

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN**Brussel, 9 MAART 2018****DOC/C2018/4****ADVIES**

over het voorontwerp van Koninklijk Besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen.

1. INLEIDING

De Vice-Eerste Minister en Minister van werk, economie en consumenten belast met buitenlandse handel heeft op 16 februari 2018 de Commissie voor Verzekeringen gevraagd advies te verlenen over het voorontwerp van Koninklijk Besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen.

De aanhef en het verslag aan de Koning steunen dit Koninklijk Besluit op artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna 'WAM-wet'), zoals gewijzigd bij artikel 2 van de wet van 31 mei 2017.

Het Verslag aan de Koning stelt dat de wijziging werd ingegeven door de vaststelling dat bepaalde vervoermiddelen die onder de definitie van een motorrijtuig vallen in de zin van artikel 1 WAM-wet en meer in het bijzonder het aspect autonoom kunnen rijden ervoor zou zorgen dat bepaalde elektrische fietsen, de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en elektrische rolstoelen in de regel onder de verzekeringsplicht zouden vallen en de bestuurders ervan buiten het toepassingsgebied zouden vallen van de automatische wettelijke vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet. Het Verslag

COMMISSION DES ASSURANCES**Bruxelles, le 9 MARS 2018****DOC/C2018/4****AVIS**

sur 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 obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

1. INTRODUCTION

Le 16 février 2018, le vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur a demandé à la Commission des Assurances de remettre un avis sur 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 obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Le préambule et le rapport au Roi fondent cet arrêté royal sur l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après la « loi RC auto »), telle que modifiée par l'article 2 de la loi du 31 mai 2017.

Le rapport au Roi indique que cette modification est motivée par le constat que certains moyens de transport relevant de la définition du véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi RC auto et, en particulier, l'aspect concernant la capacité à rouler de manière autonome mènerait à ce que certains vélos électriques, les engins de déplacement motorisés et les fauteuils roulants électriques relèveraient en général de l'obligation d'assurance et à ce que leurs utilisateurs tomberaient hors du champ d'application du système d'indemnisation légale automatique de l'article 29bis de la loi RC auto. Le rapport ajoute que, par souci de cohérence sur le plan

vermeldt

tevens dat met het oog op terminologische consistentie en rechtszekerheid zoveel als mogelijk naar de bestaande definities van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt verwezen en een uniform plafond van een maximale autonome snelheid van 25 km/u wordt gesteld. De burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe de uitgesloten vervoermiddelen aanleiding kunnen geven zou kunnen verzekerd worden middels een andere verzekeringsovereenkomst, zoals BA –privé leven.

De Commissie heeft dit ontwerp van koninklijk besluit besproken tijdens haar vergadering van 22 februari 2018 en verleent hierbij volgend advies.

II. BESPREKING VAN HET WETSVOORSTEL

1. De Commissie voor verzekeringen bevestigt het belang van duidelijkheid voor alle betrokkenen over welke verzekeringsregeling van toepassing is op de in het ontwerp-KB bedoelde vervoersmiddelen.

De Commissie bevestigt eveneens het belang van een duidelijke communicatie ten aanzien van alle betrokkenen over niet alleen de verzekeringsregeling maar ook de diverse wetgeving en hun specifieke voorwaarden die al dan niet van toepassing kunnen zijn op deze vervoersmiddelen. Het betreft onder meer:

de reglementering inzake technische eisen en het bezit van een gelijkvormigheidsattest¹,

de la terminologie et en vue d'assurer la sécurité juridique, il est renvoyé autant que possible aux définitions existantes de l'AR du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. Le rapport précise par ailleurs qu'un plafond de vitesse autonome maximale de 25 km/h est fixé. La responsabilité civile à laquelle les moyens de transport exclus pourraient donner lieu pourrait être assurée au moyen d'un autre contrat d'assurance, comme une RC vie privée.

Ayant examiné ce projet d'arrêté royal lors de sa réunion du 22 février 2018, la Commission des Assurances remet l'avis suivant.

II. EXAMEN DE LA PROPOSITION DE LOI

1. La Commission des Assurances confirme qu'il est important de clarifier la situation pour toutes les personnes concernées quant au régime d'assurance qui s'applique aux moyens de transport visés dans le projet d'AR.

La Commission confirme également l'importance d'une communication claire à l'égard de toutes les personnes concernées, non seulement sur le régime d'assurance, mais aussi sur les diverses législations et leurs conditions spécifiques susceptibles de s'appliquer ou non à ces moyens de transport. Il s'agit, entre autres, de la réglementation relative aux conditions techniques et de la détention d'un certificat de conformité¹, de

¹ Zie o.m. Verordening (EU) nr. 168/2013 van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, PB. L60, 2 maart 2013; KB 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, zoals gewijzigd; KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zoals gewijzigd.

Voir e.a. règlement (UE) n° 168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, J.O. L60, 2 mars 2013. AR du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques, tel que modifié. AR du 15 mars 1968 portant règlement

de inschrijving van voertuigen², de wegcode (reglement van politie op het wegverkeer)³, vereiste van een rijbewijs⁴, minimum leeftijd tot besturen, helmdracht⁵.

2. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, van de tussenpersonen en de deskundigen zijn van oordeel dat het ontwerpKB niet aan deze doelstellingen voldoet en daarenboven bij een ongeval veroorzaakt door deze vervoermiddelen

de bescherming van de aansprakelijke bestuurder en van de slachtoffers beduidend wordt verminderd.

De vertegenwoordigers van de verbruikers vinden dat de definitie van een motorrijtuig niet meer aangepast is aan de opkomst van lichte elektrische voertuigen en kunnen zich vinden in de voorgestelde regeling die de bestuurders van deze vervoermiddelen beschermt als zwakke weggebruiker wanneer zij het slachtoffer zijn van een ongeval met een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet.

De toelichting van deze standpunten is uitgewerkt hierna onder II.A. en II.B.

A. Algemene bemerkingen

1. Juridische grondslag van het ontwerp-KB in artikel 1 WAM-wet

Het voorliggend ontwerp-KB beoogt bepaalde voertuigen die motorrijtuigen zijn in de zin

l'immatriculation des véhicules², du Code de la route (règlement général sur la police de la circulation routière)³, de l'exigence d'un permis de conduire⁴, de l'âge minimum de conduite, du port du casque⁵.

2. Les représentants des entreprises d'assurances, des intermédiaires et les experts estiment que le projet d'AR ne répond pas à ces objectifs. En outre, en cas d'accident causé par ces moyens de transport, la protection du conducteur responsable et des victimes est considérablement diminuée.

Les représentants des consommateurs pensent que la définition du véhicule automoteur n'est plus adaptée à l'essor des véhicules électriques légers et peuvent adhérer à la réglementation proposée qui protège les conducteurs de ces moyens de transport en tant qu'usagers faibles lorsqu'ils sont victimes d'un accident avec un véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi RC auto.

Le commentaire de ces positions est développé ci-après aux points II.A. et II.B.

A. Remarques générales

1. Fondement juridique du projet d'AR dans l'article 1^{er} de la loi RC auto

Le présent projet d'AR vise à exclure complètement du champ d'application de la loi

général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, tel que modifié.

² KB 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zoals gewijzigd.
AR du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, tel que modifié.

³ KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, zoals gewijzigd.
AR du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, tel que modifié.

⁴ KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs
AR du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

⁵ Art. 36 KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik op de openbare weg.
Art. 36 de l'AR du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

van de definitie van artikel 1 WAM-wet en onder de toepassing van de WAM-wet vallen, volledig uit te sluiten van het toepassingsgebied van de WAM-wet.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en deskundigen zijn van oordeel dat artikel 1 WAM-wet, zoals gewijzigd bij wet van 31 mei 2017 geen juridische grondslag vormt voor het voorliggend ontwerp van KB.

Dit artikel 1, tweede lid bepaalt: *“De Koning kan, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, nader bepalen welke vervoermiddelen onder de definitie van motorrijtuigen vallen”*. Zij stellen dat deze wettekst duidelijk is en uitdrukkelijk bepaalt dat het gaat om het bepalen van welke vervoermiddelen “onder” de definitie vallen. De wettekst verleent de Koning niet de bevoegdheid om te bepalen welke vervoermiddelen “niet” onder de definitie vallen. Aangezien de wettekst duidelijk is, moet de draagwijdte van de bepaling enkel beoordeeld worden op basis van de wettekst, zonder rekening te houden met de parlementaire voorbereiding.

Zij verwijzen bovendien naar de definitie van het begrip motorrijtuig in artikel 1 WAM-wet. Alle vervoermiddelen die aan deze voorwaarden voldoen, zijn motorrijtuigen. De bevoegdheid om te bepalen welke vervoermiddelen onder de definitie van motorrijtuig vallen kan naar hun mening bijgevolg enkel geïnterpreteerd worden in de zin dat vervoermiddelen die niet onder de definitie van een motorrijtuig vallen, toch onder de toepassing van de WAM-wet worden gebracht. Dit is conform de bepaling in artikel 1 WAM-wet waarin bepaalde aanhangwagens gelijkgesteld worden met motorrijtuigen in de zin van artikel 1 WAM-wet en onder de toepassing van de WAM-wet werden gebracht.

RC auto certains véhicules qui sont des véhicules automoteurs au sens de la définition de l'article 1^{er} de la RC auto et qui tombent sous le champ d'application de la loi RC auto.

Les représentants des entreprises d'assurances et les experts sont d'avis que l'article 1^{er} de la loi RC auto, telle que modifiée par la loi du 31 mai 2017, ne constitue pas un fondement juridique au présent projet d'AR.

Cet article 1^{er}, deuxième paragraphe, dispose ce qui suit : *« Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, préciser quels sont les moyens de transport relevant de la définition de véhicule automoteur. »* Ils affirment que ce texte de loi est clair et dispose expressément qu'il s'agit de déterminer les moyens de transport qui « relèvent » de la définition. Le texte de loi n'octroie pas au Roi la compétence de déterminer les moyens de transport qui ne relèvent « pas » de la définition. Étant donné que le texte de loi est clair, la portée de la disposition ne doit être évaluée que sur la base du texte de loi, sans tenir compte des travaux préparatoires.

Ils renvoient en outre à la définition de la notion du véhicule automoteur contenue à l'article 1^{er} de la loi RC auto. Tous les moyens de transport répondant à ces conditions sont des véhicules automoteurs. Selon eux, la compétence de déterminer les moyens de transport relevant de la définition du véhicule automoteur ne peut donc être interprétée que dans le sens où les moyens de transport ne relevant pas de la définition du véhicule automoteur sont bel et bien inclus dans le champ d'application de la loi RC auto. C'est conforme à la disposition renfermée à l'article 1^{er} de la loi RC auto qui assimile certaines remorques à des véhicules automoteurs au sens de l'article 1^{er} de la loi RC auto, lesquelles sont donc incluses dans le champ d'application de la loi RC auto.

De vertegenwoordigers van de verbruikers zijn van mening dat het voorliggend ontwerp-KB wel een juridische grondslag heeft in artikel 1, tweede lid WAM-wet. Zij wijzen erop dat in het wetsontwerp oorspronkelijk deze bevoegdheid luidde: "De Koning kan andere rij- of voertuigen gelijkstellen met motorrijtuigen, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad" (DOC54-2414/001, p.47). Naar hun mening werd uiteindelijk een neutrale formulering opgenomen in artikel 1, tweede lid, die zowel een uitbreiding als een inperking toelaat, ingevolge amendement nr.1, waarvan de bedoeling werd uitgedrukt als: "...wordt de machtiging aan de koning aangepast zodat hij, na overleg in de Ministerraad, nader kan bepalen welke vervoermiddelen onder de definitie vallen van motorrijtuigen of hiervan worden uitgesloten" (DOC54-2414/002, p. 3).

Zij menen dat de beweerde duidelijkheid van de wettekst alleen zou hebben bestaan indien deze de bevoegdheid zou hebben toegekend om nader te bepalen welke 'andere' vervoermiddelen onder de definitie van motorrijtuigen vallen. De wettekst is volgens hen niet helemaal duidelijk, zodat wel rekening moet worden gehouden met de in de parlementaire voorbereiding uitgedrukte bedoeling.

2. Verenigbaarheid van het ontwerp-KB met Europees recht en de Benelux overeenkomst

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en de deskundigen zijn van oordeel dat de in het ontwerp-KB voorziene regeling, waarbij bepaalde voertuigen die motorrijtuigen zijn in de zin van de definitie van artikel 1 WAM-wet, zonder meer

Les représentants des consommateurs estiment que le présent projet d'AR trouve pour tant un fondement juridique dans l'article 1^{er}, deuxième alinéa, de la loi RC auto. Ils indiquent que cette compétence était initialement formulée comme suit dans le projet de loi : « Le Roi peut assimiler d'autres véhicules aux véhicules automoteurs, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres. » (DOC54-2414/001, p. 47). Ils jugent qu'une formulation neutre a finalement été retenue à l'article 1^{er}, deuxième alinéa, laquelle autorise tant un élargissement qu'une restriction consécutivement à l'amendement n° 1 dont la finalité est exprimée comme suit : « ... l'habilitation donnée au Roi est modifiée pour qu'il puisse, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, préciser quels sont les moyens de transport relevant de la définition de véhicules automoteurs ou quels sont ceux qui en sont exclus. » (DOC54-2414/002, p. 3).

Ils estiment que la prétendue clarté du texte de loi n'aurait existé que s'il avait octroyé la compétence de préciser quels « autres » moyens de transport relèvent de la définition des véhicules automoteurs. Le texte de loi n'est pas clair du tout, de sorte qu'il y a lieu de tenir compte de la finalité exprimée dans les travaux préparatoires.

2. Compatibilité du projet d'AR avec le droit européen et la Convention Benelux

Les représentants des entreprises d'assurances et les experts sont d'avis que la réglementation prévue dans le projet d'AR, qui exclut purement et simplement certains véhicules qui sont des véhicules automoteurs au sens de la définition de l'article 1^{er} de la loi RC auto, du champ d'application de la régle-

worden uitgesloten van het toepassingsgebied van de wettelijke regeling inzake de aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, strijdig is met de EU Richtlijn 2009/103 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.

Zij stellen dat de in het ontwerp-KB voorgestelde uitsluiting in het bijzonder niet in overeenstemming is met de artikelen 1, 1° en 5. Een nationale wetgeving kan de definitie van een motorrijtuig, zoals bepaald in artikel 1, 1° EU Richtlijn niet wijzigen⁶.

Bovendien kan naar hun mening de voorgestelde tekst niet beschouwd worden als genomen in een uitvoering van artikel 5, 2⁷

mentation légale relative à l'assurance de responsabilité en matière de véhicules automoteurs, est contraire à la directive (UE) 2009/103 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.

Ils soutiennent que l'exclusion proposée dans le projet d'AR n'est pas compatible, en particulier, avec les articles 1, 1° et 5. Une législation nationale ne peut pas modifier la définition du véhicule automoteur, telle qu'arrêtée à l'article 1^{er}, 1°, de la directive UE⁶.

Ils estiment en outre que le texte proposé ne peut être considéré comme pris en exécution de l'article 5, 2⁷, de la directive européenne

⁶ Artikel 1, 1° EU Richtlijn bepaalt: "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, wordt als een deel daarvan aangemerkt".

L'article 1^{er}, 1° de la directive européenne dispose ce qui suit : « 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. »

⁷ Artikel 5 EU Richtlijn bepaalt:

"1. Iedere lidstaat kan afwijken van de bepalingen van artikel 3 ten aanzien van publiekrechtelijke of privaatrechtelijke natuurlijke of rechtspersonen, van wie door deze staat een lijst wordt opgemaakt, die aan de andere lidstaten en aan de Commissie wordt toegezonden.

De lidstaat die aldus van artikel 3 afwijkt, neemt de nodige maatregelen ter verzekering van de schadeloosstelling van de schade veroorzaakt op zijn eigen grondgebied en op het grondgebied van de andere lidstaten door aan deze personen toebehorende voertuigen.

Deze staat wijst met name de instantie of het orgaan aan in het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden, die, of dat, overeenkomstig de wettelijke voorschriften van deze staat, is belast met de schadeloosstelling van de benadeelden, in het geval dat artikel 2, onder a), niet van toepassing is. Hij zendt de Commissie de lijst van personen die zijn vrijgesteld van een verplichte verzekering, alsook van de instanties of organen die verantwoordelijk zijn voor de schadeloosstelling.

De Commissie publiceert de lijst.

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".

L'article 5 de la directive européenne dispose ce qui suit :

« 1. Chaque État membre peut déroger aux dispositions de l'article 3 en ce qui concerne certaines personnes physiques ou morales, publiques ou privées, dont la liste est déterminée par cet État et notifiée aux autres États membres et à la Commission.

Dans ce cas, l'État membre qui prévoit cette dérogation prend les mesures appropriées en vue d'assurer l'indemnisation des dommages causés sur son territoire et sur le territoire des autres États membres par des véhicules appartenant à ces personnes.

Il désigne notamment l'autorité ou l'organisme dans le pays du sinistre chargé d'indemniser, dans les conditions fixées par la législation de cet État, les personnes lésées, dans le cas où l'article 2, point a), n'est pas applicable. Il communique à la Commission la liste des personnes dispensées de l'obligation d'assurance et des autorités ou des organismes chargés de l'indemnisation.

La Commission publie cette liste.

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.

van de EU Richtlijn dat een afwijking toelaat van artikel 3⁸. Immers, er is geen organisme aangeduid dat de schade moet betalen bij gebreke aan een verplichte verzekering. Artikel 5 bepaalt dat de lidstaten er zorg voordragen dat de in de uitgesloten voertuigen op dezelfde wijze worden behandeld als voertuigen die niet voldoen aan de verzekeringsverplichting als bedoeld in artikel 3 en 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. Voorts kan dergelijke afwijking en de aanduiding van het organisme dat de schade moet betalen bij gebreke aan een verplichte verzekering niet via een KB worden geregeld omdat de WAM-wet de Koning daartoe geen bevoegdheid toekent. Terloops wordt erop gewezen dat artikel 5 van de richtlijn een gevolg is van het feit dat in Zweden een groot aantal, zo niet de helft, van de motorrijtuigen vrijgesteld was van verzekering en dat daardoor de slachtoffers van die motorrijtuigen geen schadevergoeding ontvingen.

De vertegenwoordigers van de verbruikers merken op dat artikel 5, 2 EU Richtlijn niet vereist dat er een specifiek organisme moet worden aangeduid voor de schadeloosstelling. Zij vragen zich af of het niet uit de richtlijn zelf voortvloeit dat het garantiefonds van delidstaat waar het ongeval heeft

qui autorise une dérogation à l'article 3⁸. En effet, il ne mentionne aucun organisme tenu aux dommages en l'absence d'assurance obligatoire. L'article 5 prévoit que chaque État membre veille à ce que les véhicules 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 et que 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. En outre, une telle dérogation et la désignation de l'organisme tenu aux dommages à défaut d'assurance obligatoire ne peuvent être réglées au moyen d'un AR car la loi RC auto n'octroie aucun pouvoir au Roi à cette fin. Incidemment, il est à noter que l'article 5 de la directive résulte du fait qu'en Suède, un grand nombre, sinon la moitié, des véhicules automoteurs étaient dispensés d'assurance et, par conséquent, que les victimes de ces véhicules automoteurs ne recevaient pas de dédommagement.

Les représentants des consommateurs font remarquer que l'article 5, 2, de la directive européenne n'exige pas la désignation d'un organisme spécifique pour l'indemnisation. Ils se demandent s'il ne découle pas de la directive elle-même que le fonds de garantie de l'État membre où

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. »

⁸ Artikel 3, eerste lid EU Richtlijn bepaalt:

"Ieder lidstaat treft, onverminderd de toepassing van artikel 5, de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gesteld, door een verzekering is gedekt".

L'article 3, premier alinéa, de la directive européenne dispose ce qui suit : « Chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance. »

plaatsgevonden, een vordering heeft op het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en de deskundigen wijzen er bovendien op dat de Belgische Staat de lijst van voertuigen waarvoor een afwijking wordt voorzien moet meedelen aan alle andere lidstaten en de EU Commissie en de EU Commissie de bevoegdheid heeft om de afwijking te schrappen of te vervangen.

Zolang er geen Europese regeling is die afwijkingen voorziet voor bepaalde motorrijtuigen, dient volgens deze leden de nationale wetgeving conform te zijn met de Europese Richtlijn. Zij verwijzen tevens naar de Benelux-overeenkomst en Gemeenschappelijke bepalingen die evenmin toestaan dat de definitie van een motorrijtuig gewijzigd wordt.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en de deskundigen wijzen tevens op de gevolgen van de voorgestelde uitsluiting in geval van ongevallen in het buitenland. Krachtens voornoemde EU Richtlijn 2009/103, en wanneer niet is voldaan aan de voorwaarden van artikel 5 EU Richtlijn, blijft de regel van artikel 3, derde lid EU Richtlijn gelden die vereist dat een verzekeringsdekking moet bestaan voor schade die is veroorzaakt op het grondgebied van de EER.

Bijgevolg zal in geval van een ongeval veroorzaakt door een dergelijk vervoermiddel buiten België, het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds finaal gehouden zijn om tussen te komen wanneer

l'accident est survenu peut faire valoir son droit auprès du Fonds commun de garantie belge.

Les représentants des entreprises d'assurances et les experts soulignent en outre que l'État belge doit communiquer la liste des véhicules pour lesquels une dérogation est prévue à tous les autres États membres et à la Commission européenne et que cette dernière est compétente pour abroger ou remplacer la dérogation.

Selon eux, tant qu'aucune réglementation européenne ne prévoit ces dérogations pour certains véhicules automoteurs, la législation nationale doit se conformer à la directive européenne. Ils renvoient également à la Convention Benelux et aux dispositions communes qui n'autorisent pas non plus la modification de la définition du véhicule automoteur.

Les représentants des entreprises d'assurances et les experts insistent aussi sur les conséquences de l'exclusion proposée en cas d'accidents survenant à l'étranger. En vertu de la directive (UE) 2009/103, précitée, et, lorsqu'il n'est pas satisfait aux conditions de l'article 5 de cette même directive, la règle de l'article 3, troisième alinéa, de la directive continue de s'appliquer, laquelle exige l'existence d'une couverture d'assurance pour les dommages causés sur le territoire de l'EEE.

Par conséquent, en cas d'accident causé par un tel moyen de transport hors de la Belgique, le Fonds commun de garantie belge sera finalement tenu d'intervenir lorsque le moyen de transport visé cause un accident dans

bedoeld vervoermiddel een ongeval veroorzaakt in een andere lidstaat waar dit type van voertuig wel aanzien wordt als een motorrijtuig conform de richtlijn. In dit geval van niet-verzekering zal de uitbetaalde vergoeding worden verhaald op het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds, terwijl dit Fonds hiervoor geen bijdrage zal ontvangen bij gebrek aan verzekering en inning van een premie BA Motorrijtuigen. Voorts zou het Fonds zich kunnen verhalen op de eigenaar die op het ogenblik van het ongeval in het buitenland niet in orde was met de daar geldende verzekeringsplicht.

Voor zover als nodig, wijzen ze erop dat naast het verzekeringsaspect ook niet mag worden vergeten dat een eigenaar of bestuurder zich in het buitenland blootstelt aan sancties omwille van het niet in orde zijn met de plaatselijke (strafrechtelijke) regels inzake de verzekeringsplicht.

Volgens de vertegenwoordigers van de verbruikers daarentegen bestaan de vrijstellingen die het ontwerp-KB beoogt in te voeren reeds in sommige lidstaten van de Europese Unie. Zij verwijzen als voorbeeld naar Spanje en Portugal waar een vrijstelling bestaat voor voertuigen waarvoor geen specifiek rijbewijs nodig is om het te mogen besturen. De lijst met vrijstellingen van het ontwerp-KB stemt volgens hen overeen met die zienswijze. In het Verenigd Koninkrijk geldt de verzekeringsplicht niet voor elektrische rolstoelen of "mobility scooters". Naar hun mening komt België met de voorgestelde regeling niet alleen te staan.

3. Definitie van een motorrijtuig

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en de deskundigen wijzen

un autre État membre où ce type de véhicule est considéré comme un véhicule automoteur conformément à la directive. Dans ce cas de non-assurance, l'indemnité versée sera recouvrée auprès du Fonds commun de garantie belge, alors que ce fonds ne recevra pas de contribution en contrepartie à défaut d'assurance et de perception d'une prime RC véhicules automoteurs. De surcroît, le Fonds pourrait se retourner contre le propriétaire qui, au moment de l'accident à l'étranger, ne respectait pas l'obligation d'assurance qui y est en vigueur.

Pour autant que de besoin, ils soulignent qu'outre l'aspect de l'assurance, il ne faut pas oublier non plus qu'un propriétaire ou un conducteur s'expose à l'étranger à des sanctions s'il ne respecte pas les règles (pénales) locales en matière d'obligation d'assurance.

Selon les représentants des consommateurs, les dispenses que le projet d'AR vise à introduire existent déjà dans certains États membres de l'Union européenne. À titre exemplatif, ils renvoient à l'Espagne et au Portugal où il existe une dispense pour les véhicules dont la conduite ne nécessite pas de permis de conduire spécifique. Ils estiment que la liste des dispenses prévues dans le projet d'AR correspond à cette vision. Au Royaume-Uni, l'obligation d'assurance ne s'applique pas aux fauteuils roulants électriques ou aux « mobility scooters ». Ils sont d'avis que la Belgique n'est pas la seule à vouloir prévoir ce type de réglementation.

3. Définition du véhicule automoteur

Les représentants des entreprises d'assurances et les experts indiquent que la définition du véhicule automoteur au sens

erop dat de definitie van een motorrijtuig in de zin van de WAM-wet eenduidig en duidelijk is.

Artikel 1 WAM-wet definieert motorrijtuigen als *“rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt”*. De enige vereiste is dat het rij- of voertuig door een mechanische kracht kan worden gedreven. Dezelfde definitie bestond reeds in artikel 1 van de Benelux Gemeenschappelijke bepalingen van 7 januari 1955 en van 24 mei 1966. Het kenmerk dat ze “door een mechanische kracht kunnen worden gedreven” vindt men eveneens terug in voornoemde definitie van een motorrijtuig in artikel 1, 1° van de EU Richtlijn en de Conventie van Bureaus⁹. Er moet in het geheel

geen rekening gehouden worden met de snelheid die deze voertuigen halen, noch met het type van aandrijvingskracht van de motor, noch of het beschikt over het vereiste gelijkvormigheidsattest, noch of het kan worden

ingeschreven of niet, noch of het onder een categorie van de wegcode valt of niet, noch of de aanwezigheid op de openbare weg een inbreuk op de wegcode maakt.

Bijgevolg ligt volgens deze leden de onduidelijkheid die rijst over de toepassing van de WAM-wet op de in het ontwerp-KB bedoelde vervoermiddelen niet in de definitie van motorrijtuig in de zin van de WAM-wet,

de la loi RC auto est claire et univoque.

L'article 1^{er} de la loi RC auto définit les véhicules automoteurs comme « *« 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.»* L'unique condition est que le véhicule puisse être actionné par une force mécanique. Cette même définition figurait déjà à l'article 1^{er} des dispositions de la Convention Benelux du 7 janvier 1955 et du 24 mai 1966. La caractéristique selon laquelle « ils peuvent être actionnés par une force mécanique » figure également dans la définition précitée du véhicule automoteur contenue à l'article 1^{er}, 1°, de la directive européenne et de la Convention interbureaux⁹. Dans l'ensemble, il ne faut pas tenir compte de la vitesse atteinte par ces véhicules, ni du type de puissance de propulsion du moteur. Il ne faut pas non plus s'inquiéter de savoir si le véhicule concerné dispose du certificat de conformité requis, s'il peut être immatriculé ou non, s'il relève ou non d'une catégorie du Code de la route ou si sa présence sur la voie publique constitue une infraction au Code de la route.

Par conséquent, ces membres estiment que l'ambiguïté quant à l'application de la loi RC auto aux moyens de transport visés dans le projet d'AR ne réside pas dans la définition du véhicule automoteur au sens de la loi

⁹ Artikel 2, 5° Internal regulations Bureaus 30 mei 2002: “vehicle: means any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power but not running on rails as well as any trailer whether or not coupled but only where the motor vehicle or the trailer is made subject to compulsory insurance in the country in which it is being used”.

Article 2, 5°, des Réglementations internes des Bureaux du 30 mai 2002 : « véhicule : 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 toute remorque, même non attelée, à condition que ce véhicule automoteur ou cette remorque soit assujéti à l'obligation d'assurance dans le pays où il circule. »

doch wel in het gebrek aan informatie over de technische kenmerken van deze vervoermiddelen, in het bijzonder of ze al dan niet autonoom en zonder trapondersteuning kunnen voortbewegen.

Vornoemde leden wijzen er tevens op dat het overnemen van elementen uit het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik op de openbare weg (wegcode) onduidelijk is. Er worden slechts enkele elementen overgenomen. Bovendien is de regeling in deze wegcode zelf verwarrend en onduidelijk. Zo maakt de wegcode een onderscheid tussen onder meer een rijwiel met elektrische hulpmotor, een gemotoriseerd voortbewegingstoestel en een gemotoriseerd rijwiel. Nochtans zijn dit dan weer geen motorvoertuigen in de zin van artikel 2.16 van dit KB als zijnde "elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden"¹⁰. Onder gemotoriseerd rijwiel vallen de elektrische fietsen waarbij de hulpmotor enkel trapondersteuning geeft, alsook elektrische fietsen die door de hulpmotor autonoom kunnen voortbewegen zonder te trappen. De speed pedelec is een elektrische

RC auto, mais dans l'absence d'informations sur les caractéristiques techniques de ces moyens de transport, et en particulier sur leur capacité à se propulser ou non de manière autonome et sans aide au pédalage.

Les membres précités signalent également que la reprise d'éléments de l'AR du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la route) est imprécise. Seuls quelques éléments sont repris. En outre, la réglementation contenue dans le Code de la route proprement dit est imprécise et prête à confusion. Ainsi, le Code de la route établit une distinction, entre autres, entre un cycle équipé d'un moteur électrique d'appoint, un engin de déplacement motorisé et un cycle motorisé. Néanmoins, il ne s'agit pas, une fois de plus, de véhicules automoteurs au sens de l'article 2.16 de cet AR, qui qualifie de véhicule automoteur « tout véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres »¹⁰. Font partie des cycles motorisés les vélos électriques dont le moteur d'appoint fournit uniquement une assistance au pédalage, ainsi que des vélos électriques

¹⁰ Art. 2.15.1: "Rijwiel: elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler. De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel".

Art. 2.15.2, 2°: "gemotoriseerd voortbewegingstoestel, dit wil zeggen elk motorvoertuig met één of meer wielen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 18 km per uur. Voor de toepassing van dit besluit worden de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen niet gelijkgesteld met motorvoertuigen".

Art. 2.15.3. "gemotoriseerd rijwiel, elk twee-, drie- of vierwielig voertuig met pedalen, uitgerust met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 25 km per uur, met uitsluiting van de rijwielen bedoeld in artikel 2.15.1, tweede lid. De cilinderinhoud van een motor met inwendige verbranding bedraagt ten hoogste 50 cm³ en het netto-maximumvermogen 1 kW. Voor een elektrische motor bedraagt het nominaal continu maximumvermogen ten hoogste 1 kW".

Art. 2.15.1: « Cycle : tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle. L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle. »

Art. 2.15.2, 2°: « engin de déplacement motorisé, c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 18 km à l'heure. Pour l'application du présent règlement, les engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules à moteur. »

Art. 2.15.3: « cycle motorisé : tout véhicule à deux, trois ou quatre roues à pédales, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 25 km à l'heure, à l'exclusion des cycles visés à l'article 2.15.1, alinéa 2. La cylindrée d'un moteur à combustion interne est inférieure ou égale à 50 cm³ et la puissance nette maximale ne dépasse pas 1 kW. Pour un moteur électrique, la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 1 kW. »

fiets die sneller kan rijden dan 25 km/u en een snelheidsbeperking heeft tot 45 km/u, en is thans een nieuwe categorie van bromfiets, zelfs al moet er getrapt worden om te kunnen voortbewegen¹¹. Naar hun mening blijkt uit het verkeer en uit studies dat vele weggebruikers de wegcode onvoldoende kennen en/of toepassen.

De vertegenwoordigers van de verbruikers zijn van oordeel dat de wegcode relatief duidelijk is en steeds beter bekend raakt en toegepast wordt en de onduidelijkheid eerder voortvloeit uit het feit dat de definitie van een motorrijtuig niet meer aangepast is aan de opkomst van lichte elektrische voertuigen. Zij menen dat het invoeren van het criterium snelheid een goede zaak is. Bovendien vinden zij de grens van 25km/u een duidelijk en werkbaar criterium. Zij verwijzen naar de studie "Het potentieel van lichte elektrische voertuigen in Vlaanderen" die werd uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse overheid en dateert van november 2017 (<https://iiw.kuleuven.be/apps/lev/eindrapport.pdf>). Daarin werd de meerderheid van de in het ontwerp-KB bedoelde vervoermiddelen onderzocht en halen deze een autonome snelheid van minder dan 25 km/u.

pouvant se déplacer de manière autonome sans pédaler. Le speed pedelec est un vélo électrique pouvant atteindre une vitesse supérieure à 25 km/h sans dépasser 45 km/h. Il constitue une nouvelle catégorie de cyclomoteur, même s'il faut pédaler pour pouvoir se déplacer¹¹. Le trafic et les études montrent d'après eux que de nombreux usagers de la route ont une connaissance insuffisante du Code de la route.

Les représentants des consommateurs estiment que le Code de la route est relativement clair et qu'il est de mieux en mieux connu et appliqué. L'ambiguïté découle plutôt du fait que la définition du véhicule automoteur n'est plus adaptée à l'essor des véhicules électriques légers.

Ils pensent que l'introduction du critère de la vitesse est une bonne chose. Ils ajoutent que la limite des 25 km/h est un critère clair et praticable. Ils renvoient à l'étude « *Het potentieel van lichte elektrische voertuigen in Vlaanderen* » menée pour le compte de l'Autorité flamande, datant de novembre 2017 (<https://iiw.kuleuven.be/apps/lev/eindrapport.pdf>). Selon cette étude qui analyse la majorité des moyens de transport visés dans le projet d'AR, ces engins atteignent une vitesse autonome inférieure à 25 km/h.

¹¹ Art. 2.17 KB van 1 december 1975 maakt thans in de "Bromfiets" een onderscheid tussen een "bromfiets klasse A", een "bromfiets klasse B" en een "speed pedelec", zijnde "elk tweewielig voertuig met pedalen, met uitsluiting van de gemotoriseerde rijwielen, met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 45 km per uur, en met de volgende kenmerken: een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft.

De voertuigen bestuurd door personen met een handicap, uitgerust met een motor die niet toelaat zich sneller dan stapvoets voort te bewegen, worden niet als bromfiets beschouwd".

Actuellement, l'art. 2.17 de l'AR du 1^{er} décembre 1975 établit, pour les « cyclomoteurs », une distinction entre un « cyclomoteur classe A », un « cyclomoteur classe B » et un « speed pedelec », à savoir « tout véhicule à deux roues à pédales, à l'exception des cycles motorisés, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l'heure, avec les caractéristiques suivantes : une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion interne, ou une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

Les véhicules conduits par les personnes handicapées équipés d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas, ne sont pas considérés comme cyclomoteurs. »

Deze vertegenwoordigers van de verbruikers verwijzen tevens naar het verslag aan de Koning dat volgens hen terecht stelt dat ook bij de beoordeling van het impactrisico bij een verkeersongeval een plafond van maximale snelheid van 25 km/u lijkt aangewezen, gezien snelheid en massa van het voertuig bepalende factoren zijn in het kader van de kinetische energie. Zij stellen dat het autonoom gedreven worden door een mechanische kracht niet langer kan worden gehanteerd als enig en absoluut criterium inzake de verzekeringsplicht. In het verleden was dit criterium pertinent omdat een motor (d.i. een mechanische krachtbron) per definitie een aanzienlijk gewicht had, en dus een hoog risico op impactschade. Door de toegenomen miniaturisering werd dit verband doorbroken naar hun mening en is dit criterium niet meer steeds pertinent.

Andere leden wijzen erop dat de technische evolutie ondertussen niet stilstaat en dat tevens uit de voorgelegde studie blijkt dat bepaalde vervoermiddelen een snelheid onder of boven 25 km/u kunnen hebben. Ook bij toepassing van het criterium snelheid blijft bijgevolg de nood aan de juiste technische informatie over de kenmerken van het voertuig om te kunnen oordelen of het al dan niet onder de uitsluiting van het ontwerp-KB valt. De verplichte mededelingen inzake technische informatie over de kenmerken van een voertuig worden evenwel op uniforme wijze op Europees niveau geregeld.

4. Schending gelijkheidsbeginsel

Meerdere leden stellen de vraag of de voorgestelde uitsluiting niet het gevaar inhoudt van discriminatie tussen autonome en niet autonome voertuigen en binnen

Ces représentants des consommateurs renvoient également au rapport au Roi qui, selon eux, indique à raison qu'un plafond de vitesse fixé à 25 km/h semble également indiqué dans l'évaluation du risque d'impact en cas d'accident de la circulation, étant donné que la vitesse et la masse du véhicule sont des facteurs déterminants dans le cadre de l'énergie cinétique. Ils indiquent que l'actionnement autonome par une force mécanique ne peut plus être utilisé comme critère unique et absolu concernant l'obligation d'assurance. Dans le passé, ce critère était pertinent parce qu'un moteur (à savoir une source de puissance mécanique) avait, par définition, un poids considérable et présentait donc un risque élevé de dommage d'impact. Ils estiment que cette relation est rompue en raison d'une miniaturisation accrue et que ce critère n'est plus toujours pertinent.

D'autres membres signalent que la technologie n'a cessé d'évoluer depuis lors et qu'il ressort également de l'étude présentée que la vitesse de certains moyens de transport peut être inférieure ou supérieure à 25 km/h. Même si le critère de la vitesse est appliqué, il reste par conséquent nécessaire de disposer des informations techniques correctes sur les caractéristiques du véhicule pour pouvoir évaluer s'il est concerné ou non par l'exclusion du projet d'AR. Cependant, les communications obligatoires concernant les informations techniques sur les caractéristiques d'un véhicule sont réglées uniformément à l'échelle européenne.

4. Violation du principe d'égalité

Plusieurs membres demandent si l'exclusion proposée n'implique pas un risque de discrimination entre véhicules autonomes et véhicules non autonomes et parmi les véhicules

autonome voertuigen. Zo is een bromfiets tot 25 km/u een motorrijtuig in de zin van de WAM-wet, terwijl volgens het ontwerp een speed pedelec met een door de constructie bepaalde autonome snelheid van ten hoogste 25 km/u geen motorrijtuig is. Indien de autonome snelheid van beiden identiek is, is het enige onderscheid tussen beide dat de "speed pedelec" als hoofddoel een trapondersteuning heeft, terwijl dit met een bromfiets niet het geval is. Het gevaar (zowel kans op ongeval als de gevolgen van het ongeval) in het wegverkeer is hierdoor niet lager. Zelfs integendeel, met een "bromfiets klasse A" is de snelheid 25 km/h terwijl met een "speed pedelec" hogere snelheden kunnen worden behaald.

De vertegenwoordigers van de tussenpersonen menen dat dit pleit voor een gelijkstelling van "bromfiets klasse A" en "speed pedelec" en enkel een oplossing moet gegeven worden voor de "elektrische fiets met uitsluitende trapondersteuning én een garagefunctie". Hiervoor kan men zich volgens hen enten op de maximum snelheid van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel, door de uitsluiting voor een gemotoriseerd rijwiel (en rijwiel met elektrische hulpmotor) uit te breiden met een uitbreiding van een autonome snelheid (= de garagefunctie) van bijv. 18 km/h.

De vertegenwoordigers van de verbruikers zijn van oordeel dat er geen inbreuk is op het gelijkheidsbeginsel. Zij vragen dat het verslag duidelijker motiveert waarom het onderscheid wordt gemaakt opdat duidelijk zou zijn dat het gelijkheidsbeginsel gerespecteerd is, onder meer door te vermelden dat de bromfiets klasse A altijd

autonomes. Ainsi, un cyclomoteur atteignant une vitesse maximale de 25 km/h est un véhicule automoteur au sens de la loi RC auto alors que, selon le projet, un speed pedelec dont la vitesse autonome maximale déterminée par sa construction est de 25 km/h n'est pas un véhicule automoteur. Si la vitesse autonome des deux engins est identique, la seule distinction entre les deux réside dans le fait que le « speed pedelec » offre principalement une assistance au pédalage, contrairement à un cyclomoteur. Le danger (tant le risque d'accident que ses conséquences) dans la circulation routière n'en est pas moindre. Au contraire, la vitesse est de 25 km/h pour un « cyclomoteur classe A », alors que le « speed pedelec » peut atteindre des vitesses plus élevées.

Les représentants des intermédiaires estiment que cet élément plaide en faveur d'une assimilation du « speed pedelec » au « cyclomoteur classe A » et qu'il ne faut trouver une solution que pour le « vélo électrique pourvu exclusivement d'une assistance au pédalage et d'un bouton garage ». À cette fin, ils pensent qu'il est possible de conserver la vitesse maximale de l'engin de déplacement motorisé en élargissant l'exclusion du cyclomoteur motorisé (et du cyclomoteur pourvu d'un moteur électrique d'appoint) au moyen d'une extension de la vitesse autonome (= le bouton garage) de 18 km/h, par exemple.

Pour les représentants des consommateurs, il n'y a pas violation du principe d'égalité. Ils demandent que le rapport motive plus clairement cette distinction afin de bien montrer que le principe d'égalité est respecté, entres autres, en mentionnant que le cyclomoteur classe A roule toujours de manière autonome tandis qu'un speed pedelec est conçu pour

autonoom rijdt terwijl een speed pedelec gemaakt is om te trappen, alsook dat de impact van een speed pedelec, gezien de massa en dus de kracht, minder groot is dan deze van een bromfiets. In de voormelde studie "Het potentieel van lichte elektrische voertuigen in Vlaanderen" woog de zwaarste speed pedelec 33 kg (p.22), terwijl dat 80 kg was voor de lichtste elektrische bromfiets (p.18).

Deze vertegenwoordigers van de gebruikers vragen ook dat er in het verslag aan de Koning aan herinnerd wordt dat de voertuigen die niet in het ontwerp-KB worden genoemd maar waarvan de motor niet autonoom kan werken zonder trappen, geen motorrijtuigen zijn ongeacht de snelheid en dus ook niet onder de WAM-wet vallen.

Andere leden merken hierbij op dat bepaalde voortbewegingstoestellen steeds autonoom rijden, de impact enkel relevant is bij een impactongeval en ook moet rekening worden gehouden met het gewicht op het vervoermiddel. Tevens wijzen zij erop dat het op het fietspad rijden van zowel fietsen, als speed pedelecs bij verkeersdeskundigen vragen oproept omdat de snelheid en gewicht van beide sterk verschillend zijn waardoor o.m. de speed pedelec een gevaar oplevert voor gewone fietsers en voetgangers.

5. Verzekeringsplicht

Het Verslag aan de Koning stelt dat de wijziging mede wordt ingegeven door de vaststelling dat de bedoelde vervoermiddelen die onder de definitie van een motorrijtuig vallen in de zin van artikel 1 WAM-wet en meer in het bijzonder het aspect autonoom kunnen rijden, ervoor zou zorgen dat deze onder

pédaler et que, vu sa masse et donc sa puissance, l'impact d'un speed pedelec est inférieur à celui d'un cyclomoteur. Dans l'étude « *Het potentieel van lichte elektrische voertuigen in Vlaanderen* », précitée, le speed pedelec le plus lourd pesait 33 kg (p. 22), tandis que le cyclomoteur électrique le plus léger pesait 80 kg (p. 18).

Ces représentants des consommateurs demandent également qu'il soit rappelé dans le rapport au Roi que les véhicules non nommés dans le projet d'AR mais dont le moteur ne peut fonctionner de manière autonome sans pédalage ne sont pas des véhicules automoteurs, quelle que soit leur vitesse, et ne relèvent donc pas non plus de la loi RC auto.

D'autres membres font remarquer que certains engins de déplacement roulent toujours de manière autonome, que la notion d'impact est pertinente uniquement en cas de dommage d'impact et qu'il faut également tenir compte du poids du moyen de transport. Ils ajoutent que la circulation sur la piste cyclable, tant des vélos que des speed pedelecs, questionne des experts de la circulation parce que la vitesse et le poids des deux engins sont très différents et que le speed pedelec, entre autres, constitue un danger pour les cyclistes ordinaires et les piétons.

5. Obligation d'assurance

Le rapport au Roi indique que la modification est motivée par le constat que les moyens de transport visés relevant de la définition du véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi RC auto et, en particulier, l'aspect concernant la capacité à rouler de manière autonome mènerait à ce qu'ils relèveraient de l'obligation d'assurance et à ce que leurs utili-

de verzekeringsplicht zouden vallen en de bestuurder ervan zijn hoedanigheid als zwakke weggebruiker zou verliezen. Bovendien is vermeld dat het niet gewenst is dat voor de elektrische fiets met enkel garagefunctie, een WAM-verzekering zou moeten afgesloten worden en de verzekeringsplicht strafrechtelijk wordt gesanctioneerd.

Enkele leden wijzen erop dat er nu op de Belgische markt verzekeringsovereenkomsten BA privé leven bestaan, die gratis en dus zonder bij premie, de in het ontwerp-KB bedoelde vervoermiddelen verzekeren en dit volledig overeenkomstig de voorwaarden van de WAM-verzekering.

Meerdere leden stellen bijgevolg vast dat het ontwerp-KB een achteruitgang van de bescherming van de slachtoffers tot gevolg heeft omdat ze op de markt kunnen genieten van een dekking overeenkomstig de WAM-wet die gunstigere is dan in een niet verplichte verzekering BA privé leven onder het KB van 12 januari 1984.

De vertegenwoordigers van de verbruikers merken op dat de verzekeringsovereenkomsten BA privé leven die dekking bieden voor sommige van de in het ontwerp-KB bedoelde vervoermiddelen, dit zelden doen tot een snelheid van 25 km/u maar slechts tot 18 km/u. Zij vermelden dat een van de drie grootste Belgische verzekeraars deze dekking niet overeenkomstig de voorwaarden van de WAM-verzekering aanbiedt. In gevolge de voorgestelde uitsluiting zullen de betrokken vervoermiddelen onder de dekking vallen van de verzekeringsovereenkomsten BA privé leven daar de uitsluiting van artikel 6, 1° van

sateurs perdraient leur qualité d'usager faible. Il est mentionné en outre qu'il n'est pas souhaité de devoir conclure une assurance RC auto pour le vélo électrique uniquement pourvu d'un bouton garage et de sanctionner pénalement l'obligation d'assurance.

Quelques membres relèvent qu'il existe aujourd'hui sur le marché belge des contrats d'assurance RC vie privée qui assurent gratuitement et donc sans surprime, les moyens de transport visés dans le projet d'AR, et ce, en parfaite conformité avec les conditions de l'assurance RC auto.

Par conséquent, plusieurs membres constatent que le projet d'AR entraîne un recul de la protection des victimes parce qu'elles peuvent bénéficier sur le marché d'une couverture conforme à la loi RC auto qui est plus avantageuse qu'une assurance RC vie privée non obligatoire en vertu de l'AR du 12 janvier 1984.

Les représentants des consommateurs font remarquer que les contrats d'assurance RC vie privée qui offrent une couverture pour certains moyens de transport visés dans le projet d'AR le font rarement pour des engins pouvant atteindre une vitesse de 25 km/h et se limitent à 18 km/h. Ils signalent qu'un des trois plus grands assureurs belges offre cette couverture en ne la conformant pas aux conditions de l'assurance RC auto. Vu l'exclusion proposée, les moyens de transport concernés seront inclus dans la couverture des contrats d'assurance RC vie privée, puisque l'exclusion, prévue à l'article 6, 1°, de l'AR du 12 janvier 1984, des dommages décou-

het KB van 12 januari 1984 van de schade die voortvloeit uit de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst die onderworpen is aan een wettelijk verplicht gestelde verzekering niet meer zal gelden. Deze leden stellen bijgevolg vast dat het ontwerp-KB op dit vlak een vooruitgang van de bescherming van de slachtoffers tot gevolg heeft.

6. Gevolgen op vlak van de reglementering

Het Verslag aan de Koning vermeldt tevens dat de wijziging mede is ingegeven door de vaststelling dat de bestuurders van deze motorrijtuigen buiten het toepassingsgebied van de automatische vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet vallen. Door de uitsluiting van deze vervoermiddelen van de definitie van een motorrijtuig worden deze bestuurders wel onder de vergoedingsregeling van artikel 29bis gebracht, omdat ze dan geacht worden geen motorrijtuig te besturen.

Het Verslag aan de Koning ziet daarbij over het hoofd dat de bestuurder van een motorrijtuig wel onder de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet valt, namelijk indien deze schade lijdt als rechthebbende van een zwakke weggebruiker (bv. als nabestaande van een overleden slachtoffer). Bovendien is de bestuurder van een rolstoel met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kan worden gebracht steeds een zwakke weggebruiker (artikel 29bis, §§2 en 3 WAM-wet).

De deskundigen en de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen erop dat het ontwerp-KB deze vervoermiddelen aan het volledig toepassingsgebied van

lant de la responsabilité civile extracontractuelle soumise à une assurance légalement rendue obligatoire ne s'appliquera plus. Ces membres constatent donc que le projet d'AR améliore la protection des victimes sur ce plan.

6. Conséquences au niveau de la réglementation

Le rapport au Roi mentionne que la modification est motivée par le constat que les utilisateurs de ces véhicules automoteurs tombent hors du champ d'application du système d'indemnisation légale automatique de l'article 29bis de la loi RC auto. En raison de l'exclusion de ces moyens de transport de la définition du véhicule automoteur, les utilisateurs concernés bénéficient du système d'indemnisation de l'article 29bis, puisqu'ils sont réputés ne pas conduire un véhicule automoteur.

À cet égard, le rapport au Roi méconnaît le fait que le conducteur d'un véhicule automoteur bénéficie effectivement du système d'indemnisation de l'article 29bis de la loi RC auto s'il subit des dommages en tant qu'ayant droit d'un usager faible (p. ex. en tant que proche parent d'une victime décédée). En outre, l'utilisateur d'un fauteuil roulant automoteur susceptible d'être mis en circulation par une personne handicapée est toujours un usager faible (article 29bis, §§ 2 et 3, de la loi RC auto).

Les experts et les représentants des entreprises d'assurances soulignent que le projet d'AR soustrait ces moyens de transport à l'ensemble du champ d'application de la loi

de WAM-wet onttrekt en bijgevolg van de hierin bepaalde bescherming die wordt gegeven aan zowel de aansprakelijke bestuurder, als de slachtoffers van een ongeval veroorzaakt door deze vervoermiddelen of waarin deze betrokken zijn.

De aansprakelijkheid van schade veroorzaakt door deze uitgesloten vervoermiddelen zou kunnen gedekt worden, al naargelang het geval, in een verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid exploitatie of een verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid privé leven. Beide verzekeringen zijn naar Belgisch recht geen wettelijk verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen in de zin van artikel 151 wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen.

Onderstaande tabel geeft de regeling weer in hoofde van de bestuurder en de slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door deze vervoermiddelen of waarin deze betrokken zijn, al naar gelang deze vervoermiddelen een motorrijtuig zijn in de zin van artikel 1 WAM-wet, of geen motorrijtuig zijn in de zin van artikel 1 WAM-wet:

	Vervoermiddel is motorrijtuig	Vervoermiddel is geen motorrijtuig	Vervoermiddel is geen motorrijtuig
	WAM-verzekering	Verzekering BA Privé leven	Verzekering BA Exploitatie
Bijzondere wetgeving	WAM-wet 21/11/1989	KB 12 januari 1984	-

RC auto et, par conséquent, de la protection qu'il offre tant au conducteur responsable qu'aux victimes d'un accident causé par ces moyens de transport ou dans lequel ils sont impliqués.

La responsabilité du dommage causé par ces moyens de transport exclus pourrait être couverte, selon le cas, par une assurance responsabilité civile exploitation ou une assurance responsabilité civile vie privée. En droit belge, ces deux assurances ne sont pas des assurances de responsabilité légalement obligatoires au sens de l'article 151 de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances.

Le tableau qui suit résume la réglementation applicable au conducteur et aux victimes d'accidents causés par ces moyens de transport ou dans lesquels ils sont impliqués, selon que ces moyens de transport sont un véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi RC auto ou ne sont pas un véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi RC auto :

	Le moyen de transport est un véhicule automoteur	Le moyen de transport n'est pas un véhicule automoteur	Le moyen de transport n'est pas un véhicule automoteur
	Assurance RC auto	Assurance RC vie privée	Assurance RC exploitation
Législation particulière	Loi RC auto du 21/11/1989	AR du 12 janvier 1984	-

Type verzekering	Wettelijk Verplicht	Niet verplicht	Niet verplicht
Tegenwerpelijheid van verweermiddelen tegen het slachtoffer	Slachtoffer wordt vergoed, ook bij onder meer opzet en zware fout (alcoholintoxicatie, dronkenschap ...) en verzekeraar kan geen verweermiddelen tegenwerpen aan het slachtoffer	Slachtoffer wordt niet altijd vergoed want de verzekeraar kan verweermiddelen tegenwerpen gesteund op een feit van voor het schadegeval, zoals opzet, zware fout (alcoholintoxicatie, dronkenschap ...)	Slachtoffer wordt niet altijd vergoed want de verzekeraar kan verweermiddelen tegenwerpen gesteund op een feit van voor het schadegeval, zoals opzet, zware fout (alcoholintoxicatie, dronkenschap ...)
Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker artikel 29bis WAM-wet voor de bestuurder (andere dan van een rolstoel)	Bestuurder is geen zwakke weggebruiker, behalve wanneer hij schade lijdt als rechthebbende van een andere zwakke weggebruiker. bestuurder moet voor eigen schade aansprakelijkheid bewijzen en kan mede aansprakelijk gesteld worden; verhoogd risico op betwisting en procedures.	Bestuurder is zwakke weggebruiker	Bestuurder is zwakke weggebruiker
Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker artikel 29bis WAM-wet voor de bestuurder van een rolstoel	Bestuurder van een rolstoel met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht is een zwakke weggebruiker	Bestuurder van een rolstoel met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht is een zwakke weggebruiker	Bestuurder van een rolstoel met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht is een zwakke weggebruiker

Type d'assurance	Légalement obligatoire	Non obligatoire	Non obligatoire
Opposabilité des moyens de défense à la victime	La victime est indemnisée, même en cas d'intention et de faute grave (intoxication alcoolique, ivresse, etc.) et l'assureur ne peut opposer de moyens de défense à la victime	La victime n'est pas toujours indemnisée car l'assureur peut opposer des moyens de défense reposant sur un fait antérieur au sinistre, comme l'intention, la faute grave (intoxication alcoolique, ivresse, etc.).	La victime n'est pas toujours indemnisée car l'assureur peut opposer des moyens de défense reposant sur un fait antérieur au sinistre, comme l'intention, la faute grave (intoxication alcoolique, ivresse, etc.).
Système d'indemnisation usager faible article 29bis loi RC auto pour le conducteur (mais pas d'un fauteuil roulant).	Le conducteur n'est pas un usager faible, sauf lorsqu'il subit des dommages comme ayant droit d'un autre usager faible. Le conducteur doit prouver la responsabilité de ses propres dommages et peut être tenu pour coresponsable ; risque accru de contestation et de procédures.	Le conducteur est un usager faible	Le conducteur est un usager faible
Système d'indemnisation usager faible article 29bis loi RC auto pour le conducteur d'un fauteuil roulant	L'utilisateur d'un fauteuil roulant automoteur susceptible d'être mis en circulation par une personne handicapée est un usager faible	L'utilisateur d'un fauteuil roulant automoteur susceptible d'être mis en circulation par une personne handicapée est un usager faible	L'utilisateur d'un fauteuil roulant automoteur susceptible d'être mis en circulation par une personne handicapée est un usager faible
Système d'indemnisation usager faible article 29bis loi RC auto si la victime n'est pas le conducteur d'un véhicule automoteur ou d'un fauteuil roulant	La victime est un usager faible, sauf lorsqu'elle est victime d'un fauteuil roulant automoteur susceptible d'être mis en circulation par une personne handicapée	La victime n'est jamais un usager faible ; la victime doit prouver la responsabilité de ses propres dommages et peut être tenue pour coresponsable ; risque accru de contestation et de procédures.	La victime n'est jamais un usager faible ; la victime doit prouver la responsabilité de ses propres dommages et peut être tenue pour coresponsable ; risque accru de contestation et de procédures.

Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker artikel 29bis WAM-wet indien slachtoffer geen bestuurder is van een motorrijtuig of rolstoel	Slachtoffer is een zwakke weggebruiker, behalve wanneer ze slachtoffer zijn van een rolstoel met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kan worden gebracht	Slachtoffer is nooit een zwakke weggebruiker; slachtoffer moet aansprakelijkheid bewijzen en kan mede aansprakelijk gesteld worden; verhoogd risico op betwisting en procedures	Slachtoffer is nooit een zwakke weggebruiker; slachtoffer moet aansprakelijkheid bewijzen en kan mede aansprakelijk gesteld worden; verhoogd risico op betwisting en procedures
Vergoedingsregeling van artikel 29ter WAM-wet van toepassing voor alle onschuldige slachtoffers	Ja	Neen	Neen
Waarborgfonds in geval van niet-verzekering	Ja Gemeenschappelijk Waarborgfonds	Geen waarborgfonds	Geen waarborgfonds
Verzekerde bedragen	Lichamelijke letsels: onbeperkt Stoffelijke schade: minimum 123.318.000 euro (geïndexeerd)	Lichamelijke letsels: minimum 25.702.066 euro (geïndexeerd) Stoffelijke schade: minimum 1.285.103 euro (geïndexeerd)	Geen wettelijke minimum bedragen

Uit dit overzicht van de reglementering blijkt dat wanneer de bedoelde vervoermiddelen geen motorrijtuig zijn en uitgesloten van de WAM-wet, enerzijds de bestuurders van die vervoermiddelen zwakke weggebruikers zijn wanneer ze lichamelijke schade of kledij schade lijden in een ongeval waarin

Système d'indemnisation de l'article 29ter de la loi RC auto applicable à toutes les victimes innocentes	Oui	Non	Non
Fonds de garantie en cas de défaut d'assurance	Oui, Fonds commun de garantie	Pas de fonds de garantie	Pas de fonds de garantie
Montants assurés	<p>Dommages corporels : illimité</p> <p>Dommages matériels : au minimum 123 318 000 euros (indexés)</p>	<p>Dommages corporels : au minimum 25 702 066 euros (indexés)</p> <p>Dommages matériels : au minimum 1 285 103 euros (indexés)</p>	Pas de montants légaux minimaux

Il ressort de cet aperçu de la réglementation que, d'une part, lorsque les moyens de transport visés ne sont pas des véhicules automoteurs et sont exclus de la loi RC auto, les conducteurs de ces moyens de transport sont des usagers faibles lorsqu'ils subissent des dommages corporels ou des dégâts

een motorrijtuig betrokken is dat wel nog onder de definitie van artikel 1 WAM-wet valt of een spoorvoertuig is.

Anderzijds verliezen alle slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door deze vervoermiddelen de hoedanigheid van zwakke weggebruiker en kunnen ze geen beroep meer doen op de regeling van artikel 29ter WAM-wet. Bovendien kan de verzekeraar onder meer de opzet en zware fout tegenwerpen aan het slachtoffer en hen bijgevolg niet vergoeden.

Meerdere leden stellen de vraag in hoeverre het maatschappelijk aanvaardbaar is dat deze slachtoffers, die ten opzichte van de beoogde bestuurders toch een meerderheid betekenen (voetgangers, gewone fietsers, ...), door dit ontwerp-KB hun statuut van zwakke weggebruikers verliezen. Bovendien zal, in geval de verzekeraar het opzettelijk veroorzaakt schadegeval of de bedongen zware fout tegenwerpt aan het slachtoffer, de bestuurder van het vervoermiddel die aansprakelijk is de volledige schade moeten vergoeden.

In geval van een dekking onder de WAM-wet, is een betaling door de bestuurder enkel afhankelijk van en beperkt tot het verhaal overeenkomstig de modelovereenkomst. Zij vragen zich af of er, zoals het verslag aan de Koning stelt, sprake kan zijn van promoten van bepaalde vervoermiddelen wanneer de bescherming van de bestuurder die aansprakelijk is en van de slachtoffers verminderd wordt.

De vertegenwoordigers van de verbruikers merken op dat de tegenwerpbare zware fout op uitdrukkelijke en beperkende wijze in

aux vêtements dans un accident dans lequel un véhicule automoteur est impliqué et que le moyen de transport en question relève encore de la définition de l'article 1^{er} de la loi RC auto ou est un véhicule ferroviaire.

D'autre part, toutes les victimes d'accidents causés par ces moyens de transport perdent la qualité d'usager faible et ne peuvent plus invoquer le système prévu à l'article 29ter de la loi RC auto. En outre, l'assureur peut opposer, entre autres, l'intention et la faute grave à la victime et par conséquent refuser l'indemnisation.

Plusieurs membres s'interrogent sur la mesure dans laquelle il est acceptable d'un point de vue sociétal que ce projet d'AR fasse perdre le statut d'usager faible à ces victimes qui représentent tout de même une majorité (piétons, cyclistes ordinaires, etc.) par rapport aux conducteurs visés. De surcroît, si l'assureur oppose le sinistre intentionnellement causé ou la faute grave à la victime, le conducteur du moyen de transport responsable devra indemniser l'intégralité des dommages.

Dans le cas d'une couverture en vertu de la loi RC auto, le paiement par le conducteur dépend uniquement du recouvrement prévu conformément au contrat-type et est y limité. Ils se demandent si, comme l'indique le rapport au Roi, il peut être question de promouvoir certains moyens de transport lorsque la protection du conducteur responsable et des victimes est réduite.

Les représentants des consommateurs font observer que la faute grave opposable doit avoir été déterminée de manière expresse et

de verzekeringsovereenkomst moet zijn bepaald. In de praktijk is dit volgens hen beperkt tot dronkenschap (of gelijkaardige toestand), alcoholintoxicatie, weddenschappen, uitdagingen, deelname aan vechtpartijen of rellen, "onmiskkenbare roekeloze daden" en "uitgesproken gevaarlijke daden".

De vertegenwoordigers van de verbruikers vinden het bovendien irrelevant dat de lagere bescherming van artikel 29ter WAM-wet niet van toepassing is wanneer de betrokken vervoermiddelen geen motorrijtuig zijn, omdat de bestuurder van het vervoermiddel in dat geval wel wordt vergoed als zwakke weggebruiker.

Hiertegen wordt door andere leden ingebracht dat de vergoedingsregeling van de zwakke weggebruiker beperkt is tot de schade uit lichamelijk letsel en kledischade, zodat de regeling van artikel 29ter WAM-wet relevant blijft voor stoffelijke schade. Zij merken tevens op dat het Verslag aan de Koning lijkt aan te geven dat de toepassing van artikel 29ter WAM-wet niet gewenst is voor de bedoelde vervoermiddelen. Zij menen dat dit geen argument is om deze voertuigen uit te sluiten van de definitie van een motorrijtuig. De onschuldige bestuurders van motorrijtuigen kunnen immers wel genieten van deze vergoedingsregeling. Daarentegen heeft de uitsluiting van deze vervoermiddelen tot gevolg dat onschuldige slachtoffers geen beroep kunnen doen op deze vergoedingsregeling wanneer de aansprakelijkheid van deze vervoermiddelen niet kan vastgesteld worden.

Voorts merken sommige leden op dat dit ontwerp-KB geen rekening houdt met de doelstelling onderliggend aan artikel 29bis

restrictive dans le contrat d'assurance. Ils estiment qu'en pratique, cela se limite à l'ivresse (ou à un état similaire), à l'intoxication alcoolique, aux compétitions, aux défis, à la participation à des bagarres ou émeutes, à des « actes indéniablement téméraires » et à des « actes résolument dangereux ».

Les représentants des consommateurs ajoutent qu'il est non pertinent d'ignorer l'application de la plus faible protection offerte par l'article 29ter de la loi RC auto lorsque les moyens de transport concernés ne sont pas des véhicules automoteurs, parce que, dans ce cas, le conducteur du moyen de transport est indemnisé en tant qu'usager faible.

D'autres membres opposent à cet argument que le système d'indemnisation de l'usager faible se limite aux dommages corporels et aux dégâts causés aux vêtements, de sorte que la disposition de l'article 29ter de la loi RC auto conserve sa pertinence pour les dommages matériels. Ils font également remarquer que le rapport au Roi semble indiquer que l'application de l'article 29ter de la loi RC auto n'est pas souhaitée pour les moyens de transport visés. Ils estiment que ce n'est pas un argument pour exclure ces véhicules de la définition du véhicule automoteur. En effet, les conducteurs innocents de véhicules automoteurs peuvent bénéficier de ce système d'indemnisation. En revanche, l'exclusion de ces moyens de transport entraîne pour les victimes innocentes l'impossibilité d'invoquer ce système d'indemnisation lorsque la responsabilité de ces moyens de transport ne peut être établie.

De plus, certains membres observent que ce projet d'AR ne tient pas compte de l'objectif sous-jacent à l'article 29bis de la loi RC auto,

WAM-wet tot sanering van het budget van de sociale zekerheid. Als gesubrogeerde in de rechten van het slachtoffer zal het ziekenfonds en de arbeidsongevallenverzekeraar in geval van een ongeval met een in dit ontwerp-KB bedoeld vervoermiddel enkel nog de betaalde vergoedingen kunnen recupereren van de bestuurder of diens verzekeraar voor zover en in de mate diens aansprakelijkheid is bewezen.

De vertegenwoordigers van de verbruikers merken dienaangaande op dat het ontwerp-KB de terugvordering door deze gesubrogeerde instanties zal vergemakkelijken wanneer zij de schade van de bestuurder van het lichte elektrische voertuig hebben vergoed en zij niet meer hoeven aan te tonen dat diegene die het verplicht verzekerde motorrijtuig bestuurde, dat betrokken was in het ongeval met het lichte elektrische voertuig, aansprakelijk was voor het ongeval.

Deze leden zijn van mening dat de bescherming van de bestuurder van deze vervoermiddelen en in het bijzonder de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet prioritair is, zeker wanneer ze in gevolge de wegcode op de rijbaan moeten rijden en daar kunnen aangereden worden door motorrijtuigen die qua snelheid, massa en kracht veel gevaarlijker zijn en een verhoogd risico op schade van deze bestuurders creëren.

Deze vertegenwoordigers van de verbruikers vragen ook dat in het verslag aan de Koning wordt verduidelijkt dat de betrokken vervoermiddelen automatisch en dwingend binnen de dekking vallen van alle verzekeringsovereenkomsten BA privé leven,

à savoir l'assainissement du budget de la sécurité sociale. En cas d'accident avec un des moyens de transport visés dans ce projet d'AR, la mutualité et l'assureur contre les accidents du travail, qui sont subrogés dans les droits de la victime, ne pourront recouvrer les indemnités versées qu'en se retournant contre le conducteur ou son assureur, pour autant que sa responsabilité soit établie et dans les limites de cette responsabilité.

Les représentants des consommateurs font remarquer à cet égard que le projet d'AR facilitera le recouvrement par ces organismes subrogés, à partir du moment où ils ont indemnisé les dommages du conducteur du véhicule électrique léger et ne doivent plus démontrer que la personne qui conduisait le véhicule automoteur obligatoirement assuré, et impliqué dans l'accident avec le véhicule électrique léger, était responsable de l'accident.

Ces membres jugent que la protection du conducteur de ces moyens de transport et, en particulier le système d'indemnisation de l'article 29bis de la loi RC auto, sont prioritaires, surtout lorsqu'en vertu du Code de la route, ils sont obligés de circuler sur la chaussée où ils peuvent être heurtés par des véhicules automoteurs dont la vitesse, la masse et la puissance constituent un danger bien plus important et qui engendrent un risque accru de dommage chez ces conducteurs.

Ces représentants des consommateurs demandent également qu'il soit précisé dans le rapport au Roi que les moyens de transport concernés relèvent automatiquement et impérativement de la couverture de tous les contrats d'assurance RC vie privée, puisque l'AR

nu het KB van 12 januari 1984 enkel toelaat om de schade uit te sluiten die voortvloeit uit de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst die onderworpen is aan een wettelijk verplicht gestelde verzekering (artikel 6, 1°).

7. Gelijkschakeling van de verzekeringsplicht met de inschrijvingsplicht

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en deskundigen wijzen erop dat tijdens de voorbereidende werkzaamheden die leiden tot de wet van 31 mei 2017, de bevoegdheid aan de Koning was ingegeven met als doel een harmonisatie tot stand te brengen tussen de regeling inzake de inschrijvingsplicht en de verzekeringsplicht. Naar huidig recht bestaat er een discordantie wanneer het gaat om een voertuig dat niet autonoom rijdt (geen verzekeringsplicht) maar wel een snelheid kan halen van meer dan 25 km/uur met trapondersteuning (wel inschrijvingsplicht). Deze situatie schept bij alle betrokken partijen problemen inzake transparantie over de procedure en bemoeilijkt de procedures waarbij in principe bij een aanvraag tot inschrijving een bewijs van verzekering dient geleverd te worden. Dit laatste kan voor bedoelde voertuigen niet geleverd worden. Vandaar dat een bevoegdheid werd gegeven aan de Koning om voertuigen, zoals de speed pedelec, die niet autonoom kan rijden en niet onder de definitie van een motorrijtuig vallen toch te assimileren, zoals met aanhangwagens, met motorrijtuigen.

Volgens de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen zou, onder voorbehoud van de problematiek rond de bevoegdheid en de conformiteit met de EU Richtlijn, een mogelijke oplossing erin kunnen

du 12 janvier 1984 autorise uniquement l'exclusion des dommages découlant de la responsabilité civile extracontractuelle soumise à une assurance légalement rendue obligatoire (article 6, 1°).

7. Assimilation de l'obligation d'assurance à l'obligation d'immatriculation

Les représentants des entreprises d'assurances et les experts indiquent que, lors des travaux préparatoires qui ont conduit à la loi du 31 mai 2017, la compétence attribuée au Roi était motivée par un objectif d'harmonisation entre la réglementation de l'obligation d'immatriculation et celle de l'obligation d'assurance. Selon le droit actuel, il y a discordance lorsqu'il est question d'un véhicule qui ne roule pas de manière autonome (pas d'obligation d'assurance) mais qui peut atteindre une vitesse de plus de 25 km/h avec une assistance au pédalage (obligation d'immatriculation). Cette situation crée, pour toutes les parties impliquées, des problèmes de transparence quant à la procédure et complique les procédures dans lesquelles une preuve d'assurance doit en principe être fournie dans le cadre d'une demande d'immatriculation. Cette preuve ne peut être apportée pour les véhicules visés. C'est la raison pour laquelle le Roi a été habilité à assimiler des véhicules, tel que le speed pedelec, qui ne peuvent rouler de manière autonome et qui ne relèvent pas de la définition du véhicule automoteur, à des véhicules automoteurs, à l'image des remorques.

Selon les représentants des entreprises d'assurances, une solution pourrait être, sous réserve de la problématique touchant à la compétence et à la conformité avec la directive européenne, qu'un seul et même AR éta-

bestaan dat in één en hetzelfde KB zou bepaald worden dat alle vervoersmiddelen zoals bedoeld in huidig ontwerp-KB, met een maximaal snelheid van 25 km/uur niet aanzien zouden worden als motorrijtuig (bromfietsen klasse A uitgezonderd) maar daartegenover voertuigen die meer dan 25 km/uur halen wel te aanzien als motorrijtuigen onafgezien of ze al dan niet autonoom kunnen rijden. De beoogde harmonisatie zou dan kunnen bereikt worden door het criterium "snelheid" dat door het ontwerp-KB wordt ingevoerd, zodat datzelfde criterium kan gebruikt worden zoals dit eveneens binnen de inschrijvingsplicht gebruikt wordt.

Een aantal leden merken hierbij op dat zowel de verzekering BA Motorrijtuigen, als de technische kenmerken van voertuigen gebaseerd zijn op Europese regels die voor beide materies andere definities hanteren. Hierdoor is het praktisch onmogelijk om de gevraagde harmonisatie te bekomen.

De vertegenwoordigers van de verbruikers verwijzen naar de studie "Het potentieel van lichte elektrische voertuigen in Vlaanderen" (p.86) waarin staat: "Vele van de E-steps, monowheels, segways,... hebben een hogere snelheid dan 18km/u. Ze vallen bijgevolg niet meer binnen de categorie van de voortbewegingstoestellen. Bijvoorbeeld een monowheel dat sneller dan 18km/u rijdt, wordt voor de wegcode als "auto" beschouwd, en een e-step die sneller rijdt dan 18km/u, wordt ingedeeld als bromfiets klasse A of B, wat bovendien een nummerplaat en helm als extra verplichting met zich meebrengt. Voor bovenstaande verzekeringskwestie is een nieuw KB in de maak". Zij vragen dat het ontwerp-KB hiervoor daadwerkelijk een

blisse que tous les moyens de transport tels que visés dans le présent projet d'AR, dont la vitesse ne dépasse pas 25 km/heure, ne soient pas considérés comme des véhicules automoteurs (à l'exception des cyclomoteurs classe A) mais qu'en revanche, ce soit bien le cas des véhicules atteignant plus de 25 km/heure, qu'ils puissent ou non rouler de manière autonome. En utilisant le critère de la « vitesse » introduit par le projet d'AR, de la même manière que dans le cadre de l'obligation d'immatriculation, il serait ainsi possible d'obtenir l'harmonisation visée.

Un certain nombre de membres font remarquer que tant l'assurance RC véhicules automoteurs que les conditions techniques des véhicules sont basées sur des règles européennes qui retiennent des définitions différentes pour ces deux matières. Par conséquent, il est impossible en pratique d'atteindre l'harmonisation demandée.

Les représentants des consommateurs renvoient à l'étude « *Het potentieel van lichte elektrische voertuigen in Vlaanderen* » (p. 86) qui mentionne que : « La vitesse de bon nombre des trottinettes électriques, monoroues, segways, etc. dépasse 18 km/h. Ces moyens de transport ne relèvent donc plus de la catégorie des engins de déplacement. Par exemple, un monoroue atteignant une vitesse de plus de 18 km/h est considéré comme un véhicule automoteur par le Code de la route et une trottinette électronique dépassant la vitesse de 18 km/h est catégorisée comme un cyclomoteur classe A ou B, ce qui entraîne en outre l'obligation supplémentaire d'une plaque d'immatriculation et du port du casque. Un nouvel AR est en cours

oplossing zou bieden, mogelijks door een correctie van de definitie van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen in de wegcode.

Het voorstel van de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen gaat volgens hen voorbij aan het feit dat het ontwerp-KB hogere snelheden dan 25 km/u alleen vrijstelt van de verzekeringsplicht als ze ook door pedaalaandrijving worden behaald. Zij zien geen reden om een speed pedelec van 15 kg die door pedaalaandrijving 40 km/u haalt te onderwerpen aan de verzekeringsplicht terwijl dat niet het geval is voor de wielertoerist die dezelfde snelheid haalt op een klassieke fiets.

B. Artikelsgewijze opmerkingen op het ontwerp KB.

In aanvulling op de punten vermeld onder II.A, worden volgende bemerkingen gemaakt.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, de tussenpersonen en de deskundigen zijn van mening dat de bedoelde vervoermiddelen beter gedefinieerd moeten worden, zeker wat betreft de vervoermiddelen bedoeld in artikel 1, 3° en 4°.

De vertegenwoordigers van de tussenpersonen stellen tevens de vraag of, in geval de wetgever zich voor deze aanpassing wil enten op de definities van het KB van de wegcode, ook niet het rijwiel met elektrische hulpmotor (art. 2.15.1 2de alinea van het KB) expliciet moet uitgesloten worden, ten einde discussies te vermijden en om de beide wetgevingen beter op elkaar te doen aansluiten.

d'élaboration pour la question d'assurance susmentionnée. » Ils demandent que le projet d'AR offre effectivement une solution à cet égard, peut-être en corrigeant la définition des engins de déplacement motorisés contenue dans le Code de la route.

Selon eux, la proposition des représentants des entreprises d'assurances ignore le fait que le projet d'AR dispense de l'obligation d'assurance des engins atteignant des vitesses supérieures à 25 km/h uniquement si ces vitesses sont également atteintes par pédalage. Ils ne voient pas pourquoi un speed pedelec de 15 kg qui atteint une vitesse de 40 km/h par pédalage doit être soumis à l'obligation d'assurance alors que le cyclotouriste qui atteint la même vitesse sur un vélo classique n'y est pas soumis.

B. Commentaire des articles du projet d'AR

Les remarques suivantes sont formulées en complément aux éléments mentionnés au point II.A.

Les représentants des entreprises d'assurances, les intermédiaires et les experts estiment que les moyens de transport visés doivent être mieux définis, surtout en ce qui concerne les moyens de transport visés à l'article 1^{er}, 3° et 4°.

Dans le cas où, pour cette adaptation, le législateur entend reprendre les définitions de l'AR du Code de la route, les représentants des intermédiaires se demandent si le cycle muni d'un moteur électrique d'appoint (art. 2.15.1, deuxième alinéa, de l'AR) ne doit pas aussi être explicitement exclu, afin d'éviter des discussions et de mieux faire concorder les deux législations.

Artikel 1, 1° Voortbewegingstoestellen

In het verslag van de Koning wordt geen melding gemaakt van deze voertuigen waardoor het voor sommige leden niet echt duidelijk is waarom die voertuigen eveneens in dit ontwerp-KB moeten worden opgenomen.

Voor de vertegenwoordigers van de verbruikers is het evident waarom die voertuigen worden vrijgesteld van de verzekeringsplicht, maar zou de maximumsnelheid geen 18 km/u, maar ook 25 km/u moeten bedragen.

Artikel 1, 3° Speed pedelec

Het ontwerp verwijst enerzijds naar de wegcode waar een speed pedelec per definitie een snelheid kan halen van 45 km/u, terwijl het ontwerp-KB die snelheid beperkt tot 25 km/u. Indien ervan uit wordt gegaan dat deze beperking enkel betrekking heeft op het aspect autonoom rijden van het voertuig, dient dit volgens meerdere leden verduidelijkt te worden.

Volgens de vertegenwoordigers van de verbruikers blijkt dit reeds uit de formulering "louter door mechanische kracht voortgedreven tot een maximumsnelheid van 25 km/u" maar zij hebben geen bezwaar tegen een verduidelijking van dit aspect.

Naast de vraag of dergelijke voertuigen wel degelijk bestaan, vragen meerdere leden zich af in welke mate die beperking tot 25 km/u naast de normale voorziene snelheid van 45 km/u effectief kan gecontroleerd worden of gekend kan zijn door de gebruiker/verzekeraar.

De vertegenwoordigers van de tussenpersonen

Article 1^{er}, 1° Engins de déplacement

Le rapport au Roi ne mentionnant pas ces véhicules, certains membres ne comprennent pas vraiment pourquoi ces véhicules doivent également être repris dans ce projet d'AR.

Pour les représentants des consommateurs, il coule de source que ces véhicules sont dispensés de l'obligation d'assurance, cependant, la vitesse maximale ne devrait pas être de 18 km/h, mais de 25 km/h.

Article 1^{er}, 3° Speed pedelec

Le projet d'AR renvoie au Code de la route dans lequel un speed pedelec peut, par définition, atteindre une vitesse de 45 km/h, alors que le projet d'AR limite cette vitesse à 25 km/h. À supposer que cette limitation porte uniquement sur la capacité du véhicule à rouler de manière autonome, plusieurs membres estiment qu'il convient de le préciser.

Les représentants des consommateurs rétorquent que cela ressort déjà clairement de la formulation « uniquement propulsé par une force mécanique jusqu'à une vitesse maximale de 25 km/h », mais n'ont pas d'objection à ce que cet aspect soit plus amplement précisé.

Hormis la question de savoir si de tels véhicules existent, plusieurs membres s'interrogent sur la mesure dans laquelle cette limitation à 25 km/h peut être effectivement contrôlée, voire connue de l'utilisateur/assureur en plus de la vitesse normale fixée à 45 km/h.

Les représentants des intermédiaires consta-

stellen vast dat in het KB van de wegcode de definitie van “speed pedelec” het aantal wielen beperkt is tot twee. Rekening houdend met de toekomstige evoluties zou het ontwerp-KB verruimd kunnen worden tot bijvoorbeeld ‘twee of driewielig voertuig’, waardoor ook andere soorten elektrische fietsen van het type bakfiets, ligfiets, inbegrepen zijn. Eenzelfde vraag rijst volgens hen voor de formulering ‘met pedalen’ in de definitie van het “gemotoriseerd rijwiel” en de “speed pedelec” in het KB van de wegcode. Is het niet aangewezen om hier te weerhouden ‘met pedalen of met handgrepen’ zoals dit het geval is voor de definitie van een ‘rijwiel’ (art. 2.15.1 van het KB). Zeker wanneer men de rolstoelen niet generiek definieert.

Artikel 1, 4° Rolstoelen

Het verslag aan de Koning maakt geen melding van rolstoelen. De beweegredenen om die hier op te nemen zijn dus niet gekend. Daarnaast dient opgemerkt dat er een andere beschrijving gegeven wordt van het voertuig dan deze die reeds bestaat in de wegcode en in artikel 29bis WAM-wet waarin is bepaald “rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht”.

III. BESLUITEN

De Commissie voor verzekeringen bevestigt het belang van duidelijkheid voor alle betrokkenen over welke verzekeringsregeling van toepassing is op de in het ontwerp-KB bedoelde vervoersmiddelen.

De Commissie bevestigt eveneens het belang van een duidelijke communicatie ten aanzien

van de definitie van de “speed pedelec” die in het KB van de wegcode is opgenomen. De definitie van de “speed pedelec” in het KB van de wegcode is beperkt tot twee wielen. Rekening houdend met de toekomstige evoluties zou het ontwerp-KB verruimd kunnen worden tot bijvoorbeeld ‘twee of driewielig voertuig’, waardoor ook andere soorten elektrische fietsen van het type bakfiets, ligfiets, inbegrepen zijn. Eenzelfde vraag rijst volgens hen voor de formulering ‘met pedalen’ in de definitie van het “gemotoriseerd rijwiel” en de “speed pedelec” in het KB van de wegcode. Is het niet aangewezen om hier te weerhouden ‘met pedalen of met handgrepen’ zoals dit het geval is voor de definitie van een ‘rijwiel’ (art. 2.15.1 van het KB). Zeker wanneer men de rolstoelen niet generiek definieert.

Article 1^{er}, 4° Fauteuils roulants

Le rapport au Roi ne mentionne pas les fauteuils roulants. Les raisons de leur absence ne sont donc pas connues. Par ailleurs, il convient de faire remarquer qu’il est donné une autre description du véhicule que celle qui existe déjà dans le Code de la route et à l’article 29bis de la loi RC auto, à savoir « fauteuil roulant automoteur susceptible d’être mis en circulation par une personne handicapée ».

III. CONCLUSIONS

La Commission des Assurances confirme qu’il est important de clarifier la situation pour toutes les personnes concernées quant au régime d’assurance qui s’applique aux moyens de transport visés dans le projet d’AR.

La Commission confirme également l’importance d’une communication claire à

van alle betrokkenen over niet alleen de verzekeringsregeling maar ook de diverse wetgeving en hun specifieke voorwaarden die al dan niet van toepassing kunnen zijn op deze vervoersmiddelen.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, van de tussenpersonen en de deskundigen zijn van oordeel dat het ontwerp-KB niet aan deze doelstellingen voldoet en daarenboven bij een ongeval veroorzaakt door deze vervoermiddelen de bescherming van de aansprakelijke bestuurder en van de slachtoffers beduidend wordt verminderd.

De vertegenwoordigers van de verbruikers vinden dat de definitie van een motorrijtuig niet meer aangepast is aan de opkomst van lichte elektrische voertuigen en kunnen zich vinden in de voorgestelde regeling die de bestuurder van deze vervoermiddelen beschermt, veel beter dan nu het geval is, als zwakke weggebruiker wanneer zij het slachtoffer zijn van een ongeval met een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-wet.

De toelichting van de onderscheiden elementen die deze standpunten verduidelijken, is uitgewerkt onder II.A. en II.B.

l'égard de toutes les personnes concernées, non seulement sur le régime d'assurance, mais aussi sur les diverses législations et leurs conditions spécifiques susceptibles de s'appliquer ou non à ces moyens de transport.

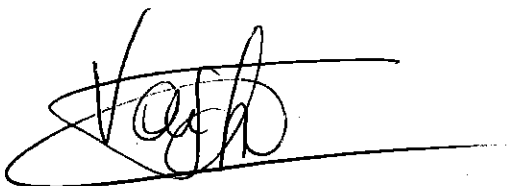
Les représentants des entreprises d'assurances, des intermédiaires et les experts estiment que le projet d'AR ne répond pas à ces objectifs. En outre, en cas d'accident causé par ces moyens de transport, la protection du conducteur responsable et des victimes est considérablement réduite.

Les représentants des consommateurs estiment que la définition du véhicule automoteur n'est plus adaptée à l'essor des véhicules électriques légers et peuvent adhérer à la réglementation proposée qui protège bien mieux les conducteurs que ne le fait la législation actuelle, lorsqu'ils sont victimes d'un accident avec un véhicule automoteur au sens de l'article 1^{er} de la loi RC auto.

Le commentaire des différents éléments clarifiant ces positions est développé aux points II.A et II.B.

De Voorzitster,

Le Présidente,



Caroline VAN SCHOU BROECK

