

Brussel, 29 september 2021

Bruxelles, le 29 septembre 2021

DOC/C2021/2

DOC/C2021/2

Advies

Avis

**over de verzekerplicht aansprakelijkheid
inzake motorrijtuigen**

**concernant l'assurance obligatoire de la
responsabilité civile
en matière de véhicules automoteurs**

I. INLEIDING

I. INTRODUCTION

Op 26 mei 2021 heeft de heer Pierre-Yves Dermagne, Vice-Eersteminister en Minister van Economie en Werk, de Commissie voor Verzekeringen gevraagd om een advies uit te brengen over de verplichting tot verzekering van de aansprakelijkheid van motorrijtuigen, in het bijzonder over de aanpassing van het huidige artikel 2bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (WAM-wet), dat bepaalde motorrijtuigen vrijstelt van de verzekerplicht, ten einde dit in overeenstemming te brengen met het arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 15/2021 van 28 januari 2021. Tevens vraagt hij om een register tot identificatie van de motorrijtuigen op te stellen en een lijst van voertuigen waarvoor wordt afgeweken van de verplichte WAM-verzekering overeenkomstig artikel 23, 1, a, IV van de EU Richtlijn 2009/103/EU 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.

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'actuel article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (loi RC auto) qui dispense certains véhicules automoteurs de l'assurance obligatoire, afin de le rendre plus conforme à l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 15/2021 du 28 janvier 2021. Il demande également d'établir un registre d'identification des véhicules automoteurs et une liste des véhicules bénéficiant de la dérogation à l'obligation d'être couverts par une assurance en responsabilité civile conformément à l'article 23, 1, a, IV de la Directive européenne 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.

Daar begin juni duidelijk was dat het Portugese voorzitterschap van de EU Commissie voor einde juni een akkoord wenste te bereiken over de herziening van voornoemde EU richtlijn 2009/103/EU van 16 september 2009 werden in overleg met de Minister de werkzaamheden van de Commissie opgeschort. De definitie van het begrip motorrijtuig in de zin van deze EU Richtlijn en bijgevolg het toepassingsgebied *ratione materiae* ervan waren immers aspecten waarover een akkoord op Europees niveau moest bereikt worden.

Op 28 juni 2021 bereikten de vertegenwoordigers van het EU Parlement, de Raad en de EU Commissie (Triloog) een akkoord over het Voorstel tot herziening van de EU richtlijn 2009/103/EU verzekering aansprakelijkheid motorrijtuigen (2018/0168 (COD)). De goedkeuring door het EU Parlement wordt verwacht tegen einde oktober 2021. Thans is enkel een Engelse versie van dit voorstel beschikbaar.

Deze tekst werd op 8 juli 2021 aan de leden van de Commissie overgemaakt.

De Commissie heeft dit verzoek tot advies besproken tijdens haar vergaderingen van 10 juni 2021 (korte toelichting), 26 augustus 2021 en 23 september 2021 en verleent hierbij volgend advies.

Comme il était clair début juin que le président portugais de la Commission européenne souhaitait parvenir à un accord avant la fin du mois au sujet de la révision de la Directive européenne 2009/103/CE susmentionnée du 16 septembre 2009, les activités de la Commission ont été suspendues en accord avec le ministre. La définition de la notion de véhicule automoteur au sens de cette Directive européenne et, par conséquent, son champ d'application *ratione materiae* constituaient en effet des aspects sur lesquels un accord devait être trouvé au niveau européen.

Le 28 juin 2021, les représentants du Parlement européen, du Conseil de l'Union européenne et de la Commission européenne (Trilogue) sont parvenus à un accord sur la proposition de révision de la Directive européenne 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile pour les véhicules automoteurs (2018/0168 (COD)). L'approbation par le Parlement européen est attendue d'ici fin octobre 2021. Actuellement, cette proposition est uniquement disponible en anglais.

Ce texte a été transmis le 8 juillet 2021 aux membres de la Commission.

La Commission a abordé cette demande d'avis lors de ses réunions du 10 juin 2021 (brève explication), du 26 août 2021 et du 23 septembre 2021 et remet l'avis suivant.

II. BESPREKING

II. EXAMEN

A. Toelichting juridisch kader

1. De Commissie stelt vast dat artikel 2bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (WAM-wet) oorspronkelijk werd ingevoerd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019. Deze tekst bepaalde:

A. Explication du cadre juridique

1. La Commission constate que l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (loi RC auto) a été initialement instauré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019. Ce texte précisait 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 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."

Deze wet van 2 mei 2019 voegde bovendien artikel 19bis-11, §1, 9°) WAM-wet in dat de vergoedingsopdracht van Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (Fonds) verruimt met als opdracht te vergoeden "wanneer voor wat betreft een motorrijtuig vrijgesteld van de verplichting tot verzekering overeenkomstig artikel 2bis, eerste lid, geen enkele verzekeringsonderneming de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder van het voertuig die het ongeval heeft veroorzaakt, dekt."

Tenslotte werd in de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet het artikel 29bis, §3 gewijzigd in: "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."

2. Het Grondwettelijk Hof oordeelde in het arrest nr. 15/2021 van 28 januari 2021 dat voornoemd artikel 2bis, eerste lid WAM-wet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt "*in zoverre het bepaalt dat de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid die door een mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, zijn uitgezonderd van de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, §1 WAM-wet zonder de massa van die motorrijtuigen in aanmerking te nemen.*"

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

Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, 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^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. »

Cette loi du 2 mai 2019 ajoutait en outre l'article 19bis-11, §1^{er}, 9°) de la loi RC auto qui élargit la mission d'indemnisation du Fonds Commun de Garantie (le Fonds) avec la tâche d'accorder des indemnités « lorsque, s'agissant d'un véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance conformément à l'article 2bis, alinéa 1^{er}, aucune entreprise d'assurances ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident. »

Enfin, en ce qui concerne le régime d'indemnisation visé à l'article 29bis de la loi RC auto, l'article 29bis, §3 a été modifié comme suit : « Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1^{er}, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2bis, alinéa 1^{er}. »

2. La Cour constitutionnelle a considéré dans l'arrêt n° 15/2021 du 28 janvier 2021 que l'article 2bis précité, alinéa 1^{er} de la loi RC auto enfreignait les articles 10 et 11 de la Constitution « *en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs.* »

3. Ingevolge het wetsontwerp nr. 55-1515/1 ingediend bij de Kamer op 16 september 2020, werd bij wet van 2 februari 2021 houdende diverse bepalingen inzake economie (BS 11 februari 2021) artikel 2bis WAM-wet gewijzigd. De huidige tekst bepaalt:

"Zijn niet onderworpen aan de verzekerplicht 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 verzekerplicht 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."

Voormalde artikelen 19bis-11, §1, 9°) en artikel 29bis, §3 WAM-wet bleven ongewijzigd. De slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door deze vrijgestelde voertuigen zijn geen zwakke weggebruikers en moeten bijgevolg de aansprakelijkheid van de bestuurder bewijzen en kunnen in geval van aansprakelijkheid een vergoedingsvordering instellen bij het Fonds. De bestuurders van deze vrijgestelde voertuigen zijn te beschouwen als zwakke weggebruikers.

4. De Belgische regeling van de vrijstelling van de verzekerplicht voor bepaalde motorrijtuigen en de vergoedingsregeling voor de slachtoffers bij het Fonds zijn gesteund op de artikelen 1, 1 en 5, 2 van de huidige EU Richtlijn 2009/103/EU van 16 september 2009.

Artikel 1, 1 van de huidige EU Richtlijn 2009/103/EU bepaalt:

3. À la suite du projet de loi n° 55-1515/1 présenté à la Chambre le 16 septembre 2020, l'article 2bis de la loi RC auto a été modifié par la loi du 2 février 2021 portant des dispositions diverses en matière d'économie (MB du 11 février 2021). Le texte actuel dispose que :

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

Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, 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^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. »

Les articles 19bis-11, §1^{er}, 9°) et 29bis, §3 de la loi RC auto susmentionnés sont restés inchangés. Les victimes d'accidents provoqués par ces véhicules exonérés de l'obligation d'assurance ne sont pas des usagers faibles et doivent par conséquent prouver la responsabilité du conducteur et pouvoir, en cas de responsabilité, introduire une demande d'indemnisation auprès du Fonds. Les conducteurs de ces véhicules exonérés de l'obligation d'assurance doivent être considérés comme des usagers faibles.

4. La réglementation belge en matière de dispense de l'assurance obligatoire pour certains véhicules automoteurs et le régime d'indemnisation des victimes par le Fonds se basent sur les articles 1, 1 et 5, 2 de l'actuelle Directive européenne 2009/103/CE du 16 septembre 2009.

L'article 1, 1 de la Directive européenne 2009/103/CE actuelle prévoit que :

"Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „voertuigen“: 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;”.

Artikel 5, 2 van de huidige EU Richtlijn 2009/103/EU bepaalt:

“2. Iedere lidstaat kan afwijken van de bepalingen van artikel 3 ten aanzien van bepaalde typen voertuigen of bepaalde voertuigen met een speciale kentekenplaat, waarvan door deze staat een lijst wordt opgemaakt, die aan de andere lidstaten en aan de Commissie wordt toegezonden.

In dat geval dragen de lidstaten er zorg voor dat de in de eerste alinea bedoelde voertuigen op dezelfde wijze worden behandeld als voertuigen die niet voldoen aan de verzekeringsverplichting als bedoeld in artikel 3.

Het garantiefonds van de lidstaat waar het ongeval heeft plaatsgevonden, heeft dan een vordering op het garantiefonds van de lidstaat waar het voertuig gewoonlijk is gestald.

Vanaf 11 juni 2010, brengen de lidstaten aan de Commissie verslag uit over de uitvoering en de praktische toepassing van dit lid.

Nadat de Commissie deze verslagen heeft bestudeerd dient zij, indien nodig, voorstellen in ter vervanging of tot schrapping van deze afwijking.”

5. Het Voorstel tot herziening van de EU richtlijn 2009/103/EU 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 (2018/0168 (COD))

« Au sens de la présente directive, on entend par :

1. « véhicules » : 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 »

L'article 5, 2 de la Directive européenne 2009/103/CE actuelle prévoit que :

« 2. Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 en ce qui concerne certains types de véhicules ou certains véhicules ayant une plaque spéciale, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission.

Dans ce cas, chaque État membre veille à ce que les véhicules visés au premier alinéa soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance visée à l'article 3.

Le fonds de garantie de l'État membre dans lequel l'accident est survenu peut dès lors faire valoir son droit auprès du fonds de garantie dans l'État membre où le véhicule est habituellement stationné.

À partir du 11 juin 2010, les États membres font rapport à la Commission sur la mise en œuvre et l'application concrète du présent paragraphe.

La Commission, après examen de ces rapports, soumet, s'il y a lieu, des propositions concernant le remplacement ou l'abrogation de cette dérogation. »

5. La Proposition de révision de la Directive européenne 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 (2018/0168 (COD)) (ci-après la Proposition de révision de la Directive

(hierna Voorstel herziening EU richtlijn 2009/103/EU) bepaalt in artikel 1 dat de bestaande definitie van motorrijtuig in artikel 1, 1 wordt vervangen door een nieuwe definitie die luidt als volgt:

"1. 'vehicle' means:

(a) any motor vehicle propelled exclusively by mechanical power on land but not running on rails with:

– a maximum design speed of more than 25 km/h, or

– a maximum net weight of more than 25 kg and a maximum design speed of more than 14 km/h;

(b) any trailer to be used with a vehicle referred to in point a), whether coupled or un-coupled.

Without prejudice to points (a) and (b), wheelchair vehicles exclusively intended for use by persons with physical disabilities are not considered to be vehicles referred to in this Directive.”.

Hieruit volgt dat een motorrijtuig in de zin van de herziene EU Richtlijn verzekering aansprakelijkheid motorrijtuigen beperkt is tot (eigen vertaling):

"a) een voertuig dat uitsluitend door mechanische kracht op het land wordt voortbewogen anders dan langs spoorstaven met:

- een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/u, of

- een maximum nettogewicht van meer dan 25 kg en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 14 km/u.

b) iedere aanhangwagen te gebruiken met een voertuig onder a), al dan niet aan de rij- of voertuigen

Onverminderd de punten (a) en (b), rolstoelvoertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een

europeenne 2009/103/CE) prévoit à l'article 1 que la définition existante d'un véhicule automoteur à l'article 1, 1 soit remplacée par la nouvelle définition suivante :

"1. 'vehicle' means:

(a) any motor vehicle propelled exclusively by mechanical power on land but not running on rails with:

– a maximum design speed of more than 25 km/h, or

– a maximum net weight of more than 25 kg and a maximum design speed of more than 14 km/h;

(b) any trailer to be used with a vehicle referred to in point a), whether coupled or un-coupled.

Without prejudice to points (a) and (b), wheelchair vehicles exclusively intended for use by persons with physical disabilities are not considered to be vehicles referred to in this Directive.”.

Il en résulte qu'un véhicule automoteur au sens de la Directive européenne révisée concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs se limite à (traduction propre) :

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

– une vitesse maximale déterminée par sa construction de plus de 25 km/h, ou

– un poids net maximum de plus de 25 kg et une vitesse maximale déterminée par sa construction de plus de 14 km/h.

b) toute remorque à utiliser avec un véhicule repris sous a), attelée ou non

Indépendamment des points (a) et (b), les véhicules de transport de personnes à mobilité réduite exclusivement destinés à être utilisés par

"lichamelijke handicap worden niet beschouwd als voertuigen als bedoeld in deze Richtlijn".

A contrario zijn overeenkomstig deze definitie geen motorrijtuigen meer:

"a) ieder voertuig dat niet uitsluitend door een mechanische kracht wordt voortbewogen;

b) ieder voertuig dat uitsluitend door een mechanische kracht wordt voortbewogen doch:

- met een nettogewicht van meer dan 25 kg: in de mate van een constructie bepaalde maximumsnelheid van 14 km/u ;

- met een nettogewicht van 25 kg of minder: in de mate van een constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km/u;

c) De rolstoel die exclusief is bedoeld voor personen met een lichamelijke beperking."

De Commissie is van oordeel dat scooters die vaak door ouderen worden gebruikt, doch ook steeds meer door anderen (voor commerciële doeleinden) niet beantwoorden aan deze definitie van rolstoel.

Derhalve zijn de bepaalde voertuigen die uitsluitend door mechanische kracht op het land worden voortbewogen, anders dan langs spoorstaven, niet langer motorrijtuigen in de zin van het Voorstel herziening EU Richtlijn 2009/103/EU. Deze uitsluiting impliceert tevens dat deze voertuigen buiten het toepassingsgebied *ratione materiae* van deze EU richtlijn vallen en geen beroep meer kan worden gedaan op regelingen in de EU Richtlijn, waaronder de vergoeding door de waarborgfondsen bedoeld in Hoofdstuk IV, de schadevergoedingsorganen en de vergoeding door de Bureaus op basis van de kentekenplaat van het voertuig in geval van een ongeval veroorzaakt in het buitenland.

des personnes porteuses d'un handicap physique ne sont pas considérés comme des véhicules tels que visés dans cette Directive ».

A contrario, conformément à cette définition, ne sont plus considérés comme des véhicules automoteurs :

« a) tout véhicule qui n'est pas actionné exclusivement par une force mécanique ;

b) tout véhicule actionné exclusivement par une force mécanique, mais :

– d'un poids net maximum de plus de 25 kg : dans la mesure où la vitesse maximale déterminée par sa construction est de 14 km/h ;

– d'un poids net maximum de 25 kg maximum : dans la mesure où la vitesse maximale déterminée par sa construction est de 25 km/h ;

c) les fauteuils roulants exclusivement destinés aux personnes porteuses d'un handicap physique. »

La Commission estime que les scooters souvent utilisés par des personnes âgées, mais aussi de plus en plus souvent par d'autres usagers (à des fins commerciales), ne répondent pas à cette définition du fauteuil roulant.

Par conséquent, certains véhicules exclusivement actionnés sur le sol par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée, ne sont plus des véhicules automoteurs au sens de la proposition de révision de la Directive européenne 2009/103/CE. Cette exclusion implique également que ces véhicules n'entrent pas dans le champ d'application *ratione materiae* de cette Directive européenne et que l'on ne peut plus appliquer les réglementations de la Directive européenne, parmi lesquelles l'indemnisation par les fonds de garantie visés au Chapitre IV, les organismes d'indemnisation et l'indemnisation par les bureaux sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule en cas d'accident causé à l'étranger.

6. Het Voorstel herziening EU richtlijn 2009/103/EU wijst er de Lidstaten niettemin uitdrukkelijk op dat zij vrij zijn om de vergoeding van voornoemde uitgesloten voertuigen te regelen op basis van het nationaal recht.

Overweging 2b) luidt als volgt:

"Light electric vehicles that do not meet the definition should be excluded from the scope of application of the Directive. However, nothing in Directive 2009/103/EC should hinder Member States from requiring under national law motor third party liability insurance, according to conditions set by Member States, for any motor equipment used on land that does not fall within that Directive's definition of "vehicle" and for which that Directive does not require such insurance, or from determining that the victims of accidents caused by any other motor equipment have access to the Member State's compensation body as determined in Chapter IV. Member States may equally decide that, where their inhabitants are parties injured in an accident caused by such other motor equipment in another Member State where motor third party liability insurance is not required for that motor equipment, those inhabitants have access to their compensation body as determined in Chapter IV in the Member State where they are habitually residing. Compensation bodies of Member States have the possibility to enter into a mutual agreement about their ways of co-operating in this kind of situation." Nieuwe paragraaf in Artikel 28, 1 (5f) luidt als volgt:

"The Member States may require motor third party liability insurance that meets the requirements of this Directive for any motor equipment used on land that is not referred to as a vehicle in Article 1, point 1, and to which Article 3 does not apply".

B. Algemene bemerkingen

1. Gelet op het akkoord in de Triloog op 28 juni 2021 over het Voorstel herziening EU richtlijn

6. La proposition de révision de la Directive européenne 2009/103/CE indique cependant expressément aux États membres qu'ils sont libres de réglementer sur la base de leur droit national l'indemnisation des véhicules exclus susmentionnés.

Le considérant 2 b) se présente comme suit :

"Light electric vehicles that do not meet the definition should be excluded from the scope of application of the Directive. However, nothing in Directive 2009/103/EC should hinder Member States from requiring under national law motor third party liability insurance, according to conditions set by Member States, for any motor equipment used on land that does not fall within that Directive's definition of "vehicle" and for which that Directive does not require such insurance, or from determining that the victims of accidents caused by any other motor equipment have access to the Member State's compensation body as determined in Chapter IV. Member States may equally decide that, where their inhabitants are parties injured in an accident caused by such other motor equipment in another Member State where motor third party liability insurance is not required for that motor equipment, those inhabitants have access to their compensation body as determined in Chapter IV in the Member State where they are habitually residing. Compensation bodies of Member States have the possibility to enter into a mutual agreement about their ways of co-operating in this kind of situation." Le nouveau paragraphe de l'Article 28, 1 (5f) se présente comme suit :

"The Member States may require motor third party liability insurance that meets the requirements of this Directive for any motor equipment used on land that is not referred to as a vehicle in Article 1, point 1, and to which Article 3 does not apply".

B. Observations générales

1. Vu l'accord lors du Trilogue du 28 juin 2021 sur la proposition de révision de la Directive

2009/103/EU (2018/0168 (COD)) acht de Commissie het aangewezen om deze tekst als uitgangspunt te nemen bij een mogelijke aanpassing van het huidige artikel 2bis WAM-wet, zoals gewijzigd bij wet van 2 februari 2021.

2. De Commissie voor verzekeringen acht het daarom aangewezen om met ieder nationaal legislatief initiatief tot wijziging van artikel 2bis WAM-wet te wachten tot het Voorstel tot herziening van de EU Richtlijn definitief is goedgekeurd.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen stellen dat er op dit ogenblik geen aanwijzingen zijn van problemen in de praktijk over de toepassing van het huidige artikel 2bis WAM-wet, zoals gewijzigd bij wet van 2 februari 2021 en de daarin bepaalde vrijgestelde voertuigen.

De Commissie heeft geen informatie over de interpretatie van het arrest van het Grondwettelijk Hof en de toepassing (na dit arrest) van het oorspronkelijk artikel 2bis WAM-wet door de parketten en de politierechtbanken.

3. De Commissie wijst erop dat bij het uitwerken van een regeling aandacht moet worden gegeven aan de bescherming van zowel de aansprakelijke dader, als aan het slachtoffer en dit voor ongevallen in eigen land alsook in het buitenland.

De uiteindelijke keuze in de (mate van) bescherming van de aansprakelijke dader en/of het slachtoffer acht de Commissie echter een politieke keuze die zij niet kan maken. De Commissie is graag bereid verder te adviseren over het juridisch kader tot uitwerking van de door de Minister gemaakte keuze.

4. Wanneer geopteerd wordt voor een bijzondere regeling voor bepaalde voertuigen, blijft de kern van de problematiek de omschrijving van deze voertuigen (zie tevens Advies C/2018/4 over het voorontwerp van Koninklijk Besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21

euroéenne 2009/103/CE (2018/0168 (COD)), la Commission estime qu'il faut considérer ce texte comme un point de départ en vue d'une éventuelle adaptation de l'actuel article 2bis de la loi RC auto, tel qu'il a été modifié par la loi du 2 février 2021.

2. La Commission des assurances estime dès lors qu'il faut attendre que la proposition de révision de la Directive européenne ait été définitivement approuvée avant de prendre la moindre initiative législative nationale en vue de modifier l'article 2bis de la loi RC auto.

Les représentants des entreprises d'assurances déclarent qu'ils n'ont pas eu vent de problèmes, dans la pratique, au sujet de l'application de l'actuel article 2bis de la loi RC auto, tel qu'il a été modifié par la loi du 2 février 2021, et des véhicules qui en sont exonérés.

La Commission ne dispose d'aucune information relative à l'interprétation de larrêt de la Cour constitutionnelle et à l'application (à la suite de cet arrêt) de l'article 2bis de la loi RC auto initial par les parquets et tribunaux de police.

3. La Commission indique que, lors de l'instauration d'une réglementation, il faut accorder autant d'attention à la protection de l'auteur responsable qu'à celle de la victime, et ce, tant pour les accidents causés sur le territoire national qu'à l'étranger.

La Commission estime toutefois que le choix final en termes de (degré de) protection de l'auteur responsable et/ou de la victime constitue un choix politique, qui ne lui appartient pas. La Commission est disposée à continuer à remettre des avis relatifs à l'élaboration du cadre juridique propre au choix opéré par le ministre.

4. Si l'on opte pour une réglementation particulière pour certains véhicules, le nœud du problème reste la description de ces véhicules (cf. également l'avis C/2018/4 relatif à l'avant-projet d'arrêté royal précisant la définition de la notion de véhicules automoteurs dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance

november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen).

De definitie van voertuig in artikel 1, 1 van de herziene richtlijn steunt op de criteria van door de constructie bepaalde snelheid en netto gewicht. Dit ligt in de lijn van de criteria aangegeven in het arrest van het Grondwettelijk Hof.

De loutere omzetting van de definitie van voertuig in artikel 1, 1 van de herziene richtlijn betekent dat voor ieder voertuig, inclusief bromfiets klasse A, zal moeten worden nagegaan wat de door constructie maximale snelheid en netto gewicht is.

De voertuigen die ook als werktuig worden gebruikt en een maximumsnelheid hebben van meer dan 25 km/u, of een netto gewicht van meer dan 25 kg en een maximumsnelheid van meer dan 14 km/u blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht. Dit beantwoordt aan de doelstelling van de wijziging van artikel 2bis WAM-wet bij wet van 2 februari 2021.

Echter, op basis van de nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1 herziene EU Richtlijn zijn de motorrijtuigen die ook als werktuig worden gebruikt en een netto gewicht van meer dan 25kg hebben doch met een maximumsnelheid van 14km/u of minder geen motorrijtuigen. Dit lijkt niet te beantwoorden aan de doelstelling van het huidige artikel 2bis WAM-wet dat bepaalt “*Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen*”.

De waarnemer van de DIV stelt voor het criterium “inschrijving in DIV” te nemen zodat alle voertuigen die moeten ingeschreven worden ook onder de verzekeringsplicht van de WAM-wet vallen, zoals de speedpedelec. Dit vereenvoudigt de procedure van inschrijving DIV.

De expert van het Fonds en meerdere leden wijzen er echter op dat de Europese wetgever de piste van een definitie van motorrijtuig op basis van (een opsomming van) de EU

obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs).

La définition de véhicule à l'article 1, 1 de la directive révisée repose sur les critères de la vitesse déterminée par la construction et du poids net. Cela rejoint les critères indiqués dans l'arrêt de la Cour constitutionnelle.

La simple transposition de la définition du véhicule à l'article 1, 1 de la directive révisée signifie que pour chaque véhicule, y compris les cyclomoteurs de classe A, il faudra examiner la vitesse maximale déterminée par la construction ainsi que le poids net.

Les véhicules qui sont également utilisés comme outils et ont une vitesse maximale de plus de 25 km/h, ou un poids net de plus de 25 kg et une vitesse maximale de plus de 14 km/h restent soumis à l'obligation d'assurance. Cela répond à l'objectif de la modification de l'article 2bis de la loi RC auto du 2 février 2021.

Toutefois, sur la base de la nouvelle définition de véhicule à l'article 1, 1 de la Directive européenne révisée, les véhicules automoteurs qui sont également utilisés comme outils et ont un poids supérieur à 25 kg, mais une vitesse maximale de 14 km/h ou moins, ne sont pas considérés comme des véhicules automoteurs. Cela ne semble pas répondre à l'objectif de l'actuel article 2bis de la loi RC auto qui dispose que « *Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, les véhicules automoteurs qui sont destinés à d'autres finalités que le simple déplacement* ».

L'observateur de la DIV propose de prendre en compte le critère « d'inscription à la DIV » afin que tous les véhicules qui doivent être inscrits soient également soumis à l'obligation d'assurance de la loi RC auto, comme les speed pedelecs. Cela simplifierait la procédure d'inscription à la DIV.

L'expert du Fonds et plusieurs membres insistent toutefois sur le fait que le législateur européen n'a pas retenu la piste d'une définition du véhicule automoteur sur la base (d'une liste) de règlements

homologatie verordeningen (Amendementen van het EU Parlement 13 februari 2019, P8_TA (2019)0110) niet heeft weerhouden wegens te moeilijk en te onduidelijk. Bovendien moet een onderscheid worden gemaakt tussen de verzekering(splicht) enerzijds en de inschrijving van een voertuig anderzijds. Niet alle motorrijtuigen vallen onder de inschrijvingsplicht DIV. Het homologatie criterium is niet het gepaste criterium en houdt tevens het gevaar in van discriminatie.

5. De Commissie ziet enkele opties waarbij beknopt enkele aandachtspunten worden aangestipt:

1) Loutere omzetting van de definitie van voertuig van de herziene EU Richtlijn

Dit betekent:

Overname van de nieuwe definitie van het begrip voertuig van artikel 1, 1 waardoor *a contrario* bepaalde voertuigen niet langer worden beschouwd als motorrijtuigen en bijgevolg zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van de WAM-wet. Zie supra punt 4.

Deze uitgesloten voertuigen worden de facto gelijkgesteld met een gewone fiets:

- Aansprakelijke dader:

is aansprakelijk voor het ongeval op basis van het toepasselijk nationaal aansprakelijkheidsrecht. Hij zal zijn aansprakelijkheid kunnen verzekeren in een verzekering BA privé leven, of verzekering BA exploitatie. Beiden zijn echter niet-verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen zodat onder meer opzet en zware fout tegenwerpelijk zijn aan de benadeelde (artikel 151 Wet verzekeringen).

- Slachtoffer van een ongeval veroorzaakt met dit uitgesloten voertuig:

Vergoedingsvordering tegen de aansprakelijke dader op basis van het aansprakelijkheidsrecht en desgevallend tegen de

d'homologation européens (Amendements du Parlement européen du 13 février 2019, P8_TA (2019)0110), ce qui aurait été difficile et trop confus. Il faut en outre faire une distinction entre l'obligation d'assurance d'une part et l'inscription d'un véhicule d'autre part. Tous les véhicules automoteurs ne sont pas soumis à l'obligation d'inscription à la DIV. Le critère d'homologation ne convient pas et comporte en outre un risque de discrimination.

5. La Commission envisage un certain nombre d'options, dont elle épingle brièvement quelques points importants :

1) Simple transposition de la définition de véhicule de la directive européenne révisée

Cela signifie :

l'adoption de la nouvelle définition du concept de véhicule de l'article 1, 1, ce qui veut dire que, *a contrario*, certains véhicules ne sont plus considérés comme des véhicules automoteurs et sont par conséquent exclus du champ d'application de la loi RC auto. Cf. supra, point 4.

Ces véhicules exclus sont *de facto* assimilés à un simple vélo :

- L'auteur responsable :

est responsable de l'accident sur la base du droit national de la responsabilité applicable. Il pourra assurer sa responsabilité dans le cadre d'une assurance RC vie privée ou d'une assurance RC exploitation. Aucune de ces deux assurances en responsabilité n'est toutefois obligatoire, de sorte que la faute intentionnelle ou la faute lourde, notamment, sont opposables à la personne lésée (article 151 de la loi des assurances).

- La victime d'un accident causé avec ce type de véhicule exclu :

Demande d'indemnisation à l'encontre de l'auteur responsable sur la base du droit de la responsabilité et, le cas échéant, à l'encontre de

aansprakelijkheidsverzekeraar van de dader doch met het risico van tegenwerpelijkheid van de verweermiddelen.

Is geen zwakke weggebruiker onder het huidige artikel 29bis, §1 WAM-wet.

Geen toepassing huidige vergoedingsregeling artikel 29ter WAM-wet.

Geen tussenkomst van een waarborgfonds.

- Bestuurder van het uitgesloten voertuig:

onder het huidige artikel 29bis, §3 WAM-wet is deze een zwakke weggebruiker.

Ingeval van verplaatsing van het voertuig naar het buitenland:

- Grensverzekering afsluiten indien er in het buitenland wel een verzekeringsplicht geldt.

2) Omzetting van de definitie van voertuig van de herziene EU Richtlijn + waarborgfonds voor de slachtoffers

Dit betekent:

Zie optie 1, behalve dat de slachtoffers wel een vergoedingsvordering kunnen instellen bij een waarborgfonds.

Bij het invoeren van een waarborgfonds rijzen onder meer volgende aandachtspunten:

- Risico van discriminatie van de slachtoffers van de ongevallen veroorzaakt met gewone fietsen?
- Wie gaat het waarborgfonds financieren?:
 - de verzekeraars aansprakelijkheid motorrijtuigen (en hun verzekeringnemers) (via het bestaande Fonds), hoewel het uitgesloten motorrijtuigen zijn?

l'assureur en responsabilité de l'auteur, mais avec le risque d'opposabilité des moyens de défense.

N'est pas un usager faible de la route au sens de l'article 29bis, § 1^{er} actuel de la loi RC auto.

Aucune application de l'actuel régime d'indemnisation visé par l'article 29ter de la loi RC auto.

Aucune intervention d'un fonds de garantie.

- Conducteur d'un véhicule exclu : aux termes de l'actuel article 29bis, § 3 de la loi RC auto, celui-ci est un usager faible.

En cas de déplacement du véhicule à l'étranger :

- Conclure une assurance frontière si une obligation d'assurance est bien en vigueur à l'étranger.

2) Transposition de la définition de véhicule de la Directive européenne révisée + fonds de garantie pour les victimes

Cela signifie :

Cf. option 1, à l'exception du fait que les victimes peuvent introduire une demande d'indemnisation auprès d'un fonds de garantie.

Lors de la mise en place d'un fonds de garantie, les points importants suivants devront notamment être abordés :

- Risque de discrimination des victimes des accidents causés avec des vélos ordinaires ?
- Qui va financer le fonds de garantie ?:
 - Les assureurs en responsabilité véhicules automoteurs (et leurs preneurs d'assurance) (via le Fonds existant), bien qu'il

- de verzekeraars aansprakelijkheid privé leven (en hun verzekeringnemers)?
- Andere?
- s'agisse de véhicules automoteurs exclus ?
- Les assureurs en responsabilité vie privée (et leurs preneurs d'assurance) ?
- Autres ?

3) Behoud van de huidige regeling van de vrijstelling van de verzekeringsplicht en de bestuurder als zwakte weggebruiker, doch de vrijgestelde voertuigen beantwoorden aan de vereisten van de voertuigen die zijn uitgesloten krachtens de nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1 herziene EU Richtlijn

Dit betekent:

Zie supra punt 4.

Bij het invoeren van een waarborgfonds rijzen onder meer volgende aandachtspunten:

- Risico van discriminatie van de slachtoffers van de ongevallen veroorzaakt met gewone fietsen?

4) Invoering van een specifieke verplichte verzekering voor de voertuigen die beantwoorden aan de vereisten van de voertuigen die zijn uitgesloten krachtens de nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1 herziene EU Richtlijn

Dit betekent:

Overname van de nieuwe definitie van het begrip voertuig van artikel 1, 1 waardoor *a contrario* bepaalde voertuigen niet langer worden beschouwd als motorrijtuigen en bijgevolg zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van de WAM-wet. Zie supra punt 4.

Verzekeringsregeling voor die bepaalde motorrijtuigen met een beperkte snelheid en gewicht volgens specifieke regels.

3) Maintien du régime actuel qui prévoit la dispense de l'assurance obligatoire et considère le conducteur comme un usage faible, mais les véhicules dispensés répondent aux exigences des véhicules exclus en vertu de la nouvelle définition de véhicule à l'article 1, 1 de la directive européenne révisée.

Cela signifie :

Cf. supra, point 4.

Lors de la mise en place d'un fonds de garantie, les points importants suivants devront notamment être abordés :

- Risque de discrimination des victimes des accidents causés avec des vélos ordinaires ?

4) Introduction d'une assurance obligatoire spécifique pour les véhicules qui répondent aux exigences des véhicules exclus en vertu de la nouvelle définition de véhicule à l'article 1, 1 de la Directive européenne révisée

Cela signifie :

L'adoption de la nouvelle définition du concept de véhicule de l'article 1, 1, ce qui veut dire que, *a contrario*, certains véhicules ne sont plus considérés comme des véhicules automoteurs et sont par conséquent exclus du champ d'application de la loi RC auto. Cf. supra, point 4.

Régime d'assurance pour certains véhicules automoteurs avec une vitesse et un poids limités selon des règles spécifiques.

Bij het invoeren rijzen onder meer volgende aandachtspunten:

- Risico van discriminatie van de slachtoffers van de ongevallen veroorzaakt met gewone fietsen?
- Voorwaarden? gelijkaardig aan WAM-wet?
- Invoering van een waarborgfonds en zo ja financiering?

5) *Herinvoering van de verplichte WAM-verzekering voor alle voertuigen, inclusief de voertuigen die beantwoordden aan de vereisten van de voertuigen die zijn uitgesloten krachtens de nieuwe definitie van voertuig in artikel 1, 1 herziene EU Richtlijn*

Lors de la mise en place, les points importants suivants devront notamment être abordés :

- Risque de discrimination des victimes des accidents causés avec des vélos ordinaires ?
- Conditions ? Similaires à celles prévues par la loi RC auto ?
- Mise en place d'un fonds de garantie et, si oui, financement ?

5) *Réinstauration de l'assurance en RC auto obligatoire pour tous les véhicules, y compris ceux qui répondent aux exigences des véhicules exclus en vertu de la nouvelle définition de véhicule à l'article 1, 1 de la Directive européenne révisée*

III. Besluit

Gelet op het akkoord in de Triloog op 28 juni 2021 over het Voorstel herziening EU richtlijn 2009/103/EU (2018/0168 (COD)) acht de Commissie het aangewezen om deze tekst als uitgangspunt te nemen bij een mogelijke aanpassing van het huidige artikel 2bis WAM-wet, zoals gewijzigd bij wet van 2 februari 2021.

Zij acht het bijgevolg aangewezen om met een nationaal legislatief initiatief tot wijziging van artikel 2bis WAM-wet te wachten tot het Voorstel tot herziening van de EU Richtlijn definitief is goedgekeurd.

De Commissie wijst erop dat bij het uitwerken van een regeling aandacht moet worden gegeven aan de bescherming van zowel de aansprakelijke dader, als aan het slachtoffer en dit voor ongevallen in eigen land alsook in het buitenland.

III. Conclusion

Vu l'accord lors du Trilogue du 28 juin 2021 sur la proposition de révision de la Directive européenne 2009/103/CE (2018/0168 (COD)), la Commission estime qu'il faut considérer ce texte comme le point de départ d'une éventuelle adaptation de l'actuel article 2bis de la loi RC auto, tel qu'il a été modifié par la loi du 2 février 2021.

Elle estime par conséquent qu'il faut attendre que la proposition de révision de la Directive européenne ait été définitivement approuvée avant de prendre une initiative législative nationale en vue de modifier l'article 2bis de la loi RC auto.

La Commission indique que, lors de l'instauration d'une réglementation, il faut accorder autant d'attention à la protection de l'auteur responsable qu'à celle de la victime, et ce, tant pour les accidents causés sur le territoire national qu'à l'étranger.

De uiteindelijke keuze in de (mate van) bescherming van de aansprakelijke dader en/of het slachtoffer acht de Commissie echter een politieke keuze die zij niet kan maken.

Zij legt enkele opties voor aan de Minister en houdt zich graag bereid verder te adviseren over de uitwerking van het juridisch kader van de door de Minister gemaakte keuze.

Ongeacht de gekozen optie, blijft de moeilijkheid om een coherente omschrijving te geven van deze uitgesloten/vrijgestelde of specifiek geregelde voertuigen.

La Commission estime toutefois que le choix final en termes de (degré de) protection de l'auteur responsable et/ou de victime constitue un choix politique, qui ne lui appartient pas.

Elle présente quelques options au ministre et est disposée à continuer à remettre des avis relatifs à l'élaboration du cadre juridique propre au choix opéré par le ministre.

Indépendamment de l'option choisie, la difficulté de donner une description cohérente de ces véhicules exclus/exonérés ou bénéficiant d'un régime spécifique persiste.

De Voorzitster,

Le Présidente,



Caroline Van Schoubroeck