

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 mei 2017

WETSONTWERP

**tot wijziging van de wet van
21 november 1989 betreffende
de verplichte aansprakelijkheidsverzekering
inzake motorrijtuigen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET BEDRIJFSLEVEN,
HET WETENSCHAPSBELEID, HET ONDERWIJS,
DE NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND
EN DE LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Nele LIJNEN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting	3
II. Algemene bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van leden	5
B. Antwoorden van de minister	8
III. Stemmingen	9

Zie:

Doc 54 **2414/ (2016/2017):**

001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Zie ook:

004: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 mai 2017

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du
21 novembre 1989 relative
à l'assurance obligatoire de la responsabilité
en matière de véhicules automoteurs**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ÉCONOMIE,
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE, DE L'ÉDUCATION,
DES INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET
CULTURELLES NATIONALES, DES CLASSES
MOYENNES ET DE L'AGRICULTURE
PAR
MME **Nele LIJNEN**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Discussion générale.....	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses du ministre	8
III. Votes.....	9

Voir:

Doc 54 **2414/ (2016/2017):**

001: Projet de loi.
002: Amendements.

Voir aussi:

004: Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Jean-Marc Delizée

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Rita Gantois, Werner Janssen, Johan Klaps, Bert Wollants
PS	Paul-Olivier Delannois, Jean-Marc Delizée, Fabienne Winckel
MR	Caroline Cassart-Mailleux, Benoît Friart, Kattrin Jadin
CD&V	Leen Dierick, Griet Smaers
Open Vld	Patricia Ceysens, Nele Lijnen
sp.a	Ann Vanheste
Ecolo-Groen	Gilles Vanden Burre
cdH	Michel de Lamotte

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Rita Bellens, Christoph D'Haese, Inez De Coninck, Peter Dedecker, Koen Metsu
Nawal Ben Hamou, Laurent Devin, Ahmed Laaouej, Karine Lalieux, Alain Mathot
Emmanuel Burton, Gautier Calomne, David Clarinval, Damien Thiéry
Nathalie Muylle, Jef Van den Bergh, Vincent Van Peteghem
Egbert Lachaert, Vincent Van Quickenborne, Tim Vandenput
Maya Detiège, Karin Temmerman
Kristof Calvo, Jean-Marc Nollet
Benoît Dispa, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

PP	Aldo Carcaci
----	--------------

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:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 2 mei 2017.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, herinnert eraan dat in 2009 aan de Commissie voor Verzekeringen de opdracht is gegeven om de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hieronder "WAM") te evalueren. De basisopdracht van de Commissie bestond erin om de wetgeving te moderniseren en aan te passen aan de evolutie van de rechtspraak. In haar advies heeft de Commissie echter ook een aantal lacunes en tegenstrijdigheden in het wettelijke kader vastgesteld.

Dat advies vormde de basis van een door een werkgroep uitgewerkt voorontwerp van wet, waarvan het wetgevingsparcours echter nooit werd afgerond.

Bijna acht jaar later is die modernisering aan een opsmuk toe. De voormelde werkgroep is opnieuw bijeengekomen om de teksten, zowel de wettekst als de uitvoeringsbesluiten, te herbekijken. Dit wetsontwerp strekt ertoe veeleer technische en evolutieve wijzigingen aan te brengen dan ingrijpende inhoudelijke aanpassingen.

Een voorbeeld van die *update* zijn de provinciale platen. De vigerende wet bepaalt nog steeds dat een bromfiets een provinciale plaat moet hebben om op de openbare weg te mogen komen. De provinciale platen werden echter afgeschaft en bromfietsen moeten voortaan worden ingeschreven; die bepaling is dus verouderd.

Naast die evolutieve wijzigingen zijn bepaalde punten ingrijpender.

Zo zal het Tarifieringsbureau driejaarlijks een verslag moeten opstellen over zijn werking en de ondervonden moeilijkheden. Bovendien zal het dat verslag moeten bekendmaken op zijn website en komen toelichten in het Parlement. Dat alles maakt deel uit van het project tot hernieuwing en vernieuwing van het Tarifieringsbureau, in verband waarmee vorig jaar al nieuwe vertegenwoordigers zijn aangewezen.

Bovendien zal dat Bureau voortaan voor bepaalde doelgroepen, bijvoorbeeld jonge bestuurders, een tarief kunnen voorstellen, ook wanneer zij nog niet tot driemaal toe bot hebben gevangen op de verzekeringsmarkt.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet de loi au cours de sa réunion du 2 mai 2017.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, rappelle qu'en 2009, la Commission des Assurances a été chargée d'évaluer la loi sur l'assurance automobile obligatoire. La mission de base de la Commission était de moderniser et d'adapter la législation à l'évolution de la jurisprudence. Dans son avis, la Commission a toutefois aussi constaté certaines lacunes et contradictions dans le cadre légal.

Cet avis a servi de base à un projet de loi élaboré par un groupe de travail, projet de loi qui n'est toutefois jamais parvenu à la fin du processus législatif.

Près de huit ans après, ladite modernisation mérite une mise à jour. Le groupe de travail a à nouveau été réuni pour réexaminer les textes, tant le texte de loi que les arrêtés d'exécution. L'objet du présent projet de loi est d'apporter des modifications techniques et évolutives, plutôt que de substantielles modifications de fond.

Un exemple de cette mise à jour concerne les plaques provinciales. La loi actuelle dispose encore toujours qu'un cyclomoteur doit avoir une plaque provinciale pour pouvoir circuler sur la voie publique. Ces plaques provinciales ont toutefois été supprimées, et les cyclomoteurs sont aujourd'hui soumis à une obligation d'immatriculation, rendant cette disposition désuète.

Outre ces modifications évolutives, il y a toutefois un nombre de points plus substantiels.

Ainsi, le bureau de tarification est tenu d'établir un rapport triennal sur son fonctionnement et les problèmes rencontrés. Cela devra être annoncé sur son site web et auprès des Chambres législatives fédérales. Cela cadre dans le projet de renouvellement et de transformation du bureau de tarification, des nouveaux représentants ayant déjà été désignés l'année dernière.

À l'avenir, ce bureau pourra aussi proposer à certains groupes cibles, comme les jeunes conducteurs par exemple, un tarif sans que ceux-ci aient préalablement essuyé trois refus de la part des assureurs.

Voorts ontstaat een probleem wanneer iemand als BOB met andermans auto rijdt en een ongeval veroorzaakt, maar waarbij de eigenaar van de auto niet verzekerd blijkt te zijn. Tot dusver bepaalt de wet dat het Fonds de uitbetaalde schadevergoeding kan verhalen op de aansprakelijke bestuurder, terwijl de verzekeringsplicht ten laste van de eigenaar valt; die laatste moet er dan ook voor zorgen dat zijn voertuig verzekerd is. Voortaan zullen de schadevergoedingskosten worden teruggevorderd bij de eigenaar.

Daarnaast regelt het bestaande artikel 19*bis*-11, § 2, de schadeloosstelling van het niet-aansprakelijke slachtoffer wanneer meerdere voertuigen bij het ongeval zijn betrokken en geen aansprakelijk voertuig kan worden vastgesteld. Dat artikel strekt ertoe een door het Grondwettelijk Hof in 2000 vastgestelde discriminatie weg te werken, meer bepaald het feit dat het Waarborgfonds niet voorzag in een vergoeding voor het niet-aansprakelijke slachtoffer bij een dergelijk ongeval. Niettemin geeft dat artikel na tien jaar nog altijd aanleiding tot onzekerheid en tot heel wat geschillen waarover de lagere rechtbanken uiteenlopende beslissingen nemen.

Het Grondwettelijk Hof heeft daarover reeds meerdere arresten gewezen. De voormelde beslissingen en ook de uitspraken van het Hof van Cassatie blijven aanleiding geven tot betwistingen. Bovendien komt de tekst niet tegemoet aan de intentie van de wetgever om louter de niet-aansprakelijke slachtoffers te vergoeden.

Een en ander wordt met dit wetsontwerp rechtgezet. Overigens zal een duidelijkere tekst die rechtszekerheid biedt, het aantal rechtszaken beperken, waardoor de politierechtbanken enigszins zullen worden ontlast.

Bovendien bestaat al jaren onduidelijkheid over de vraag of een verzekeraar verhaal kan uitoefenen op de bestuurder die niet in orde is wat de rijbewijsreglementering betreft, bijvoorbeeld omdat hij of zij te jong is, geen geldig rijbewijs heeft of een rijverbod opgelegd heeft gekregen. Dat alles zal nu eindelijk bij wet worden geregeld: er zal inderdaad verhaal kunnen worden uitgeoefend, aangezien dergelijke risico's niet onderling over de verzekerden dienen te worden gespreid.

Het wetsontwerp voorziet eveneens in wijzigingen om de werking van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds te verbeteren wat de uitoefening van zijn opdracht van algemeen belang betreft. Zo wordt voorzien in een dekking die de verzekerde beschermt wanneer hij aansprakelijk zou worden gesteld voor schade die door een gestolen voertuig wordt veroorzaakt.

Par ailleurs, la situation est telle que, lorsque vous êtes BOB et que vous roulez avec la voiture d'autrui, un problème se pose si le propriétaire de la voiture n'est pas assuré et que vous provoquez un accident. Jusqu'à présent, la loi dispose en effet que le Fonds peut réclamer l'indemnisation du préjudice au conducteur responsable, quoique l'obligation d'assurance incombe au propriétaire et que, par conséquent, c'est lui qui doit faire assurer le véhicule automoteur. Dorénavant, l'indemnisation incombera au propriétaire du véhicule.

De plus, l'article 19*bis*-11, § 2, actuel, règle la réparation à la victime innocente des dommages causés lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident et qu'il n'est pas possible d'établir quel véhicule a causé l'accident. Cet article vise à éliminer une situation de discrimination constatée par la Cour constitutionnelle en 2000, notamment le fait que le Fonds de garantie n'intervenait pas dans la réparation de victimes innocentes confrontées à cette situation. Cela étant dit, dix ans plus tard, cet article semble toujours susciter des incertitudes et être source de nombreux litiges que les juridictions inférieures tranchent de manières très diverses.

La Cour constitutionnelle a déjà rendu plusieurs arrêts à ce sujet, et ces décisions, tout comme celles de la Cour de cassation, continuent à donner lieu à des contestations. De plus, le texte ne correspond pas à l'intention du législateur visant uniquement à dédommager les victimes innocentes.

Le présent projet de loi permet de remédier à cette situation. Un texte plus clair qui offre de la sécurité juridique limitera d'ailleurs le nombre d'affaires judiciaires, ce qui déchargera quelque peu les tribunaux de police.

Depuis des années, la question de savoir si un assureur peut exercer un recours contre un conducteur qui ne respecte pas la réglementation relative au permis de conduire est très incertaine. Par exemple si le conducteur est trop jeune, n'a pas de permis de conduire valable, ou s'est vu imposer une interdiction de conduire. Ces points seront à l'avenir enfin légalement réglés: un recours sera possible, de tels risques ne devant en effet pas être solidarisés.

Quelques modifications sont également apportées en vue d'améliorer le fonctionnement du Fonds commun de garantie dans l'exécution de sa mission d'intérêt général. Une garantie est notamment instaurée en vue de protéger l'assuré au cas où celui-ci serait tenu responsable des dommages causés par un véhicule volé.

Ten slotte zullen de politiediensten onverzekerde voertuigen in beslag kunnen nemen.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van leden

Mevrouw Griet Smaers (CD&V) benadrukt het praktische belang van de door dit wetsontwerp aangebrachte wijzigingen in diverse moeilijke situaties:

— de zwakke weggebruiker krijgt sneller een schadevergoeding wanneer het niet mogelijk is om vast te stellen welk voertuig het ongeluk heeft veroorzaakt waarvan hij slachtoffer is;

— in geval van diefstal zal het Gemeenschappelijk Waarborgfonds niet langer in de rechten van het slachtoffer treden tegen de eigenaar van het gestolen voertuig. Dit is een rechtvaardige en evenwichtige evolutie; het Gemeenschappelijk Fonds zal echter wel in de rechten van het slachtoffer treden tegen een dief, een heler of een geweldpleger;

— het wetsontwerp verbetert bovendien de toegankelijkheid van de verplichte burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering voor jonge bestuurders; op die manier moeten ze niet langer eerst drie keer worden geweigerd door verzekeraars, vooraleer zij zich kunnen laten verzekeren door een verzekeraar die bereid is waarborg te verstrekken onder de voorwaarden van het Tarifieringsbureau;

— ten slotte is er nog een belangrijk punt dat vraagt om enkele verduidelijkingen, namelijk de burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering voor elektrische fietsen: kan de minister daar meer over zeggen?

De heer Johan Klaps (N-VA) vindt dat het wetsontwerp de verdienste heeft de dubbelzinnigheden betreffende de rol en de opdrachten van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds weg te werken.

Net als de vorige spreekster vindt hij het noodzakelijk de verplichtingen te verduidelijken aangaande de BA voertuigen en de eigenaars van voertuigen met geassisteerde aandrijving, die steeds vaker en in steeds meer vormen voorkomen: naast de elektronische fietsen zijn er vandaag de dag ook *monowheels*, *hoverboards* enzovoort. Vanaf welk moment vallen dergelijke voertuigen – die normaal gedekt worden door een eenvoudige familiale aansprakelijkheidsverzekering – onder de regeling van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen? Werd contact opgenomen met

Enfin, la possibilité est instaurée pour les services de police d'immobiliser un véhicule non assuré.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Griet Smaers (CD&V) souligne la portée pratique des modifications apportées par le présent projet de loi en ce qui concerne diverses situations épineuses:

— l'utilisateur faible bénéficiera d'une indemnisation plus rapide lorsqu'il n'est pas possible d'établir quel véhicule a causé l'accident dont il a été victime;

— en cas de vol, le Fonds commun de garantie ne sera plus subrogé dans les droits de la victime contre le propriétaire du véhicule volé, ce qui est constitué une évolution équitable et équilibrée; le Fonds commun demeurera toutefois subrogé dans les droits de la victime contre le voleur, le receleur ou l'auteur d'un acte de violence;

— le projet de loi améliore par ailleurs l'accessibilité de l'assurance obligatoire RC auto pour les jeunes conducteurs, qui ne devront plus attendre d'essuyer trois refus auprès des assureurs pour pouvoir s'assurer auprès d'un assureur disposé à accorder sa garantie aux conditions du bureau de tarification;

— enfin, un point important qui mérite certainement quelques éclaircissements est celui de l'assurance RC des vélos électriques: le ministre peut-il en dire plus?

M. Johan Klaps (N-VA) estime que ce projet de loi a le mérite de lever bien des ambiguïtés en ce qui concerne le rôle et les missions du Fonds commun de garantie.

Tout comme l'intervenante précédente, il estime nécessaire de préciser les obligations, en ce qui concerne la RC auto, des propriétaires de véhicules à propulsion assistée, engins qui sont de plus en plus courants et de plus en plus diversifiés: outre les vélos électriques, on trouve aujourd'hui des *monowheels*, *hoverboards*, etc. À partir de quel moment, ces véhicules – normalement couverts par une simple RC familiale – doivent-ils passer sous le régime de l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs? Des contacts ont-ils été pris avec Assuralia pour régler la question? Dans ce dossier, le

Assuralia om deze kwestie op te lossen? In dit dossier moet de minister er ook op letten dat de consument met zo weinig mogelijk kosten wordt opgezaald.

Mevrouw Caroline Cassart-Mailleux (MR) geeft aan dat artikel 7 van het wetsontwerp strekt tot opheffing van de bestaande verzekeringsvrijstelling bij snelheidswedstrijden, voor de schade die wordt berokkend aan de bestuurders en aan de andere inzittenden van de aan die wedstrijden deelnemende motorrijtuigen, alsook voor de aan die motorrijtuigen berokkende schade. Voortaan moet die schade worden gedekt door een speciale burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering van de organisatoren en de eigenaars van de bij die wedstrijden betrokken motorrijtuigen.

Het wetsontwerp beoogt de inperking – en zelfs de opheffing – van de verhaalmogelijkheden waarover de verzekeringsinstellingen ten aanzien van de verzekeringnemers beschikken wanneer de niet-inachtneming van de verzekeringsvoorwaarden voortvloeit uit het veronachtzamen van een louter administratieve vormregel, waarbij de bewijslast bij de verzekeringnemer ligt (bijvoorbeeld wanneer de verzekeringnemer weliswaar is geslaagd voor zijn rijexamen, maar zijn rijbewijs nog niet heeft opgehaald bij de bevoegde instanties).

Voorts bepaalt dit wetsontwerp dat politieagenten die vaststellen dat een bestuurder zonder verzekering rijdt, diens voertuig kunnen immobiliseren; tot dusver konden zij dat niet.

Tot slot verruimt dit wetsontwerp (via een aan de Koning verleende machtiging) de verzekeringsplicht tot bepaalde voertuigen die worden aangemerkt als “rijtuigen met geassisteerde aandrijving”. De draagwijdte van deze eventuele verruiming van de verzekeringsplicht is niet helemaal duidelijk; het ware dan ook raadzaam dat de minister daarover enige toelichting verschaft. Onder meer de fietsersverenigingen hebben aangegeven dat zij een en ander vrezen. Werd met die verenigingen overlegd? Zo ja, wat is de uitkomst van dat overleg?

Welke soorten van “rijtuigen met geassisteerde aandrijving” worden met het wetsontwerp bedoeld? Elektrische fietsen met een eenvoudige *walk assist*-functie of met een garageknop? Deze voertuigen waren tot dusver gedekt door de familiale verzekering. Zal men daarvoor voortaan een afzonderlijke en veel duurdere BA-verzekering voor motorrijtuigen moeten sluiten?

Mevrouw Ann Vanheste (sp.a) wijst erop dat in de toelichting bij artikel 9 van het wetsontwerp wordt aangegeven dat in de toekomst naast de risicocategorie van de jonge bestuurders ook andere risicocategorieën

ministre doit également prendre en compte la limitation des coûts pour le consommateur.

Mme Caroline Cassart-Mailleux (MR) note que l'article 7 du projet abroge la dispense d'assurance qui était prévue, dans le cas des courses automobiles, pour les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules participant à ces courses ainsi que pour les dommages causés à ces véhicules. À l'avenir, ces dommages devront être couverts par une assurance spéciale couvrant la responsabilité civile des organisateurs et des propriétaires des véhicules engagés dans ces courses.

Le projet limite voire supprime le recours que peuvent exercer les assureurs contre les assurés dans les cas où le non-respect des conditions d'assurance découle de la non-observation d'une formalité purement administrative (la charge de la preuve incombant à l'assuré), comme par exemple le fait que l'assuré a réussi son examen de conduite, mais n'a pas encore retiré son permis de conduire auprès des instances compétentes.

Le texte ajoute par ailleurs la possibilité, pour les agents de police qui constatent un défaut d'assurance, de procéder à l'immobilisation du véhicule, ce qui n'était pas prévu jusqu'à présent.

Enfin, le projet de loi, via une habilitation conférée au Roi, étend l'obligation d'assurance à certains véhicules, qualifiés de véhicules à propulsion assistée. La portée de cette possible extension de l'assurance obligatoire n'est pas tout-à-fait claire, et il serait opportun que le ministre apporte quelques éclaircissements. Les associations cyclistes notamment ont fait part de leurs craintes à ce sujet; si une concertation a eu lieu avec ces associations, quel en a été le résultat?

Quels types de véhicules à propulsion assistée vise-t-on? Le vélo électrique avec une simple fonction *walk assist* ou avec un bouton d'assistance à la marche est-il concerné? Ces véhicules étaient jusqu'à présent couverts via la RC familiales, va-t-on devoir à l'avenir conclure des RC auto distinctes et nettement plus coûteuses?

Mme Ann Vanheste (sp.a) note que l'exposé des motifs de l'article 9 du projet évoque la possibilité de délimiter à l'avenir d'autres catégories de risque que celle des jeunes conducteurs, le Roi disposant déjà

kunnen worden afgebakend; de Koning is daar nu al toe gemachtigd. Welke nieuwe categorieën worden in dat verband bedoeld, en op grond van welke criteria zal die afbakening gebeuren?

Dreigt de creatie van die nieuwe categorieën voor de betrokken bestuurders geen forse premiestijging te veroorzaken, met een toename van het aantal onverzekerden tot gevolg?

De uitbreiding van de verplichte verzekering tot bepaalde, voornamelijk te omschrijven voertuigen met geassisteerde aandrijving, dreigt de eigenaars van die voertuigen te verrassen. Meestal zullen zij, hetzij bij de aankoop of nadien, niet weten dat zij verplicht zijn een verzekering aan te gaan. Hoe denkt de minister dat knelpunt op te lossen?

De heer Michel de Lamotte (cdH) is het in grote lijnen eens met het wetsontwerp, dat met name bepaalde controversiële aspecten in de rechtspraak verduidelijkt. Afgezien van die technische verbeteringen is het echter belangrijk erop toe te zien dat iedereen toegang heeft tot de aansprakelijkheidsverzekering voor auto's, meer bepaald de jonge bestuurders; welke impact heeft het wetsontwerp in dat opzicht? Artikel 9 beoogt voorts andere categorieën van bestuurders die bepaalde risico's vertonen, en die een andere tarifiering voorgesteld zouden kunnen krijgen; hoe zal die voorziening in het veld worden toegepast en hoe kan op eenvormige wijze, op de gehele markt inzake aansprakelijkheidsverzekeringen voor auto's, het aantal weigeringen om iemand te verzekeren worden teruggedrongen? Voor een goede dekkingsgraad van alle automobilisten is ook een goede voorlichting en bewustmaking van de bevolking noodzakelijk aangaande de verplichting voor auto's een aansprakelijkheidsverzekering aan te gaan.

Artikel 18 van het wetsontwerp strekt tot wijziging van de wet van 21 november 1989, teneinde het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe te staan om bij onverzekerdeheid alleen op te treden tegen de eigenaar van het voertuig of de persoon die het ongeval en de schade opzettelijk heeft veroorzaakt. Zulks beoogt de bescherming van de bestuurder van het voertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, zonder dat hij wist dat het voertuig niet verzekerd was. Over welke middelen beschikt in de praktijk de occasionele bestuurder van een voertuig dat niet het zijne is om na te gaan of dat voertuig wel degelijk is verzekerd? Welke verplichtingen gelden voor wie gewoonlijk het voertuig bestuurt zonder er de eigenaar van te zijn (bijvoorbeeld de kleinzoon aan wie zijn grootmoeder, die niet langer bij machte is auto te rijden, haar wagen voor kortere of langere tijd ter beschikking stelt)?

d'une habilitation à cet effet. À quelles nouvelles catégories est-il fait allusion, définies selon quels critères?

La création de ces nouvelles catégories ne risque-t-elle pas d'entraîner une forte augmentation des primes pour les conducteurs concernés, entraînant une augmentation des défauts d'assurance?

L'extension de l'assurance obligatoire à certains types, encore à définir, de véhicules à propulsion assistée risque de surprendre les propriétaires desdits véhicules. Ils seront pour la plupart, que ce soit au moment de l'achat ou postérieurement, dans l'ignorance de leur obligation de contracter une assurance. Comment le ministre entend-il résoudre ce problème?

M. Michel de Lamotte (cdH) approuve dans ses grandes lignes le projet de loi, qui clarifie notamment certains points controversés dans la jurisprudence. Mais au-delà de ces corrections techniques, ce qui importe c'est de veiller à ce que chacun ait accès à l'assurance RC auto, et notamment les jeunes conducteurs; quel est, à cet égard, l'impact du projet de loi? L'article 9 du projet vise par ailleurs d'autres catégories de conducteurs à risque qui pourraient se voir proposer une tarification distincte; comment ce dispositif sera-t-il appliqué sur le terrain et comment diminuer de manière uniforme, sur l'ensemble du marché de la RC auto, le nombre de refus d'assurance? Un bon taux de couverture de l'ensemble des automobilistes passe aussi par une bonne information et la sensibilisation de la population en ce qui concerne le caractère obligatoire de l'assurance RC auto.

L'article 18 du projet modifie la loi du 21 novembre 1989 afin de permettre au Fonds commun de garantie de n'intervenir en cas de non-assurance que contre le propriétaire du véhicule ou la personne qui a intentionnellement causé l'accident et les dommages. Ceci vise à protéger la personne qui conduisait le véhicule en tort dans l'ignorance que celui-ci n'était pas assuré. En pratique, quels sont les moyens dont dispose le conducteur occasionnel d'un véhicule qui n'est pas le sien pour vérifier que ledit véhicule est bien assuré? Quelles sont les obligations qui pèsent sur celui qui est le conducteur habituel du véhicule sans en être propriétaire (par exemple, le petit-fils à qui sa grand-mère, qui n'est plus elle-même en état de conduire, lui prête sa voiture pour une durée plus ou moins longue)?

De taken van het Tarifieringsbureau worden met dit wetsontwerp enigszins uitgebreid. Hoe is, volgens de gegevens waarover dit Bureau beschikt, het bedrag van de verzekeringspremies in de tijd geëvolueerd? Welke impact zal het wetsontwerp naar verwachting hebben op die premies? Is hierover met Assuralia overleg gepleegd?

Het onderdeel van het wetsontwerp dat gaat over de uitbreiding van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering tot bepaalde "rijtuigen met geassisteerde aandrijving" schept verwarring: voor welke rij- of voertuigen zal het uiteindelijk verplicht zijn een aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen af te sluiten? Tegenwoordig bestaan er veel verschillende types van dergelijke rijtuigen: fietsen met trapondersteuning (*speed pedelecs*), fietsen die enkel met een garageknop (stapondersteuning) zijn uitgerust (waarbij de fiets aan de hand moet worden geleid), fietsen met een autonome elektrische motor enzovoort; en wat met *segways*, *hoverboard* en *monowheels*?

B. Antwoorden van de minister

De heer Kris Peeters, vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel, geeft aan dat er een breed opgezette studie loopt naar de markttarieven van de verzekeringspremies, die tegen 2020 zou moeten afgerond zijn. Het Tarifieringsbureau zal dankzij die studie over een geschikt instrument beschikken om bepaalde tarieven te hanteren.

In verband met de vragen die betrekking hebben op de rijtuigen met geassisteerde aandrijving, verwijst de minister naar *amendement nr. 1 van mevrouw Leen Dierick c.s. (DOC 54 2414/002)*, dat ertoe strekt artikel 2 van het wetsontwerp te wijzigen en de machtiging aan de Koning om te bepalen welke andere rijtuigen als motorrijtuigen dienen te worden beschouwd, te verruimen. In het geval van de rijtuigen met geassisteerde aandrijving geldt als principe dat het rijtuig door een mechanische kracht moet worden gedreven om als motorrijtuig te worden beschouwd, waardoor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen van toepassing is; rijtuigen die niet kunnen worden voortbewogen zonder dat de bestuurder de trappers gebruikt, zullen dus niet als motorrijtuigen worden beschouwd. Elektrische fietsen die enkel met stapondersteuning (*walk-assist*) zijn uitgerust, vallen dus niet onder het toepassingsveld van de wet, in tegenstelling tot fietsen met een *boost*, waarmee de fietser zich een tijdlang kan voortbewegen zonder te moeten trappen.

Voor de andere motorrijtuigen, die almaar populairder worden en in verschillende vormen voorkomen, werd de

Le projet de loi étend quelque peu les missions du bureau de tarification. Selon les données dont dispose ce bureau, quelle est l'évolution historique du montant des primes d'assurance? Quel est l'impact attendu du projet de loi sur ces primes? Cette question a-t-elle fait l'objet d'une concertation avec Assuralia?

Le volet du projet relatif à l'extension de l'obligation de contracter une assurance RC auto à certains véhicules à propulsion assistée crée la confusion: quels seront *in fine* les véhicules pour lesquels une assurance devra être obligatoirement conclue en RC auto? À l'heure actuelle, il existe une grande variété de ces véhicules: vélos avec assistance au pédalage (*speed pedelecs*), avec seulement un bouton d'assistance à la marche (qui impose de guider le vélo à la main), avec un moteur électrique autonome, etc.; quid du *segway*, de l'*hoverboard* et des *monowheels*?

B. Réponses du ministre

M. Kris Peeters, vice-premier ministre et ministre de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, chargé du Commerce extérieur, indique qu'une vaste étude du coût des primes d'assurance sur le marché est actuellement en cours et devrait aboutir d'ici 2020. Avec cette étude, le bureau de tarification sera adéquatement outillé pour la gestion des tarifs.

En ce qui concerne les questions relatives aux véhicules à propulsion assistée, le ministre se réfère à l'*amendement n° 1 déposé par Mme Leen Dierick et consorts (DOC 54 2414/002)*, qui modifie l'article 2 du projet et étend, par rapport au projet de loi, l'habilitation confiée au Roi en ce qui concerne l'assimilation d'autres véhicules à la notion de véhicule automoteur. Dans le cas des véhicules à propulsion assistée, le principe est que le véhicule doit être actionné par une force mécanique pour être considéré comme automoteur et soumis à l'obligation d'une RC auto, de sorte que les véhicules qui ne peuvent se déplacer sans que le conducteur ne pédale ne seront pas considérés comme des véhicules automoteurs. Les vélos électriques simplement équipés d'un dispositif d'assistance à la marche (*walkassist*) ne tomberont donc pas dans le champ d'application de la loi, au contraire des vélos équipés d'un *boost*, qui permet de se déplacer temporairement sans devoir pédaler.

En ce qui concerne les autres véhicules automoteurs, qui connaissent un succès croissant et se déclinent

werkgroep “Verplichte Verzekering” belast met de taak om te evalueren of het opportuun zou zijn ze al dan niet met motorrijtuigen gelijk te stellen.

Die taak zal worden uitgevoerd in overleg met Assuralia en de consumentenverenigingen. De FOD voert over dat vraagstuk trouwens een studie uit.

Het creëren van nieuwe risicogroepen inzake de BA voor auto's is een mogelijkheid die wordt overgelaten aan het Tarifieringsbureau; na onderzoek zal dat bureau moeten beslissen of een specifieke tarifiering moet worden vastgesteld voor andere groepen dan die van de jonge bestuurders.

De bewustmaking van de bevolking aangaande de verplichting om een BA-autoverzekering af te sluiten gebeurt via verschillende kanalen en door verschillende actoren (BIVV, politie enzovoort). De FOD Economie organiseert in dat verband zelf informatiesessies.

De toegang van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds tot de gegevens over onverzekerd rijden is een vraagstuk dat aan de werkgroep “Verplichte Verzekering” werd voorgelegd.

Tot slot wijzigt het ter bespreking voorliggende wetsontwerp in niets het beginsel dat de eigenaar van het voertuig verplicht is een BA-verzekering te sluiten (of door een derde te laten sluiten). Bij onverzekerd rijden is de derde-bestuurder niet aansprakelijk voor het ontbreken van een verzekering. Indien een voertuig echter gewoonlijk wordt bestuurd door iemand anders dan de eigenaar, moet de laatstgenoemde zijn verzekeringsmaatschappij daarvan in kennis stellen; die verplichting geldt niet als het voertuig maar af en toe door een derde wordt bestuurd.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Mevrouw Leen Dierick (CD&V) c.s. dient amendement nr. 1 (DOC 54 2414/002) in, dat ertoe strekt artikel 2 van het wetsontwerp te vervangen. Er wordt verwezen naar de verantwoording van het amendement.

sous diverses formes, le groupe de travail “assurance obligatoire” a été chargé d’une mission en vue d’évaluer l’opportunité de les assimiler ou non aux véhicules automoteurs.

Cette mission sera conduite en concertation avec Assuralia et les associations de consommateurs. Le SPF mène par ailleurs une étude sur la question.

La création de nouveaux groupes à risque dans le domaine de l’assurance RC auto est une possibilité laissée à l’appréciation du bureau de tarification; après examen, il lui reviendra de décider s’il est nécessaire de fixer une tarification spécifique pour des groupes autres que celui des jeunes conducteurs.

La sensibilisation de la population à l’obligation de conclure une assurance RC auto est menée selon différents canaux et par différents acteurs (l’IBSR, la police, etc.). Le SPF Économie assure lui-même à cet égard des sessions d’information.

La question de l’accès du Fonds commun de garantie aux données relatives aux défauts d’assurance est soumise à l’examen du groupe de travail “assurance obligatoire”.

Enfin, le projet de loi à l’examen ne modifie en rien le principe suivant lequel le propriétaire du véhicule est tenu de l’assurer (ou de le faire assurer par un tiers) en RC auto. En cas de défaut d’assurance, le tiers conducteur n’est pas responsable du défaut d’assurance. Toutefois, lorsqu’un véhicule est habituellement conduit par une personne autre que son propriétaire, il appartient à ce dernier d’informer sa compagnie d’assurance de cette circonstance; cette obligation ne s’applique pas dans l’hypothèse où le véhicule n’est qu’occasionnellement conduit par un tiers.

III. — VOTES

Art. 1^{er}

Cet article n’appelle aucune observation.

Il est adopté à l’unanimité.

Art. 2

Mme Leen Dierick et consorts présentent l’amendement n° 1 (DOC 54 2414/2), qui vise à remplacer l’article 2 du projet. Il est renvoyé à la justification de l’amendement.

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 3 tot 8

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 9

Mevrouw Leen Dierick (CD&V) c.s. dient amendement nr. 2 (DOC 54 2414/002) in, dat ertoe strekt artikel 9 van het wetsontwerp te wijzigen. De wijziging beoogt het Tarifieringsbureau een adviesbevoegdheid te verlenen, zoals wordt aangegeven in de memorie van toelichting.

Amendement nr. 2 en het aldus geamendeerde artikel 9 worden achtereenvolgens aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

Art. 10 tot 27

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

Ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt, met enkele technische correcties, aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Nele LIJNEN

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vergen (artikel 78.2, vierde lid, van Kamerreglement):

— op grond van artikel 105 van de Grondwet: *nihil*.

— op grond van artikel 108 van de Grondwet: *nihil*.

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité.

Art. 3 à 8

Ces articles n'appellent aucune observation.

Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 9

Mme Leen Dierick et consorts présentent l'amendement n° 2 (DOC 54 2414/2), qui vise à modifier l'article 9 du projet. Il s'agit de conférer une compétence d'avis au bureau de tarification, comme indiqué dans l'exposé des motifs.

L'amendement n° 2 et l'article 9, tel qu'amendé, sont successivement adoptés par 14 voix et une abstention.

Art. 10 à 27

Ces articles n'appellent aucune observation.

Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble du projet est adopté, moyennant quelques corrections techniques, par 14 voix et une abstention.

Le rapporteur,

Nele LIJNEN

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution (article 78.2, alinéa 4, du Règlement):

— en vertu de l'article 105 de la Constitution: *nihil*.

— en vertu de l'article 108 de la Constitution: *nihil*.