

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 juli 2018

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van de wet van  
21 november 1989 betreffende de verplichte  
aansprakelijkheidsverzekering inzake  
motorrijtuigen, teneinde de toegang tot die  
verzekering te waarborgen tegen  
niet-discriminerende voorwaarden**

(ingediend door de heren Michel de Lamotte  
en Benoît Lutgen)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

3 juillet 2018

**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant la loi du 21 novembre 1989  
relative à l'assurance obligatoire de la  
responsabilité en matière de véhicules  
automoteurs en vue d'en garantir  
l'accès à des conditions  
non discriminatoires**

(déposée par MM. Michel de Lamotte et  
Benoît Lutgen)

**SAMENVATTING**

*Dit wetsvoorstel beoogt, met betrekking tot het sluiten van verzekeringsovereenkomsten burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen en het systeem voor de tariefberekening van de premies, te voorzien in een verbod op elke vorm van segmentering op grond van leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, geloof of levensbeschouwing, politieke overtuiging, syndicale overtuiging, taal, toekomstige gezondheidstoestand, handicap, fysieke of genetische eigenschappen en sociale afkomst.*

**RÉSUMÉ**

*En ce qui concerne la conclusion de contrats d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicule automoteur et le système de tarification des primes, la présente proposition de loi interdit toute segmentation sur la base des critères suivants: l'âge, l'orientation sexuelle, l'état civil, la naissance, la fortune, la conviction religieuse ou philosophique, la conviction politique, la conviction syndicale, la langue, l'état de santé futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique, l'origine sociale.*

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 <sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail: publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel: publicaties@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 25 oktober 2001 werd België door de Europese Commissie formeel verzocht bij de verzekering burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen niet langer de toen verplichte bonus-malusregeling te hanteren. De Europese Commissie was van oordeel dat die regeling in strijd was met de vrijheid van tarifiering die in de derde “richtlijn schadeverzekering” was vastgesteld. Toenmalig Europees commissaris voor de Interne Markt, de heer Frits Bolkestein, stelde dat verzekeringsondernemingen geheel vrij hun tarieven moesten kunnen vaststellen, zodat automobilisten het meest interessante aanbod konden kiezen.

Om zich naar dit verzoek te schikken, heeft de Belgische wetgever op 1 januari 2004 een einde gemaakt aan de verplichte en veralgemeende regeling van “personalisatie *a posteriori*” bij de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Die regeling bepaalde dat de aanpassing van de premie van de verzekerden uitsluitend afhankelijk was van hun rijervaring en meer bepaald van het aantal ongevallen waarbij ze eerder betrokken waren.

Het gevolg was – zoals gewenst door de Europese Commissie – een volledige liberalisering van de tarieven, hetgeen de verzekeraars uitermate veel armslag gaf om te kiezen wie ze willen verzekeren en om de premies van die klanten te bepalen. De liberalisering heeft voor de consument echter niet geleid tot gunstiger voorwaarden, aangezien de premies met gemiddeld 7 % zijn gestegen; voor jonge bestuurders bedroeg die stijging zelfs 15 à 20 %.

Thans zijn er heel veel criteria waarop de verzekeraars zich baseren om bestuurders toegang te verlenen tot een autoverzekering burgerlijke aansprakelijkheid en om het bedrag van de premie te bepalen. Omdat de situatie geenszins transparant is, kan bijzonder moeilijk een exhaustieve lijst van die criteria worden opgesteld; nog moeilijker is het om de precieze invloed ervan op de bepaling van de verzekeringspremie te verklaren.

Hierna volgt niettemin een niet-exhaustieve lijst met criteria die dit gemeen hebben dat ze rechtstreeks verband houden met de persoon van de hoofdbestuurders:

- leeftijd;
- gezondheidstoestand of handicap;
- beroep;

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 25 octobre 2001, la Commission européenne a demandé formellement à la Belgique de mettre fin au système obligatoire de bonus-malus pour l'assurance responsabilité civile automobile. Elle estimait que ce système était contraire à la liberté de tarification prévue par la troisième directive sur “l'assurance non-vie”. Le commissaire européen pour le marché intérieur de l'époque, M. Frits Bolkestein jugeait en effet que: “[l]es compagnies d'assurance doivent être entièrement libres de fixer leurs tarifs, de sorte que les automobilistes puissent choisir l'offre la plus intéressante”.

Pour se conformer à cette injonction, le législateur belge a donc mis fin, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, au système généralisé de “personnalisation *a posteriori*” obligatoire dans le domaine de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Celui-ci prévoyait que la variation de la prime de l'assuré dépendait uniquement de son expérience de conduite et notamment du nombre d'accidents dans lesquels il était impliqué.

Les conséquences furent, comme souhaité par la Commission européenne, une libéralisation totale des tarifs donnant une très grande latitude aux organismes assureurs pour sélectionner et fixer les primes de leurs clients. La libéralisation ne s'est néanmoins pas traduite par des conditions plus avantageuses pour les consommateurs puisqu'on a constaté une hausse moyenne du montant des primes de 7 %. Pour les jeunes, cette augmentation se situe même entre 15 et 20 %.

Aujourd'hui, les critères sur lesquels se basent les assureurs pour conditionner l'accès des usagers à une police d'assurance RC automobile ainsi que pour fixer le montant de la prime sont très nombreux. Étant donné l'opacité qui règne en la matière, il est très difficile de dresser une liste exhaustive des critères et encore plus difficile d'expliquer leur influence exacte sur la fixation de la prime.

Voici néanmoins une liste non exhaustive de ceux qui ont en commun d'être liés directement à la personne du conducteur principal:

- son âge;
- son état de santé ou de handicap;
- sa profession;

- woonplaats;
- het aantal jaren dat ze over een rijbewijs beschikken;
- het aangetoonde aantal jaren dat ze verzekerd zijn;
- het aantal ongevallen waarbij ze betrokken zijn;
- het aantal kilometer dat ze jaarlijks afleggen.

Tot 21 december 2012 stond ook gender op die lijst. Dat werd door de wetgever als een uitzondering uitdrukkelijk toegestaan bij de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie. Het Europese Hof van Justitie heeft die bepaling echter onderuitgehaald in het zogenoemde “arrest-Testaankoop” (C236-09) van 1 maart 2011, door te oordelen dat inzake verzekeringen een onbeperkte afwijking van het gendergelijkheidsbeginsel illegaal was, in het licht van de artikelen 21 en 23 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie.

Thans wordt vooral het leeftijds criterium als problematisch ervaren. Volgens een onderzoek uit 2013 door de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie zag 10 % van de jongeren van 18 tot 29 jaar zich een inschrijvingsaanvraag voor een verzekeringspolis op hun naam geweigerd.

Wat de prijs van de verzekeringspremie betreft, toont datzelfde onderzoek uit 2013 aan dat bestuurders tussen 18 en 24 jaar voor hun aansprakelijkheidsverzekering gemiddeld 820,61 euro betalen, terwijl de prijs voor bestuurders tussen 25 en 29 jaar gemiddeld 574,7 euro bedraagt, voor een zelfde dienstverlening; dat is dus een verschil van 30 % tussen de jongste bestuurdersgroep en de “iets oudere” groep.

Zoals de online-vergelijkingsinstrumenten voor verzekeringen aangeven, weerspiegelen die cijfers een trend die nog steeds geldt. Bij voor het overige volledig gelijke omstandigheden (met inbegrip van de datum waarop het rijbewijs werd behaald) kan het premieverschil tussen een 21-jarige en een 35-jarige bestuurder tot het dubbele oplopen.

Meer nog: die op leeftijd gebaseerde segmentering, gekoppeld aan het terechte verbod op gendergerelateerde segmentering, leidt indirect tot een op dat gender berustende ongelijke behandeling. Ter illustratie van dat verschijnsel zij erop gewezen dat, blijkens de door Assuralia verstrekte statistieken voor de periode 2013-2016, de schadegevallenfrequentie bij 18-jarige jonge mannelijke bestuurders tweemaal hoger ligt dan

- l'adresse de son domicile;
- le nombre d'années de permis de conduire;
- le nombre d'année d'assurances justifiées;
- le nombre de sinistres;
- le nombre de kilomètres qu'il parcourt annuellement.

Jusqu'au 21 décembre 2012, le sexe faisait également partie de cette liste. C'était explicitement permis par le législateur sous la forme d'une exception inscrite dans la loi du 10 mai 2007 “tendant à lutter contre certaines formes de discrimination”. Cependant, la Cour européenne de Justice a, par la suite, battu cette disposition en brèche dans son arrêt dit “test achat” (C236-09) du 1<sup>er</sup> mars 2011, en jugeant qu'une dérogation illimitée au principe de l'égalité homme/femme dans le domaine de l'assurance était illégale au regard des articles 21 et 23 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

Aujourd'hui, c'est le critère de l'âge qui est le plus souvent cité comme problématique. Selon une étude menée en 2013 par le SPF Économie, 10 % des jeunes âgés de 18 à 29 ans ont essuyé un refus dans leur demande de souscription d'une politique d'assurance à leur nom.

Pour ce qui est du prix, il ressort de l'étude précitée que les conducteurs âgés de 18 à 24 ans payent en moyenne 820,61 euros leur assurance responsabilité civile automobile, alors que, pour ceux âgés de 25 à 29 ans, le prix moyen est de 574,7 euros pour le même service. Cela représente une différence de 30 % entre le groupe de conducteur le plus jeune et le groupe “un peu plus âgé”.

Ces chiffres traduisent une tendance encore bien présente aujourd'hui, comme en attestent les comparateurs d'assurance en ligne. Toute chose étant égale par ailleurs (date d'obtention du permis y compris), la différence de prime entre un conducteur de 21 ans et un conducteur de 35 ans peut aller du simple au double.

Qui plus est, cette segmentation sur la base de l'âge, couplée à l'interdiction légitime de segmentation sur la base du sexe, mène indirectement à une discrimination sur la base de celui-ci. À titre d'illustration de ce phénomène, il apparaît, selon les statistiques fournies par Assuralia pour la période 2013-2016, que les jeunes hommes de 18 ans ont une fréquence de sinistre deux fois plus élevée qu'un conducteur âgés de 31 à 40 ans,

bij bestuurders van 31 tot 40 jaar; bij jonge vrouwelijke chauffeurs is dat verschil minder hoog, maar toch worden zij over één kam geschoren met de mannelijke bestuurders.

Een ander opmerkelijk gegeven is de door de verzekeringsmaatschappijen gehanteerde indirecte ongelijke behandeling op grond van sociaaleconomische criteria. Een jongere wiens ouders bij een bepaalde verzekeringsmaatschappij al een grote verzekeringsportefeuille hebben, zal bij die maatschappij makkelijker en voordeliger een verzekeringspolis toegekend krijgen.

Segmentering op grond van de leeftijd treft echter niet alleen de jongste bestuurders. Ook bejaarde bestuurders krijgen wegens hun leeftijd een premietoeslag opgelegd, of worden zelfs regelrecht van een aansprakelijkheidsverzekering uitgesloten, zonder dat daarbij van enige andere factor sprake is (zoals méér schadegevallen of een kennelijke verslechtering van hun rijvaardigheid).

De voormelde lijst bevat ook andere segmentatiecriteria die niet van de wil van de verzekerde afhangen, namelijk gezondheidstoestand en handicap.

Alle hierboven vermelde criteria maken nochtans deel uit van de criteria die worden beschermd bij de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie. Die wet verbiedt inzake de toegang tot goederen en diensten elke discriminatie op grond van leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, geloof of levensbeschouwing, politieke overtuiging, syndicale overtuiging, taal, huidige of toekomstige gezondheidstoestand, handicap, fysieke of genetische eigenschappen en sociale afkomst.

De door de verzekeringsmaatschappijen toegepaste ongelijke behandeling is gebaseerd op artikel 7 van de voormelde wet van 10 mei 2007 én op artikel 44 van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, die voorzien in een "open" verantwoordingsregeling, wat inhoudt dat de verzekeringsmaatschappijen een objectieve verantwoording mogen geven voor het verschil in behandeling dat zij menen te moeten toepassen om het te dekken risico correct te beoordelen. De beide bepalingen staan sommige vormen van direct of indirect onderscheid toe, mits dat onderscheid objectief wordt gerechtvaardigd door een legitiem doel, én de middelen om dat doel te halen passend en noodzakelijk zijn.

Bij de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt thans echter een onevenredig gebruik van die rechtvaardigingen gemaakt; bovendien

les jeunes femmes qui affichent, quant à elles, une statistique moins élevée sont toutefois logées à la même enseigne que leurs homologues masculins.

Un autre phénomène qui doit attirer notre attention est la discrimination indirecte que les organismes assureurs opèrent sur la base de critères socio-économiques. Un jeune dont les parents bénéficient déjà d'un portefeuille d'assurances important dans un organisme donné se verra plus facilement octroyer une police d'assurance automobile par celui-ci et à des conditions plus avantageuses.

La segmentation sur la base de l'âge ne touche cependant pas uniquement les conducteurs les plus jeunes. Les conducteurs âgés se voient également imposer une surprime, voire une exclusion pure et simple de leur police d'assurance RC automobile en raison de leur âge et ce en l'absence de tout autre facteur tel qu'une augmentation de leur sinistralité ou de la dégradation constatée de leur faculté à la conduite.

La liste précitée reprend d'autres critères de segmentation qui ne dépendent pas de la volonté de l'assuré, à savoir l'état de santé et le handicap.

L'ensemble des critères évoqués ci-dessus font pourtant partie des critères protégés par la loi du 10 mai 2007 "tendant à lutter contre certaines formes de discrimination". Celle-ci prohibe toute discriminations fondées sur l'âge, l'orientation sexuelle, l'état civil, la naissance, la fortune, la conviction religieuse ou philosophique, la conviction politique, la conviction syndicale, la langue, l'état de santé actuel ou futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique ou l'origine sociale dans l'accès aux biens et services.

Les discriminations opérées par les organismes assureurs s'appuient sur l'article 7 de la loi du 10 mai 2007 précitée et l'article 44 de la loi du 4 avril 2014 "relative aux assurances", qui introduisent un "système ouvert" de justification leur laissant la possibilité de justifier objectivement la distinction qu'ils opèrent si cela se révèle nécessaire pour l'appréciation du risque à couvrir. Ces deux dispositions autorisent certaines formes de distinctions directes ou indirectes, à condition qu'elles soient objectivement justifiées par un but légitime et que les moyens de réaliser ce but soient appropriés et nécessaires.

Dans le cadre de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, l'utilisation qui est aujourd'hui permise de ces justifications est

wordt dat gebruik niet gerechtvaardigd met een gewettigd doel.

Zonder verzekeringspolis mag men niet met een eigen voertuig de weg op; dat voertuig is overigens vaak noodzakelijk om een baan te vinden of om die te behouden, alsook om met andere mensen contact te houden. Het lijkt dan ook geen twijfel dat de verzekering een dienst van openbaar nut is. De gewettigde doelstellingen die moeten worden aangegeven, vloeien derhalve voort uit de solidariteit tussen de verzekerden en uit de responsabilisering van de weggebruikers.

Het verschil in behandeling tussen weggebruikers op basis van de voormelde categorieën druist echter in tegen het solidariteitsbeginsel en perkt voor bepaalde segmenten de concurrentie in, door het voor sommige verzekeringsmaatschappijen mogelijk te maken "slechte risico's" te weren, om zodoende gunstiger premies voor te stellen aan wie die ze als "minder risicovol" hebben aangemerkt. Aangezien de kandidaat-verzekerde geenszins vat heeft op die criteria, roept die praktijk een onrechtvaardigheidsgevoel op, zonder dat kan worden aangevoerd dat de doelstelling (het responsabiliseren van de bestuurders) wordt gehaald.

Omdat aan die situatie echt een einde moet worden gemaakt, maar segmentering op basis van sommige beschermde criteria in het raam van andere verzekeringspolissen toch gerechtvaardigd kan zijn, strekt dit wetsvoorstel ertoe om louter bij verzekeringscontracten betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen elk onderscheid op basis van de in de wet van 10 mei 2007 vermelde beschermde criteria te verbieden.

Met betrekking tot het criterium "huidige gezondheidstoestand" wordt evenwel een nuancering aangebracht. Hoewel dat een beschermd criterium is, vereist het hoger doel van de openbare veiligheid dat iemand die duidelijk niet langer bij machte is een voertuig te besturen, geen toegang krijgt tot een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. Die uitzondering moet echter aan strikte, door de Koning genomen maatregelen worden onderworpen.

cependant disproportionnée et n'est pas objectivement justifiée par un but légitime.

Dans la mesure où la police d'assurance dont il est question est indispensable à la possession d'un véhicule personnel qui est elle-même souvent indispensable à l'obtention ou à la préservation d'un emploi ainsi que parfois au maintien d'un lien social, le service dont il est question doit être considéré comme étant d'intérêt public. Par conséquent, les objectifs légitimes qui doivent être mis en avant sont ceux découlant de la solidarité entre les assurés et de la responsabilisation des usagers de la route.

Or le traitement différencié des usagers sur la base des catégories précitées va à l'encontre du principe de solidarité et tend à limiter la concurrence sur certains segments en permettant à certaines compagnies d'assurance d'exclure les "mauvais risques" afin de proposer des primes plus intéressantes à ceux qu'elles ont identifiés comme "moins risqués". De plus, s'agissant de critères totalement indépendants de la volonté de l'assuré, cette pratique suscite un sentiment d'injustice sans pouvoir se prévaloir de rencontrer l'objectif de responsabilisation des conducteurs concernés.

Constatant la nécessité de mettre fin à la situation décrite ci-dessus, mais considérant également qu'une segmentation sur la base de certains critères protégés peut encore se justifier dans le cadre d'autres polices d'assurances, la présente proposition de loi interdit toute distinction sur la base des critères protégés par la loi du 10 mai 2007 dans le seul cadre du contrat d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicule automoteur.

Un tempérament est néanmoins apporté concernant le critère de "l'état de santé actuel" du preneur d'assurance. Bien que s'agissant d'un critère protégé, l'objectif supérieur de sécurité publique requiert que l'on veille à ce qu'une personne ne présentant manifestement plus les facultés nécessaires à la conduite se voie refuser l'accès à une assurance RC automobile. Cette exception doit, néanmoins, être strictement encadrée par le Roi.

Michel de LAMOTTE (cdH)  
Benoît LUTGEN (cdH)

**WETSVOORSTEL**

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

## Art. 2

In de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt een hoofdstuk *lbis* ingevoegd, met als opschrift "Niet-discriminerende toegang tot de verplichte verzekering".

## Art. 3

In het bij artikel 2 ingevoegde hoofdstuk *lbis* wordt een artikel *lbis* ingevoegd, luidende:

"Art. *lbis*. § 1. Bij de aanvaarding of de tariefbepaling mag geen segmentering worden toegepast op grond van de in artikel 4, 4°, van de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie bedoelde beschermde criteria.

§ 2. In afwijking van § 1 mag de aanvaarding afhangen van het criterium "huidige gezondheidstoestand van de verzekerde", indien de verzekerde door die toestand niet bij machte is een motorvoertuig te besturen.

De Koning bepaalt bij een na overleg in de Ministerraad vastgesteld koninklijk besluit de kenmerken van de in het vorige lid bedoelde toestand waarbij iemand niet bij machte is een motorvoertuig te besturen."

## Art. 4

In artikel *9ter*, § 4, van dezelfde wet, worden de woorden "de leeftijd, "opgeheven.

11 juni 2018

**PROPOSITION DE LOI**Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

## Art. 2

Dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, il est inséré un chapitre *lbis* intitulé "De l'accès non discriminatoire à l'assurance obligatoire".

## Art. 3

Dans le chapitre *lbis* inséré par l'article 2, il est inséré un article *lbis* rédigé comme suit:

"Art. *lbis*. § 1<sup>er</sup>. Aucune segmentation ne peut être opérée sur le plan de l'acceptation ou de la tarification sur la base des critères protégés visés à l'article 4, 4°, de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination.

§ 2. Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, l'acceptation peut dépendre du critère de "l'état de santé actuel" de l'assuré dans la mesure où celui-ci le rend inapte à la conduite.

Le Roi détermine, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les caractéristiques de "l'état de santé rendant inapte à la conduite" au sens de l'alinéa précédent."

## Art. 4

Dans l'article *9ter*, § 4, de la même loi, les mots "de l'âge," sont abrogés.

11 juin 2018

Michel de LAMOTTE (cdH)  
Benoît LUTGEN (cdH)