- wat wordt bedoeld met "contactgegevens van de verzekeringnemer" (b)?

La législation belge semble déjà se conformer à cette disposition.

Depuis l'abrogation en 2004 du système obligatoire de bonus-malus régi par l'arrêté royal du 14 décembre 1992 concernant le contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, tout assureur est entièrement libre de déterminer, outre la fixation de la prime de base, le niveau d'entrée de l'assuré et l'évolution de sa position dans son propre système de personnalisation, ainsi que la relation entre le niveau sur cette échelle et le montant de la prime de base.

En vertu de l'article 2 de l'arrêté royal du 16 avril 2018 déterminant les conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, la description et le fonctionnement d'un système où la prime peut être déterminée ou modifiée en fonction des sinistres qui se sont produits sont repris dans le contrat. La plupart des entreprises d'assurances sur le marché belge stipulent également dans leurs conditions générales la manière dont elles tiennent compte des attestations de sinistralité reçues.

La réglementation actuelle concernant la publication et la communication des critères de segmentation (articles 43-45 de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances) s'appliquent uniquement aux assurances RC auto conclues avec les consommateurs. Toutefois, les critères de segmentation en matière de RC des véhicules automoteurs publiés sur le site Internet de l'assureur RC auto sont généraux et non limités aux contrats passés avec les consommateurs.

4. Des problèmes d'interprétation se posent concernant les données à inclure dans le modèle d'attestation de sinistralité en vertu de l'article 16, sixième alinéa de la directive 2009/103/CE :

- qu'est-ce que « coordonnées du preneur d'assurance » (b) ?

- heeft het zin om het verzekerde voertuig en het voertuigidentificatienummer te vermelden wanneer de verzekeringnemer een ander voertuig wil verzekeren (c)?

- dient het schadeattest enkel de "afgewikkeld" door derden ingediende vorderingen te vermelden en wat dient te worden begrepen onder "afgewikkeld"? In de Nederlandstalige versie van de richtlijn wordt de term "vorderingen" gebruikt, wat ruimer kan ingevuld worden dan de termen "sinister" en "claim" die in de Franse resp. Engelse taalversies worden gebruikt.

5. In uitvoering van artikel 7, § 3, WAM-wet, zijn de in het schadeattest te vermelden gegevens bepaald in artikel 3 van het Koninklijk besluit van 16 april 2018 tot vaststelling van de voorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. De verdere precisering van de voorwaarden voor de afgifte, de vorm en de te vermelden gegevens moeten worden omgezet door de aanpassing van voormalig artikel 3.

Daartoe is het aangewezen om te wachten op het model dat door de EU Commissie uiterlijk op 23 juli 2023 in een uitvoeringshandeling moet worden vastgesteld.

Lidstaten kunnen aanvullende informatie die relevant is uit hoofde van geldende voorschriften en praktijken ook opnemen op het schadeattest (f). De verzekeraars vragen om de gegevens die reeds zijn vermeld in artikel 3, 3°, 5° 7 en 8° van voormalig KB eveneens op te nemen in het nieuw model van schadeattest.

#### 6. Artikel 16bis richtlijn 2009/103/EG en overweging 33 richtlijn (EU) 2021/2118: onafhankelijke instrumenten voor de prijsvergelijking van motorrijtuigenverzekeringen

1. Artikel 16bis richtlijn 2009/103/EG, zoals ingevoegd bij artikel 1, 16), richtlijn (EU) 2021/2118, en overweging 33 richtlijn (EU)

- est-il logique d'indiquer le véhicule assuré et le numéro d'identification du véhicule lorsque le preneur d'assurance souhaite assurer un autre véhicule (c) ?

- l'attestation de sinistralité doit-elle uniquement mentionner les sinistres en responsabilité civile « résolus » et que faut-il comprendre par « résolus » ? Dans la version en néerlandais de la directive, le terme « vorderingen » est utilisé, ce qui peut être interprété de manière plus large que les termes « sinistre » et « claim » utilisés dans les versions en français et en anglais, respectivement.

5. En exécution de l'article 7, § 3 de la loi RC auto, les données à mentionner dans l'attestation de sinistralité sont définies à l'article 3 de l'arrêté royal du 16 avril 2018 déterminant les conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. La clarification supplémentaire des conditions de délivrance, de la forme et des données à fournir doit être transposée en adaptant l'article 3 précité.

À cette fin, il importe d'attendre le modèle qui sera arrêté par la Commission européenne au plus tard le 23 juillet 2023 dans un acte d'exécution.

Les États membres peuvent également reprendre sur l'attestation de sinistralité des informations complémentaires pertinentes en vertu de prescriptions et de pratiques applicables (f). Les assureurs demandent que les données déjà mentionnées à l'article 3, 3°, 5° 7 et 8° de l'AR précité soient également reprises dans le nouveau modèle d'attestation de sinistralité.

#### 6. Article 16bis de la directive 2009/103/CE et considérant 33 de la directive (UE) 2021/2118 : comparateurs indépendants des prix de l'assurance automobile

1. L'article 16bis de la directive 2009/103/CE, comme inséré par l'article 1, 16) de la directive (UE) 2021/2118, et le considérant 33 de la

2021/2118 voorzien dat de lidstaten kunnen kiezen om instrumenten te certificeren die consumenten in staat stellen prijzen, tarieven en dekking te vergelijken tussen aanbieders van motorrijtuigenverzekeringen die voldoen aan de voorwaarden van richtlijn 2009/103/EG.

Indien naar behoren gecertificeerd, kunnen deze instrumenten de kwalificatie krijgen van "onafhankelijke instrumenten voor de prijsvergelijking van motorrijtuigenverzekeringen".

Artikel 16bis, 2, richtlijn 2009/103/EG bepaalt de voorwaarden waaraan deze instrumenten minimaal moeten voldoen voor certificatie. Deze certificatie vooronderstelt tevens een officiële en onafhankelijke instantie die certificeert.

2. Naast de voorwaarden bepaald in artikel 16bis richtlijn 2009/103/EG, dient de certificerende instelling ook rekening te houden met andere wettelijke bepalingen, waaronder artikel 2, m), en artikel 7, § 4bis en § 6, richtlijn 2005/29/EG van 11 mei 2005 betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt en tot wijziging richtlijn 84/450/EEG van de Raad, Richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad („Richtlijn oneerlijke handelspraktijken”), zoals gewijzigd bij de zgn. omnibusrichtlijn (EU) 2019/2161 van 27 november 2019 tot wijziging richtlijn 93/13/EEG van de Raad en Richtlijnen 98/6/EG, 2005/29/EG en 2011/83/EU van het Europees Parlement en de Raad wat betreft betere handhaving en modernisering van de regels voor consumentenbescherming in de Unie (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L2161&rom=nl>).

3. Een dergelijke certificatieprocedure biedt zeker en vast een meerwaarde. Een toezicht op de operationele onafhankelijkheid en op de eigenaar en hoedanigheid van de aanbieder en de beheerder van dergelijke vergelijkingstools zijn dan ook van bijzonder belang.

directive (UE) 2021/2118 prévoient que les États membres devraient pouvoir choisir de certifier les outils qui permettent aux consommateurs de comparer les prix, les tarifs et la couverture entre les prestataires d'assurance automobile qui respectent les conditions énoncées dans la directive 2009/103/CE.

S'ils sont dûment certifiés, ces outils pourraient obtenir la qualification de « comparateurs indépendants des prix de l'assurance automobile ».

L'article 16bis, 2 de la directive 2009/103/CE définit les conditions minimales auxquelles ces outils doivent satisfaire pour leur certification. Cette certification suppose en outre un organisme certificateur officiel et indépendant.

2. Outre les conditions prévues à l'article 16bis de la directive 2009/103/CE, l'organisme certificateur doit également tenir compte d'autres dispositions légales, parmi lesquelles l'article 2, m), et l'article 7, § 4bis et § 6 de la directive 2005/29/CE du 11 mai 2005 relative aux pratiques commerciales déloyales des entreprises vis-à-vis des consommateurs dans le marché intérieur et modifiant la directive 84/450/CEE du Conseil et les directives 97/7/CE, 98/27/CE et 2002/65/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CE) no 2006/2004 du Parlement européen et du Conseil (« directive sur les pratiques commerciales déloyales »), telle que modifiée par la directive dite Omnibus (UE) 2019/2161 du 27 novembre 2019 modifiant la directive 93/13/CEE du Conseil et les directives 98/6/CE, 2005/29/CE et 2011/83/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne une meilleure application et une modernisation des règles de l'Union en matière de protection des consommateurs (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L2161&rom=fr>).

3. Une telle procédure de certification offre assurément une valeur ajoutée. Le contrôle de l'indépendance opérationnelle ainsi que de la propriété et de la qualité du fournisseur et du gestionnaire de ces outils de comparaison revêt dès lors une importance particulière.

4. Echter, in de praktijk bestaan er in België geen vergelijkinstrumenten beperkt tot BA motorrijtuigenverzekeringen. Bijgevolg is het niet zinvol om een dergelijke certificatieprocedure op te nemen in de specifieke wetgeving betreffende de BA motorrijtuigenverzekering.

Derhalve is het aangewezen om voorwaarden voor certificering van vergelijkinstrumenten voor verzekeringen in het algemeen te bepalen. Die kunnen hun plaats vinden in de Wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, met de FSMA als certificerende instelling.

#### **7. Artikel 23 richtlijn 2009/103/EG: verwerking persoonsgegevens informatiecentrum**

Artikel 23, 6, richtlijn 2009/103/EG, zoals vervangen bij artikel 1, 17), b), richtlijn (EU) 2021/2118, bepaalt dat de persoonsgegevens door het informatiecentrum moeten verwerkt worden overeenkomstig de Algemene Verordening Gegevensbescherming. Deze Verordening heeft rechtstreekse werking. De informatieverkrijging en verwerking door het Fonds, zoals bepaald in de artikelen 19bis-9 en 19bis-10 WAM-wet, moeten gebeuren conform deze Algemene Verordening Gegevensbescherming.

De Belgische wetgeving (artikel 19bis-6 WAM-wet en artikel 17 KB 11 juli 2003) beantwoordt reeds aan artikel 23, 1bis, richtlijn 2009/103/EG, zoals vervangen bij artikel 1, 17), a), richtlijn (EU) 2021/2118.

#### **8. Artikel 23, 1, a, iv, richtlijn 2009/103/EG**

Artikel 23, 1, a, iv, richtlijn 2009/103/EG bepaalt dat de lidstaten er voor zorgen dat het informatiecentrum een register bijhoudt dat informatie bevat over "(iv) de lijst van voertuigen waarvoor in elke lidstaat overeenkomstig artikel 5, leden 1 en 2 wordt afgeweken van de

4. Toutefois, dans la pratique, il n'existe pas en Belgique d'outils de comparaison limités à l'assurance RC véhicules automoteurs. Par conséquent, il n'est pas judicieux d'inclure une telle procédure de certification dans la législation spécifique relative à l'assurance RC véhicules automoteurs.

Il convient dès lors de définir les conditions de certification des outils de comparaison des assurances en général. Celles-ci peuvent trouver leur place dans la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, avec la FSMA comme organisme certificateur.

#### **7. Article 23 de la directive 2009/103/CE : traitement des données à caractère personnel organisme d'information**

L'article 23, 6 de la directive 2009/103/CE, tel que remplacé par l'article premier, 17), b) de la directive (UE) 2021/2118, stipule que les données à caractère personnel sont traitées par l'organisme d'information conformément au Règlement général sur la protection des données. Ce règlement a un effet direct. L'acquisition et le traitement des informations par le Fonds, conformément aux dispositions des articles 19bis-9 et 19bis-10 de la loi RC auto, doivent être effectués conformément à ce Règlement général sur la protection des données.

La législation belge (article 19bis-6 de la loi RC auto et article 17 de l'AR du 11 juillet 2003) répond déjà à l'article 23, 1bis de la directive 2009/103/CE, tel que remplacé par l'article 1, 17), a) de la directive (UE) 2021/2118.

#### **8. Article 23, 1, a, iv de la directive 2009/103/CE**

L'article 23, 1, a, iv de la directive 2009/103/CE stipule que les États membres veillent à ce que l'organisme d'information tienne un registre contenant des données concernant « (iv) la liste des véhicules bénéficiant, dans chaque État membre, de la dérogation à l'obligation d'être couverts par une assurance en responsabilité

verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid.”

Het huidige artikel 19bis-6, § 1, 4°, WAM-wet geeft hieraan uitvoering met betrekking tot de op basis van artikel 5, 1, richtlijn 2009/103/EG vrijgestelde rechtspersonen, zoals geregeld in artikel 10 WAM-wet.

Voor de meeste in het gewijzigde artikel 2bis WAM-wet vrijgestelde typen van motorrijtuigen dient er geen informatie te worden opgenomen in het register. Immers, gezien de nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1, richtlijn 2009/103/EG, zijn *a contrario* een aantal trager rijdende motorrijtuigen volledig uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn, inclusief de regeling van artikel 5, 2, en artikel 23 richtlijn 2009/103/EG.

Voor die typen van motorrijtuigen in artikel 2bis WAM-wet die vrijgesteld zijn van de verzekerplicht op basis van artikel 5, 2, richtlijn 2009/103/EG, is het onmogelijk om een lijst op te nemen in het register van artikel 19bis-6 WAM-wet. Immers, enkel geregistreerde motorrijtuigen kunnen in het register worden opgenomen. De uitvoeringsafspraak tussen het Fonds en de DIV kadert trouwens in de regeling van de BA motorrijtuigenverzekering. Dit aanknopingspunt is precies afwezig voor de vrijgestelde motorrijtuigen. Zelfs indien de niet-verplichte verzekering BA privéleven of BA exploitatie van de aansprakelijke dekking biedt voor ongevallen veroorzaakt met een vrijgesteld motorrijtuig, dan zal de verzekeraar in de regel geen identificatiegegevens hebben inzake dat vrijgestelde motorrijtuig omdat het op algemene wijze onder de waarborg valt.

In uitvoering van artikel 5, 2, eerste lid, richtlijn 2009/103/EG dient de Belgische overheid aan de andere lidstaten en de EU Commissie mededeling te doen van de krachtens artikel 2bis WAM-wet vrijgestelde motorrijtuigen.

civile conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2. »

L'actuel article 19bis-6, § 1, 4° de la loi RC auto met en œuvre cette disposition en ce qui concerne les personnes morales exemptées sur la base de l'article 5, 1 de la directive 2009/103/CE, comme prévu à l'article 10 de la loi RC auto.

Pour la plupart des types de véhicules automoteurs exemptés à l'article 2bis modifié de la loi RC auto, aucune information ne doit être reprise dans le registre. En effet, compte tenu de la nouvelle définition de véhicule à l'article premier, 1 de la directive 2009/103/CE, un certain nombre de véhicules automoteurs plus lents sont *a contrario* entièrement exclus du champ d'application de la directive, y compris des dispositions de l'article 5, 2 et de l'article 23 de la directive 2009/103/CE.

Pour les types de véhicules automoteurs à l'article 2bis de la loi RC auto qui sont exemptés de l'assurance obligatoire sur la base de l'article 5, 2 de la directive 2009/103/CE, il est impossible d'en reprendre une liste dans le registre de l'article 19bis-6 de la loi RC auto. En effet, seuls les véhicules automoteurs immatriculés peuvent être repris dans le registre. L'accord de mise en œuvre entre le Fonds et la DIV s'inscrit du reste dans le régime de l'assurance RC véhicules automoteurs. Ce point de départ est précisément absent pour les véhicules automoteurs exemptés. Même si l'assurance RC vie privée ou RC exploitation non obligatoire couvre le responsable pour des accidents causés avec un véhicule automoteur exempté, l'assureur n'aura généralement pas de données d'identification concernant ce véhicule automoteur exempté puisqu'il relève généralement de la garantie.

En exécution de l'article 5, 2, premier paragraphe de la directive 2009/103/CE, l'État belge doit notifier aux autres États membres et à la Commission européenne les véhicules automoteurs exemptés en vertu de l'article 2bis de la loi RC auto.

## **9. Artikel 26 richtlijn 2009/103/EG**

Artikel 26, eerste alinea richtlijn 2009/103/EG, zoals gewijzigd bij artikel 1, 19), richtlijn (EU) 2021/2118, legt de lidstaten op passende maatregelen te nemen zodat de benadeelden en de verzekeraars tijdig kunnen beschikken over de basisgegevens die nodig zijn voor de afwikkeling van rechtsvorderingen.

In België wordt het openbaar ministerie beschouwd als één centraal orgaan en beantwoorden de procedures voor het bekomen van een afdruk van het strafdossier bij het parket reeds aan deze voorwaarden.

Echter, reeds vele jaren wordt erop aangedrongen om de vertraging in het bekomen van dit strafdossier op te lossen en om in het dossier van het zgn. TransPV tot een concrete regeling te komen (naar voorbeeld van Nederland en Frankrijk zodat verzekeringsondernemingen snel duidelijkheid krijgen over bepaalde feiten, zoals de plaats van het ongeval en de betrokken partijen).

Bovendien dient erop te worden gewezen dat in geval van de zgn. autonome politieafhandeling van processen-verbaal het soms moeilijk is om een proces-verbaal van de politiediensten te bekomen.

Deze problemen overstijgen de verzekeringswetgeving en betreffen de wetgeving inzake het parket en de politiediensten.

## **IV. TOELICHTING BETREFFENDE DE HUIDIGE BEPALINGEN IN DE WAM-WET**

De Commissie voor verzekeringen brengt volgende punten onder aandacht:

### **1. Artikel 1 WAM-wet: definitie van motorrijtuig**

1. In afwachting van de beslissing van het Hof van Justitie, in antwoord op de prejudiciële vraag van het Hof van Cassatie voorgelegd in het arrest van

## **9. Article 26 de la directive 2009/103/CE :**

L'article 26, premier alinéa de la directive 2009/103/CE, tel que modifié par l'article 1, 19) de la directive (UE) 2021/2118, impose aux États membres de prendre les mesures appropriées afin que les personnes lésées et les assureurs puissent disposer en temps utile des données de base nécessaires au règlement des sinistres.

En Belgique, le ministère public est considéré comme un organe central unique, et les procédures d'obtention d'un exemplaire du dossier pénal auprès du parquet répondent déjà à ces conditions.

Cependant, depuis de nombreuses années, il est instamment demandé de résorber le retard dans l'obtention de ce dossier pénal et de prendre des dispositions concrètes dans le dossier dit de TransPV (à l'exemple des Pays-Bas et de la France, afin que les entreprises d'assurances puissent se faire rapidement une idée claire de certains faits, tels que le lieu de l'accident et les parties impliquées).

Il convient également de noter qu'en cas de traitement dit autonome des procès-verbaux par la police, obtenir un procès-verbal de la part des services de police est parfois difficile.

Ces problèmes dépassent le cadre de la législation sur les assurances et concernent la législation relative au parquet et aux services de police.

## **IV. NOTE EXPLICATIVE CONCERNANT LES DISPOSITIONS ACTUELLES DE LA LOI RC AUTO**

La Commission des assurances attire l'attention sur les points suivants :

### **1. Article 1 de la loi RC auto : définition du véhicule automoteur**

1. En attendant la décision de la Cour de justice, en réponse à la question préjudicielle posée par la Cour de cassation dans son arrêt du 7 avril

7 april 2022 (C.21.0376), wordt artikel 1 WAM-wet niet gewijzigd.

Het Hof van Cassatie legt volgende prejudiciële vraag voor aan het Hof van Justitie:

*"Dient artikel 1.1 van Richtlijn 2009/103/EG van 16 september 2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, zoals van toepassing vóór de wijziging bij Richtlijn 2021/2118 van 24 november 2021 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van voormelde richtlijn, waarin "voertuigen" worden gedefinieerd als "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", aldus te worden begrepen dat een elektrische fiets ('speed pedelec') waarvan de motor slechts trapondersteuning biedt zodat de fiets niet autonoom, zonder spierkracht, kan voortbewegen, doch enkel door gebruik van motorkracht en spierkracht en een elektrische fiets die voorzien is van een boostfunctie, waardoor de fiets bij het indrukken van de boostknop, zonder trappen versnelt tot een snelheid van 20 km/u, doch waarbij spierkracht nodig is om de boostfunctie te kunnen gebruiken, geen voertuigen zijn zoals bedoeld in deze richtlijn ?"*

2. Het huidige artikel 1 WAM-wet definieert motorrijtuigen als volgt:

*"Motorrijtuigen: 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; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt."*

Deze definitie van "motorrijtuigen" in artikel 1 WAM stemt overeen met de definitie van "voertuigen" in artikel 1 richtlijn 2009/103/EG,

2022 (C.21.0376), l'article 1 de la loi RC auto n'est pas modifié.

La Cour de cassation pose la question préjudiciale suivante à la Cour de justice :

*« L'article 1er, point 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, tel qu'applicable avant sa modification par la directive 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant ladite directive, qui définit le terme "véhicule" comme "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" doit-il être interprété en ce sens qu'un vélo électrique ("speed pedelec"), dont le moteur fournit uniquement une assistance au pédalage, de sorte que le vélo ne peut pas se déplacer de manière autonome, sans force musculaire, mais uniquement en utilisant la force motrice et la force musculaire, et qu'un vélo électrique qui est équipé d'une fonction "turbo" grâce à laquelle le vélo accélère sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h lorsqu'on appuie sur le bouton "turbo", mais qui nécessite la force musculaire pour utiliser la fonction "turbo", ne sont pas des véhicules au sens de la directive 2009/103 ? »*

2. L'article 1 actuel de la loi RC auto définit les véhicules automoteurs comme suit :

*« Véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie. »*

Cette définition des « véhicules automoteurs » à l'article 1 de la loi RC auto correspond à la définition du « véhicule » à l'article premier de la

zoals van kracht vóór de wijziging bij richtlijn (EU) 2021/2118. Tevens stemt deze definitie overeen met de definitie van "motorrijtuigen" in artikel 1 Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Benelux-Overeenkomst van 24 mei 1966 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

3. De Belgische wetgever (o.m. parlementaire voorbereiding wet 31 mei 2017) en de meerderheid van de rechtspraak en de rechtsleer hebben deze definitie van artikel 1 WAM-wet steeds geïnterpreteerd in de zin dat zodra een voertuig door een mechanische kracht kan worden gedreven, en bijgevolg kan voortbewegen zonder dat moet getrapt worden, het een motorrijtuig is in de zin van artikel 1 WAM-wet, ongeacht de snelheid, noch het type van aandrijvingskracht van de motor, noch of het beschikt over het vereiste gelijkvormigheidsattest, noch of het kan worden ingeschreven of niet, noch de categorie in de wegcode. Daarentegen, wanneer voor de voortbeweging van het voertuig steeds spierkracht nodig is, en de mechanische kracht enkel als trapondersteuning dient, en dus het voertuig niet autonoom kan rijden, is dit volgens deze meerderheid geen motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet (zie o.m. L. Schuermans e.a. (ed.), *De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in de Benelux*, Brussel, sedSamsom, 1979, 61-63; G. Jocqué, "Verkeersongevallen en de gezinsaansprakelijkheidsverzekering", T.Pol. 2016, 215, nr. 7-8; J. Muyldermans, noot onder Corr. Turnhout 5 april 2011, TAVW 2001, 269; I. Verbaeys, noot onder Pol. Brugge 29 mei 2007, De Verz. 2007, 447; C. Van Schoubroeck, "Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht", in M. Kruithof (ed.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht*, ICAV II, Intersentia, 2018, 85-88. *Contra*: L. Schoonbaert en S. Vereecken, "De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?", T. Pol. T.Pol. 2019, afl. 1, 7-10).

4. De nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1, richtlijn 2009/103/EG, zoals gewijzigd bij artikel

directive 2009/103/CE, tel qu'en vigueur avant la modification par la directive (UE) 2021/2118. En outre, cette définition correspond à la définition des « véhicules automoteurs » à l'article 1 des dispositions communes relevant de la Convention Benelux du 24 mai 1966 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

3. Le législateur belge (notamment la préparation parlementaire de la loi du 31 mai 2017) et la majorité de la jurisprudence et de la doctrine ont toujours interprété cette définition de l'article 1 de la loi RC auto en ce sens que dès qu'un véhicule peut être actionné par une force mécanique, et peut par conséquent être propulsé sans devoir pédaler, il constitue un véhicule automoteur au sens de l'article 1 de la loi RC auto, indépendamment de sa vitesse, du type de propulsion du moteur, du fait qu'il dispose du certificat de conformité requis, du fait qu'il puisse être immatriculé ou non, ou de sa catégorie dans le code de la route. En revanche, si la force musculaire est toujours nécessaire afin de faire avancer le véhicule, et si la force mécanique ne sert que d'assistance au pédalage, et donc que le véhicule ne peut rouler de manière autonome, il ne s'agit dans ce cas pas, selon cette majorité, d'un véhicule automoteur au sens de l'article 1 de la loi RC auto (voir notamment L. Schuermans e.a. (ed.), *De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in de Benelux*, Bruxelles, sedSamsom, 1979, 61-63; G. Jocqué, « Verkeersongevallen en de gezinsaansprakelijkheidsverzekering », T.Pol. 2016, 215, n°s 7-8 ; J. Muyldermans, note sous Corr. Turnhout 5 avril 2011, TAVW 2001, 269 ; I. Verbaeys, note sous Pol. Bruges 29 mai 2007, De Verz. 2007, 447 ; C. Van Schoubroeck, « Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht », in M. Kruithof (ed.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht*, ICAV II, Intersentia, 2018, 85-88. Contre : L. Schoonbaert et S. Vereecken, « De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid? », T. Pol. T.Pol. 2019, fasc. 1, 7-10).

4. La nouvelle définition du véhicule à l'article premier, 1 de la directive 2009/103/CE, tel que

1, 1), a), richtlijn (EU) 2021/2118 bepaalt thans uitdrukkelijk dat een voertuig in de zin van de richtlijn "uitsluitend" door een mechanische kracht wordt gedreven. Artikel 1, 1 bepaalt: "voertuig": *a) elk rij-of voertuig dat zich anders dan langs spoorstaven over de grond voortbeweegt en dat uitsluitend door een mechanische kracht worden gedreven met: (...)".*

Deze nieuwe definitie bevestigt de interpretatie van artikel 1 WAM-wet dat voertuigen met een mechanische kracht die enkel dient als trapondersteuning geen motorrijtuigen zijn.

## 2. Artikel 3, § 4, WAM-wet

Artikel 1, 5), en Overweging 19 richtlijn (EU) 2021/2118 voorzien inzake de verplichte minimumbedragen in een eenvormige herzieningsclausule, die het door Eurostat gepubliceerde geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijsen als benchmark gebruikt en de procedurele regels voor die herziening.

Dit is zonder belang voor België omdat er reeds veel hogere minimumbedragen gelden voor zowel lichamelijke als stoffelijke schade. Artikel 3, § 3, WAM-wet legt voor lichamelijke schade een onbeperkte dekking op en voor stoffelijke schade minimum 100.000.000 euro.

Om te garanderen dat deze minimumdekkingsbedragen niet worden uitgehouden voor artikel 3, § 4, WAM-wet in indexatie: "een vijf jaarlijkse aanpassing aan het indexcijfer der consumptieprijsen van het Rijk. De eerste aanpassing vindt plaats op 1 januari 2011, met als basis het indexcijfer van december 2005 (basis 2004 = 100)."

Het geïndexeerde bedrag van 100.000.000 euro, bedraagt op dit ogenblik 129.550.507,49 euro (sinds 01/01/2021, laatste indexatie).

modifié par l'article premier, 1), a) de la directive (UE) 2021/2118 stipule actuellement expressément qu'un véhicule au sens de la directive est « exclusivement » actionné par une force mécanique. L'article premier, 1 stipule : « *véhicule : a) tout véhicule automoteur actionné exclusivement par une force mécanique sur le sol, sans être lié à une voie ferrée, avec : (...)».*

Cette nouvelle définition confirme l'interprétation de l'article 1 de la loi RC auto selon laquelle les véhicules dont la force mécanique sert uniquement d'assistance au pédalage ne sont pas des véhicules automoteurs.

## 2. Article 3, § 4 de la loi RC auto

L'article premier, 5), et le considérant 19 de la directive (UE) 2021/2118 prévoient, en ce qui concerne les montants minimaux obligatoires, une clause de révision uniforme, utilisant comme référence l'indice harmonisé des prix à la consommation tel que publié par Eurostat, ainsi que les règles procédurales régissant cette révision.

Cela n'a aucune importance pour la Belgique, puisque des montants minimaux beaucoup plus élevés s'appliquent déjà aux dommages aussi bien corporels que matériels. L'article 3, § 3 de la loi RC auto impose pour les dommages résultant de lésions corporelles une garantie illimitée et pour les dommages matériels un minimum de 100 000 000 d'euros.

Afin de garantir que ces montants minimaux de couverture ne s'érodent pas, l'article 3, § 4 de la loi RC auto prévoit une indexation : « Tous les cinq ans, les montants [...] sont adaptés d'office à l'évolution de l'indice des prix à la consommation d[u] Royaume. La première révision a lieu le 1er janvier 2011, l'indice de base étant celui de décembre 2005 (base 2004 = 100). »

Le montant indexé de 100 000 000 d'euros est actuellement de 129 550 507,49 d'euros (depuis le 01/01/2021, dernière indexation).

Deze verwijzing naar het indexcijfer van december 2005 wordt niet geactualiseerd naar de laatste beschikbare basis 2013=100. Deze actualisatie zou de berekening van het bedrag erg complex en ondoorzichtig maken. Immers, de automatische indexering om de vijf jaar met basis 2013 = 100 zou dan telkens moeten berekend worden op basis van huidig geïndexeerde bedrag van 129.550.507,49 euro.

### 3. Artikel 10 WAM-wet

Het huidige artikel 10, § 1, WAM-wet houdt de opsomming in van organen, instellingen en ondernemingen waarvoor de verzekerplicht niet geldt en die zgn. hun eigen verzekeraar zijn.

Hierbij wordt de vraag voorgelegd of deze opsomming nog dient behouden te blijven en in het bijzonder of de *ratio legis* van de vrijstelling van bepaalde ondernemingen nog geldig is anno 2022.

Deze vraag werd reeds voorgelegd in het advies van de Commissie DOC/C2018/10 over de ontwerpboeken II en III en gerelateerde bepalingen in ontwerpboek I van het Wetboek Verzekeringen (p. 126-127): "Artikel III.35

Dit artikel III.35 neemt de bepalingen van artikel 10 WAM-wet over.

De Commissie stelt de vraag of deze opsomming van ondernemingen waarvoor de verzekerplicht niet geldt, nog actueel is en of de *ratio legis* voor de uitsluiting van deze ondernemingen nog geldig is anno 2018? Ter informatie kan worden verwezen naar de lijst van 2012 meegedeeld aan de Europese Commissie waarin voor de ons omringende landen de volgende uitsluitingen zijn opgenomen: voor Nederland: *Conscientious objectors, The State*; voor Frankrijk: *State*; voor Luxemburg: *None*; voor Duitsland: *The Federal State, German states (Länder), Municipalities with more than 100,000 inhabitants, Associations of local authorities and purpose federations whose members are only statutory corporations (so-called Körperschaften des öffentlichen Rechts)*,

Cette référence à l'indice de décembre 2005 n'est pas actualisée à la dernière base disponible 2013=100. Cette actualisation rendrait le calcul du montant très complexe et opaque. En effet, l'indexation automatique tous les cinq ans avec comme base 2013 = 100 devrait ensuite être chaque fois recalculée sur la base du montant indexé actuel de 129 550 507,49 d'euros.

### 3. Article 10 de la loi RC auto

L'article 10, § 1 de la loi RC auto énumère les organes, institutions et entreprises auxquels l'obligation d'assurance ne s'applique pas et qui sont leur propre assureur.

La question est de savoir si cette énumération doit être conservée et, en particulier, si le *ratio legis* de l'exemption accordée à certaines entreprises est encore valable en 2022.

Cette question a déjà été posée dans l'avis de la commission DOC/C2018/10 sur les projets de livres II et III et les dispositions connexes du projet de livre I du Code des assurances (pp. 126-127) : « Article III.35

Cet article III.35 reprend les dispositions de l'article 10 de la loi RC auto.

La Commission se pose la question de savoir si cette énumération des entreprises auxquelles l'obligation d'assurance ne s'applique pas est encore actuelle et si le *ratio legis* de l'exclusion de ces entreprises est encore valable en 2018 ? À titre d'information, on peut se référer à la liste de 2012 communiquée à la Commission européenne, qui comprend les exclusions suivantes pour nos pays voisins : pour les Pays-Bas : *Conscientious objectors, The State*; pour la France : *State*; pour le Luxembourg : *None*; pour l'Allemagne : *The Federal State, German states (Länder), Municipalities with more than 100,000 inhabitants, Associations of local authorities and purpose federations whose members are only statutory corporations (so-called Körperschaften des öffentlichen Rechts)*, Corporate bodies

*Corporate bodies covered by communal organisations (so-called "kommunale Schadensausgleiche").*

#### **V. TOELICHTING BETREFFENDE HET KONINKLIJK BESLUIT VAN 11 JULI 2003**

Dit Koninklijk besluit werd niet besproken in de werkgroep, noch in de Commissie omdat het reeds het voorwerp uitmaakt van herzieningswerkzaamheden bij de FOD economie, mede ingevolge de adviezen van de Commissie voor verzekeringen van 13 september 2021 C/2021/1 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 verzekerbewijs aan de verzekeringnemer af te geven, alsook van 31 maart 2022 DOC/C2022/3 over het ontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake economie met betrekking tot de wijzigingen van de artikelen 19bis-6 en 19bis-8 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

In het kader van de werkzaamheden tot aanpassing van het Koninklijk Besluit van 11 juli 2003 dient te worden nagegaan of in artikel 21, 4° niet tevens moet worden verwezen naar "artikel 19bis-9° WAM-wet".

#### **VI. ONTWERPTEKSTEN BETREFFENDE ARTIKEL 2bis EN ARTIKEL 29bis, §§2 EN 3 WAM-WET**

Na uitvoerige besprekingen in de werkgroep en in de Commissie is er een akkoord bereikt over een ontwerp tot wijziging van artikel 2bis WAM-wet betreffende de vrijstelling van de verzekerplicht van bepaalde motorrijtuigen, behoudens wat betreft het al dan niet mee in rekening nemen van het gewicht van de batterij in het bepalen van het maximaal netto gewicht bij motorrijtuigen met een batterij.

*covered by communal organisations (so-called "kommunale Schadensausgleiche)."*

#### **V. NOTE EXPLICATIVE CONCERNANT L'ARRÊTÉ ROYAL DU 11 JUILLET 2003**

Cet arrêté royal n'a pas été abordé au sein du groupe de travail, ni de la Commission parce qu'il fait déjà l'objet de travaux de révision au sein du SPF Économie, notamment à la suite des avis de la Commission des assurances du 13 septembre 2021 C/2021/1 relatif à l'Arrêté royal portant mise en vigueur et exécution de l'article 7, §1er, 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, ainsi que du 31 mars 2022 DOC/C2022/3 relatif au projet de loi portant diverses dispositions en matière d'économie concernant les modifications des articles 19bis-6 et 19bis-8 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Dans le cadre des travaux visant à modifier l'arrêté royal du 11 juillet 2003, il convient d'examiner si l'article 21, 4°, ne doit pas se référer également à l'« article 19bis-9° de la loi RC auto ».

#### **VI. PROJETS DE TEXTE CONCERNANT L'ARTICLE 2bis ET L'ARTICLE 29bis, §§2 ET 3 DE LA LOI RC AUTO**

Au terme de discussions circonstanciées au sein du groupe de travail et de la Commission, un accord a été trouvé sur un projet de modification de l'article 2bis de la loi RC auto concernant l'exemption de l'obligation d'assurance de certains véhicules automoteurs, sauf en ce qui concerne la prise en compte du poids de la batterie pour déterminer le poids net maximal

Er is geen akkoord bereikt over een ontwerp inzake de toepassing van de vergoedingsregeling van de zwakke weggebruiker van artikel 29bis WAM-wet op de bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig en de benadeelde van een ongeval veroorzaakt door een vrijgesteld motorrijtuig.

Daarbij kan worden opgemerkt dat er geen eensgezindheid bestond over de interpretatie van het door Minister Dermagne in de brief van 15 februari 2022 omschreven verzoek wat betreft de zwakke weggebruiker.

De Commissie voor verzekeringen acht het derhalve aangewezen om deze problematiek duidelijk te kaderen en de verschillende voorstellen van ontwerpteksten die in de werkgroep werden besproken, voor te leggen. Deze voorstellen vertrekken wel steeds van het verzoek van Minister Dermagne in de brief van 15 februari 2022 om zoveel mogelijk een stelsel te behouden dat in lijn ligt met de huidige regelgeving van de vrijstelling van de verzekerplicht (rekening houdend met de mogelijkheden die de richtlijn biedt en met het arrest van het Grondwettelijk Hof ('kinetische kracht')) en de vergoedingsplicht in hoofde van het Fonds (zie *infra*, VI. punt I. E).

De standpunten van de delegaties in de Commissie betreffende deze ontwerpteksten worden besproken hierna onder VII.

### I. Kader van de voorgestelde ontwerpteksten

#### A. Historiek

Voor de historiek van artikel 2bis, artikel 29bis, §§ 2 en 3 WAM-wet en de relevante bepalingen in de richtlijn 2009/103/EU: zie tevens advies van de Commissie voor verzekeringen van 29 september 2021 over de verzekerplicht aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, advies DOC/C2021/2 ([https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice\\_c\\_2021\\_2.pdf](https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice_c_2021_2.pdf)).

de véhicules automoteurs équipés d'une batterie.

Aucun accord n'a été trouvé sur un projet concernant l'application du régime d'indemnisation de l'usager faible de l'article 29bis de la loi RC auto au conducteur d'un véhicule automoteur exempté et à la personne lésée d'un accident causé par un véhicule automoteur exempté.

Il convient de noter à cet égard qu'il n'existe pas de consensus sur l'interprétation de la demande formulée par le ministre Dermagne dans son courrier du 15 février 2022 concernant l'usager faible.

La Commission des assurances estime donc qu'il convient de définir clairement cette problématique et de soumettre les différentes propositions de projets de textes discutés au sein du groupe de travail. Ces propositions prennent toutefois toujours pour point de départ la demande formulée par le ministre Dermagne dans son courrier du 15 février 2022 de maintenir, dans la mesure du possible, un système conforme à la réglementation actuelle d'exemption de l'obligation d'assurance (compte tenu des possibilités offertes par la directive et de larrêt de la Cour constitutionnelle (« énergie cinétique ») et de l'obligation d'indemnisation du Fonds (voir *infra*, VI. Point I. E).

Les points de vue des délégations au sein de la Commission concernant ces projets de texte sont discutés ci-après sous VII.

### I. Cadre des projets de texte présentés

#### A. Historique

Pour l'historique de l'article 2bis, de l'article 29bis, §§ 2 et 3 de la loi RC auto et des dispositions pertinentes dans la directive 2009/103/UE: voir également l'avis de la Commission des assurances du 29 septembre 2021 concernant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, avis DOC/C2021/2

([https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice\\_c\\_2021\\_2.pdf](https://www.fsma.be/sites/default/files/media/files/2021-11/advice_c_2021_2.pdf)).

#### B. Arrest Grondwettelijk Hof

Naar aanleiding van een prejudiciële vraag oordeelde het Grondwettelijk Hof in het arrest nr. 15/2021 van 28 januari 2021 dat artikel 2bis WAM-wet, zoals ingevoegd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt. Dit artikel 2bis bepaalde:

*"Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden."*

*Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg."*

Het Hof besliste:

*"Artikel 2bis, eerste lid, van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen », zoals ingevoegd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019 « houdende diverse bepalingen inzake economie », schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre het bepaalt dat de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, zijn uitgezonderd van de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, van de voormelde wet van 21 november 1989, zonder de massa van die motorrijtuigen in aanmerking te nemen."*

Het Hof steunde deze beslissing op de volgende overwegingen:

*"B.3.3. De wetgever had met de in het geding zijnde bepaling de bedoeling de bestuurders van bepaalde motorrijtuigen alsnog als zwakke weggebruikers in de zin van artikel 29bis te beschouwen, en hen vrij te stellen van de verzekeringsplicht voor motorrijtuigen. Zoals*

#### B. Arrêt de la Cour constitutionnelle

À la suite d'une question préjudiciale, la Cour constitutionnelle a jugé dans l'arrêt n° 15/2021 du 28 janvier 2021 que l'article 2bis de la loi RC auto, tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019, viole les articles 10 et 11 de la Constitution. Cet article 2bis stipulait :

*« Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.*

*Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement ainsi que les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. »*

La Cour a statué :

*« L'article 2bis, alinéa premier de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019, viole les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 21 novembre 1989, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs. »*

La Cour a fondé cette décision sur les considérations suivantes :

*« B.3.3. "Par la disposition en cause, le législateur entendait considérer les conducteurs de certains véhicules automoteurs comme des usagers faibles au sens de l'article 29bis et les exonérer de l'obligation de contracter une assurance pour les véhicules automoteurs. Ainsi*

blijkt uit de in B.2.7 vermelde parlementaire voorbereiding, wou de wetgever bromfietsen klasse A alsnog specifiek aan de verzekeringsplicht onderwerpen, ondanks het feit dat hun maximale snelheid 25 km/u niet overschrijdt, omdat de massa van dergelijke bromfietsen, in combinatie met de toegestane maximale snelheid, bepaalde risico's inhoudt. Daarnaast beroept de wetgever zich op het arrest van het Hof nr. 23/2002 van 26 maart 2002. Bij dat arrest oordeelde het Hof dat de wetgever redelijkerwijze vermocht te oordelen dat bestuurders van bromfietsen klasse A tot de niet-zwakke weggebruikers behoren, in zoverre zij een soort motorrijtuig besturen waarvan de inverkeerstelling op zich een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg. Hoewel de definitie van een bromfiets klasse A, zoals is vermeld in B.2.6, op zich niet verwijst naar de massa van het voertuig, maar enkel betrekking heeft op het vermogen en de snelheid, is het niet onredelijk te oordelen dat de bestuurder van een voertuig dat aan die definitie voldoet, tot de niet-zwakke weggebruikers behoort, omdat de inverkeerstelling van het voertuig in kwestie op zich een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg. Bijgevolg is het niet zonder redelijke verantwoording om bromfietsen klasse A, waarvan de massa, in combinatie met de toegelaten maximale snelheid, over het algemeen tot een grotere kinetische energie leidt, te onderwerpen aan de verzekeringsplicht.

B.3.4. Gelet op de in B.3.3 vermelde doelstelling is het daarentegen niet redelijk verantwoord dat voor alle andere voertuigen die niet aan de definitie van een bromfiets klasse A voldoen, wel een vrijstelling van de verzekeringsplicht geldt, ongeacht hun massa, louter op basis van hun maximale autonome snelheid. Uit de niet-exhaustieve opsomming van de voertuigen in de parlementaire voorbereiding blijkt dat de wetgever veronderstelt dat alle andere voertuigen die een maximale snelheid van 25 km/u hebben, noodzakelijk een minder grote massa hebben dan bromfietsen klasse A. Anderzijds veronderstelt de wetgever dat voor die voertuigen, die toch een grotere massa hebben en die bijgevolg een motorische aandrijving vereisen om eenvoudig hanteerbaar te zijn, de autonome snelheid aanzienlijk lager

qu'il ressort des travaux préparatoires cités en B.2.7, le législateur voulait soumettre spécifiquement les cyclomoteurs classe A à l'obligation d'assurance, bien que leur vitesse maximale ne dépasse pas 25 km/h, parce que la masse de tels cyclomoteurs, combinée avec la vitesse maximale autorisée, comporte certains risques. Par ailleurs, le législateur invoque larrêt de la Cour n° 23/2002 du 26 mars 2002. Par cet arrêt, la Cour a jugé que le législateur a pu raisonnablement considérer que les conducteurs de cyclomoteurs classe A ne relevaient pas des usagers faibles, dans la mesure où ils conduisent un type de véhicule automoteur dont la mise en circulation constitue en soi un danger pour les autres usagers de la voie publique.

Bien que la définition de cyclomoteur classe A, rappelée en B.2.6, ne se réfère pas en soi à la masse du véhicule, mais porte uniquement sur la puissance et la vitesse, il n'est pas déraisonnable de considérer que le conducteur d'un véhicule qui répond à cette définition n'est pas un usager faible parce que la mise en circulation du véhicule en question représente en soi un danger pour les autres usagers de la voie publique. Par conséquent, il n'est pas sans justification raisonnable de soumettre à l'obligation d'assurance les cyclomoteurs classe A, dont la masse, combinée avec la vitesse maximale autorisée, implique en général une énergie cinétique supérieure.

B.3.4. Au regard de l'objectif mentionné en B.3.3, il n'est en revanche pas raisonnablement justifié d'exonérer de l'obligation d'assurance tous les autres véhicules qui ne satisfont pas à la définition de cyclomoteur classe A, quelle que soit leur masse, sur la seule base de leur vitesse autonome maximale. Il ressort de l'énumération non exhaustive des véhicules faite au cours des travaux préparatoires que le législateur suppose que tous les autres véhicules dont la vitesse maximale est de 25 km/h ont nécessairement une masse moindre que les cyclomoteurs classe A. D'autre part, le législateur suppose que ces véhicules, qui ont néanmoins une masse supérieure et qui doivent par conséquent être actionnés par un moteur pour être facilement utilisables, auront une vitesse autonome sensiblement inférieure à 25 km/h, ce qui

*zal zijn dan 25 km/u, wat zou verantwoorden dat zij eveneens worden uitgesloten. In tegenstelling tot wat die opsomming laat vermoeden, bevat de in het geding zijnde bepaling zelf echter enkel een vereiste inzake de maximale snelheid, en wordt voor de vrijstelling geen rekening gehouden met de massa van het betrokken voertuig.*

*De nood aan flexibiliteit om rekening te houden met de snelle evolutie van dit nieuw soort voertuigen verantwoordt evenmin dat die voertuigen louter op basis van de maximale autonome snelheid, en het feit dat zij niet als bromfietsen klasse A worden beschouwd, worden vrijgesteld van de verzekерingsplicht. Die snelle evolutie maakt het immers eveneens moeilijk om bijvoorbeeld de massa, en in het algemeen het verkeersrisico, van dergelijke nieuwe voertuigen te voorspellen.”*

Het Grondwettelijk Hof oordeelt aldus dat de wetgeving, uitgaande van de ratio van de kinetische energie van de motorrijtuigen, niet alleen met de snelheid maar ook met het gewicht/massa moet rekening houden. De formule voor kinetische energie is:  $KE = 0.5 \times mv^2$ .

#### **C. Huidige Belgische regeling van de motorrijtuig vrijgesteld van de verzekeringsplicht**

1. De huidige Belgische wetgeving bepaalt in artikel 1 WAM-wet de definitie van motorrijtuig die onder de toepassing van de WAM-wet vallen, doch op grond van artikel 2bis WAM-wet zijn bepaalde van deze motorrijtuigen vrijgesteld van de verzekeringsverplichting conform de WAM-wet.

2. De huidige regeling van deze motorrijtuigen die vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht bestaat uit drie onderdelen:

1) Artikel 2bis WAM-wet, ingevoegd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019 houdende diverse bepalingen inzake economie en zoals gewijzigd bij wet van 2 februari 2021 houdende diverse bepalingen inzake economie, bepaalt:

*justifierait qu'ils soient eux aussi exclus. Contrairement à ce que laisse présumer cette énumération, la disposition en cause elle-même ne contient toutefois qu'une exigence en matière de vitesse maximale et, pour l'exonération, il n'est pas tenu compte de la masse du véhicule concerné.*

*La flexibilité nécessaire pour tenir compte de l'évolution rapide de ce nouveau type de véhicules ne justifie pas davantage que ces véhicules soient exonérés de l'obligation d'assurance simplement en raison de la vitesse autonome maximale et en raison du fait qu'ils ne sont pas considérés comme des cyclomoteurs classe A. En effet, cette évolution rapide complique également les prévisions, par exemple, en matière de masse de nouveaux véhicules de ce genre et, en général, en matière de risques d'accidents de roulage. »*

La Cour constitutionnelle considère donc que la législation, fondée sur le ratio de l'énergie cinétique des véhicules automoteurs, doit non seulement tenir compte de la vitesse, mais aussi du poids/de la masse. La formule de l'énergie cinétique est la suivante :  $EC = 0,5 \times mv^2$ .

#### **C. Réglementation belge actuelle du véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance**

1. La législation belge actuelle définit à l'article 1 de la loi RC auto les véhicules automoteurs qui relèvent de l'application de la loi RC auto ; toutefois, en vertu de l'article 2bis de la loi RC auto, certains de ces véhicules sont exemptés de l'obligation d'assurance conformément à la loi RC auto.

2. La réglementation actuelle de ces véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance comprend trois parties :

1) L'article 2bis de la loi RC auto, tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie et tel que modifié par la loi du 2 février 2021 portant dispositions diverses en matière d'Économie, stipule que :

*"Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden.*

*Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen evenals de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg."*

2) Krachtens artikel 19bis-11, §1, 9°) WAM-wet dient het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (hierna afgekort als "Fonds") de slachtoffers van ongevallen te vergoeden "wanneer voor wat betreft een motorrijtuig vrijgesteld van de verplichting tot verzekering overeenkomstig artikel 2bis, eerste lid, geen enkele verzekeraarsonderneming de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder van het voertuig die het ongeval heeft veroorzaakt, dekt."

3) Artikel 29bis, §3, zoals gewijzigd bij wet van 2 mei 2019, bepaalt: "Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid."

Bijgevolg is (i) de bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig wel een zwakke weggebruiker ingeval deze het slachtoffer is van een ongeval met een verzekeringsplichtig betrokken motorrijtuig, terwijl (ii) slachtoffers (inclusief passagiers en bestuurders van vrijgestelde motorrijtuigen) van een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig geen beroep kunnen doen op de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet.

#### D. Gewijzigde richtlijn 2009/103/EG

1. In tegenstelling tot de huidige Belgische wetgeving, heeft de Europese wetgever ervoor gekozen om de definitie van motorrijtuig zelf te wijzigen. Bepaalde typen van motorrijtuigen

*« Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2,§ 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs visés à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.*

*Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2,§ 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement ainsi que les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2,17, 1), de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. »*

2) En vertu de l'article 19bis-11, §1, 9° de la loi RC auto, le Fonds commun de garantie automobile (ci-après abrégé en « Fonds »), doit indemniser les victimes d'accidents « lorsque, s'agissant d'un véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance conformément à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>, aucune entreprise d'assurances ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident. »

3) L'article 29bis, §3, tel que modifié par la loi du 2 mai 2019, stipule : « Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup>, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>. »

Par conséquent (i) le conducteur d'un véhicule automoteur exempté est bien un usager faible au cas où il est victime d'un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance, tandis que (ii) les victimes (y compris les passagers et conducteurs de véhicules automoteurs exemptés) d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté ne peuvent recourir au régime d'indemnisation prévu à l'article 29bis de la loi RC auto.

#### D. Directive 2009/103/CE modifiée

1. Contrairement à la législation belge actuelle, le législateur européen a choisi de modifier la définition des véhicules automoteurs. Certains types de véhicules automoteurs ne sont plus

worden niet meer als motorrijtuig beschouwd. Bijgevolg zijn de motorrijtuigen die niet onder deze definitie vallen uitgesloten van de herziene richtlijn 2009/103/EG: "In lijn met de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid moeten de voorschriften op Unieniveau derhalve alleen betrekking hebben op voertuigen die in richtlijn 2009/103/EG als zodanig zijn gedefinieerd" (overweging 6, laatste zin richtlijn (EU) 2021/2118).

De nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1, richtlijn 2009/103/EG, zoals gewijzigd bij artikel 1, 1), a) richtlijn (EU) 2021/2118, bepaalt:

"1. "voertuig":

a) *elk rij- of voertuig dat zich anders dan langs spoorstaven over de grond voortbeweegt en dat uitsluitend door een mechanische kracht worden gedreven met:*

i) *een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, of*

ii) *een maximaal nettogewicht van meer dan 25 kg en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 14 km/h;*

b) *een al dan niet aan een in punt a) bedoeld voertuig gekoppelde aanhangwagen.*

*Onverminderd de punten a) en b) worden gemotoriseerde rolstoelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap, niet beschouwd als voertuigen in de zin van deze richtlijn."*

Deze definitie omschrijft op positieve wijze de voertuigen die motorrijtuigen zijn in de zin van de richtlijn en onder de toepassing van de verplichte BA motorrijtuigenverzekering vallen zoals geregeld in de richtlijn 2009/103/EG.

Zijn a contrario uitgesloten (vanaf december 2023) van de definitie van voertuig en het toepassingsgebied van richtlijn 2009/103/EG:

considérés comme des véhicules automoteurs. Par conséquent, les véhicules automoteurs qui ne relèvent pas de cette définition sont exclus de la directive 2009/103/CE révisée : « Conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité, les exigences au niveau de l'Union devraient donc uniquement concerner les véhicules définis comme tels dans la directive 2009/103/CE » (Considérant 6, dernière phrase de la directive (UE) 2021/2118).

La nouvelle définition du véhicule à l'article premier, 1 de la directive 2009/103/CE, tel que modifié par l'article premier, 1), a) de la directive (UE) 2021/2118 stipule :

« 1. "véhicule":

a) *tout véhicule automoteur actionné exclusivement par une force mécanique sur le sol, sans être lié à une voie ferrée, avec :*

i) *une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h ; ou*

ii) *un poids net maximal supérieur à 25 kg et une vitesse maximale par construction supérieure à 14 km/h ;*

b) *toute remorque destinée à être utilisée avec un véhicule visé au point a), qu'elle soit attelée ou non.*

*Sans préjudice des points a) et b), les fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique ne sont pas considérés comme des véhicules visés par la présente directive. »*

Cette définition décrit de manière positive les véhicules qui sont des véhicules automoteurs au sens de la directive et qui relèvent du champ d'application de l'assurance automobile RC obligatoire telle que prévue par la directive 2009/103/CE.

Sont a contrario exclus (à partir de décembre 2023) de la définition de véhicule et du champ d'application de la directive 2009/103/CE :

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) motorrijtuigen die <i>niet uitsluitend</i> door een mechanische kracht worden gedreven (<i>niet autonoom</i>, enkel trapondersteuning bieden);</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) les véhicules automoteurs qui ne sont <i>pas exclusivement</i> actionnés par une force mécanique (<i>non autonomes</i>, offrant uniquement une assistance au pédalage);</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>(ii) bepaalde motorrijtuigen die uitsluitend door een mechanische kracht worden gedreven doch met een beperktere snelheid en/of gewicht;</li> </ul>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>(ii) certains véhicules automoteurs actionnés exclusivement par une force mécanique, mais avec une vitesse et/ou un poids réduits ;</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>(iii) alle gemotoriseerde rolstoelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap.</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>(iii) tous les fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique.</li> </ul>                                    |

2. Niettemin kunnen de lidstaten bij nationale wetgeving voor deze uitgesloten motorrijtuigen een verzekeringsplicht BA motorrijtuigenverzekering opleggen, of een andere vergoedingsregeling voorzien. Artikel 28, 1 richtlijn 2009/103/EG, zoals ingevoegd bij artikel 1, 21) richtlijn (EU) 2021/2118 bepaalt: "De lidstaten kunnen een motorrijtuigenverzekering die aan de eisen van deze richtlijn voldoet, verplicht stellen voor alle motorrijtuigen die op land worden gebruikt en die niet onder de definitie van "voertuig" van artikel 1,1 vallen en waarop artikel 3 niet van toepassing is." (zie tevens overweging (4) richtlijn (EU) 2021/2118).

#### **E. Adviesaanvraag van Minister Dermagne**

In het advies DOC/C2021/2 legde de Commissie voor verzekeringen, in antwoord op zijn adviesaanvraag bij brief van 16 juli 2021, aan Minister Dermagne vijf opties voor tot wijziging van artikel 2bis WAM-wet.

Vervolgens deelde Minister Dermagne bij brief van 15 februari 2022 aan de Commissie mee:

*"Bij deze wens ik u mee te delen dat mijn voorkeur uitgaat naar de derde optie, namelijk: 'Behoud van de huidige regeling van de vrijstelling van de verzekeringsplicht en de bestuurder als zwakke weggebruiker, doch de vrijgestelde voertuigen beantwoorden aan de*

2. Toutefois, par leur législation nationale, les États membres peuvent imposer pour ces véhicules automoteurs exclus une obligation d'assurance automobile RC, ou prévoir un autre régime d'indemnisation. L'article 28, 1 de la directive 2009/103/CE, tel qu'il a été inséré par l'article premier, 21) de la directive (UE) 2021/2118, stipule : « Les États membres peuvent exiger une assurance automobile conforme aux exigences de la présente directive pour tout équipement à moteur utilisé sur le sol qui n'est pas couvert par la définition de "véhicule" à l'article 1er, point 1), et auquel l'article 3 ne s'applique pas. » (voir également le considérant (4) de la directive (UE) 2021/2118).

#### **E. Demande d'avis du ministre Dermagne**

Dans son avis DOC/C2021/2, la Commission des assurances a soumis au ministre Dermagne, en réponse à sa demande d'avis par courrier du 16 juillet 2021, cinq options en vue de modifier l'article 2bis de la loi RC auto.

Le ministre Dermagne a ensuite communiqué par courrier du 15 février 2022 à la Commission :

*"Par la présente, je souhaite vous informer que ma préférence va à la troisième option, à savoir : "Maintien du régime actuel qui prévoit la dispense de l'assurance obligatoire et considère le conducteur comme un usager faible, mais les véhicules dispensés répondent aux exigences des*

*vereisten van de voertuigen die zijn uitgesloten krachtens de nieuwe definitie van voertuig van artikel 1, 1 herziene EU Richtlijn'.*

*Weliswaar wens ik deze optie aan te passen, rekening houdend met de aandachtspunten die ik reeds in mijn oorspronkelijke brief d.d. 16 juli 2021 had vermeld.*

*Ik ben van mening dat wij zoveel mogelijk een stelsel moeten aanhouden dat in lijn ligt met de huidige regelgeving, rekening houdend met de mogelijkheden die de richtlijn biedt en met het arrest van het Grondwettelijk Hof ('kinetische kracht'). Zo lijkt het mij mogelijk om de redenering van het huidige artikel 2bis van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te behouden, mits bijvoorbeeld een aanpassing van de 'snelheid' en het 'gewicht'.*

*Het systeem van vergoedingen door het Fonds bij het ontbreken van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering dient zeker te worden gehandhaafd.*

*Ik verwijst voor zover het nodig zou zijn naar mijn oorspronkelijke brief en de reeds daarin vermelde bezorgdheid i.v.m. het begrip zwakke weggebruiker. Dit mag niet tot discriminaties leiden tussen slachtoffers van één ongeval. Een andere aanpak, dan hetgeen momenteel is voorzien in optie 3, in verband met het begrip van zwakke weggebruiker is bijgevolg noodzakelijk."*

## ***II. Algemene aandachtspunten***

1. Zoals besproken hierboven in de toelichting betreffende artikel 1 WAM-wet (zie supra, IV.1), oordeelt de Belgische wetgever, en de meerderheid van rechtsleer en rechtspraak, dat de motorrijtuigen in de zin van artikel 1 WAM-wet enkel motorrijtuigen zijn die uitsluitend door een mechanische kracht (autonom, zonder trappen) kunnen voortbewegen.

Derhalve betreft de (voorgestelde) vrijstelling van de verzekerplicht zoals bepaald in artikel

*véhicules exclus en vertu de la nouvelle définition de véhicule à l'article 1, 1 de la directive européenne révisée."*

*Je souhaite toutefois adapter cette option en tenant compte des points d'attention déjà signalés dans mon courrier initial du 16 juillet 2021.*

*J'estime que nous devrions, dans la mesure du possible, maintenir un système conforme à la réglementation actuelle, en tenant compte des possibilités offertes par la directive et de l'arrêt de la Cour constitutionnelle ("énergie cinétique"). Il me semble ainsi possible de maintenir le raisonnement de l'actuel article 2bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, moyennant par exemple une adaptation de la "vitesse" et du "poids".*

*Le système d'indemnisation par le Fonds en l'absence d'assurance de la responsabilité civile doit certainement être maintenu.*

*Je me réfère, dans la mesure où cela serait nécessaire, à mon courrier initial et aux préoccupations qui y étaient déjà exprimées concernant la notion d'usager faible. Il ne faut pas que cela entraîne des discriminations entre victimes d'un accident. Une autre approche que celle actuellement prévue dans l'option 3 en ce qui concerne la notion d'usager faible est par conséquent nécessaire. »*

## ***II. Points d'attention généraux***

1. Comme discuté ci-dessus dans les notes explicatives concernant l'article 1 de la loi RC auto (voir supra, IV.1), le législateur belge considère, ainsi que la majorité de la jurisprudence et de la doctrine, que les véhicules automoteurs au sens de l'article 1 de la loi RC auto sont uniquement les véhicules automoteurs capables de se déplacer exclusivement par une force mécanique (autonomes, sans pédales).

Par conséquent, l'exemption (proposée) de l'obligation d'assurance telle que prévue à

## 1. Voorgestelde teksten

### Tekstvoorstel 1

Art. 2bis.	Art. 2bis.
Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, of	Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs visés à l'article 1er, alinéa 1er, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.
- Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen evenals de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.	- Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement ainsi que les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
Zijn vrijgesteld van de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, eerste lid:	Sont exemptés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1 <sup>er</sup> , les véhicules automoteurs visés à l'article 1, alinéa 1 <sup>er</sup> :
- die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/u en een	- qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h et ayant une masse maximale ne

## 1. proposition de textes

### Proposition de texte 1

Art. 2bis.	Art. 2bis.
Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, of	Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs visés à l'article 1er, alinéa 1er, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.
- Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen evenals de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.	- Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement ainsi que les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
Zijn vrijgesteld van de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, eerste lid:	Sont exemptés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1 <sup>er</sup> , les véhicules automoteurs visés à l'article 1, alinéa 1 <sup>er</sup> :
- die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/u en een	- qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h et ayant une masse maximale ne

maximale massa hebben van niet meer dan 100 kg; - die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 6 km/u, maar niet meer dan 25km/u, en een maximale massa hebben van niet meer dan 25 kg; - die gemotoriseerde rolstoelen zijn, uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap. Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die eveneens voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen.	dépassant pas 100 kilos ;  - qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction supérieure à 6 km/h, mais ne dépassant pas 25 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 25 kilos ;  - qui sont des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique. Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs qui sont destinés également à d'autres finalités que le simple déplacement.	km/u en een maximale massa hebben van niet meer dan 100 kg; - die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 6 km/u, maar niet meer dan 25km/u, en een maximale massa hebben van niet meer dan 25 kg; - die gemotoriseerde rolstoelen zijn, uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap. Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die eveneens voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen.	dépassant pas 100 kilos ;  - qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction supérieure à 6 km/h, mais ne dépassant pas 25 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 25 kilos ;  - qui sont des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique. Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs qui sont destinés également à d'autres finalités que le simple déplacement.
---	---	---	---

## Tekstvoorstel 2

## Proposition de texte 2

Art. 2bis.	Art. 2bis.	Art. 2bis.	Art. 2bis.
Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, of -Blijven onderworpen aan de	Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs visés à l'article 1er, alinéa 1er, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.	Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, of -Blijven onderworpen aan de	Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs visés à l'article 1er, alinéa 1er, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.

2bis WAM-wet enkel motorrijtuigen die uitsluitend door een mechanische kracht (autonom) kunnen voortbewegen.

2. De nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1 richtlijn 2009/103/EG is, zoals omschreven in overweging (3), gebaseerd op de algemene kenmerken van dergelijke voertuigen, met name hun door constructie bepaalde maximale snelheid en nettogewicht. In de overwegingen van richtlijn (EU) 2021/2118, noch voor zover kon worden nagegaan in de voorbereidende werken, is er informatie te vinden over de verantwoording van deze criteria van snelheid en massa in de nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1 richtlijn 2009/103/EG, noch over de interpretatie van de begrippen "door de constructie bepaalde maximumsnelheid" en "maximaal nettogewicht".

3. Ieder onderscheid dat wordt gemaakt tussen "motorrijtuigen die uitsluitend door een mechanische kracht worden gedreven" blijft bron van rechtsonzekerheid.

Voorerst zal voor ieder concreet en individueel motorrijtuig moeten beoordeeld worden of dit al dan niet aan de criteria van snelheid/gewicht/massa voldoet.

Bovendien is deze informatie niet gemakkelijk beschikbaar. Reeds uit een beperkt onderzoek van websites en bevraging blijkt dat de noodzakelijke informatie om dit te bepalen niet altijd beschikbaar is, noch makkelijk toegankelijk. Ook verkopers beschikken niet altijd over de noodzakelijke informatie, of geven ze niet aan de koper.

Bijkomend is deze informatie vaak verwarrend, zeker voor een consument. Zo wordt bijvoorbeeld het gewicht van een elektrische fiets vermeld zonder batterij, en wordt het gewicht van (een keuze aan) batterijen afzonderlijk vermeld.

Voorts kan de werkelijke mechanische kracht van een motorrijtuig enkel worden vastgesteld op het ogenblik van het ongeval.

l'article 2bis de la loi RC auto concerne uniquement les véhicules automoteurs capables de se déplacer exclusivement par une force mécanique (autonomes).

2. La nouvelle définition du véhicule figurant à l'article premier, 1 de la directive 2009/103/CE est fondée, comme décrit au considérant 3, sur les caractéristiques générales de ces véhicules, notamment leur vitesse maximale par construction et leur poids net. Dans les considérants de la directive (UE) 2021/2118, pas plus que dans les travaux préparatoires, pour autant qu'ils aient pu être vérifiés, on ne trouve d'information sur la justification de ces critères de vitesse et de masse dans la nouvelle définition du véhicule à l'article premier, 1 de la directive 2009/103/CE, ni sur l'interprétation des notions de « vitesse maximale par construction » et de « poids net ».

3. Toute distinction faite entre « véhicules actionnés exclusivement par une force mécanique » reste source d'incertitude juridique.

Tout d'abord, il sera nécessaire d'évaluer pour chaque véhicule spécifique et individuel s'il répond ou non aux critères de vitesse/poids/masse.

En outre, cette information n'est pas facilement disponible. Un examen limité de sites Internet et une enquête montrent que les informations nécessaires pour pouvoir le déterminer ne sont pas toujours disponibles, ni aisément accessibles. Les vendeurs non plus ne disposent pas toujours des informations nécessaires, ou ne les communiquent pas à l'acheteur.

De plus, ces informations sont souvent déconcertantes, certainement pour un consommateur. Par exemple, le poids d'un vélo électrique est mentionné sans batterie, et le poids de batteries (d'un choix de batteries) est indiqué séparément.

En outre, la force mécanique réelle d'un véhicule automoteur ne peut être déterminée qu'au moment de l'accident.

4. Voormelde rechtsonzekerheid heeft in de eerste plaats gevolgen voor zowel de aansprakelijke persoon, als voor de benadeelde van een ongeval veroorzaakt door een motorrijtuig of waarbij een motorrijtuig betrokken is. Ook voor de verzekeringsonderneming, de politie en het gerecht is dit een bron van onzekerheid, omdat zij telkens *in concreto* zullen moeten beoordelen of de WAM-verzekering al dan niet geldt.
5. Ingeval van een vrijstelling van de verzekerplicht zijn de regels van de WAM-verzekering niet van toepassing. Iedereen die met het vrijgestelde motorrijtuig rijdt/gebruikt kan de aansprakelijkheid voor ongevallen veroorzaakt met dit motorrijtuig verzekeren in een niet-verplichte verzekering BA privéleven of BA exploitatie verzekering. Men mag niet uit het oog verliezen dat deze BA verzekeringen geen vergoeding bieden op basis van de voorwaarden van de vergoedingsregelingen bepaald in de artikelen 29bis en 29ter WAM-wet.
6. De aard/type van het motorrijtuig, het risico op ongeval, de frequentie van de schade en de hoegroothed van de schade zijn geen synoniemen en zijn niet altijd afhankelijk van elkaar. Zo kan bij voorbeeld een kleine onoplettendheid met een elektrische step of monowheel omvangrijke schade veroorzaken, of slachtoffers maken.
7. De vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet is een louter Belgische regeling die niet onder het toepassingsgebied van de richtlijn 2009/103/EG valt. De primaire onderliggende ratio van de invoering van de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet was de beheersing van het budget van de sociale zekerheid en bijgevolg de mogelijkheid van de ziekenfondsen en arbeidsongevallenverzekeraars om de uitgaven te recupereren van de WAM-verzekeraar zonder de aansprakelijkheid van het verzekerde motorrijtuig te moeten bewijzen. Wanneer het slachtoffer geen beroep kan doen op deze vergoedingsregeling kan de gesubrogeerde instantie dit evenmin.
8. Ongevallen in het buitenland
4. L'incertitude juridique précitée a en premier lieu des conséquences tant pour la personne responsable d'un accident causé par un véhicule automoteur ou impliquant un véhicule automoteur que pour la personne lésée. C'est aussi une source d'incertitude pour la compagnie d'assurances, la police et le tribunal, car ils devront chaque fois évaluer *in concreto* si l'assurance RC auto s'applique ou non.
5. En cas d'exemption de l'obligation d'assurance, les règles de l'assurance RC auto ne s'appliquent pas. Toute personne qui conduit/utilise le véhicule automoteur exempté peut assurer la responsabilité d'accidents causés avec ce véhicule automoteur dans une assurance RC vie privée ou RC exploitation non obligatoire. Il convient de garder à l'esprit que ces assurances RC ne prévoient pas d'indemnisation sur la base des modalités des régimes d'indemnisation prévus aux articles 29bis et 29ter de la loi RC auto.
6. La nature/le type du véhicule automoteur, le risque d'accident, la fréquence des dommages et l'étendue des dommages ne sont pas synonymes et ne sont pas toujours interdépendants. Par exemple, une petite imprudence avec un scooter électrique ou une monoroue peut causer des dommages importants, ou faire des victimes.
7. Le régime d'indemnisation prévu à l'article 29bis de la loi RC auto est un régime purement belge qui ne relève pas du champ d'application de la directive 2009/103/CE. La principale raison sous-jacente à l'introduction du régime d'indemnisation de l'article 29bis de la loi RC auto était la maîtrise du budget de la sécurité sociale et, par conséquent, la possibilité pour les mutuelles et les assureurs accidents du travail de récupérer les dépenses de l'assureur RC auto sans avoir à démontrer la responsabilité du véhicule automoteur assuré. Lorsque la victime ne peut pas recourir à ce régime d'indemnisation, l'organisme subrogé ne le peut pas non plus.
8. Accidents à l'étranger

In gevolge de uitsluiting van bepaalde motorrijtuigen uit de definitie van motorrijtuig van richtlijn 2009/103/EG en het recht van de lidstaten om nationaal hiervoor een vergoedingsregeling te voorzien, blijft er rechtsonzekerheid in geval van gebruik van een motorrijtuig in het buitenland. In sommige landen zijn er zelfs regionale verschillen.

Dit vraagt aandacht voor volgende punten:

- Vooraleer men zich verplaatst naar het buitenland, is het raadzaam om te weten of in dat land een motorrijtuig dat niet onder de definitie van de richtlijn valt, al dan niet is vrijgesteld of uitgesloten van een BA motorrijtuigenverzekering.

De eigenaar/bestuurder zal in voorkomend geval een grensverzekering moeten afsluiten, om mogelijke strafrechtelijke sancties te vermijden.

Voor potentiële benadeelden is het raadzaam om zelf voor een lichamelijke ongevallenverzekering, of hospitalisatie – medische kostenverzekering, een omniumverzekering, of hulpverleningsverzekering te zorgen.

- In geval een buitenlands voertuig:

- uitgesloten is van de definitie van motorrijtuig in de lidstaat waar het gewoonlijk is gestald: Belgisch Fonds moet vergoeden maar kan niet terugvorderen van Fonds in lidstaat waar het gewoonlijk gestald is.
- onder de definitie van voertuig in richtlijn 2009/103/EG valt doch is vrijgesteld van verzekerplicht WAM-verzekering in lidstaat waar het gewoonlijk gestald is op basis van artikel 5, 2 richtlijn 2009/103/EG:  
Belgische Fonds kan terugvorderen van Fonds in lidstaat waar het gewoonlijk gestald is.

Par suite de l'exclusion de certains véhicules automoteurs de la définition des véhicules automoteurs de la directive 2009/103/CE et par suite du droit qu'ont les États membres de prévoir un régime d'indemnisation à cet effet au niveau national, une incertitude juridique demeure dans le cas de l'utilisation d'un véhicule automoteur à l'étranger. Dans certains pays, il existe même des différences régionales.

Cela nécessite une attention particulière concernant les points suivants :

- Avant de se rendre à l'étranger, il est conseillé de savoir si, dans le pays de destination, un véhicule automoteur ne relevant pas de la définition de la directive est exempté ou exclu ou non d'un régime d'assurance automobile RC.

Le propriétaire/conducteur devra, le cas échéant, souscrire une assurance frontière afin d'éviter d'éventuelles sanctions pénales.

Pour les personnes potentiellement lésées, il est conseillé de souscrire une assurance accidents corporels, ou hospitalisation – assurance coûts médicaux, assurance omnium, ou assurance assistance.

- Dans le cas où un véhicule étranger :

- est exclu de la définition de véhicule automoteur dans l'État membre dans lequel il est habituellement stationné : le Fonds belge doit indemniser, mais ne peut récupérer auprès du Fonds de l'État membre où il est habituellement stationné.
- relève de la définition de véhicule de la directive 2009/103/CE, mais est exempté de l'assurance obligatoire RC auto dans l'État membre où il est habituellement stationné sur la base de l'article 5, 2 de la directive 2009/103/CE : Le Fonds belge peut récupérer auprès du Fonds de l'État membre où il est habituellement stationné.

9. Persmededeling van Minister van mobiliteit van 17 april 2022 en de studie van Vias ([https://www.vias.be/publications/Briefing-Esteps/Briefing\\_Elektrische\\_steps.pdf](https://www.vias.be/publications/Briefing-Esteps/Briefing_Elektrische_steps.pdf)) wijzen op de gevaren van de elektrische steps in het verkeer voor de bestuurders ervan en voor hun slachtoffers en de andere verkeersdeelnemers.

9. Le communiqué de presse du ministre de la Mobilité du 17 avril 2022 et l'étude de Vias ([https://www.vias.be/publications/Briefing-Esteps/Briefing\\_Trottinettes\\_electriques.pdf](https://www.vias.be/publications/Briefing-Esteps/Briefing_Trottinettes_electriques.pdf)) soulignent les dangers des trottinettes électriques dans la circulation pour leurs conducteurs ainsi que pour leurs victimes et les autres usagers de la route.

### ***III. Ontwerpteksten***

Gevolg gevend aan voormelde vraag van Minister Dermagne worden volgende ontwerpteksten voorgelegd, bestaande uit drie onderdelen:

- artikel 2bis WAM-wet (A)
- artikel 19bis-11, 9° WAM-wet (B)
- artikel 29bis, §§ 2 en 3 WAM-wet (C)
- uitzondering op de vrijstelling van de verzekerplicht voor verhuurders/plaforms van in artikel 2bis WAM-wet bedoelde motorrijtuigen (D)

In de werkgroep en in de Commissie bestond er geen eensgezindheid over de interpretatie van het voormelde verzoek van Minister Dermagne in de brief van 15 februari 2022, in het bijzonder waar hij stelt: *"Ik verwiss voor zover het nodig zou zijn naar mijn oorspronkelijke brief en de reeds daarin vermelde bezorgdheid i.v.m. het begrip zwakke weggebruiker. Dit mag niet tot discriminaties leiden tussen slachtoffers van een ongeval. Een andere aanpak, dan hetgeen momenteel is voorzien in optie 3, in verband met het begrip van zwakke weggebruiker is bijgevolg noodzakelijk."*

Derhalve worden wat betreft de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet drie tekstvoorstellen voorgelegd (C).

#### ***A. Onderdeel 1: Gewijzigd artikel 2bis WAM-wet***

### ***III. Projets de texte***

En réponse à la demande susmentionnée du ministre Dermagne, les projets de texte suivants sont présentés, constitués de trois parties :

- article 2bis de la loi RC auto (A)
- article 19bis-11, 9° de la loi RC auto (B)
- article 29bis, §§ 2 et 3 de la loi RC auto (C)
- exception à l'exemption de l'obligation d'assurance pour les loueurs/plateformes de véhicules automoteurs visés à l'article 2bis de la loi RC auto (D)

Au sein du groupe de travail et de la Commission, aucun consensus ne s'est fait jour sur l'interprétation à donner à la demande précitée du ministre Dermagne dans son courrier du 15 février 2022, en particulier quand il déclare : *« Je me réfère, dans la mesure où cela serait nécessaire, à mon courrier initial et aux préoccupations qui y étaient déjà exprimées concernant la notion d'usager faible. Il ne faut pas que cela entraîne des discriminations entre victimes d'un accident. Une autre approche que celle actuellement prévue dans l'option 3 en ce qui concerne la notion d'usager faible est par conséquent nécessaire. »*

En conséquence, en ce qui concerne le régime d'indemnisation de l'article 29bis de la loi RC auto, trois propositions de texte sont présentées (C).

#### ***A. Partie 1 : article 2bis modifié de la loi RC auto***

<p>verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen evenals de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.</p> <p>Zijn vrijgesteld van de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, eerste lid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/u en een maximale massa hebben van niet meer dan 100 kg;</li> <li>- die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 6 km/u, maar niet meer dan 25km/u, en een maximale massa hebben van niet meer dan 25 kg;</li> <li>- die gemotoriseerde rolstoelen zijn,</li> </ul>	<p>Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement ainsi que les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.</p> <p>Sont exemptés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs visés à l'article 1, alinéa 1<sup>er</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 100 kilos ;</li> <li>- qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction supérieure à 6 km/h, mais ne dépassant pas 25 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 25 kilos ;</li> </ul>	<p>verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen evenals de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.</p> <p>Zijn vrijgesteld van de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, eerste lid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/u en een maximale massa hebben van niet meer dan 100 kg;</li> <li>- die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 6 km/u, maar niet meer dan 25km/u, en een maximale massa hebben van niet meer dan 25 kg;</li> <li>- qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction supérieure à 6 km/h, mais ne dépassant pas 25 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 25 kilos ;</li> </ul>
---	---	--

<p><b>uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap.</b></p> <p><b>Voor de elektrische motorrijtuigen geldt die massa zonder de batterij.</b></p> <p>Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die eveneens voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen.</p>	<p>- qui sont des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique.</p> <p><u>Pour les véhicules automoteurs électriques, cette masse s'entend sans la batterie.</u></p> <p>Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs qui sont destinés également à d'autres finalités que le simple déplacement.</p>	<p>- die gemotoriseerde rolstoelen zijn, uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap.</p> <p><b>Voor de elektrische motorrijtuigen geldt die massa zonder de batterij.</b></p> <p>Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht, bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die eveneens voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen.</p>	<p>- qui sont des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique.</p> <p><u>Pour les véhicules automoteurs électriques, cette masse s'entend sans la batterie.</u></p> <p>Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs qui sont destinés également à d'autres finalités que le simple déplacement.</p>
--	---	---	---

## 2. Toelichting

1. Overeenkomstig de vraag van de Minister wordt de huidige regeling van een vrijstelling van de verzekeringsverplichting voor bepaalde motorrijtuigen, gekoppeld aan de vergoedingsplicht van het Fonds, behouden.

De motorrijtuigen die onder de vrijstelling van verzekeringsplicht van het voorgestelde artikel 2bis WAM-wet vallen, kunnen Europees rechtelijk, hetzij uitgesloten zijn van de definitie van voertuig van richtlijn 2009/103/EG, hetzij onder het toepassingsgebied van de richtlijn 2009/103/EG vallen doch krachtens artikel 5, 2, richtlijn 2009/103/EG vrijgesteld worden van de verzekeringsplicht mits de benadeelde vergoed worden door een waarborgfonds.

Daar de vergoedingsopdracht van het Fonds in geval van aansprakelijkheid van het vrijgestelde motorrijtuig wordt behouden op basis van artikel 19bis-11, 9° WAM-wet (zie *infra* B), is voorgestelde regeling in ieder geval conform richtlijn 2009/103/EG.

## 2. Commentaire

1. Conformément à la demande du ministre, le régime actuel d'exemption de l'obligation d'assurance pour certains véhicules automoteurs, couplé à l'obligation d'indemnisation du Fonds, est maintenu.

Les véhicules automoteurs relevant de l'exemption de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 2bis de la loi RC auto proposé, peuvent, conformément au droit européen, soit être exclus de la définition de véhicule de la directive 2009/103/CE, soit relever du champ d'application de la directive 2009/103/CE, mais être exemptés de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 5, 2 de la directive 2009/103/CE à condition que les personnes lésées soient indemnisées par un fonds de garantie.

Étant donné que la mission d'indemnisation du Fonds en cas de responsabilité du véhicule automoteur exempté est maintenue sur la base de l'article 19bis-11, 9° de la loi RC auto (voir *infra* B), le régime proposé est dans tous les cas conforme à la directive 2009/103/CE.

2. De afbakening van de motorrijtuigen die vrijgesteld zijn van de verzekeringsverplichting is gesteund op enerzijds het huidige artikel 2bis WAM-wet aangepast aan voormalde beslissing van het Grondwettelijk Hof door toevoeging van het criterium "massa" en anderzijds de criteria zoals voorzien in de nieuwe definitie van voertuig in richtlijn 2009/103/EG.

Met het oog op rechtszekerheid en continuïteit wordt het criterium van "een maximum snelheid van niet meer dan 25 km/u" deels behouden. Dit criterium werd niet in vraag gesteld door het Grondwettelijk Hof. Het is tevens determinerend in de definitie van voertuig in richtlijn 2009/103/EG en wordt gebruikt in andere lidstaten (o.m. Nederland, Frankrijk, Denemarken). Overigens is dit criterium van "niet meer dan 25 km/u" ook bepalend voor de categorie van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen in het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode).

Daarnaast wordt het nieuw criterium van "een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/u" gebruikt. Dit criterium is ingevoegd om te vermijden dat motorrijtuigen met een boost-, launch-, garage-, walk-assist of parkeerfunctie, ongeacht hun benaming of vorm, zouden worden onderworpen aan de verzekeringsverplichting. In het algemeen zijn deze functies beperkt tot een "wandelsnelheid", d.w.z. ongeveer 6 km/u. Deze functies zijn dus niet bedoeld om deze motorrijtuigen, zoals bij voorbeeld een elektrische fiets, aan te drijven bij het rijden maar om het in onbereden toestand gemakkelijker te manipuleren, zodat het verkeersrisico quasi verwaarloosbaar is.

Voorts is het criterium van "maximale massa van niet meer dan 25 kg" tevens determinerend in de definitie van voertuig in richtlijn 2009/103/EG. Het wordt ook gebruikt in de Wegcode.

3. Opdat een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet vrijgesteld zou zijn van de verzekeringsverplichting moet voldaan zijn aan

2. La délimitation des véhicules automoteurs exemptés de l'obligation d'assurance s'appuie, d'une part, sur l'article 2bis actuel de la loi RC auto, adapté à la décision précitée de la Cour constitutionnelle par l'ajout du critère de « masse » et, d'autre part, sur les critères tels que prévus dans la nouvelle définition de véhicule de la directive 2009/103/CE.

Pour des raisons de sécurité juridique et de continuité, le critère d'« une vitesse maximale ne dépassant pas 25 km/h » est partiellement conservé. Ce critère n'a pas été remis en question par la Cour constitutionnelle. Il est également déterminant dans la définition du véhicule de la directive 2009/103/CE et est utilisé dans d'autres États membres (notamment aux Pays-Bas, en France, au Danemark). Du reste, ce critère « ne dépassant pas 25 km/h » est également déterminant pour la catégorie des engins de déplacement motorisés de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la route).

Par ailleurs, le nouveau critère d'« une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h » est utilisé. Ce critère a été inséré afin d'éviter que des véhicules automoteurs équipés d'une fonction boost, launch, garage, walk-assist ou de stationnement, quel que soit leur dénomination ou forme, soient soumis à l'obligation d'assurance. En général, ces fonctions sont limitées à une « vitesse de marche », soit environ 6 km/h. Ces fonctions n'ont donc pas pour but d'entraîner ces véhicules automoteurs, par exemple un vélo électrique, lors de la conduite, mais de faciliter leur manipulation en situation de non-conduite, de sorte que le risque de circulation est presque négligeable.

En outre, le critère de « masse maximale ne dépassant pas 25 kilos » est également déterminant dans la définition de véhicule de la directive 2009/103/CE. Il est également utilisé dans le Code de route.

3. Pour qu'un véhicule automoteur au sens de l'article 1 de la loi RC auto soit exempté de l'obligation d'assurance, les critères de vitesse et

volgende criteria van snelheid en massa gecombineerd:

a) eerste streepje

*"de motorrijtuigen die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/u en een maximale massa hebben van niet meer dan 100 kg"*

Dit doelt vooral op de motorrijtuigen met een boost-, launch -, garage -, walk-assist of parkeerfunctie, waardoor ze maximumsnelheid halen van niet meer dan 6 km/u, en voor zover hun maximale massa niet meer dan 100 kg bedraagt. Immers, indien motorrijtuigen met een boost-, launch -, garage -, walk-assist of parkeerfunctie, ondanks hun zeer lage autonome snelheid, toch een massa hebben van meer dan 100 kg, mag verondersteld worden dat hun kinetische kracht evenzeer een verkeersrisico inhoudt dat een gevaar betekent voor de andere weggebruikers.

In geval waarin deze functies het mogelijk zouden maken de snelheid van 6 km/u te overschrijden, is er mogelijkheid tot toepassing van de vrijstelling voor zover aan de voorwaarden zoals bepaald in het tweede streepje wordt voldaan.

b) tweede streepje

*"de motorrijtuigen die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 6 km/u, maar niet meer dan 25km/u, en een maximale massa van niet meer dan 25 kg"*

Het criterium van 25 kg. is bedoeld om rekening te houden met het gevaar van deze motorrijtuigen voor de andere weggebruikers. Met dezelfde snelheid van 25 km/u zal een motorrijtuig van 25 kg driemaal minder kinetische energie hebben dan een bromfiets van 80 kg.

Motorrijtuigen met een grotere gewicht dan 25 kg., inclusief bromfietsen, blijven bijgevolg onderworpen aan de verzekeringsplicht. Dit is

de masse combinés suivants doivent être respectés :

a) premier tiret

*« les véhicules automoteurs qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 100 kilos »*

Ceci vise principalement les véhicules automoteurs dotés d'une fonction boost, launch, garage, walk-assist ou de stationnement, de sorte qu'ils atteignent une vitesse maximale ne dépassant pas 6 km/h, et pour autant que leur masse maximale ne dépasse pas 100 kilos. En effet, si des véhicules automoteurs dotés d'une fonction boost, launch, garage, walk-assist ou de stationnement, malgré leur très faible vitesse autonome, possèdent quand même une masse dépassant 100 kilos, on peut supposer que leur force cinétique implique également un risque de circulation représentant un danger pour les autres usagers de la route.

Dans les cas où ces fonctions permettraient de dépasser la vitesse de 6 km/h, l'application de l'exemption est possible pour autant que les conditions prévues au deuxième tiret sont remplies.

b) deuxième tiret

*« les véhicules automoteurs qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction supérieure à 6 km/h, mais ne dépassant pas 25 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 25 kilos »*

Le critère de 25 kilos est destiné à tenir compte du danger que posent ces véhicules automoteurs pour les autres usagers de la route. À la même vitesse de 25 km/h, un véhicule automoteur de 25 kilos aura trois fois moins d'énergie cinétique qu'un cyclomoteur de 80 kilos.

Les véhicules automoteurs d'un poids supérieur à 25 kilos, y compris les cyclomoteurs, restent par conséquent soumis à l'assurance obligatoire.

conform het voormeld arrest van het Grondwettelijk Hof: *Bijgevolg is het niet zonder redelijke verantwoording om bromfietsen klasse A, waarvan de massa, in combinatie met de toegelaten maximale snelheid, over het algemeen tot een grotere kinetische energie leidt, te onderwerpen aan de verzekeringsplicht.*

Tevens zijn motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnellheid van meer dan 25 km/u, ongeacht hun massa, steeds onderworpen aan de verzekeringsplicht.

c) derde streepje

*“de motorrijtuigen die gemotoriseerde rolstoelen zijn, uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap”*

Het gewijzigde artikel 2bis houdt in dat alle “gemotoriseerde rolstoelen uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap” thans vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht, ongeacht hun maximumsnellheid of maximale massa. Volgens de herziene richtlijn zijn dit geen motorrijtuigen meer. Het tekstdoorstel opteert niet voor een uitsluiting maar voor een vrijstelling waardoor de benadeelden een vergoeding kunnen bekomen van het Fonds. Deze rolstoelgebruikers kunnen hun aansprakelijkheid voor ongevallen met deze rolstoelen verzekeren in een niet-verplichte aansprakelijkheidsverzekering. Wel mag niet uit het oog worden verloren dat deze BA verzekeringen minder bescherming bieden dan de WAM-wet. In het geval van een in de overeenkomst bedongen geval van zware fout bieden deze niet-verplichte BA verzekeringen geen dekking en zal de aansprakelijke persoon de schadelast van de subrogatievordering van het Fonds zelf moeten dragen. Dit probleem kan vermeden worden als betrokken personen nog altijd over de mogelijkheid beschikken om een volwaardige verzekering BA Motorrijtuigen te sluiten. In geval van een WAM-verzekering zou de verzekeraar slechts een beperkte verhaalsvordering kunnen instellen (behoudens in geval van opzet).

Ceci est conforme à l'arrêt précité de la Cour constitutionnelle : *Par conséquent, il n'est pas sans justification raisonnable de soumettre à l'obligation d'assurance les cyclomoteurs classe A, dont la masse, combinée avec la vitesse maximale autorisée, implique en général une énergie cinétique supérieure.*

En outre, les véhicules automoteurs avec une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, quelle que soit leur masse, sont toujours soumis à l'assurance obligatoire.

c) troisième tiret

*“les véhicules automoteurs qui sont des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique »*

L'article 2bis modifié implique que tous les « fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique » sont actuellement exemptés de l'assurance obligatoire, quelle que soit leur vitesse maximale ou leur masse maximale. Selon la directive révisée, ils ne constituent plus des véhicules automoteurs. La proposition de texte n'opte pas pour une exclusion, mais pour une exemption, permettant aux personnes lésées d'obtenir une indemnisation du Fonds. Ces usagers de fauteuils roulants peuvent assurer leur responsabilité en cas d'accident avec ces fauteuils roulants dans le cadre d'une assurance en responsabilité civile non obligatoire. Il convient toutefois de garder à l'esprit que ces assurances RC offrent moins de protection que la loi RC auto. En cas de faute grave stipulée dans le contrat, ces assurances RC non obligatoires ne fournissent pas de couverture et la personne responsable devra supporter elle-même la charge du sinistre du recours subrogatoire du Fonds. Ce problème peut être évité si les personnes concernées ont toujours la possibilité de souscrire une assurance RC complète en matière de véhicules automoteurs. Dans le cas d'une assurance loi RC auto, l'assureur ne pourrait introduire qu'une action en recours limitée (sauf dans le cas d'une faute intentionnelle).

Tenslotte, ongeacht hun massa of maximale snelheid, blijven motorrijtuigen die eveneens voor andere doeleinden bestemd zijn dan enkel verplaatsen, zijnde de motorrijtuigen gebruikt in onder meer de landbouw (bv. tractor), in de bouw (bv. bulldozer), of werktuigen die zich over de grond kunnen verplaatsen (bv. vorkheftruck) onderworpen aan de verzekeringsverplichting. Deze bepaling, ingevoegd bij wet van 2 februari 2022, blijft gehandhaafd. Zoals in de voorbereidende werken bij die wet opgemerkt (DOC 55-1515) "lijkt het, gezien het vaak grote gewicht van bouwmachines (zoals bulldozers), werfvoertuigen (zoals vorkheftrucks) of landbouwvoertuigen..., en hun bijgevolg grote kinetische energie gerechtvaardigd dat dergelijke werktuigen gedekt moeten zijn door een verzekering BA auto vooraleer ze mogen deelnemen aan het verkeer."

Voor zover als nodig wordt opgemerkt dat de WAM-verzekering voor deze motorrijtuigen die ook als werktuig kunnen gebruikt worden enkel van toepassing is indien zij deelnemen aan het verkeer. Indien ze op het ogenblik van het ongeval als werktuig worden gebruikt vallen ze niet onder de WAM-verzekering (zie (Benelux) rechtspraak en richtlijn 2009/103/EG)).

4. Over het begrip "massa" (arrest Grondwettelijk Hof) en "maximaal nettogewicht" (richtlijn 2009/103/EG) bestaat echter onduidelijkheid in de praktijk. Idealiter betreft het de massa/gewicht vermeld op de technische fiches zoals die door de producenten of verdelers ter beschikking worden gesteld van het publiek.

Het begrip "massa" stelt in het bijzonder problemen in de toepassing op motorrijtuigen met een batterij.

Twee interpretatie zijn mogelijk:

— **Zie tekstvoorstel 1** van artikel 2bis WAM-wet

Specificeert niet uitdrukkelijk of de massa van het motorrijtuig het gewicht van de

Enfin, indépendamment de leur masse ou de leur vitesse maximale, les véhicules automoteurs qui sont également destinés à d'autres fins que le simple déplacement, à savoir les véhicules automoteurs utilisés notamment dans l'agriculture (par ex. un tracteur), la construction (par ex. un bulldozer) ou les équipements capables de se déplacer sur le sol (par ex. un chariot élévateur), restent soumis à l'obligation d'assurance. Cette disposition, introduite par la loi du 2 février 2022, reste maintenue. Comme observé dans les travaux préparatoires de cette loi (DOC 55-1515) « Vu le poids souvent élevé des engins de chantier (par exemple le bulldozer), des véhicules outils (par exemple les chariots élévatrices) ou encore des véhicules agricoles..., lequel influe sur l'énergie cinétique, il semble justifié que de tels véhicules doivent être couverts par une assurance R.C. auto avant de pouvoir participer à la circulation. »

Pour autant que cela soit nécessaire, il est à noter que l'assurance RC auto pour ces véhicules automoteurs qui peuvent également être utilisés comme outils ne s'applique que s'ils participent à la circulation. S'ils sont utilisés comme outil au moment de l'accident, ils ne relèvent pas de l'assurance RC auto (voir jurisprudence (Benelux) et directive 2009/103/CE)).

4. Concernant la notion de « masse » (arrêt de la Cour constitutionnelle) et de « poids net maximal » (directive 2009/103/CE), une ambiguïté existe néanmoins dans la pratique. Idéalement, il s'agit de la masse/du poids figurant sur les fiches techniques telles que mises à la disposition du public par les constructeurs ou les distributeurs.

La notion de « masse », en particulier, pose problème dans l'application aux véhicules automoteurs équipés d'une batterie.

Deux interprétations sont possibles :

— **Voir proposition de texte 1** de l'article 2bis de la loi RC auto

Ne précise pas explicitement si la masse du véhicule automoteur comprend le

batterij omvat. Dit tekstvoorstel steunt op de nieuwe definitie van voertuig in richtlijn 2009/103/EG. Sommigen stellen dat deze definitie in de richtlijn moet worden geïnterpreteerd in de zin dat de massa van het motorrijtuig niet allen het gewicht van het motorrijtuig maar ook dat van de batterij omvat, omdat dit deel uitmaakt van het geheel van het voertuig en essentieel voor de mechanische kracht ervan. Ook het Grondwettelijk Hof wijst erop dat de massa mede bepalend is voor de kinetische kracht van een motorrijtuig. Anderen zijn van mening dat deze definitie in richtlijn geen duidelijk schept over de vraag of de massa "met of zonder batterij" moet bepaald worden en dus voor interpretatie vatbaar blijft.

— **Zie tekstvoorstel 2 van artikel 2bis WAM-wet**

Specificeert dat voor elektrische motorrijtuigen de massa van het motorrijtuig niet het gewicht van de batterij omvat. In de praktijk volstaat het dan om over de informatie te beschikken van het gewicht van het motorrijtuig.

Niettemin blijft een dergelijk elektrisch voertuig, ook wanneer de batterij niet geplaatst is, of tijdelijk leeg is (bij voorbeeld op de autonoom rijdende elektrische fiets of elektrische step), een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet en moet beoordeeld worden of het onder de vrijstelling van de verzekerplicht valt of niet. Dit is net zoals een auto waarvan de brandstoffank leeg is, of tijdelijk ontbreekt.

Dit tekstvoorstel 2 bepaalt: "Voor de elektrische motorrijtuigen geldt die massa zonder de batterij"- "Pour les véhicules automoteurs électriques, cette masse s'entend sans la batterie". Deze toevoeging kan in de praktijk

poids de la batterie. Cette proposition de texte s'appuie sur la nouvelle définition du véhicule de la directive 2009/103/CE. Certains soutiennent que cette définition de la directive doit être interprétée en ce sens que la masse du véhicule automoteur ne comprend pas seulement le poids du véhicule automoteur, mais également celui de la batterie, parce que celle-ci fait partie de l'ensemble du véhicule et est essentielle à sa force mécanique. La Cour constitutionnelle souligne également que la masse contribue à déterminer la force cinétique d'un véhicule automoteur. D'autres estiment que cette définition de la directive ne précise pas si la masse doit être déterminée « avec ou sans batterie » et qu'elle reste donc ouverte à l'interprétation.

— **Voir proposition de texte 2 de l'article 2bis de la loi RC auto**

Précise que pour les véhicules automoteurs électriques, la masse du véhicule automoteur ne comprend pas le poids de la batterie. En pratique, il suffit alors de disposer des informations concernant le poids du véhicule automoteur.

Néanmoins, même si la batterie n'est pas montée ou est temporairement déchargée (par exemple sur le vélo électrique ou la trottinette électrique à conduite autonome), un tel véhicule électrique demeure un véhicule automoteur au sens de l'article 1 de la loi RC auto et il convient de déterminer s'il relève ou non de l'exemption de l'obligation d'assurance. C'est exactement comme avec une voiture dont le réservoir de carburant serait vide ou temporairement retiré.

Cette proposition de texte 2 stipule : « Voor de elektrische motorrijtuigen geldt die massa zonder de batterij » – « Pour les véhicules automoteurs électriques, cette masse s'entend sans la batterie ». Cet ajout peut, dans la

moeilijkheden vermijden om informatie over het gewicht/massa van de batterij te achterhalen, of problemen vermijden wanneer meerdere types batterijen op eenzelfde voertuig kunnen worden aangebracht.

Een gelijkaardige bepaling is te vinden in de Wegcode (Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode), doch enkel betreffende de definitie van bromfiets (artikel 2.17, tweede lid) en vierwieler met motor (artikel 2.20, eerste lid). Met betrekking tot de typen van motorrijtuigen die onder de vrijstelling van de WAM-verzekeringsplicht vallen zoals bedoeld in artikel 2bis WAM-wet, vermeldt de wegcode enkel het criterium snelheid.

Echter, wanneer de massa in dit tekstvoorstel 2 lager is (massa motorrijtuig exclusief de batterij) valt een groter aantal motorrijtuigen onder de vrijstelling dan wanneer de massa van het motorrijtuig ook het gewicht van de batterij omvat. Hierdoor is er een groter aantal motorrijtuigen waarvoor de bescherming van de verplichte WAM-verzekering conform de WAM-wet en de regeling van artikel 29bis WAM-wet niet van toepassing is.

5. De bewoordingen "door een mechanische kracht kunnen worden gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid" moeten geïnterpreteerd worden in de zin van "de maximale snelheid die bereikt kan worden op basis van de motor alleen, zonder bijkomende ondersteuning door spierkracht" (zie tevens Grondwettelijk Hof arrest nr. 15/2021 van 28 januari 2021, B.2.7 met verwijzing naar de parlementaire voorbereiding bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019 tot invoeging van artikel 2bis). Het gaat aldus over de maximale snelheid indien men het motorrijtuig op rollen zet. De

pratique, éviter des difficultés à obtenir des informations sur le poids/la masse de la batterie ou éviter des problèmes lorsque plusieurs types de batteries peuvent être montés sur un même véhicule.

On retrouve une disposition similaire dans le Code de la route (arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la route)), mais uniquement concernant la définition du cyclomoteur (article 2.17, alinéa 2) et du quadricycle à moteur (article 2.20, premier alinéa). En ce qui concerne les types de véhicules automoteurs qui relèvent de l'exemption de l'obligation d'assurance RC auto telle que prévue à l'article 2bis de la loi RC auto, le code de la route mentionne uniquement le critère de vitesse.

Toutefois, lorsque la masse dans cette proposition de texte 2 est inférieure (masse du véhicule automoteur à l'exclusion de la batterie), un plus grand nombre de véhicules automoteurs sont exemptés que si la masse du véhicule automoteur comprend aussi le poids de la batterie. En conséquence, le nombre de véhicules automoteurs pour lesquels la protection de l'assurance RC auto obligatoire n'est pas d'application, conformément à la loi RC auto et aux règles prévues à l'article 29bis de la loi RC auto, est plus grand.

5. Les formulations « peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction » doivent être interprétées au sens de « la vitesse maximale qui peut être atteinte par la seule force du moteur, sans recourir à l'énergie musculaire » (voir également l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 15/2021 du 28 janvier 2021, B.2.7 en référence à la préparation parlementaire au titre de l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 insérant l'article 2bis). Il s'agit donc de la vitesse maximale si l'on place le véhicule automoteur sur des rouleaux. Les termes « actionnés par une force mécanique

woorden “gedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid” doelt derhalve zowel op de snelheid van de door de constructeur ontwerpen constructie, als de na de productie door om het even welke andere persoon gewijzigde constructie.

Bijgevolg valt bijvoorbeeld een elektrische step die een maximale snelheid kan bereiken van 55 km/u op basis van de motor alleen, niet onder de vrijstelling, ook al kan er een snelheidsbegrenzer worden gebruikt. Ook voor een opgefokte elektrische step of opgefokte autonoom rijdende elektrische fiets geldt de daadwerkelijke maximale snelheid die bereikt kan worden op basis van de motor alleen, ook al is de door de constructeur opgegeven snelheid lager.

#### *B. Onderdeel 2: Vergoedingsopdracht van het Fonds*

1. Overeenkomstig de vraag van de Minister wordt de vergoedingsopdracht van het Fonds, bepaald in artikel 19bis-11, § 1, 9°) WAM-wet, behouden zodat het Fonds dient te vergoeden indien er geen verzekering bestaat of een beperktere dekking biedt dan conform de WAM-wet. Krachtens dit artikel is het Fonds tot vergoeding gehouden: *“wanneer voor wat betreft een motorrijtuig vrijgesteld van de verplichting tot verzekering overeenkomstig artikel 2bis, eerste lid, geen enkele verzekeraarsonderneming de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder van het voertuig die het ongeval heeft veroorzaakt, dekt.”*

2. Artikel 2bis *juncto* artikel 19bis-11, § 1, 9°) WAM-wet biedt een grotere bescherming aan de benadeelde dan de richtlijn 2009/103/EG (zie overweging (4) richtlijn 2009/103/EG). Immers, ook voor motorrijtuigen die op basis van de definitie van voertuig in artikel 1, 1 richtlijn 2009/103/EG vanaf 2023 uitgesloten zijn van het toepassingsgebied van de richtlijn, blijft de vergoedingsverplichting van het Fonds behouden. De aansprakelijkheid aan de zijde van het vrijgesteld motorrijtuig moet dan wel worden bewezen door de benadeelde.

avec une vitesse maximale par construction » visent dès lors tant la vitesse de la construction conçue par le constructeur que de celle modifiée par toute autre personne après la production.

Par conséquent, par exemple, une trottinette électrique capable d'atteindre une vitesse maximale de 55 km/h par la seule force de son moteur ne relève pas de l'exemption, même si un limiteur de vitesse peut être utilisé. Même pour une trottinette électrique ou un vélo électrique à conduite autonome gonflés, c'est la vitesse maximale réelle pouvant être atteinte par la seule force de son moteur qui s'applique, même si la vitesse spécifiée par le fabricant est inférieure.

#### *B. Partie 2 : mission d'indemnisation du Fonds*

1. Conformément à la demande du ministre, la mission d'indemnisation du Fonds, telle que définie à l'article 19bis-11, § 1, 9°) de la loi RC auto, est maintenue, de sorte que le Fonds est tenu d'indemniser en l'absence d'une assurance ou si celle-ci offre une couverture plus limitée que celle conforme à la loi RC auto. En vertu de cet article, le Fonds est tenu d'indemniser : *« lorsque, s'agissant d'un véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance conformément à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>, aucune entreprise d'assurances ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident. »*

2. L'article 2bis, en liaison avec l'article 19bis-11, § 1, 9°) de la loi RC auto, offre une plus grande protection aux personnes lésées que la directive 2009/103/CE (voir considérant (4) de la directive 2009/103/CE). En effet, même pour les véhicules automoteurs qui, sur la base de la définition de véhicule à l'article premier, 1 de la directive 2009/103/CE, sont exclus du champ d'application de la directive à partir de 2023, l'obligation d'indemnisation du Fonds reste maintenue. La responsabilité de la part du véhicule automoteur exempté doit toutefois être prouvée par la personne lésée.

3. De benadeelde van een ongeval met een vrijgesteld motorrijtuig behoudt aldus het recht op een vergoeding van het Fonds, terwijl er voor de benadeelde van een ongeval met bijvoorbeeld een gewone fiets geen waarborgfonds bestaat.

Voor de motorrijtuigen die onder de definitie van de richtlijn 2009/103/EG vallen, is dit onderscheid het noodzakelijk gevolg van de voorwaarden voor een vrijstelling op grond van voormeld artikel 5,2 richtlijn 2009/103/EG.

Ook voor de motorrijtuigen die niet meer onder het toepassingsgebied van de richtlijn 2009/103/EG vallen kan dit onderscheid worden gerechtvaardigd op basis van het objectief criterium dat de voertuigen die vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht niettemin fundamenteel nog steeds motorrijtuigen zijn in de zin van artikel 1 WAM-wet en waarvoor sinds 1956 het belang van de waarborg tot vergoeding door de verzekeraar, of het Fonds, als pertinent werd beschouwd. De vergoedingsplicht van het Fonds met betrekking tot alle vrijgestelde motorrijtuigen vermindert bovendien dat binnen deze groep van vrijgestelde motorrijtuigen een bijkomend onderscheid moet worden gemaakt naargelang het vrijgestelde motorrijtuig al dan niet onder de definitie van de richtlijn 2009/103/EG valt.

Het behoud van de tussenkomst van het Fonds voor vrijgestelde motorrijtuigen houdt een onderscheid in tussen de benadeelden van een vrijgesteld motorrijtuig en de benadeelde van niet-gemotoriseerde voertuigen en elektrische fietsen met trapondersteuning. Beiden laatsten zijn geen motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet. Het Grondwettelijk Hof oordeelt in het arrest 23/2002: *"Het in aanmerking genomen criterium van het al dan niet gemotoriseerde karakter van het voertuig of de gebruiker is een objectief en pertinent criterium en de maatregel is niet onevenredig met de doelstelling van de wetgever".*

4. Echter, op basis van artikel 19bis-14, § 1 WAM-wet treedt het Fonds, in zoverre het de schade heeft vergoed, in de rechten van de benadeelde tegen de aansprakelijke persoon. Vermits er geen verzekeringsverplichting is, bestaat het

3. La personne lésée au cours d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté conserve donc le droit à une indemnisation par le Fonds, alors qu'il n'existe pas de fonds de garantie pour la partie lésée d'un accident impliquant, par exemple, un vélo ordinaire.

Pour les véhicules automoteurs relevant de la définition de la directive 2009/103/CE, cette distinction est la conséquence nécessaire des conditions d'une exemption sur la base de l'article 5.2 précité de la directive 2009/103/CE.

Même pour les véhicules automoteurs qui ne relèvent plus du champ d'application de la directive 2009/103/CE, cette distinction peut se justifier sur la base du critère objectif selon lequel les véhicules exemptés de l'obligation d'assurance restent néanmoins fondamentalement des véhicules automoteurs au sens de l'article 1 de la loi RC auto et pour lesquels, depuis 1956, l'importance de la garantie d'indemnisation par l'assureur, ou le Fonds, a été considérée comme pertinente. L'obligation d'indemnisation du Fonds en ce qui concerne tous les véhicules automoteurs exemptés empêche également qu'au sein de ce groupe de véhicules automoteurs exemptés, une distinction supplémentaire doive être faite selon que le véhicule automoteur exempté relève ou non de la définition de la directive 2009/103/CE.

Le maintien de l'intervention du Fonds pour les véhicules automoteurs exemptés implique une distinction entre les personnes lésées d'un véhicule automoteur exempté et les personnes lésées de véhicules non motorisés et de vélos électriques à assistance au pédalage. Ces deux derniers ne sont pas des véhicules automoteurs au sens de l'article 1 de la loi RC auto. La Cour constitutionnelle statue dans larrêt 23/2002 : *"Le critère retenu du caractère motorisé ou non du véhicule ou de l'usager est un critère objectif et pertinent et la mesure n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif du législateur."*

4. Toutefois, sur la base de l'article 19bis-14, § 1 de la loi RC auto, le Fonds, dans la mesure où il a réparé le dommage, est subrogé aux droits de la personne lésée contre la personne responsable. Étant donné l'absence d'obligation d'assurance,

risico dat de aansprakelijke persoon zelf de volledige schadelast moet dragen.

5. In geval van de tekstvoorstellen C. 2 en 3 (zie hierna) dient het Fonds ook de benadeelden van een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig te vergoeden op grond van artikel 29bis WAM-wet.

### *C. Onderdeel 3: Ontwerpen artikel 29bis, § 2 en § 3 WAM-wet*

De werkgroep kwam niet tot een eensgezinde interpretatie van het verzoek van de Minister betreffende zijn bezorgdheid over het begrip zwakke weggebruiker.

Derhalve worden drie tekstvoorstellen voorgelegd:

— **Tekstvoorstel 1:** behoud van het status quo van de huidige regeling:

- bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig is een zwakke weggebruiker t.o.v. een verzekerplichtig motorrijtuig
- de lichamelijke schade en kledijschade van benadeelden (die geen bestuurder zijn van een verzekerplichtig motorrijtuig) van een ongeval met een vrijgesteld motorrijtuig worden niet vergoed op grond van de loutere betrokkenheid van dit vrijgesteld motorrijtuig maar enkel op grond van aansprakelijkheid. Zij zijn t.o.v. het vrijgesteld motorrijtuig geen zwakke weggebruiker. Voor zover als nodig zij opgemerkt dat zij wel zwakke weggebruikers blijven t.o.v. verzekerplichtige motorrijtuigen.

— **Tekstvoorstel 2:**

- bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig is een zwakke weggebruiker t.o.v. een

le risque existe que la personne responsable doive supporter elle-même la totalité de la charge du sinistre.

5. Dans le cas des propositions de texte C. 2 et 3 (voir ci-après), le Fonds doit également indemniser les personnes lésées d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté sur la base de l'article 29bis de la loi RC auto.

### *C. Partie 3 : Projets d'article 29bis,§ 2 et § 3 de la loi RC auto*

Le groupe de travail n'est pas parvenu à une interprétation unanime de la demande du ministre au sujet de sa préoccupation à l'égard de la notion d'usager faible.

Trois propositions de texte sont donc soumises :

— **Proposition de texte 1:** maintien du statu quo de la réglementation actuelle :

- le conducteur d'un véhicule automoteur exempté est un usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance
- les dommages résultant de lésions corporelles et les dégâts aux vêtements des personnes lésées (qui ne sont pas conductrices d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) résultant d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté ne sont pas indemnisés sur la base de la simple implication de ce véhicule automoteur exempté, mais seulement sur la base de la responsabilité. Par rapport au véhicule automoteur exempté, ils ne sont pas usagers faibles. Dans la mesure où ce serait nécessaire, notons qu'ils demeurent des usagers faibles par rapport aux véhicules automoteurs soumis à l'obligation d'assurance.

— **Proposition de texte 2 :**

- le conducteur d'un véhicule automoteur exempté est un usager faible par rapport à un

verzekeringsplichtig  
motorrijtuig

véhicule automoteur soumis à  
l'obligation d'assurance

- de lichamelijke schade en kledijschade van benadeelden (die geen bestuurder zijn van een verzekeringsplichtig motorrijtuig) van ongeval met een vrijgesteld motorrijtuig worden vergoed op grond van de loutere betrokkenheid van het vrijgesteld motorrijtuig. Zij zijn t.o.v. het vrijgesteld motorrijtuig een zwakke weggebruiker. Voor zover als nodig zij opgemerkt dat zij ook zwakke weggebruikers blijven t.o.v. verzekeringsplichtige motorrijtuigen.
- les dommages résultant de lésions corporelles et les dégâts aux vêtements des personnes lésées (qui ne sont pas conducteurs d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) résultant d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté sont indemnisés sur la base de la simple implication du véhicule automoteur exempté. Par rapport au véhicule automoteur exempté, ils constituent un usager faible. Dans la mesure où ce serait nécessaire, notons qu'ils demeurent également des usagers faibles par rapport aux véhicules automoteurs soumis à l'obligation d'assurance.

- **Tekstvoorstel 3:**

- bestuurder van het vrijgesteld motorrijtuig is geen zwakke weggebruiker t.o.v. een verzekeringsplichtig motorrijtuig
- de lichamelijke schade en kledijschade van benadeelden (die geen bestuurder zijn van een verzekeringsplichtig motorrijtuig) van ongeval met een vrijgesteld motorrijtuig worden vergoed op grond van de loutere betrokkenheid van het vrijgesteld motorrijtuig. Zij zijn t.o.v. het vrijgesteld motorrijtuig een zwakke weggebruiker. Voor zover als nodig zij opgemerkt dat zij ook zwakke weggebruikers blijven t.o.v. verzekeringsplichtige motorrijtuigen.

- **Proposition de texte 3 :**

- le conducteur du véhicule automoteur exempté n'est pas un usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance
- les dommages résultant de lésions corporelles et les dégâts aux vêtements des personnes lésées (qui ne sont pas conducteurs d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) résultant d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté sont indemnisés sur la base de la simple implication du véhicule automoteur exempté. Par rapport au véhicule automoteur exempté, ils constituent un usager faible. Dans la mesure où ce serait nécessaire, notons qu'ils demeurent également des usagers faibles par rapport aux

véhicules automoteurs soumis à l'obligation d'assurance.

- In dit tekstvoorstel 3 moet tevens bijzondere aandacht gegeven worden aan de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoel en de benadeelden van een ongeval met een dergelijke rolstoel. Zie hiervoor de tekstvoorstellen 3a, 3b en 3c.
- Dans cette proposition de texte 3, une attention particulière doit également être accordée au conducteur d'un fauteuil roulant automoteur et aux personnes lésées d'un accident impliquant un tel fauteuil roulant. Voir à cet effet les propositions de texte 3a, 3 b et 3c.

## 1. Tekstvoorstel 1

### 1.1. Voorgestelde tekst

<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.	<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.
<b>§ 3.</b> Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze die zijn vrijgesteld van de verzekерingsplicht overeenkomstig bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.	<b>§ 3.</b> Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux qui sont exemptés de l'obligation d'assurance conformément visés à l'article 2bis, alinéa 1 <sup>er</sup> .	<b>§ 3.</b> Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze die zijn vrijgesteld van de verzekерingsplicht overeenkomstig bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.	<b>§ 3.</b> Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux qui sont exemptés de l'obligation d'assurance conformément visés à l'article 2bis, alinéa 1 <sup>er</sup> .

Tekstvoorstel 1 behoudt het status quo van de huidige regeling:

La proposition de texte 1 maintient le statu quo de la réglementation actuelle :

- De bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig is zwakke weggebruiker in een ongeval met een verzekerplichtig motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet.
- De benadeelde (geen bestuurder van een verzekerplichtig motorrijtuig) in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig:
  - o kan geen beroep doen op de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet, ook al is hij geen bestuurder van een verzekerplichtig motorrijtuig.
  - o kan vergoeding vorderen van de BA-verzekeraar (privéleven of exploitatie) van de aansprakelijke indien het de aansprakelijkheid kan bewijzen.
  - o kan vergoeding vorderen van het Fonds indien het de aansprakelijkheid kan bewijzen van de bestuurder, of degene die aansprakelijk is voor het ongeval met dit vrijgesteld motorrijtuig, ingeval deze aansprakelijkheid niet (volledig) gedekt is door een aansprakelijkheidsverzekering (BA privé leven, BA exploitatie).
  - o Ook de passagier van een vrijgesteld motorrijtuig is een benadeelde en is geen zwakke weggebruiker.
- Le conducteur d'un véhicule automoteur exempté est usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance au sens de l'article 1 de la loi RC auto.
- La personne lésée (n'étant pas conductrice d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté :
  - o ne peut invoquer le régime d'indemnisation prévu à l'article 29bis de la loi RC auto, même si elle n'est pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance.
  - o peut demander une indemnisation à l'assureur RC (vie privée ou exploitation) de la personne responsable si elle peut en prouver la responsabilité.
  - o peut demander une indemnisation du Fonds si elle peut prouver la responsabilité du conducteur, ou de la personne responsable de l'accident avec ce véhicule automoteur exempté, dans le cas où cette responsabilité n'est pas (entièrement) couverte par une assurance responsabilité (RC vie privée, RC exploitation).
  - o Le passager d'un véhicule automoteur exempté est également une personne lésée et n'est pas un usager faible.

De huidige formulering van artikel 29bis, §3 WAM-wet werd aangepast om mogelijke interpretatieproblemen te vermijden. Dit is geen inhoudelijke wijziging (H. Willocx, "Les conducteurs de cyclomoteurs classe A sont-ils des usagers faibles depuis la loi du 2 mai 2019?", For.ass. 2021, afl. 213, 89, nr. 39).

La formulation actuelle de l'article 29bis, §3 de la loi RC auto a été adaptée afin d'éviter d'éventuels problèmes d'interprétation. Il ne s'agit pas d'un changement de contenu (H. Willocx, « Les conducteurs de cyclomoteurs classe A sont-ils des usagers faibles depuis la loi du 2 mai 2019 ? », For. ass. 2021, fasc. 213, 89, nº 39).

## **1.2. Toelichting**

1. De bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig is zwakke weggebruiker in een ongeval met een verzekerplichtig motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet.

In de werkgroep is er geen eenduidig standpunt over de vraag of deze regeling een discriminatie zou inhouden ten aanzien van bestuurders van verzekerplichtige motorrijtuigen.

Sommigen zijn van mening dat deze regeling geen discriminatie inhoudt omdat het een onderscheid is dat is gesteund op een objectief criterium en redelijkerwijze verantwoord, conform voormeld arrest 28 januari 2021 van het Grondwettelijk Hof is. Zij stellen dat het Hof daarin verwijst naar het arrest 23/2002 waarin het vaststelde dat de wetgever redelijkerwijs vermocht te oordelen dat bestuurders van bromfietsen klasse A niet onder zwakke gebruikers vallen, in zoverre zij een soort motorrijtuig besturen waarvan de inverkeerstelling op zich een gevaar betekent voor andere weggebruikers. Het Hof concludeert vervolgens dat het niet onredelijk is aan te nemen dat de bestuurder van een voertuig dat aan deze definitie voldoet, geen zwakke gebruiker is, omdat de inverkeerstelling van het betreffende voertuig op zichzelf een gevaar vormt voor andere weggebruikers. Zij stellen voorts dat het Hof eraan herinnert dat deze "zwakte" gerechtvaardigd (regime 29bis WAM-wet) wordt door twee criteria, enerzijds het feit dat men geen bestuurder is van een motorrijtuig en anderzijds het gevaar van het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg, en dat het juist op basis van dit tweede criterium (gevaar) is dat de Belgische wetgever de (huidige) vrijstelling van artikel 2bis rechtvaardigde. Deze rechtvaardiging stelt voormeld arrest volgens hen niet ter discussie.

Deze leden zijn van mening dat het tegenstrijdig en dus moeilijk te verantwoorden is dat enerzijds lichte elektrische voertuigen worden vrijgesteld omdat hun inverkeersstelling op zich een lager gevaar betekent voor de andere weggebruikers

## **1.2. Commentaire**

1. Le conducteur d'un véhicule automoteur exempté est usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance au sens de l'article 1 de la loi RC auto.

Il n'y a pas de point de vue unanime au sein du groupe de travail sur la question de savoir si ce régime impliquerait une discrimination à l'encontre de conducteurs de véhicules automoteurs soumis à l'obligation d'assurance.

Certains estiment que ce régime ne constitue pas une discrimination, attendu qu'il s'agit d'une distinction fondée sur un critère objectif et raisonnablement justifié, conformément à l'arrêt précité de la Cour constitutionnelle du 28 janvier 2021. Ils font valoir que la Cour y fait référence à l'arrêt 23/2002 dans lequel elle jugeait que le législateur pouvait raisonnablement considérer que les conducteurs de cyclomoteurs classe A ne relèvent pas des usagers faibles, dans la mesure où ils conduisent un type de véhicule automoteur dont la mise en circulation constitue en soi un danger pour les autres usagers de la voie publique. La Cour conclut ensuite qu'il n'est pas déraisonnable de supposer que le conducteur d'un véhicule qui répond à cette définition n'est pas un usager faible, car la mise en circulation du véhicule en question constitue en soi un danger pour les autres usagers de la route. Ils font également valoir que la Cour rappelle que cette « faiblesse » est justifiée (régime 29bis de la loi RC auto) par deux critères, d'une part le fait de ne pas être un conducteur d'un véhicule automoteur et, d'autre part, le danger de mettre en circulation sur la voie publique un véhicule automoteur, et que c'est précisément sur la base de ce deuxième critère (le danger) que le législateur belge a justifié l'exemption (actuelle) de l'article 2bis. À leur avis, cette justification ne remet pas en question l'arrêt en question.

Ces membres estiment qu'il est contradictoire et donc difficile de justifier que d'une part, les véhicules électriques légers sont exemptés parce que leur mise en circulation représente en soi un danger moindre pour les autres usagers, mais

maar dat anderzijds hun bestuurders niet kunnen genieten van het artikel 29bis WAM-wet omdat het voertuig dat zij besturen een (te hoog) gevaar betekent voor de andere weggebruikers. Volgens hen leidt dit tot een discriminatie, wat betreft de toepassing van het art. 29bis WAM-wet, ten opzichte van bestuurders van andere voertuigen, die geen motorrijtuigen zijn en niet WAM-plichtig, bij voorbeeld de bestuurder van een elektrische fiets met alleen trapondersteuning. Voor het vrijstellen van bepaalde voertuigen is de redelijke verantwoording niet zozeer dat het geen motorrijtuigen zijn (volgens de richtlijn) maar dat hun inverkeersstelling op zich een lager gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg, omwille van een lagere kinetische energie, dan de inverkeersstelling van de WAM-plichtige motorrijtuigen. Naar hun mening hield het Grondwettelijk Hof voor de invoering van de vrijstelling van bepaalde lichte elektrische motorrijtuigen in 2019 rekening met het criterium "motorrijtuig", doch moet sindsdien volgens hen rekening worden gehouden met het onderscheid dat wordt gemaakt onder de motorrijtuigen op basis van hun kinetische energie.

que d'autre part leur conducteur ne peut bénéficier de l'article 29bis de la loi RC auto parce que le véhicule qu'ils conduisent représente un danger (trop élevé) pour les autres usagers de la route. Selon eux, cela conduit à une discrimination en ce qui concerne l'application de l'art. 29bis de la loi RC auto, à l'encontre de conducteurs d'autres véhicules, qui ne sont pas des véhicules automoteurs et ne sont pas soumis à l'obligation RC auto, par exemple le conducteur d'un vélo électrique à assistance au pédalage uniquement. Afin d'exempter certains véhicules, la justification raisonnable n'est pas tant qu'il ne s'agit pas de véhicules automoteurs (selon la directive), mais que leur mise en service représente en soi un danger moindre pour les autres usagers de la route, en raison d'une énergie cinétique inférieure, que la mise en circulation des véhicules automoteurs soumis à l'obligation RC auto. De leur point de vue, la Cour constitutionnelle a tenu compte, pour l'introduction de l'exemption de certains véhicules automoteurs électriques légers en 2019, du critère « véhicule automoteur », mais il convient selon eux depuis lors de tenir compte de la distinction faite entre les véhicules automoteurs sur la base de leur énergie cinétique.

Daarnaast werpen zij op dat de bestuurder van een motorrijtuig dat op basis van de richtlijn 2009/103/EG niet meer als een motorrijtuig te beschouwen is maar volgens de (voorgestelde) Belgische wetgeving toch een motorrijtuig blijft ook al is het vrijgesteld van verzekerplicht, zou kunnen inroepen dat hij schade lijdt wegens niet rechtmatige omzetting van de richtlijn, wanneer hij geen vergoeding meer krijgt op basis van artikel 29bis WAM-wet omdat hij volgens de richtlijn geen bestuurder van een motorrijtuig meer is, zelfs wanneer de richtlijn geen bepaling in de zin van 29bis WAM-wet bevat.

En outre, ils soutiennent que le conducteur d'un véhicule automoteur qui, sur la base de la directive 2009/103/CE, ne doit plus être considéré comme un véhicule automoteur, mais demeure un véhicule automoteur en vertu de la législation belge (proposée), même s'il est exempté d'obligation d'assurance, pourrait prétendre qu'il subit un préjudice du fait de la transposition non légitime de la directive, s'il n'est plus indemnisé en vertu de l'article 29bis de la loi RC auto parce que, selon la directive, il n'est plus conducteur d'un véhicule automoteur en vertu de la directive, même si la directive ne contient pas de disposition au sens de l'article 29bis de la loi RC auto.

Anderen zijn van mening dat er een gevaar van discriminatie bestaat tussen de bestuurders van vrijgestelde motorrijtuigen en bestuurders van verzekerplichtige motorrijtuigen. De definitie van motorrijtuig in artikel 1 WAM-wet is ongewijzigd, zodat het in beide gevallen nog

D'autres estiment qu'il existe un risque de discrimination entre les conducteurs de véhicules automoteurs exemptés et les conducteurs de véhicules automoteurs soumis à l'obligation d'assurance. La définition du véhicule automoteur figurant à l'article 1 de la

steeds bestuurders van een motorrijtuig betreft. Het criterium motorrijtuig is een objectief criterium. Ook zij verwijzen naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof. In voormalig arrest van 23/2002 stelt het Hof: "*Het in aanmerking genomen criterium van het al dan niet gemotoriseerde karakter van het voertuig of de gebruiker is een objectief en pertinent criterium en de maatregel is niet onevenredig met de doelstelling van de wetgever*". De vraag rijst hoe men een objectief gerechtvaardigd onderscheid kan maken tussen de vergoeding van de bestuurders van motorrijtuigen al naar gelang van de kinetische kracht van het motorrijtuig waarmee zij rijden. Indien het onderscheid op basis van kinetische kracht toch gerechtvaardigd zou zijn, betekent dit dat op basis van de kinetische energie moet nagegaan worden welk gevaar een motorrijtuig vormt voor andere gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers. Zo rijst bijvoorbeeld de vraag of de bestuurder van een kleine stadsauto kan beschouwd worden als een zwakke weggebruiker t.o.v. een vrachtwagen met een maximale massa van 50 ton.

Aangezien de lidstaten de vrijheid hebben om een regeling uit te werken voor de motorrijtuigen die uitgesloten zijn van richtlijn 2009/103/EG, kan geen onrechtmatige omzetting van de richtlijn worden aangevoerd. Bovendien is vergoedingsregeling van de zwakke weggebruiker van artikel 29bis WAM-wet een zuiver Belgische regeling.

Indien zou geoordeeld worden dat er een discriminatie bestaat tussen de bestuurders van vrijgestelde motorrijtuigen en bestuurders van verzekerplichtige motorrijtuigen, zou de alternatieve regeling erin kunnen bestaan om de bestuurders van alle motorrijtuigen (vrijgesteld of niet) te beschouwen als zwakke weggebruikers in een ongeval met een betrokken motorrijtuig (vrijgesteld of niet). In geval van een ongeval met een verzekerplichtig motorrijtuig zou de vergoeding op grond van betrokkenheid ten laste van de WAM-verzekeraar zijn. In geval van een ongeval met een vrijgesteld voertuig zou de vergoedingsplicht op het Fonds rusten. Dit heeft mogelijks een verhoging van de premies voor WAM-verzekering tot gevolg (Zie GwH arrest

loi RC auto est inchangée, de sorte que dans les deux cas, elle concerne toujours les conducteurs d'un véhicule automoteur. Le critère du véhicule automoteur est un critère objectif. Ils font également référence à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Dans son arrêt 23/2002 précité, la Cour affirme : « *Le critère retenu du caractère motorisé ou non du véhicule ou de l'usager est un critère objectif et pertinent et la mesure n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif du législateur.* » La question se pose de savoir comment distinguer, de manière justifiée objectivement, l'indemnisation des conducteurs de véhicules automoteurs selon la force cinétique du véhicule automoteur qu'ils conduisent. Si la distinction fondée sur la force cinétique est tout de même justifiée, cela signifie qu'il faut évaluer, sur la base de l'énergie cinétique, le danger que représente un véhicule automoteur pour d'autres usagers de la route motorisés et non motorisés. Se pose alors la question de savoir si le conducteur d'une petite citadine peut être considéré comme un usager faible par rapport à un camion d'une masse maximale de 50 tonnes.

Attendu que les États membres ont la liberté d'élaborer un régime pour les véhicules automoteurs exclus de la directive 2009/103/CE, aucune transposition illégitime de la directive ne peut être invoquée. En outre, le régime d'indemnisation de l'usager faible prévu à l'article 29bis de la loi RC auto est un régime purement belge.

S'il devait être considéré qu'une discrimination existe entre les conducteurs de véhicules automoteurs exemptés et les conducteurs de véhicules automoteurs soumis à l'obligation d'assurance, le régime de remplacement pourrait consister à considérer les conducteurs de tous les véhicules automoteurs (exemptés ou non) comme des usagers faibles dans un accident impliquant un véhicule automoteur (exempté ou non). En cas d'accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance, l'indemnisation serait à charge de l'assureur RC auto sur la base de l'implication. En cas d'accident impliquant un véhicule exempté, l'obligation d'indemnisation incomberait au Fonds. Cela pourrait entraîner une augmentation des primes de l'assurance RC auto

23/2002 23 januari 2002, B4.3). Bijkomend houdt dit in dat bij een ongeval tussen twee verzekerplichtige motorrijtuigen, beide WAM-verzekeraars bij gelijke delen vergoedingsplichtig zouden zijn voor beide bestuurders inzake hun lichamelijke schade.

De vraag rijst tevens of er een maatschappelijke draagkracht is om alle bestuurders van motorrijtuigen te beschouwen als zwakke weggebruikers, ook wanneer ze in fout zijn.

2. De benadeelde in een ongeval met een vrijgesteld motorrijtuig wordt niet vergoed op grond van betrokkenheid op basis van artikel 29bis WAM-wet en is geen zwakke weggebruiker t.o.v. dit vrijgesteld motorrijtuig.

Deze regeling is volgens sommigen verantwoord omdat in geval van een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig de WAM-wet, met inbegrip van de automatische vergoedingsplicht op basis van artikel 29bis WAM-wet, niet van toepassing is. Bovendien bestaat dergelijke automatische vergoedingsplicht niet voor andere BA verzekeraars, zoals de verzekeraar BA privéleven of BA exploitatie die enkel dekking bieden aan de verzekerde die aansprakelijk is voor een ongeval veroorzaakt met een vrijgesteld motorrijtuig. Voorts vinden zij het niet verantwoord om de vergoedingsplicht op basis van de voorwaarden van artikel 29bis WAM-wet op te leggen aan het Fonds omdat deze financiële last dan rust op de verzekeringnemers van de WAM-verzekering hoewel het betrokken vrijgesteld motorrijtuig niet onder de WAM-verzekering valt. Zij achten dit in strijd met het principe van mutualisering/solidariteit dat inherent is aan verzekeringen. Zij zien het ook mogelijk dat benadeelden van elk ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig er belang in zien om zich voor hun lichamelijke schade te richten tot het Fonds en niet tot de BA verzekeraar van het vrijgestelde voertuig. Een oplossing hiervoor zou volgens sommigen zijn om ook op andere aansprakelijkheidsverzekeraars deze autonome vergoedingsplicht te leggen in geval van een betrokken vrijgesteld motorrijtuig. Echter, de

(voir arrêt Cour constitutionnelle, 23/2002, 23 janvier 2002, B4.3). Cela implique en outre qu'en cas d'accident entre deux véhicules automoteurs soumis à l'obligation d'assurance, les deux assureurs RC auto seraient tenus d'indemniser à parts égales les deux conducteurs en ce qui concerne leurs dommages résultant de lésions corporelles.

La question se pose également de savoir si la société accepterait de considérer tous les conducteurs de véhicules automoteurs comme des usagers faibles, même lorsqu'ils sont en tort.

2. La personne lésée dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté n'est pas indemnisée sur la base de l'implication en vertu de l'article 29bis de la loi RC auto et n'est pas un usager faible par rapport à ce véhicule automoteur exempté.

Ce régime est selon certains justifié parce qu'en cas d'accident impliquant un véhicule automoteur exempté, la loi RC auto, y compris l'obligation d'indemnisation automatique sur la base de l'article 29bis de la loi RC auto, n'est pas d'application. De surcroît, une telle obligation d'indemnisation automatique n'existe pas pour d'autres assureurs RC, comme l'assureur RC vie privée ou RC exploitation, qui couvrent uniquement l'assuré responsable d'un accident causé avec un véhicule automoteur exempté. En outre, ils estiment non justifié d'imposer l'obligation d'indemnisation au Fonds sur la base des conditions prévues à l'article 29bis de la loi RC auto, car cette charge financière incomberait alors aux preneurs de l'assurance RC auto, alors même que le véhicule automoteur exempté concerné ne relève pas de l'assurance RC auto. Ils considèrent cela contraire au principe de mutualisation/solidarité inhérent aux assurances. Ils considèrent également possible que des personnes lésées de tout accident impliquant un véhicule automoteur exempté aient intérêt à s'adresser au Fonds et non à l'assureur RC du véhicule exempté pour leurs dommages résultant de lésions corporelles. Une solution à cela serait, selon certains, d'imposer également à d'autres assureurs en responsabilité cette obligation d'indemnisation autonome en cas d'implication d'un véhicule automoteur exempté. Toutefois, les primes de

premies van deze verzekeringen zouden kunnen stijgen ten laste van alle verzekeringnemers, ook degene die niet het risico lopen op een ongeval met een dergelijk vrijgesteld motorrijtuig.

Anderen wijzen erop dat het Grondwettelijk Hof geen uitspraak deed over de toepassing van de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet op benadeelden van een vrijgesteld motorrijtuig. Zij wijzen op het gevaar van discriminatie tussen benadeelden van een betrokken vrijgesteld motorrijtuig en benadeelden van een betrokken verzekerplichtig motorrijtuigen, om reden dat het in beide gevallen gaat om ongevallen met motorrijtuigen en de inverkeersstelling op zich een groter gevaar betekent voor de andere weggebruikers, ook al zijn het vrijgestelde motorrijtuigen. Het Grondwettelijk Hof stelt in het arrest 23/2002 over het onderscheid tussen bestuurders van bromfietsen en gewone fietsen: "*in zoverre zij een soort motorrijtuig besturen waarvan de inverkeersstelling op zich een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg*". Voorts geldt de vergoedingsplicht van het Fonds thans ook reeds voor ongevallen veroorzaakt door vrijgestelde motorrijtuigen, voor zover de benadeelde de aansprakelijkheid van de zijde van het vrijgesteld motorrijtuig bewijst.

ces assurances pourraient augmenter aux dépens de tous les preneurs d'assurances, y compris ceux qui ne courrent pas de risque d'accident avec un tel véhicule automoteur exempté.

D'autres soulignent que la Cour constitutionnelle n'a pas statué sur l'application du régime d'indemnisation de l'article 29bis de la loi RC auto aux personnes lésées d'un véhicule automoteur exempté. Ils soulignent le risque de discrimination entre les personnes lésées d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté et celles d'un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance, pour la raison que, dans les deux cas, l'accident implique des véhicules automoteurs, et que la mise en circulation constitue en soi un plus grand danger pour les autres usagers de la route, même s'il s'agit de véhicules automoteurs exemptés. La Cour constitutionnelle déclare dans son arrêt 23/2002 sur la distinction entre conducteurs de cyclomoteurs et de vélos ordinaires : « *dans la mesure où ils conduisent un type de véhicule automoteur dont la mise en circulation constitue, en soi, un danger pour les autres usagers de la voie publique* ». En outre, actuellement, l'obligation d'indemnisation du Fonds s'applique déjà aux accidents causés par des véhicules automoteurs exemptés, à condition que la personne lésée prouve la responsabilité du véhicule automoteur exempté.

## 2. Tekstvoorstel 2

### 2.1. Voorgestelde tekst

<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages, où le
--	--

## 2. Proposition de texte 2

### 2.1. Texte proposé

<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages, où le
--	--

<p>schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt, <b>of de bestuurder is van een motorrijtuig bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.</b></p> <p><b>§ 3.</b> Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1, met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.</p>	<p><b>conducteur d'un véhicule automoteur visés à l'article 2bis, alinéa 1er.</b></p> <p><b>§ 3.</b> Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>.</p>	<p>schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt, <b>of de bestuurder is van een motorrijtuig bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.</b></p> <p><b>§ 3.</b> Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1, met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.</p> <p><b>§ 3.</b> Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>.</p>
--	---	--

#### Tekstvoorstel 2:

- Behoud van het status quo van de huidige regeling voor de bestuurder van het vrijgesteld motorrijtuig:

de bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig is zwakke weggebruiker t.o.v. een verzekерingsplichtig motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet. Dit blijkt uit de wijziging van artikel 29bis, §2 WAM-wet.

- Wijziging van de regeling voor de benadeelde (geen bestuurder van een verzekeringsplichtig motorrijtuig) in een ongeval met een vrijgesteld motorrijtuig:

- De benadeelde kan vergoeding vorderen op basis van de loutere betrokkenheid van het vrijgesteld motorrijtuig volgens de voorwaarden van artikel 29bis WAM-wet. Dit blijkt uit de wijziging van artikel 29bis, §3 WAM-wet.

#### Proposition de texte 2 :

- Maintien du statu quo du régime actuel pour le conducteur du véhicule automoteur exempté :

le conducteur d'un véhicule automoteur exempté est usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance au sens de l'article 1 de la loi RC auto. Ceci ressort de la modification de l'article 29bis, §2 de la loi RC auto.

- Modification du régime pour la personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) dans un accident avec un véhicule automoteur exempté :

- La personne lésée peut demander une indemnisation sur la base de la simple implication du véhicule automoteur exempté, conformément aux conditions prévues à l'article 29bis de la loi RC auto. Ceci ressort de la modification de l'article 29bis, §3 de la loi RC auto.

- Bij toepassing van artikel 29bis, § 1, vierde lid WAM-wet stelt de benadeelde de vordering in bij het Fonds.
- En application de l'article 29bis, § 1, quatrième alinéa de la loi RC auto, la personne lésée soumet la demande au Fonds.

## **2.2 Toelichting**

1. Zie toelichting tekstvoorstel 1 wat betreft de bestuurder van vrijgesteld motorrijtuig is zwakke weggebruiker.

2. De benadeelden van een ongeval met een vrijgesteld motorrijtuig kan vergoeding vorderen op basis van de loutere betrokkenheid van het vrijgesteld motorrijtuig en wordt vergoed door het Fonds.

Zie toelichting tekstvoorstel 1.

Dit tekstvoorstel 2 maakt geen onderscheid tussen de benadeelden van ongevallen met motorrijtuigen, ongeacht of ze vrijgesteld zijn van de verzekерingsplicht of niet.

## **3. Tekstvoorstel 3**

Onder tekstvoorstel 3 worden drie alternatieven voorgesteld die telkens betrekking hebben op de gemotoriseerde rolstoel uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap.

### **3.1 Voorgestelde teksten**

#### **Tekstvoorstel 3a**

<b>Art. 29bis § 2. De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder</b>	<b>Art. 29bis § 2. Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé</b>
--	---

- En application de l'article 29bis, § 1, quatrième alinéa de la loi RC auto, la personne lésée soumet la demande au Fonds.

## **2.2 Commentaire**

1. Voir le commentaire de la proposition de texte 1 concernant le fait que conducteur de véhicule automoteur exempté est un usager faible.

2. Les personnes lésées d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté peuvent demander une indemnisation sur la base de la simple implication du véhicule automoteur exempté et sont indemnisées par le Fonds.

Voir commentaire proposition de texte 1.

Cette proposition de texte 2 ne fait pas de distinction entre les personnes lésées d'accidents impliquant des véhicules automoteurs, qu'ils soient ou non exemptés de l'obligation d'assurance.

## **3. Proposition de texte 3**

Dans la proposition de texte 3, trois alternatives sont proposées, chacune concernant le fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique.

### **3.1 Textes proposés**

#### **Proposition de texte 3a**

<b>Art. 29bis § 2. De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder</b>	<b>Art. 29bis § 2. Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé</b>
--	---

<p>was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.</p> <p><b>§ 3.</b> Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.</p>	<p>intentionnellement les dommages.</p> <p><b>§ 3.</b> Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>.</p>	<p>was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.</p> <p><b>§ 3.</b> Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.</p>	<p>intentionnellement les dommages.</p> <p><b>§ 3.</b> Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>.</p>
--	---	--	---

Tekstvoorstel 3a:

- Wijziging van de regeling voor de bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig in een ongeval met een verzekerplichtig motorrijtuig:
  - De bestuurder is geen zwakke weggebruiker t.o.v. een verzekerplichtig motorrijtuig, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.
  - Ook de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoel uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap is geen zwakke weggebruiker in een ongeval met een verzekerplichtig motorrijtuig.
  
- Wijziging van de regeling voor de benadeelde (geen bestuurder van een verzekerplichtig motorrijtuig) in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig:
  - De benadeelde kan vergoeding vorderen op grond van de loutere betrokkenheid van het vrijgesteld motorrijtuig volgens

Proposition de texte 3a :

- Modification du régime pour le conducteur d'un véhicule automoteur exempté impliqué dans un accident avec un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance :
  - Le conducteur n'est pas un usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.
  - Le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique n'est pas non plus un usager faible en cas d'accident avec un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance.
  
- Modification du régime pour la personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté :
  - La personne lésée peut demander une indemnisation sur la base de la simple implication du véhicule

de voorwaarden van artikel 29bis WAM-wet. Hij is t.o.v. het vrijgesteld motorrijtuig een zwakke weggebruiker.

- Ook de benadeelde (geen bestuurder van een verzekeringsplichtig motorrijtuig) van een ongeval met een dergelijke rolstoel is een zwakke weggebruiker.

Dit was niet de regeling voor de wetswijziging van 2 mei 2019. Krachtens het oorspronkelijk artikel 29bis, §3 WAM-wet waren "rolstoelen met eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht" geen motorrijtuigen in de zin van artikel 29bis WAM-wet.

automoteur exempté, conformément aux conditions prévues à l'article 29bis de la loi RC auto. Elle constitue un usager faible par rapport au véhicule automoteur exempté.

- La personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) d'un accident impliquant un tel fauteuil roulant est également un usager faible.

Ce n'était pas la réglementation avant la modification de la loi du 2 mai 2019. En vertu de l'article 29bis, §3 de la loi RC auto initial, les « fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée » n'étaient pas des véhicules automoteurs au sens de l'article 29bis de la loi RC auto.

### Tekstvoorstel 3b

### Proposition de texte 3 b

<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt, of de bestuurder is van een gemotoriseerde rolstoel uitsluitend bestemd voor gebruik door	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages, où le conducteur du fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique.	<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt, of de bestuurder is van een gemotoriseerde rolstoel uitsluitend bestemd voor gebruik door	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages, où le conducteur du fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique.
---	---	---	---

personen met een lichamelijke handicap.		personen met een lichamelijke handicap.	
§ 3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.	§ 3. Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1 <sup>er</sup> .	§ 3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid.	§ 3. Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1 <sup>er</sup> .

Tekstvoorstel 3b:

- Wijziging van de regeling voor de bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig in een ongeval met een verzekeringsplichtig motorrijtuig:

- De bestuurder is geen zwakke weggebruiker t.o.v. een verzekeringsplichtig motorrijtuig, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.
- Hierop geldt één uitzondering, namelijk dat de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoelen uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap wel vergoeding kan krijgen als zwakke weggebruiker in een ongeval met een betrokken verzekeringsplichtig motorrijtuig. Dit was ook de regeling voor de wetswijziging van 2 mei 2019. Zie voorgestelde wijziging van artikel 29bis, §2 WAM-wet.

Deze uitzondering houdt een onderscheid in tussen de bestuurder van een ander vrijgesteld

Proposition de texte 3 b :

- Modification du régime pour le conducteur d'un véhicule automoteur exempté impliqué dans un accident avec un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance :
  - Le conducteur n'est pas un usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.
  - À cela s'applique une exception, à savoir que le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique peut bel et bien obtenir une indemnisation en tant qu'usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance. C'était également la réglementation en vigueur avant la modification de la loi du 2 mai 2019. Voir la modification proposée de l'article 29bis, §2 de la loi RC auto.

Cette exception implique une distinction entre le conducteur d'un autre véhicule automoteur exempté

motorrijtuig en de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoel.

- Wijziging van de regeling voor de benadeelde (geen bestuurder van een niet-vrijgesteld motorrijtuig) in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig:

- De benadeelde kan vergoeding vorderen op grond van de loutere betrokkenheid van het vrijgesteld motorrijtuig volgens de voorwaarden van artikel 29bis WAM-wet. Hij is t.o.v. het vrijgesteld motorrijtuig een zwakke weggebruiker. Dit blijkt uit de wijziging van artikel 29bis, §3 WAM-wet.
- In dit geval is ook de benadeelde in een ongeval met een betrokken gemitoreerde rolstoel een zwakke weggebruiker.

Dit was niet de regeling voor de wetswijziging van 2 mei 2019. Krachtens het oorspronkelijk artikel 29bis, §3 WAM-wet waren "rolstoelen met eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht" geen motorrijtuigen in de zin van artikel 29bis WAM-wet.

- Bij toepassing van artikel 29bis, § 1, vierde lid WAM-wet stelt de benadeelde de vordering in bij het Fonds.

### Tekstvoorstel 3c

<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant	<b>Art. 29bis § 2.</b> De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de	<b>Art. 29bis § 2.</b> Le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant
--	---	--	---

et le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur.

- Modification du régime pour la personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur non exempté) dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté :

- La personne lésée peut demander une indemnisation sur la base de la simple implication du véhicule automoteur exempté, conformément aux conditions prévues à l'article 29bis de la loi RC auto. Elle constitue un usager faible par rapport au véhicule automoteur exempté. Ceci ressort de la modification de l'article 29bis, §3 de la loi RC auto.
- Dans ce cas, la personne lésée dans un accident impliquant un fauteuil roulant automoteur est également un usager faible.

Ce n'était pas le régime avant la modification légale du 2 mai 2019. En vertu de l'article 29bis, §3, initial de la loi RC auto, les "fauteuils roulants autopropulsés qui peuvent être conduits par des personnes handicapées" ne constituent pas des véhicules automoteur au sens de l'article 29bis de la loi RC auto.

- En application de l'article 29bis, § 1, quatrième alinéa de la loi RC auto, la personne lésée soumet la demande au Fonds.

### Proposition de texte 3c

<p>bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt , of de bestuurder is van een gemotoriseerde rolstoel uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap.</p>	<p>droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages, où le conducteur du fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique.</p>	<p>bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade nicht opzettelijk heeft veroorzaakt , of de bestuurder is van een gemotoriseerde rolstoel uitsluitend bestemd voor gebruik door personen mit einer lichamelijke handicap.</p>	<p>droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages, où le conducteur du fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique.</p>
<p>§ 3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid, gemotoriseerde rolstoelen uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap.</p>	<p>§ 3. Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>, des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique.</p>	<p>§ 3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2bis, eerste lid, gemotoriseerde rolstoelen uitsluitend bestemd voor gebruik door personen mit einer lichamelijke handicap.</p>	<p>§ 3. Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1<sup>er</sup>, des fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique.</p>

Tekstvoorstel 3c:

— Wijziging van de regeling voor de bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig in een ongeval met een verzekeringsplichtig motorrijtuig:

- De bestuurder is geen zwakke weggebruiker t.o.v. een verzekeringsplichtig motorrijtuig, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.

Proposition de texte 3c :

— Modification du régime pour le conducteur d'un véhicule automoteur exempté impliqué dans un accident avec un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance :

- Le conducteur n'est pas un usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.

- Hierop geldt één uitzondering, namelijk dat de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoelen uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap wel vergoeding kan krijgen als zwakke weggebruiker in een ongeval met een betrokken verzekerplichtig motorrijtuig. Dit was ook de regeling voor de wetswijziging van 2 mei 2019. Zie voorgestelde wijziging van artikel 29bis, §2 WAM-wet.

Deze uitzondering houdt een onderscheid in tussen de bestuurder van een ander vrijgesteld motorrijtuig en de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoel.

- Wijziging van de regeling voor de benadeelde (geen bestuurder van een verzekerplichtig motorrijtuig) in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig:

- de benadeelde kan vergoeding vorderen op grond van de loutere betrokkenheid van het vrijgesteld motorrijtuig volgens de voorwaarden van artikel 29bis WAM-wet. Hij is t.o.v. het vrijgesteld motorrijtuig een zwakke weggebruiker.
- Hierop geldt één uitzondering: de benadeelde (geen bestuurder van een verzekerplichtig motorrijtuig) van een ongeval met een gemotoriseerde rolstoel is geen zwakke weggebruiker.

Deze uitzondering houdt een onderscheid in tussen de benadeelde van een ongeval met

- À cela s'applique une exception, à savoir que le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur exclusivement destiné à être utilisé par des personnes souffrant d'un handicap physique peut bel et bien obtenir une indemnisation en tant qu'usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance. C'était également la réglementation en vigueur avant la modification de la loi du 2 mai 2019. Voir la modification proposée de l'article 29bis, §2 de la loi RC auto.

Cette exception implique une distinction entre le conducteur d'un autre véhicule automoteur exempté et le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur.

- Modification du régime pour la personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté :

- la personne lésée peut demander une indemnisation sur la base de la simple implication du véhicule automoteur exempté, conformément aux conditions prévues à l'article 29bis de la loi RC auto. Elle constitue un usager faible par rapport au véhicule automoteur exempté.
- À cela s'applique une exception : la personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) d'un accident impliquant un fauteuil roulant automoteur n'est pas un usager faible.

Cette exception implique une distinction entre la personne lésée d'un accident avec un fauteuil

een gemotoriseerde rolstoel en de benadeelde van een ander vrijgesteld motorrijtuig.

Dit tekstvoorstel 3c beantwoordt aan de oorspronkelijke regeling van artikel 29bis, § 3 voor wat betreft de gemotoriseerde rolstoel, doch met de terminologie van de nieuwe definitie in artikel 2bis WAM-wet.

### **3.2. Toelichting**

#### **1. Tekstvoorstel 3a**

1. Tekstvoorstel 3a behandelt alle bestuurders van vrijgestelde motorrijtuigen op dezelfde wijze, inclusief de bestuurders van een gemotoriseerde rolstoel.

De bestuurders van de vrijgestelde motorrijtuigen zijn geen zwakke weggebruikers in een ongeval met een motorrijtuig (vrijgesteld of niet).

Er is geen onderscheid tussen de bestuurders van motorrijtuigen indien zij slachtoffer zijn van een ongeval met een betrokken motorrijtuig, ongeacht of het een vrijgesteld motorrijtuig is of niet.

2. Dit tekstvoorstel 3a behandelt eveneens alle benadeelden van één ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig op dezelfde wijze, inclusief in een ongeval met een gemotoriseerde rolstoel.

Deze benadeelden zijn zwakke weggebruikers t.o.v. een vrijgesteld motorrijtuig.

Er is geen onderscheid tussen de slachtoffers van de motorrijtuigen, ongeacht of het een vrijgesteld motorrijtuig is of niet.

#### **2. Tekstvoorstellen 3b en 3c**

1. De tekstvoorstellen 3b en 3c behouden als algemene regel dat de bestuurders van een vrijgesteld motorrijtuig geen zwakke weggebruikers zijn in een ongeval met een motorrijtuig (vrijgesteld of niet) en dat de benadeelden wel zwakke weggebruikers zijn t.o.v. een vrijgesteld motorrijtuig.

roulant automoteur et la personne lésée d'un autre véhicule automoteur exempté.

Cette proposition de texte 3c correspond au régime initial de l'article 29bis, § 3 en ce qui concerne le fauteuil roulant automoteur, mais avec la terminologie de la nouvelle définition de l'article 2bis de la loi RC auto.

### **3.2. Commentaire**

#### **1. Proposition de texte 3a**

1. La proposition de texte 3a traite tous les conducteurs de véhicules automoteurs exemptés de la même manière, y compris les conducteurs d'un fauteuil roulant automoteur.

Les conducteurs des véhicules automoteurs exemptés ne sont pas des usagers faibles dans un accident avec un véhicule automoteur (exempté ou non).

Aucune distinction n'est faite entre les conducteurs de véhicules automoteurs s'ils sont victimes d'un accident impliquant un véhicule automoteur, qu'il s'agisse d'un véhicule exempté ou non.

2. De même, cette proposition de texte 3a traite toutes les personnes lésées d'un accident impliquant un véhicule automoteur exempté de la même manière, y compris dans un accident avec un fauteuil roulant automoteur.

Ces personnes lésées sont des usagers faibles par rapport à un véhicule automoteur exempté.

Il n'y a aucune distinction entre les victimes des véhicules automoteurs, qu'il s'agisse d'un véhicule exempté ou non.

#### **2. Propositions de texte 3b et 3c**

1. Les propositions de texte 3 b et 3c maintiennent en règle générale que les conducteurs d'un véhicule automoteur exempté ne sont pas des usagers faibles dans un accident avec un véhicule automoteur (exempté ou non) et que les personnes lésées sont bien des

2. Echter, er wordt een onderscheid gemaakt voor wat betreft de gemotoriseerde rolstoelen.

Tekstvoorstel 3b voorziet dat de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoel wel een zwakke weggebruiker is t.o.v. een verzekeringsplichtig motorrijtuig.

Tekstvoorstel 3c voorziet dat de bestuurder van een gemotoriseerde rolstoel wel een zwakke weggebruiker is t.o.v. een verzekeringsplichtig motorrijtuig + dat de benadeelden van een ongeval met een gemotoriseerde rolstoel geen zwakke weggebruiker is t.o.v. van deze rolstoel.

**D. Onderdeel 4: Uitzondering op de vrijstelling van de verzekeringsplicht voor verhuurders/platforms van in artikel 2bis WAM-wet bedoelde motorrijtuigen**

1. Sommige leden van de werkgroep stellen voor om een uitzondering te voorzien op de vrijstelling van de verzekeringsplicht voor de motorrijtuigen bedoeld in artikel 2bis WAM-wet, in alle gevallen waarin deze motorrijtuigen worden verhuurd, of ter beschikking gesteld, via platforms, apps, in recreatiegebieden, op de zeedijk, enz. Zij stellen voor om in al deze gevallen voor deze motorrijtuigen, zoals elektrische deelsteps en elektrische autonome deelfietsen, toch de verzekерingsplicht conform de WAM-wet te behouden in hoofde van de verhuurder. De premie kan doorgerekend worden in de verhuurprijs.

Een dergelijke verzekeringsverplichting bestaat bij voorbeeld reeds in Denemarken voor de verhuurders van e-scooters.

Dit voorstel gaat uit van de maatschappelijke bekommernis van de bescherming van de gebruiker van deze verhuurde motorrijtuigen, en hun slachtoffers (inclusief passagiers). Op de weg, en vooral in steden met reeds een grote verkeersdrukte, rijdt er een toenemend aantal

usagers faibles par rapport à un véhicule automoteur exempté.

2. Toutefois, une distinction est faite en ce qui concerne les fauteuils roulants automoteurs.

La proposition de texte 3 b prévoit que le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur est bien un usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance.

La proposition de texte 3c prévoit que le conducteur d'un fauteuil roulant automoteur est bien un usager faible par rapport à un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance + que les personnes lésées d'un accident avec un fauteuil roulant automoteur ne sont pas des usagers faibles par rapport à ce fauteuil roulant.

**D. Partie 4 : exception à l'exemption de l'obligation d'assurance pour les loueurs/plateformes de véhicules automoteurs visés à l'article 2bis de la loi RC auto**

1. Certains membres du groupe de travail proposent de prévoir une exception à l'exemption de l'obligation d'assurance pour les véhicules automoteurs visés à l'article 2bis de la loi RC auto, dans tous les cas où ces véhicules automoteurs sont mis en location ou à disposition par le biais de plateformes, d'apps, dans des zones de loisirs, sur les fronts de mer, etc. Ils proposent que, dans tous ces cas, pour ces véhicules automoteurs, comme les trottinettes électriques partagées et les vélos électriques autonomes partagés, l'obligation d'assurance conformément à la loi RC auto soit maintenue dans le chef du loueur. La prime peut être répercutée sur le prix de location.

Une telle obligation d'assurance existe par exemple déjà au Danemark pour les loueurs de trottinettes électriques.

Cette proposition est fondée sur la préoccupation sociétale de la protection de l'utilisateur de ces véhicules automoteurs loués ainsi que de leurs victimes (y compris les passagers). Sur la route, et en particulier dans les villes où la circulation est déjà dense, un nombre

elektrische deelsteps en elektrische deelfietsen. Deze staan op zeer eenvoudige wijze ter beschikking van iedereen, ongeacht leeftijd of ervaring. Daar de huurprijs gebaseerd is op de tijdsbesteding, wordt er in het algemeen snel mee gereden, hetgeen het risico op een ongeval nog verhoogt. Anders dan wanneer men zelf bij voorbeeld een elektrische step of elektrische fiets aankoopt, denkt men er bij de huur op straat niet direct aan of de aansprakelijkheid bij het gebruik ervan verzekerd is maar is er wel een verwachting dat het gebruik verzekerd is. Het is evenmin uitgesloten dat een aantal potentiële gebruikers afzien van het gebruik van die motorrijtuigen omdat zie niet weten of die motorrijtuigen al dan niet (voldoende) verzekerd zijn. Voorts is het risico op een vluchtmisdrijf hoog, zodat er een hoger risico is op een niet-geïdentificeerd motorrijtuig waarvoor het Fonds zal moeten tussenkommen, terwijl het Fonds geen subrogatievordering zal kunnen instellen tegen de aansprakelijke bestuurder.

Momenteel zijn deze motorrijtuigen soms verzekerd in een BA exploitatie van de verhuurder/platform, voor rekening van de bestuurder van het motorrijtuig. Er geldt evenwel geen verzekeringsverplichting in hoofde van de verhuurder. De huidige verzekeringsverplichting in Wallonië en Brussel om een vergunning als verhuurder te kunnen krijgen betreft enkel de aansprakelijkheid van de exploitant. Bovendien is de verzekering BA exploitatie geen verplichte verzekeringen en zijn er geen minimale dekkingsvooraarden.

Het behoud van de verzekeringsplicht voor deze verhuurde motorrijtuigen conform de WAM-wet, biedt de grootste meerwaarde in de bescherming aan de bestuurder. Immers, onder de voorgestelde regeling van de vrijstelling van de verzekeringsplicht kunnen de slachtoffers vergoeding bekomen van het Fonds. Het Fonds zal evenwel, behoudens bij vluchtmisdrijf, een subrogatievordering kunnen instellen tegen de aansprakelijke bestuurder en deze zal de volledige schadelast zelf moeten dragen wanneer hij niet verzekerd is. Het opleggen van een verplichting in hoofde van de verhuurder om

croissant de trottinettes électriques et de vélos électriques partagés circulent. Ils sont accessibles à tous de façon très simple, indépendamment de l'âge ou de l'expérience de l'utilisateur. Comme le prix de location est basé sur le temps d'utilisation, ces moyens de transport sont généralement conduits à grande vitesse, ce qui augmente encore le risque d'accident. Contrairement à ce qui se passe lors de l'achat d'une trottinette ou d'un vélo électrique, par exemple, les gens qui les louent dans la rue ne se demandent pas si leur responsabilité est assurée lors de leur utilisation, mais ils s'attendent à ce que ce soit le cas. Il n'est pas non plus exclu qu'un certain nombre d'utilisateurs potentiels s'abstiennent d'utiliser ces véhicules automoteurs parce qu'ils ignorent s'ils sont (suffisamment) assurés ou non. En outre, le risque de délit de fuite est élevé, de sorte que le risque qu'un véhicule automoteur ne soit pas identifié, obligeant le Fonds à intervenir, est plus élevé, alors que le Fonds ne pourra introduire de recours subrogatoire contre le conducteur responsable.

À l'heure actuelle, ces véhicules automoteurs sont parfois assurés dans le cadre d'une RC exploitation de la plateforme/société de location, pour le compte du conducteur du véhicule automoteur. Aucune obligation d'assurance ne s'applique toutefois dans le chef de la société de location. L'obligation d'assurance actuelle en Wallonie et à Bruxelles d'obtenir une licence en tant que loueur ne concerne que la responsabilité de l'exploitant. De surcroît, l'assurance RC exploitation n'est pas une assurance obligatoire, et il n'y a pas de conditions de couverture minimums.

Le maintien de l'obligation d'assurance pour ces véhicules automoteurs loués conformément à la loi RC auto offre la plus grande valeur ajoutée dans la protection du conducteur. En effet, dans le cadre du régime proposé d'exemption de l'obligation d'assurance, les victimes peuvent obtenir une indemnisation du Fonds. Le Fonds pourra toutefois, sauf en cas de délit de fuite, introduire un recours subrogatoire à l'encontre du conducteur responsable, et celui-ci devra supporter lui-même la totalité de la charge du sinistre s'il n'est pas assuré. L'imposition d'une obligation d'assurer ces véhicules automoteurs

deze motorrijtuigen te verzekeren garandeert deze bescherming. Bovendien worden er premies betaald voor deze motorrijtuigen. Hierdoor wordt de schadelast gespreid over alle eigenaars/verzekeringsnemers van motorrijtuigen en wordt de financieringslast van het Fonds verminderd aangezien het niet meer gehouden is tot vergoeding van de benadeelden van ongevallen veroorzaakt met deze motorrijtuigen.

Om de financieringslast van het Fonds te verminderen kan een alternatieve regeling onderzocht worden om, hetzij de verzekeraars BA exploitatie en BA privé leven te verplichten om bij te dragen in de financiering van het Fonds (en ook lid worden van het Fonds?), hetzij een dergelijke verplichting op te leggen aan de verhuurders van deze deelmotorrijtuigen.

Dergelijke alternatieve regelingen bieden echter geen oplossing voor de bescherming van de bestuurder tegen wie het Fonds een subrogatievordering heeft ingesteld.

Als men opteert voor een volledige bescherming van de bestuurder zou op de verhuurder ook de verplichting kunnen opgelegd worden om een ongevallenverzekering en een omniumverzekering af te sluiten voor rekening van de gebruikers

Tenslotte zijn sommige leden van de werkgroep van oordeel dat de eigenaars van vrijgestelde motorrijtuigen die dit wensen over de mogelijkheid moeten beschikken om een WAM-verzekering motorrijtuigen af te sluiten.

2. Anderen leden van de werkgroep kunnen zich niet vinden in dit voorstel. Volgens hen is er op dit ogenblik geen nood aan bijkomende financiering voor het Fonds voor de vergoeding van ongevallen met dergelijke deelmotorrijtuigen. Het aantal vorderingen tegen het Fonds is beperkt en het Fonds heeft een subrogatierecht tegen de aansprakelijke persoon. Bovendien zien zij een dergelijke regeling van een verplichte WAM-verzekering af te sluiten door de verhuurder praktisch moeilijk uitvoerbaar, onder meer omdat deze motorrijtuigen niet moeten ingeschreven

dans le chef du loueur garantit cette protection. De plus, des primes sont versées pour ces véhicules automoteurs. Cela permet de répartir la charge du sinistre entre tous les propriétaires/preneurs d'assurance de véhicules automoteurs et de réduire la charge de financement du Fonds puisqu'il n'est plus tenu d'indemniser les personnes lésées d'accidents causés par ces véhicules automoteurs.

Afin de réduire la charge de financement du Fonds, un autre régime peut être examiné, soit en obligeant les assureurs RC exploitation et RC vie privée à contribuer au financement du Fonds (et à devenir également membres du Fonds ?), soit en imposant une telle obligation aux loueurs de ces véhicules automoteurs partagés.

De tels régimes de substitution n'apportent toutefois pas de solution pour la protection du conducteur contre lequel le Fonds a introduit un recours subrogatoire.

Si l'on opte pour une protection complète du conducteur, le loueur pourrait également se voir imposer la conclusion d'une assurance accidents et d'une assurance omnium pour le compte des utilisateurs.

Enfin, certains membres du groupe de travail estiment que les propriétaires de véhicules automoteurs exemptés qui le souhaitent doivent avoir la possibilité de conclure une assurance RC auto véhicules automoteurs.

2. D'autres membres du groupe de travail ne peuvent adhérer à cette proposition. Selon eux, il n'y a actuellement aucun besoin de financement supplémentaire du Fonds pour l'indemnisation d'accidents impliquant de tels véhicules automoteurs partagés. Le nombre d'actions contre le Fonds est limité et le Fonds a un droit de subrogation à l'encontre de la personne responsable. En outre, ils considèrent qu'un tel régime d'assurance RC auto obligatoire à conclure par le loueur est difficile à mettre en œuvre en pratique, notamment parce que ces véhicules automoteurs n'ont pas à être

worden en geen uniek identificatienummer hebben.

**VII. STANDPUNTEN IN DE COMMISSIE BETEFFECTEDE ONTWERPTEKSTEN VAN ARTIKEL 2bis EN ARTIKEL 29bis, §§2 EN 3 WAM-WET**

**A. Algemene bemerkingen**

1. De Commissie voor verzekeringen verwijst naar de hiervoor vermelde uitgebreide analyse en toelichting van de verschillende voorstellen betreffende de wijziging van artikel 2bis WAM-wet en de toepassing van de vergoedingsregeling van de zgn. zwakke weggebruiker bepaald in artikel 29bis WAM-wet (zie *supra*, VI).

De vertegenwoordigers van de verzekерingsmaatschappijen voor onderlinge bijstand onthouden zich van iedere commentaar omdat deze verzekeringsondernemingen enkel actief zijn in de takken 2 en 18.

2. De Commissie wijst erop dat een regeling waarbij de verzekeringsverplichting conform de WAM-wet geldt voor alle motorrijtuigen in de zin van artikel 1 WAM-wet de meeste garantie op rechtszekerheid biedt en de grootste bescherming voor zowel de aansprakelijke persoon als de slachtoffers. Deze verzekeringsverplichting gold zonder problemen sinds de wet van 1956 tot de wijzigende wet van 2 mei 2019.

Immers, ieder onderscheid dat wordt gemaakt tussen "motorrijtuigen die uitsluitend door een mechanische kracht worden gedreven" (ongeacht of het gaat om een uitsluiting van het toepassingsgebied of een vrijstelling van de verzekeringsplicht) blijft bron van rechtsonzekerheid en houdt risico's in van ongelijkheden die kunnen worden voorgelegd ter beoordeling aan het Grondwettelijk Hof.

3. Daarbij kan opgemerkt worden dat hoewel sommige motorrijtuigen, zoals een elektrische step, op zich misschien minder gevaarlijk zijn dan

immatriculés et ne possèdent pas de numéro d'identification unique.

**VI. POINTS DE VUE AU SEIN DE LA COMMISSION CONCERNANT LES PROJETS DE TEXTE DE L'ARTICLE 2bis ET DE L'ARTICLE 29bis, §§2 ET 3 DE LA LOI RC AUTO**

**A. Observations générales**

1. La Commission des assurances se réfère à l'analyse détaillée et aux commentaires susmentionnés des différentes propositions concernant la modification de l'article 2bis de la loi RC auto et l'application du régime d'indemnisation de l'usager dit faible prévu à l'article 29bis de la loi RC auto (voir *supra*, VI).

Les représentants des sociétés mutualistes d'assurance s'abstiennent de tout commentaire étant donné que ces entreprises d'assurances ne sont actives que dans les branches 2 et 18.

2. La Commission souligne qu'un régime suivant lequel l'obligation d'assurance s'applique conformément à la loi RC auto à tous les véhicules automoteurs au sens de l'article 1 de la loi RC auto, offre la plus grande garantie de sécurité juridique et la plus grande protection, ce, tant pour la personne responsable que pour les victimes. Cette obligation d'assurance s'est appliquée sans problème depuis la loi de 1956 jusqu'à la modification de la loi du 2 mai 2019.

En effet, toute distinction faite entre « véhicules actionnés exclusivement par une force mécanique » (qu'il s'agisse d'une exclusion du champ d'application ou d'une exemption de l'obligation d'assurance) reste source d'incertitude juridique et induit des risques d'inégalités qui peuvent être soumises à l'appréciation de la Cour constitutionnelle.

3. Il est à noter que même si certains véhicules automoteurs, comme une trottinette électrique, peuvent être intrinsèquement moins dangereux

andere motorrijtuigen, in de praktijk in toenemende mate ernstige verkeersproblemen en ongevallen met het gebruik ervan zijn. De sinds 1 juli 2022 ingevoerde verstrengde federale en regionale regelingen, en de bijkomende maatregelen in het Brussels Gewest, beogen een veiliger gebruik ervan in het verkeer.

4. De Commissie wijst tevens op het belang van duidelijke informatie en communicatie aan het publiek over de verzekерingsverplichting in het buitenland van in België vrijgestelde motorrijtuigen. Gezien de uitsluiting van bepaalde motorrijtuigen uit de nieuwe definitie van voertuig in richtlijn 2009/103/EG, zal vanaf december 2023 de verzekering en de vergoeding ervan door iedere lidstaat nationaal bepaald worden. Voor zover reeds bekend, wordt het een lappendeken van nationale regelingen. Bij iedere verplaatsing naar het buitenland zal moeten nagevraagd worden of en welke grensverzekering nodig is voor het specifieke, in België van de WAM-verzekерingsplicht vrijgesteld, motorrijtuig. Dit is niet onbelangrijk gezien mogelijke strafrechtelijke sancties in geval van niet-verzekering. Omgekeerd zullen buitenlanders toegang moeten hebben tot de informatie over de in België geldende regels.

5. Gezien de hoger vermeldde brief van 15 februari 2022 van de Minister, heeft de Commissie haar besprekingen toegespitst op twee punten: (i) een regeling van het behoud van een vrijstelling van de verzekерingsplicht voor bepaalde motorrijtuigen en de vergoedingsplicht door het Fonds en (ii) het statuut van zwakke weggebruiker. Tenslotte heeft de Commissie ook het voorstel besproken om een uitzondering op de vrijstelling van de verzekерingsplicht te voorzien voor verhuurders van dergelijke motorrijtuigen.

**B. Tekstvoorstellen betreffende de vrijstelling van de verzekeringsplicht artikel 2bis WAM-wet**

que d'autres véhicules automoteurs, dans la pratique, leur utilisation entraîne des problèmes de circulation et des accidents dont la gravité croît en importance. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2022, l'introduction de réglementations fédérales et régionales plus strictes, ainsi que les mesures supplémentaires en Région bruxelloise, visent à rendre l'utilisation plus sûre dans la circulation.

4. La Commission souligne également l'importance d'une information et d'une communication claires au public sur l'obligation d'assurance à l'étranger de véhicules automoteurs exemptés en Belgique. Compte tenu de l'exclusion de certains véhicules automoteurs de la nouvelle définition de véhicule de la directive 2009/103/CE, leur assurance et leur indemnisation seront déterminées au niveau national par chaque État membre à compter de décembre 2023. Pour autant qu'on le sache déjà, on observera un patchwork de régimes nationaux. Tout déplacement à l'étranger nécessitera de se renseigner pour savoir si une assurance frontière est requise pour le véhicule automoteur spécifique exempté de l'obligation d'assurance RC auto en Belgique, et le cas échéant, laquelle. Cela n'est pas sans importance compte tenu de la possibilité de sanctions pénales en cas de défaut d'assurance. Inversement, les étrangers devront avoir accès aux informations sur les règles en vigueur en Belgique.

5. Compte tenu du courrier du ministre du 15 février 2022 susmentionné, la Commission a axé ses discussions sur deux points : (i) un régime visant à maintenir une exemption de l'obligation d'assurance pour certains véhicules automoteurs et l'obligation d'indemnisation par le Fonds et (ii) le statut d'usager faible. Enfin, la Commission a également examiné la proposition visant à prévoir une exception à l'exemption de l'obligation d'assurance pour les loueurs de tels véhicules automoteurs.

**B. Propositions de texte concernant l'exemption de l'obligation d'assurance article 2bis de la loi RC auto**

1. De Commissie legt de twee tekstvoorstellen voor tot wijziging van artikel 2bis WAM-wet, zoals toegelicht *supra* VI, punt *III.A.*

Beide tekstvoorstellen houden rekening met de criteria bepaald in de nieuwe definitie van voertuig in artikel 1,1, richtlijn 2009/103/EG, en de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof.

Het fundamenteel verschil tussen beide tekstvoorstellen ligt in de wijze van het bepalen van de maximale massa van elektrische motorrijtuigen met een batterij.

Tekstvoorstel 1 beoogt dat de maximale massa van het motorrijtuig wordt bepaald door de optelling van het gewicht van het motorrijtuig + het gewicht van de batterij.

Tekstvoorstel 2 bepaalt dat de maximale massa van het motorrijtuig enkel wordt bepaald door het gewicht van het motorrijtuig, zonder het gewicht van de batterij.

Zoals hoger toegelicht, heeft dit gevolgen voor de toepassing van de vrijstelling van de verzekерingsplicht.

2. Alvorens een onderbouwde beslissing te kunnen nemen over de keuze tussen beide tekstvoorstellen, acht de Commissie het aangewezen om bij de producenten of importeurs van de dergelijke elektrische motorrijtuigen met een batterij na te vragen: (i) of er per model een welbepaalde batterij moet gebruikt worden, dan wel of er een keuze van batterij is, (ii) of en op welke wijze de informatie over het gewicht van het elektrische motorrijtuig en van de batterij beschikbaar is en (iii) welke informatieverplichtingen reeds gelden voor de producenten en importeurs.

3. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen hebben geen voorkeur voor één van beide tekstvoorstellen, doch verkiezen de oplossing die, na de bevraging van de producenten en importeurs, het meest eenvoudig en transparant is om te worden toegepast door de gebruikers.

1. La Commission présente les deux propositions de texte visant à modifier l'article 2bis de la loi RC auto, comme expliqué *supra* VI, point *III.A.*

Les deux propositions de texte tiennent compte des critères fixés dans la nouvelle définition du véhicule à l'article premier, 1, de la directive 2009/103/CE, et de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.

La différence fondamentale entre les deux propositions de texte réside dans la façon de déterminer la masse maximale des véhicules automoteurs électriques dotés d'une batterie.

La proposition de texte 1 vise à ce que la masse maximale du véhicule automoteur soit déterminée en additionnant le poids du véhicule automoteur et le poids de la batterie.

La proposition de texte 2 stipule que la masse maximale du véhicule automoteur est uniquement déterminée par le poids du véhicule automoteur, sans le poids de la batterie.

Comme expliqué plus haut, cela a des conséquences pour l'application de l'exemption de l'obligation d'assurance.

2. Avant de pouvoir prendre une décision motivée sur le choix entre les deux propositions de texte, la Commission estime opportun de demander aux producteurs ou aux importateurs de tels véhicules automoteurs électriques équipés d'une batterie : (i) si une batterie spécifique doit être utilisée selon le modèle, ou s'il existe un choix de batterie, (ii) si et de quelle manière l'information sur le poids du véhicule automoteur électrique et de la batterie est disponible et (iii) quelles obligations d'information s'appliquent déjà aux producteurs et importateurs.

3. Les représentants des entreprises d'assurances n'ont aucune préférence pour l'une ou l'autre des deux propositions de texte, mais privilégient la solution qui, après avoir interrogé les producteurs et les importateurs, est la plus simple et la plus transparente à appliquer par les utilisateurs.

Sommige vertegenwoordigers van de verzekeringstussenpersonen vragen een regeling waarbij de maximale massa van het motorrijtuig wordt bepaald door de optelling van het gewicht van het motorrijtuig + het gewicht van de batterij en opteren aldus voor tekstvoorstel 1.

Sommige deskundigen wijzen erop dat wanneer de vrijstelling van de verzekeringsplicht uitgaat van de kinetische kracht van het motorrijtuig, ook het gewicht van de batterij relevant is bij het bepalen van de maximale massa van het motorrijtuig.

### *C. Tekstvoorstellen betreffende het statuut van zwakke weggebruiker*

1. Bij gebreke aan een eensgezinde interpretatie van het verzoek van de Minister betreffende het statuut van zwakke weggebruiker, verwijst de Commissie naar de tekstvoorstellen, zoals toegelicht *supra VI*, punt *III.C*.

2. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en van de verzekeringstussenpersonen en sommige deskundigen pleiten het behoud van het status quo van de huidige regeling, zoals toegelicht *supra VI*, punt *III.C. Tekstvoorstel 1*.

Dit status quo houdt het volgende in:

- De bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig is zwakke weggebruiker in een ongeval met een verzekeringsplichtig motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet.
- De benadeelde (die geen bestuurder is van een verzekeringsplichtig motorrijtuig) in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig:
  - kan geen beroep doen op de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet, ook al is hij geen bestuurder van een verzekeringsplichtig motorrijtuig.

Certains représentants des courtiers en assurances demandent une réglementation dans laquelle la masse maximale du véhicule automoteur est déterminée en additionnant le poids du véhicule automoteur et le poids de la batterie et optent donc pour la proposition de texte 1.

Certains experts soulignent que lorsque l'exemption de l'obligation d'assurance est fondée sur la force cinétique du véhicule automoteur, le poids de la batterie est également pertinent pour déterminer la masse maximale du véhicule automoteur.

### *C. Propositions de texte concernant le statut d'usager faible*

1. En l'absence d'une interprétation unanime de la demande du ministre concernant le statut d'usager faible, la Commission renvoie aux propositions de texte, comme expliqué *supra VI*, point *III.C*.

2. Les représentants des entreprises d'assurances et des courtiers en assurances ainsi que certains experts préconisent le maintien du statu quo du régime actuel, comme expliqué *supra VI*, point *III.C. Proposition de texte 1*.

Ce statu quo signifie :

- Le conducteur d'un véhicule automoteur exempté est usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance au sens de l'article 1 de la loi RC auto.
- La personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté :
  - ne peut invoquer le régime d'indemnisation prévu à l'article 29bis de la loi RC auto, même si elle n'est pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance.

- kan vergoeding vorderen van de BA-verzekeraar (privéleven of exploitatie) van de aansprakelijke indien het de aansprakelijkheid kan bewijzen.
  - kan vergoeding vorderen van het Fonds indien hij de aansprakelijkheid kan bewijzen van de bestuurder, of degene die aansprakelijk is voor het ongeval met dit vrijgesteld motorrijtuig, ingeval deze aansprakelijkheid niet (volledig) gedekt is door een aansprakelijkheidsverzekering (BA privé leven, BA exploitatie e.a.).
  - de passagier van een vrijgesteld motorrijtuig is een benadeelde maar is geen zwakke weggebruiker in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig:
- Gemotoriseerde rolstoelen uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap:
- De bestuurder van een dergelijke gemotoriseerde rolstoel is een zwakke weggebruiker in een ongeval met een betrokken verzekeringsplichtig motorrijtuig.
  - De benadeelde (die geen bestuurder is van een verzekeringsplichtig motorrijtuig) van een ongeval met een gemotoriseerde rolstoel is geen zwakke weggebruiker.
- peut demander une indemnisation à l'assureur RC (vie privée ou exploitation) de la personne responsable si elle peut en prouver la responsabilité.
  - peut demander une indemnisation du Fonds si elle peut prouver la responsabilité du conducteur, ou de la personne responsable de l'accident avec ce véhicule automoteur exempté, dans le cas où cette responsabilité n'est pas (entièrement) couverte par une assurance responsabilité (RC vie privée, RC exploitation).
  - le passager d'un véhicule automoteur exempté est une personne lésée, mais n'est pas un usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté :
- Les fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique :
- le conducteur d'un tel fauteuil roulant automoteur est un usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance.
  - la personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) d'un accident impliquant un fauteuil roulant automoteur n'est pas un usager faible.

Ter verduidelijking van hun standpunt wijzen de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en van de verzekeringstussenpersonen en sommige deskundigen op volgende punten:

Afin de clarifier leur position, les représentants des entreprises d'assurances et des courtiers en assurances, ainsi que certains experts, attirent l'attention sur les points suivants :

- De huidige regeling bestaat sinds de wetswijziging van 2 mei 2019 en tot op heden werden geen problemen gerapporteerd over de toepassing ervan, noch over de vergoeding door het Fonds;
  - Men moet erg beducht zijn om in een regeling die geen problemen stelt één element te wijzigen. Dit kan de coherentie van het systeem aantasten en aanleiding geven tot weer andere problemen en een nieuwe onderscheid tussen categorieën waarvan men de (juridische) gevolgen en mogelijke rechtsonzekerheid onvoldoende kan inschatten;
  - Sinds de wetswijziging van 2 mei 2019 worden de vrijgestelde motorrijtuigen voor de toepassing van artikel 29bis WAM-wet beschouwd als “niet-motorrijtuigen” waarvan het risico in het verkeer beschouwd wordt als gelijk aan dat van “gewone fietsen” en andere niet gemotoriseerde voertuigen. Het invoeren van een regeling waarbij de benadeelden van ongevallen veroorzaakt door deze vrijgestelde motorrijtuigen toch het statuut van zwakke weggebruiker krijgen, voert opnieuw een onderscheid in tussen benadeelden dat een risico inhoudt van een nieuwe beoordeling door het Grondwettelijk Hof.
- Verzekeringsondernemingen kunnen alles dekken, doch de invoering van een regeling waarbij de benadeelden van ongevallen veroorzaakt door deze vrijgestelde motorrijtuigen toch het statuut van zwakke weggebruiker krijgen, zal volgens de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen tot een hogere schadelast leiden die gevolgen zal hebben voor de verzekeringnemers.
- De regeling waardoor de benadeelde (die geen bestuurder is van een verzekerplichtig motorrijtuig) in een
- Le régime actuel existe depuis la modification de la loi du 2 mai 2019 et, jusqu'à présent, aucun problème n'a été signalé concernant son application ni concernant l'indemnisation par le Fonds ;
  - Il faut se garder de modifier un élément précis d'un régime qui ne pose aucun problème. Cela pourrait affecter la cohérence du système et provoquer d'autres problèmes en cascade, et créer une nouvelle distinction entre catégories dont les conséquences (juridiques) et l'incertitude juridique éventuelle ne peuvent être évaluées adéquatement ;
  - Depuis la modification de la loi du 2 mai 2019, les véhicules automoteurs exemptés aux fins de l'application de l'article 29bis de la loi RC auto sont considérés comme des « non-véhicules automoteurs » dont le risque en circulation est considéré comme équivalent à celui des « vélos ordinaires » et autres véhicules non motorisés. L'introduction d'un régime permettant aux personnes lésées d'accidents causés par ces véhicules automoteurs exemptés de bénéficier quand même du statut d'usager faible, introduirait à nouveau une distinction entre personnes lésées qui impliquerait un risque de réévaluation par la Cour constitutionnelle.
  - Les entreprises d'assurances peuvent tout couvrir, mais l'introduction d'un régime permettant aux personnes lésées d'accidents causés par ces véhicules automoteurs exemptés de bénéficier quand même du statut d'usagers faibles entraînera, selon les représentants des entreprises d'assurances, une charge du sinistre supérieure qui aura des conséquences pour les preneurs d'assurance.
  - Le régime en vertu duquel la personne lésée (qui n'est pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à

ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig niet kan genieten van de vergoedingsregeling van zwakke weggebruiker is in se enkel nadelig voor een benadeelde die zelf aansprakelijk is voor het ongeval. Acht men het maatschappelijk verantwoord hun lichamelijke schade toch te vergoeden door het Fonds?

- De huidige regeling van de gemotoriseerde rolstoelen bestaat reeds sinds 1995 en functioneert zonder problemen.

3. De vertegenwoordigers van de verbruikers vragen om de bestaande regeling te behouden waarbij de bestuurder van het vrijgesteld motorrijtuig een zwakke weggebruiker is in een ongeval met een verzekeringsplichtig motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet. Daarenboven bepleiten zij om het statuut van zwakke weggebruiker toe te kennen aan de benadeelde (die geen bestuurder is van een verzekeringsplichtig motorrijtuig) in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig. De ratio legis van de invoering van de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet ligt in de eerste plaats in de wil om de benadeelde niet het bewijs van aansprakelijk te doen leveren. Volgens hen is bovendien de huidige regeling voor de gemotoriseerde rolstoel voor gehandicapten en de dekking daarvan in de verzekering BA privéleven afdoende.

4. Sommige deskundigen wijzen er op dat de regeling van artikel 29bis WAM-wet destijds in de eerste plaats werd ingevoerd om de schadelast van verkeersongevallen minder te laten wegen op het budget van de sociale zekerheid. In de huidige regeling moet iedere benadeelde, en het gesubrogeerd ziekenfonds, in een ongeval met een betrokken vrijgesteld motorrijtuig de aansprakelijkheid bewijzen van de gebruiker van het vrijgesteld motorrijtuig. Voorts wijzen zij erop dat het motorrijtuigen blijven in de zin van artikel 1 WAM-wet, niettegenstaande de vrijstelling van de

l'obligation d'assurance) dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté ne peut pas bénéficier du régime d'indemnisation de l'usager faible est en soi préjudiciable uniquement à une personne lésée qui est elle-même responsable de l'accident. Considère-t-on socialement responsable de faire quand même indemniser ses dommages résultant de lésions corporelles par le Fonds ?

- Le régime actuel des fauteuils roulants automoteurs existe déjà depuis 1995 et fonctionne sans problème.

3. Les représentants des consommateurs demandent le maintien du régime actuel suivant lequel le conducteur du véhicule automoteur exempté est un usager faible dans un accident impliquant un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance au sens de l'article 1 de la loi RC auto. De plus, ils préconisent d'attribuer le statut d'usager faible à la personne lésée (n'étant pas conducteur d'un véhicule automoteur soumis à l'obligation d'assurance) dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté. Le ratio legis de l'introduction du régime d'indemnisation de l'article 29bis de la loi RC auto réside principalement dans la volonté de ne pas obliger la personne lésée à fournir la preuve de responsabilité. Ils considèrent de surcroît le régime actuel concernant les fauteuils roulants automoteurs pour handicapés, ainsi que sa couverture dans l'assurance RC vie privée, comme adéquats.

4. Certains experts soulignent que le régime prévu à l'article 29bis de la loi RC auto avait été introduit à l'époque en premier lieu pour moins faire peser la charge du sinistre des accidents de la route sur le budget de la sécurité sociale. En vertu du régime actuel, toute personne lésée, et la mutualité subrogée, dans un accident impliquant un véhicule automoteur exempté, doit prouver la responsabilité de l'utilisateur du véhicule automoteur exempté. Ils soulignent également que ces véhicules demeurent des véhicules automoteurs au sens de l'article 1 de la loi RC auto, nonobstant l'exemption de

verzekeringsplicht. In de evaluatie van de huidige regeling lijkt het hen aangewezen de impact te onderzoeken van de coronaperiode van de afgelopen drie jaren op de mobiliteit en het daarmee gepaard gaande risico op ongevallen en de berichtgeving over het toenemend onveilig gebruik ervan.

#### *D. Uitzondering op de vrijstelling van de verzekерingsplicht voor verhuurders*

Sommige leden wijzen op de specifieke problematiek van verhuurde elektrische steps en verwijzen naar een regeling, zoals bij voorbeeld in Denemarken, waarbij voor de verhuurders een verzekeringsverplichting geldt overeenkomstig de WAM-wet. Andere leden denken aan een verplichte ongevallenverzekering.

Meerdere leden zijn van mening dat het invoeren van een regeling waarbij de verzekeringsplicht wordt opgelegd aan verhuurders van motorrijtuigen die vrijgesteld zijn krachtens artikel 2bis WAM-wet, een discriminatie creëert tussen niet alleen deze verhuurders en de private eigenaars of gebruikers, doch ook tussen de benadeelden van een ongeval veroorzaakt door een gehuurde elektrische step en een elektrische step in privé bezit.

### VIII. BESLUIT

De Commissie voor verzekeringen legt een ontwerp van wet voor tot wijziging van de wet van 21 november 1989, in het Nederlands en het Frans, met een memorie van toelichting in het Nederlands en het Frans (Bijlage 1), evenals ontwerpen tot wijziging van de Koninklijke besluiten van 13 februari 1991, 27 januari 1998 en 7 februari 2003, in het Nederlands en het Frans, met een ontwerp van Verslag aan de Koning (Bijlage 2).

De Commissie brengt voorts een aantal punten onder de aandacht betreffende enkele bepalingen van de richtlijn (EU) en de huidige WAM-wet, alsook betreffende het Koninklijk Besluit van 11 juli 2003 (III-V).

l'obligation d'assurance. Dans l'évaluation du régime actuel, il leur semble approprié d'examiner l'impact de la période de crise sanitaire des trois dernières années sur la mobilité et le risque d'accidents associé, ainsi que les comptes rendus concernant l'insécurité croissante de leur utilisation.

#### *D. Exception à l'exemption de l'obligation d'assurance pour les loueurs*

Certains membres soulignent la problématique spécifique des trottinettes électriques mises en location et font référence à une réglementation, comme au Danemark, où les loueurs sont soumis à une obligation d'assurance conformément à la loi RC auto. D'autres membres pensent à une assurance obligatoire contre les accidents.

Plusieurs membres estiment que l'introduction d'un régime imposant l'obligation d'assurance aux loueurs de véhicules automoteurs exemptés en vertu de l'article 2bis de la loi RC auto crée une discrimination non seulement entre ces loueurs et les propriétaires ou utilisateurs privés, mais aussi entre les personnes lésées d'un accident causé par une trottinette électrique louée et une trottinette électrique en possession privée.

### VIII. CONCLUSION

La Commission des assurances propose un projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989, en néerlandais et en français, avec un exposé des motifs en néerlandais et en français (Annexe 1), ainsi que des projets de modification des arrêtés royaux du 13 février 1991, du 27 janvier 1998 et du 7 février 2003, en néerlandais, et en français, avec un projet de rapport au Roi (Annexe 2).

La Commission attire également l'attention sur un certain nombre de points concernant certaines dispositions de la directive (UE) et de la loi RC auto actuelle, ainsi que concernant l'arrêté royal du 11 juillet 2003 (III-V).

Er is een akkoord over een ontwerp tot wijziging van artikel 2bis WAM-wet betreffende de vrijstelling van de verzekeringsplicht van bepaalde motorrijtuigen, behoudens wat betreft het bepalen van de massa van elektrische motorrijtuigen met batterij.

Er is geen akkoord over een ontwerp over de toepassing van de vergoedingsregeling van de zwakke weggebruiker van artikel 29bis WAM-wet op de bestuurder van een vrijgesteld motorrijtuig en de benadeelde van een ongeval veroorzaakt door een vrijgesteld motorrijtuig.

De Commissie acht het derhalve aangewezen om deze problematiek duidelijk te kaderen en de verschillende voorstellen van ontwerpteksten die in de werkgroep werden besproken, voor te leggen (VI).

De standpunten van de delegaties in de Commissie betreffende deze ontwerpteksten worden besproken onder VII.

Un accord a été trouvé sur un projet de modification de l'article 2bis de la loi RC auto concernant l'exemption de l'obligation d'assurance de certains véhicules automoteurs, sauf en ce qui concerne la détermination de la masse de véhicules automoteurs électriques à batterie.

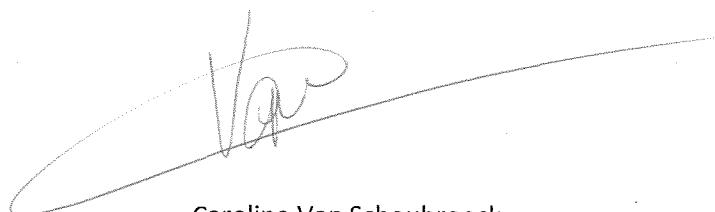
Aucun accord n'a été trouvé sur un projet concernant l'application du régime d'indemnisation de l'usager faible de l'article 29bis de la loi RC auto au conducteur d'un véhicule automoteur exempté et à la personne lésée d'un accident causé par un véhicule automoteur exempté.

La Commission estime donc qu'il convient de définir clairement cette problématique et de soumettre les différentes propositions de projets de texte discutées au sein du groupe de travail (VI).

Les points de vue des délégations au sein de la Commission concernant ces projets de texte sont discutés sous VII.

De Voorzitster

La Présidente



Caroline Van Schoubroeck