

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 janvier 2024

PROJET DE LOI

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

Proposition de loi modifiant la loi du
21 novembre 1989 relative à l'assurance
obligatoire de la responsabilité en matière de
véhicules automoteurs en ce qui concerne
l'obligation d'assurance des véhicules
automoteurs qui, par leur force mécanique,
ne dépassent pas
la vitesse de 25 km/h

Rapport de la première lecture

fait au nom de la commission
de l'Economie, de la Protection des
Consommateurs et de l'Agenda numérique
par
M. Reccino Van Lommel

Sommaire	Pages
I. Exposés introductifs	3
II. Discussion	5
III. votes	11

Voir:

Doc 55 3757/ (2023/2024):
001: Projet de loi.

Doc 55 1916/ (2020/2021):
001: Proposition de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 januari 2024

WETSONTWERP

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

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van
21 november 1989 betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen, wat de verzekeringsplicht
betreft voor motorrijtuigen die door hun
mechanische kracht de snelheid van 25 km/u
niet overschrijden

Verslag van de eerste lezing

namens de commissie
voor Economie, Consumentenbescherming
en Digitale Agenda
uitgebracht door
de heer Reccino Van Lommel

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Bespreking.....	5
III. Stemmingen	11

Zie:

Doc 55 3757/ (2023/2024):
001: Wetsontwerp.

Doc 55 1916/ (2020/2021):
001: Wetsvoorstel.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Stefaan Van Hecke

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Michael Freilich, Katrien Houtmeyers, Anneleen Van Bossuyt
Ecolo-Groen PS	Barbara Creemers, Stefaan Van Hecke, Albert Vicaire Christophe Lacroix, Leslie Leoni, Patrick Prévot
VB	Erik Gilissen, Reccino Van Lommel
MR	Denis Ducarme, Florence Reuter
cd&v	Leen Dierick
PVDA-PTB	Roberto D'Amico
Open Vld	Kathleen Verhelst
Vooruit	Melissa Depraetere

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Mieke Claes, Peter De Roover, Frieda Gijbels, Wouter Raskin
Laurence Hennuy, Olivier Vajda, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre Malik Ben Achour, Chanelle Bonaventure, Ahmed Laaouej, Philippe Tison
Katleen Bury, Wouter Vermeersch, Hans Verreyt Mathieu Bihet, Benoît Piedboeuf, Vincent Scoumeau
Koen Geens, Jef Van den Bergh Marco Van Hees, Maria Vindevoghel Robby De Caluwé, Christian Leysen Anja Vanrobaeys, Kris Verduyck

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

Les Engagés Maxime Prévot

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi et cette proposition de loi jointe au cours de sa réunion du 17 janvier 2024.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Projet de loi DOC 55 3757/001

M. Pierre-Yves Dermagne, vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail, explique que l'objectif du projet de loi est d'adapter le cadre juridique de l'assurance automobile pour le mettre en conformité avec la directive (UE) 2021/2118 du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, ainsi qu'avec la jurisprudence de la Cour constitutionnelle.

C'est la raison pour laquelle le projet de loi vise à modifier la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs.

Tout d'abord, il insère un certain nombre de définitions, telles que la définition de "circulation d'un véhicule" ou encore de "personne lésée", conformément à ce que prévoit la directive précitée, sans apporter de modifications substantielles au droit existant.

Concernant l'obligation d'assurance, des modifications ont également été apportées en ce qui concerne son champ d'application.

En effet, en ce qui concerne le champ d'application matériel de l'obligation d'assurance, le choix a été fait de conserver la définition actuelle du véhicule automoteur et de continuer à travailler sur la base d'une dérogation à l'obligation d'assurance pour les véhicules automoteurs répondant à certains critères, afin de maintenir le niveau actuel de protection des consommateurs.

Les critères ont été adaptés à la fois à la directive précitée et à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, de sorte que la vitesse maximale du véhicule est désormais prise en compte à chaque fois, mais également le poids du véhicule automoteur, pour être exempté de l'obligation d'assurance. Le choix a donc été fait de mieux protéger les personnes lésées en prévoyant une protection plus large que celle préconisée par la directive.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi et cette proposition de loi jointe au cours de sa réunion du 17 janvier 2024.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Wetsontwerp DOC 55 3757/001

De heer Pierre-Yves Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, licht toe dat het wetsontwerp ertoe strekt het wettelijk kader inzake de motorrijtuigenverzekering aan te passen, teneinde het in overeenstemming te brengen met Richtlijn (EU) 2021/2118 van 24 november 2021 tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, alsook met de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof.

Daarom beoogt het wetsontwerp de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te wijzigen.

Allereerst strekt het wetsontwerp ertoe meerdere definities in te voegen, "deelneming aan het verkeer van een voertuig" of "benadeelde" bijvoorbeeld, in overeenstemming met voormelde richtlijn, zonder substantiële wijzigingen aan te brengen in de bestaande wetgeving.

Voorts wordt voorzien in wijzigingen betreffende het toepassingsgebied van de verzekeringsverplichting.

Wat het materiële toepassingsgebied van de verzekeringsverplichting betreft, werd ervoor gekozen om de huidige definitie van "motorrijtuig" te behouden en te blijven werken op basis van een vrijstelling van verzekeringsplicht voor de motorrijtuigen die aan bepaalde criteria voldoen. Dat moet het huidige niveau van consumentenbescherming helpen handhaven.

De criteria werden aangepast aan zowel voormelde richtlijn als de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, waardoor voortaan telkens rekening wordt gehouden met de maximumsnelheid van het voertuig, maar eveneens met het gewicht van het motorrijtuig, om vrijgesteld te kunnen worden van de verzekeringsplicht. Er werd dus voor gekozen om de benadeelden beter te beschermen, op een ruimere wijze dan waarin voormelde richtlijn voorziet.

En choisissant de maintenir un système d'exemption de l'obligation d'assurance, l'obligation d'indemnisation du Fonds commun de garantie pour les personnes lésées lors d'accidents avec ces véhicules automoteurs exemptés sera également maintenue lorsqu'aucune entreprise d'assurance ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident.

La loi du 21 novembre 1989 a également été complétée, afin de se conformer à la directive susmentionnée, par deux obligations d'information, d'une part concernant les véhicules expédiés d'un État membre dans un autre État membre, et d'autre part une obligation d'information portant sur l'assureur du véhicule tracteur en cas d'accident avec une remorque attachée.

Pour l'utilisation des attestations de sinistralité, le principe de non-discrimination est confirmé.

En outre, un aperçu général de la politique en la matière devrait être publié.

La Commission européenne établira prochainement un modèle d'attestation de sinistralité. À cette fin, l'arrêté royal du 16 avril 2018 fixant les conditions du contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile automobile obligatoire sera adapté ultérieurement.

Une protection est également introduite pour les personnes lésées en cas d'insolvabilité de l'entreprise d'assurance qui assure le véhicule automoteur responsable, tant des suites d'un accident survenu dans leur État membre de résidence que des suites d'un accident survenu dans un État membre de l'Espace économique européen autre que leur État membre de résidence.

Le Fonds commun de garantie sera tenu d'indemniser ces personnes lésées.

Par ailleurs, le projet de loi va plus loin que la directive qu'il vise à transposer en appliquant également au Fonds commun de garantie les dispositions relatives aux délais et sanctions qui sont prévues pour les entreprises d'assurance. De cette manière, toute discrimination entre les personnes lésées sera évitée, qu'elles s'adressent à un assureur ou au Fonds commun de garantie. Concrètement, le Fonds commun de garantie et l'assureur devront respecter les mêmes délais et seront soumis aux mêmes sanctions. À cette fin, a été repris le dispositif prévu par le projet de loi concernant les délais

Door een systeem van vrijstelling van verzekeringsplicht te handhaven, zal ook de vergoedingsplicht van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds voor de benadeelden van ongevallen met die vrijgestelde motorrijtuigen worden behouden wanneer geen enkele verzekeringsonderneming de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekt van de bestuurder van het voertuig die het ongeval heeft veroorzaakt.

Om in overeenstemming te zijn met voormelde richtlijn werd de wet van 21 november 1989 tevens aangevuld met twee informatieverplichtingen, enerzijds betreffende de voertuigen die vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat worden verzonden, en anderzijds met betrekking tot de verzekeraar van het trekkend voertuig in geval van een ongeval met een gekoppelde aanhangwagen.

Inzake het gebruik van de schadeattesten wordt het non-discriminatiebeginsel bevestigd.

Bovendien dient een algemeen overzicht van het beleid daaromtrent te worden bekendgemaakt.

De Europese Commissie zal binnenkort een model van schadeattest opstellen. In dat verband zal in een later stadium het betrokken koninklijk besluit van 16 april 2018 tot vaststelling van de voorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen worden aangepast.

Er wordt ook een bescherming ingevoerd voor de benadeelden in geval van insolventie van de verzekeringsonderneming die het aansprakelijke motorrijtuig verzekert, zowel ten gevolge van een ongeval in de lidstaat van verblijf als ten gevolge van een ongeval in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte dan de lidstaat van verblijf.

Het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds zal ermee worden belast die benadeelden te vergoeden.

Voorts gaat het wetsontwerp verder dan de richtlijn waarvan de omzetting wordt beoogd, door de bepalingen inzake termijnen en sancties waarin wordt voorzien voor de verzekeringsondernemingen ook toe te passen op het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Aldus zal elke discriminatie tussen benadeelden worden voorkomen, ongeacht of zij zich tot een verzekeraar dan wel tot het Gemeenschappelijk Garantiefonds wenden. *In concreto* zullen het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds en de verzekeraar dezelfde termijnen

et sanctions relatifs au paiement des prestations des prestations d'assurance (DOC 55 3749/001).

Enfin, l'occasion a été saisie afin de corriger certaines imprécisions terminologiques et d'apporter des adaptations formelles à la loi du 21 novembre 1989.

B. Proposition de loi jointe DOC 55 1916/001

La proposition de loi à l'examen vise à donner suite à l'arrêt n° 15/2021 de la Cour constitutionnelle du 28 janvier 2021. Elle vise à instaurer un critère objectif général sur la base duquel certains véhicules automoteurs qui, par leur force mécanique, ne dépassent pas la vitesse de 25 km/h, seront soumis à l'obligation de contracter une assurance de la responsabilité.

Elle habilite à cet effet le Roi à fixer la masse minimale de ces véhicules automoteurs. En n'inscrivant pas la valeur limite de la masse précitée directement dans la loi, mais en habilitant le Roi à la fixer, elle apporte la flexibilité nécessaire, de sorte que le cadre légal pourra être modifié à l'avenir en fonction des véhicules automoteurs commercialisés et sur la base des statistiques d'accidents.

Par ailleurs, la proposition de loi à l'examen inscrit dans la loi une exonération générale de l'obligation de contracter une assurance de la responsabilité pour les véhicules automoteurs qui, par leur force mécanique, ne dépassent pas la vitesse de 18 km/h.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Anneleen Van Bossuyt (N-VA) tient d'abord à souligner que le gouvernement n'a accusé qu'un léger retard dans la transposition de la directive (UE) 2021/2118. Ce retard a été bien plus important dans le cas d'autres directives. Il n'en demeure pas moins que le gouvernement doit redoubler d'efforts pour veiller à transposer les directives en temps utile.

Le projet de loi vise à transposer en partie la directive précitée, qui prévoit une harmonisation minimale. Les États membres disposent donc d'une marge d'appréciation considérable. Ce n'est toutefois pas un secret que la N-VA s'oppose à toute surréglementation.

in acht dienen te nemen en aan dezelfde sancties onderworpen zijn. Daartoe werd de regeling hernomen waarin het wetsontwerp betreffende de termijnen en de sancties voor de verzekeringsprestaties (DOC 55 3749/001) voorziet.

Tot slot werd van de gelegenheid gebruikgemaakt om een aantal terminologische onnauwkeurigheden te corrigeren en vormelijke aanpassingen door te voeren in de wet van 21 november 1989.

B. Toegevoegd wetsvoorstel DOC 55 1916/001

Dit wetsvoorstel beoogt uitvoering te geven aan arrest nr. 15/2021 van 28 januari 2021 van het Grondwettelijk Hof. Het wenst een algemeen objectief criterium in te voeren op basis waarvan bepaalde motorrijtuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden onderworpen worden aan de plicht tot het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering.

Met name machtigt het wetsvoorstel de Koning om de minimale massa te bepalen waaraan voornoemde motorrijtuigen dienen te voldoen. Door de grenswaarde niet rechtstreeks in de wet zelf in te schrijven, maar delegatie te geven aan de Koning om ze vast te stellen, wordt de nodige flexibiliteit ingebouwd, zodat het wettelijke kader in de toekomst kan worden gewijzigd naargelang van de motorrijtuigen die op de markt aanwezig zijn en op basis van de ongevalstatistieken.

Daarnaast wordt ook een algemene vrijstelling in de wet ingeschreven wat het afsluiten van een aansprakelijkheidsverzekering betreft voor motorrijtuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 18 km/u niet overschrijden.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Anneleen Van Bossuyt (N-VA) stelt vooreerst vast dat de regering voor de omzetting van Richtlijn (EU) 2021/2118 slechts een beperkte vertraging heeft opgelopen; deze regering heeft al richtlijnen omgezet met meer vertraging. Dat neemt niet weg dat ze meer inspanningen moet doen om ervoor te zorgen dat richtlijnen tijdig worden omgezet.

Het wetsontwerp betreft de gedeeltelijke omzetting van voormelde richtlijn, die in een minimumharmonisatie voorziet. De lidstaten beschikken dus over een aanzienlijke appreciatiemarge. Zoals bekend is de N-VA echter gekant tegen gold-plating.

Dans son avis, le Conseil d'État a demandé de modifier l'avant-projet sur certains points afin qu'il soit plus conforme à la directive. Le vice-premier ministre pourrait-il indiquer les points sur lesquels le projet de loi à l'examen s'écarte de la directive précitée, ainsi que les raisons d'y déroger?

La Commission des Assurances a rendu un avis volumineux sur l'avant-projet de loi. L'intervenante demande au vice-premier ministre quels étaient les points de discussion entre les représentants des entreprises d'assurance, des intermédiaires d'assurance et des consommateurs et les experts et comment ces points ont été réglés.

Dans son arrêt n° 15/2021 du 28 janvier 2021, la Cour constitutionnelle estime que l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989 viole les articles 10 et 11 de la Constitution en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h, ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1^{er}, de la loi précitée sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs. L'article 4 du projet de loi vise à y remédier en ajoutant le critère de la "masse", mais aussi en utilisant le nouveau critère de la "vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h".

La proposition de loi jointe à la discussion (DOC 55 1916/001), déposée par la N-VA, dont Mme Van Bossuyt donne lecture des développements, vise concrètement à se conformer à l'arrêt précité de la Cour constitutionnelle. Le groupe N-VA adhère toutefois également à la solution formulée par le gouvernement.

Mme Leslie Leoni (PS) fait part, au nom de son groupe, de son soutien au projet de loi à l'examen, qui est de nature plutôt technique et qui vise à adapter la législation belge à la directive (UE) 2021/2118. Sur certains points, le projet de loi va plus loin que la législation européenne dans la protection des personnes lésées.

M. Reccino Van Lommel (VB) tient d'abord à poser une question concernant l'article 6 du projet de loi, qui vise essentiellement à interdire aux entreprises d'assurance de facturer des primes plus élevées aux preneurs d'assurance en raison de leur nationalité ou de leur lieu de résidence. Il souligne que le montant des primes est avant tout déterminé par le profil de risque du preneur d'assurance. L'intervenante estime qu'il peut y avoir un lien entre la nationalité ou le lieu de résidence du

In zijn advies vroeg de Raad van State het voorontwerp op bepaalde punten aan te passen om het beter te doen aansluiten bij de richtlijn. Kan de vice-eersteminister aangeven op welke punten het voorliggende wetsontwerp afwijkt van de richtlijn, en wat de redenen daarvoor zijn?

De Commissie voor Verzekeringen heeft een lijvig advies geformuleerd omtrent het voorontwerp van wet. De spreekster zou graag van de vice-eersteminister vernemen waar de discussiepunten zich situeerden tussen de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, de verzekeringstussenpersonen, de consumenten en de deskundigen, en hoe deze hun beslag hebben gekregen.

In zijn arrest nr. 15/2021 van 28 januari 2021 heeft het Grondwettelijk Hof geoordeeld dat artikel 2bis van de wet van 21 november 1989 de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt, in zoverre het bepaalt dat de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, zijn uitgezonderd van de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, van voormelde wet, zonder de massa van die motorrijtuigen in aanmerking te nemen. Artikel 4 van het wetsontwerp beoogt hieraan tegemoet te komen door de toevoeging van het criterium "massa" maar ook door het gebruik van het nieuwe criterium van "een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet meer dan 6 km/u".

In het aan de bespreking toegevoegde wetsvoorstel van de N-VA (DOC 55 1916/001), van de schriftelijke toelichting waarvan mevrouw Van Bossuyt lezing geeft, wordt een concreet voorstel gedaan om tegemoet te komen aan voormeld arrest van het Grondwettelijk Hof. De N-VA-fractie kan zich evenwel ook vinden in de door de regering ontworpen oplossing.

Mevrouw Leslie Leoni (PS) spreekt namens haar fractie haar steun uit voor dit wetsontwerp, dat eerder technisch van aard is en ertoe strekt de Belgische wetgeving aan te passen aan Richtlijn (EU) 2021/2118. Op bepaalde punten voorziet het wetsontwerp in een ruimere bescherming van de benadeelden dan wat de Europese wetgeving verlangt.

De heer Reccino Van Lommel (VB) heeft vooreerst een vraag betreffende artikel 6 van het wetsontwerp, dat er in wezen toe strekt verzekeringsondernemingen te verbieden hogere premies te vragen van verzekeringnemers op grond van hun nationaliteit of verblijfplaats. Hij wijst erop dat de hoogte van de premies in de eerste plaats wordt bepaald door het risicoprofiel van de verzekeringnemer. De spreker meent dat er een verband kan bestaan tussen de nationaliteit of de verblijfplaats van

preneur d'assurance et ses aptitudes à la conduite ou sa connaissance du code de la route, ce qui pourrait donc avoir des répercussions sur le risque d'assurance. Comment les entreprises d'assurance pourront-elles correctement en tenir compte à l'avenir?

L'article 6 prévoit en outre que les déclarations de sinistre auront la forme et le contenu d'un modèle adopté par la Commission européenne. M. Van Lommel demande si ce modèle est déjà disponible.

L'article 10 prévoit que tout assureur agréé devra désigner, dans chacun des autres États de l'Espace économique européen, un représentant chargé du règlement des sinistres qui pourra défendre la cause de la personne lésée dans la ou les langue(s) officielle(s) de l'État de résidence de la personne lésée. Le représentant qui sera désigné pourra-t-il défendre la personne lésée uniquement dans l'une des langues nationales ou devra-t-il le faire dans chacune de ces langues?

Nonobstant l'observation formulée par le Conseil d'État dans son avis au point 7.3, selon laquelle "il est déconseillé, dans un souci de sécurité juridique, de s'écarter d'une terminologie utilisée depuis des décennies déjà", le terme "woonplaats" est remplacé dans le texte néerlandais par le terme "verblijfplaats". Pourquoi l'avis du Conseil d'État n'a-t-il pas été suivi?

Dans l'article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989 proposé par l'article 4, il est prévu que les "fauteuils roulants automoteurs exclusivement destinés à être utilisés par des personnes souffrant d'un handicap physique" sont exemptés de l'obligation d'assurance, quelle que soit leur vitesse maximale ou leur masse maximale. Les usagers de fauteuils roulants peuvent assurer leur responsabilité en cas d'accident avec ces fauteuils au moyen d'une assurance responsabilité civile non obligatoire. Cependant, ces assurances RC offrent une protection moindre que la loi précitée. Ainsi, elles ne fournissent pas de couverture en cas de faute grave. Le VB plaide pour qu'une assurance adaptée soit proposée aux usagers de fauteuils roulants, comme c'est déjà le cas pour les utilisateurs de vélos disposant d'un moteur autonome. Qu'en pense le vice-premier ministre?

M. Jef Van den Bergh (cd&v) fait remarquer que les membres du groupe cd&v ont déjà posé plusieurs questions parlementaires concernant la transposition de la directive (UE) 2021/2118 et les conséquences de l'arrêt n° 15/2021 de la Cour constitutionnelle. Le cd&v se réjouit donc du dépôt du projet de loi à l'examen, qui fait suite à la transposition de certains points de la directive précitée par la loi du 5 novembre 2023 portant dispositions diverses en matière d'économie. La directive (UE)

de verzekeringnemer en zijn rijkunsten of kennis van het verkeersreglement. Er is dus wel degelijk sprake van een mogelijke impact op het verzekeringsrisico. Hoe zullen verzekeringsondernemingen dat risico in de toekomst correct kunnen incalculeren?

Nog in artikel 6 wordt bepaald dat verklaringen betreffende het schadeverleden de vorm en de inhoud zullen hebben van een model vastgesteld door de Europese Commissie. De heer Van Lommel vraagt zich af of dit model reeds beschikbaar is.

In artikel 10 wordt bepaald dat elke erkende verzekeraar in elke andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte een schaderegelaar moet aanstellen die de zaak van een benadeelde kan behartigen in de officiële taal of talen van de Staat van de verblijfplaats van de benadeelde. Volstaat het dat de schaderegelaar die wordt aangesteld de zaak kan behartigen in één van de landstalen, of moet die dat doen in elk van die talen?

Niettegenstaande de opmerking van de Raad van State, in punt 7.3 van zijn advies, dat het "omwille van de rechtszekerheid af te raden [is] om af te wijken van een al decennialang gehanteerde terminologie", wordt de term "woonplaats" vervangen door "verblijfplaats". Waarom werd het advies van de Raad van State niet gevolgd?

In het door artikel 4 ontworpen artikel 2*bis* van de wet van 21 november 1989 wordt bepaald dat "gemotoriseerde rolstoelen uitsluitend bestemd voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap" vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht, ongeacht hun maximumsnelheid of maximale massa. Deze rolstoelgebruikers kunnen hun aansprakelijkheid voor ongevallen met deze rolstoelen verzekeren in een niet-verplichte aansprakelijkheidsverzekering. Deze BA-verzekeringen bieden echter minder bescherming dan voornoemde wet. Zo bieden zij geen dekking in geval van zware fout. Het VB pleit ervoor dat voor rolstoelgebruikers in een aangepaste verzekering wordt voorzien, zoals dat thans reeds het geval is voor gebruikers van fietsen met een autonome motor. Wat is het standpunt van de vice-eersteminister hieromtrent?

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) merkt op dat leden van de cd&v-fractie over de omzetting van Richtlijn (EU) 2021/2118 alsook over de gevolgen van arrest nr. 15/2021 van het Grondwettelijk Hof reeds verscheidene parlementaire vragen hebben gesteld. Cd&v is dan ook tevreden met de indiening van dit wetsontwerp, nadat eerder reeds bepaalde aspecten van voormelde richtlijn werden omgezet door de wet van 5 november 2023 houdende diverse bepalingen inzake economie.

2021/2118 devait être transposée pour le 23 décembre 2023 au plus tard. Selon M. Van den Bergh, même si le retard n'est pas très important, l'ambition devrait tout de même être d'assurer les transpositions dans les temps. Le vice-premier ministre peut-il expliquer les raisons du retard actuel et ses éventuelles conséquences?

Le projet de loi prévoit un élargissement de l'obligation d'assurance, en ce sens que les véhicules automoteurs se trouvant sur des terrains privés y seront désormais également soumis. En cas d'accident sur un parking privé, appliquera-t-on les mêmes règles qu'en cas de sinistre sur la voie publique en vue de déterminer la partie responsable?

Après l'arrêt de la Cour constitutionnelle, il existait un flou concernant l'obligation d'assurance des engins de déplacement motorisés, comme les trottinettes électriques munies d'un siège, étant donné que les véhicules automoteurs dont la force mécanique ne dépasse pas 25 km/h n'étaient pas soumis à l'obligation d'assurance, alors que les cyclomoteurs de classe A l'étaient. En vertu du projet de loi, il sera désormais aussi tenu compte de la masse. Le vice-premier ministre peut-il confirmer qu'une trottinette électrique roulant à une vitesse inférieure à 25 km/h restera exemptée de l'obligation d'assurance, alors qu'un cyclomoteur de classe A roulant lui aussi à une vitesse inférieure à 25 km/h restera soumis à cette obligation, en fonction de son poids? Il subsiste également un manque de clarté en ce qui concerne les vélos électriques rapides. Demeureront-ils ou non exemptés de l'obligation d'assurance?

Le projet de loi prévoit une protection en cas d'insolvabilité de l'entreprise d'assurances. Dans ce cas, le Fonds commun de garantie interviendra pour indemniser la personne lésée. Est-ce dans ce cas la personne lésée qui devra faire appel au Fonds? Quelle sera la procédure concrète? Que se passera-t-il en cas d'insolvabilité d'une entreprise d'assurances étrangère, alors que la personne lésée habite en Belgique? Le Fonds interviendra-t-il également dans ce cas?

B. Réponses du vice-premier ministre

M. Pierre-Yves Dermagne, vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail, confirme qu'il s'agit d'une directive à harmonisation minimale qui permet aux États membres d'aller plus loin, ce qu'a fait la Belgique sur le rôle du Fonds commun de garantie.

Conformément à l'article 5 de la directive 2009/103/CE, la Belgique avait décidé que les sinistrés seraient indemnisés par le Fonds commun de garantie s'il n'y avait

Richtlijn (EU) 2021/2118 had uiterlijk op 23 december 2023 omgezet moeten zijn. De vertraging mag dan wel beperkt zijn, de ambitie moet volgens de heer Van den Bergh toch zijn om omzettingen tijdig door te voeren. Kan de vice-eersteminister toelichting geven bij de redenen voor de huidige vertraging en de eventuele gevolgen daarvan?

Het wetsontwerp voorziet in een uitbreiding van de verzekeringsplicht, in die zin dat ook motorrijtuigen die zich op private terreinen bevinden voortaan verzekeringsplichtig zijn. Zullen bij een ongeval op een private parking dezelfde regels inzake de bepaling van de aansprakelijke partij gelden als bij een schadegeval op de openbare weg?

Na de uitspraak van het Grondwettelijk Hof was er onduidelijkheid over de verzekeringsplicht voor gemonotoriseerde voortbewegingstoestellen, zoals een elektrische step met zadel, aangezien motorrijtuigen met een mechanische kracht van minder dan 25 km/u niet onderworpen waren aan de verzekeringsplicht, terwijl bromfietsen van klasse A dat wel waren. Volgens het wetsontwerp zal voortaan ook rekening worden gehouden met de massa. Kan de vice-eersteminister bevestigen dat een elektrische step, die minder rijdt dan 25 km/u, vrijgesteld zal blijven van de verzekeringsplicht, en dat voor een bromfiets van klasse A, die eveneens minder dan 25 km/u rijdt, de verzekeringsplicht zal blijven gelden, naargelang van het gewicht? Ook wat speedpedelecs betreft, heerst er onduidelijkheid. Zullen zij wel of niet vrijgesteld blijven van de verzekeringsplicht?

Het wetsontwerp voorziet in een bescherming bij insolventie van de verzekeringsonderneming. Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zal in dat geval de benadeelde vergoeden. Is het dan de benadeelde die een beroep moet doen op het Fonds? Hoe zal dit in de praktijk in zijn werk gaan? Wat bij insolventie van een buitenlandse verzekeringsonderneming terwijl de benadeelde in België woont; treedt het Fonds dan ook op?

B. Antwoorden van de vice-eersteminister

De heer Pierre-Yves Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, bevestigt dat het gaat om een minimumharmonisatierichtlijn, die de lidstaten de mogelijkheid biedt een stap verder te gaan, wat België ook heeft gedaan wat de rol van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds betreft.

België had overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2009/103/EG beslist dat de slachtoffers door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zouden worden

pas de couverture en RC automobile. Avec l'introduction de la nouvelle directive (UE) 2021/2118, la Belgique aurait pu supprimer l'intervention du Fonds, étant entendu que les véhicules automoteurs bénéficiant de l'exemption prévue à l'article 2*bis* de la loi ne tombaient plus sous le champ d'application de la directive. Le gouvernement a fait le choix de maintenir l'intervention du Fonds commun de garantie puisque la supprimer aurait constitué un recul en termes de protection des consommateurs. C'est pourquoi, malgré le fait que le Fonds soit financé par les assureurs en RC automobile qui ne perçoivent pas de primes pour couvrir ce type de véhicules (qui en sont exemptés), il a été proposé de maintenir cette obligation à charge du Fonds commun de garantie (donc des assureurs RC automobile et, *in fine*, des assurés en RC automobile).

Le projet de loi à l'examen a fait l'objet d'un large consensus au sein de la Commission des assurances. Il reste un point en discussion: la définition de la notion "d'usager faible", qui est spécifique au droit belge. Cette notion n'est pas directement couverte par la directive. Le gouvernement a fait le choix de transposer la directive sans attendre un consensus sur cette définition d'usager faible pour laquelle les discussions continuent.

Concernant l'utilisation des langues, le vice-premier ministre confirme que cela peut se faire dans une des langues nationales.

Le vice-premier ministre ajoute qu'il a par ailleurs été fait le choix de conserver le terme de "*verblijfplaats*" (lieu de résidence) plutôt que de "*woonplaats*" (lieu du domicile) pour des raisons pratiques, par exemple lors d'un accident de roulage se passant à l'étranger avec une personne y résidant sans y être domiciliée. L'intention du législateur européen ressort clairement des versions française et anglaise de la directive 2000/26/CE (Quatrième directive sur l'assurance automobile) et de l'actuelle directive 2009/103/CE, qui utilisent le terme "*résidence*". Il est également fait référence à l'arrêt de la CJUE du 12 octobre 2023 selon lequel les dispositions du droit de l'Union doivent être interprétées et appliquées de manière uniforme, à la lumière des versions établies dans toutes les langues de l'Union. En cas de disparité entre les différentes versions linguistiques d'un texte du droit de l'Union, la disposition en cause doit être interprétée en fonction de l'économie générale et de la finalité de la réglementation dont elle constitue un élément (C-286/22, *KBC Verzekeringen NV contre P&V Verzekeringen CVBA*, ECLI:EU:C:2023:767).

vergoed indien er geen dekking burgerlijke aansprakelijkheid motorrijtuigen was. Met de invoering van de nieuwe Richtlijn (EU) 2021/2118 had België ervoor kunnen kiezen het Fonds niet langer te laten optreden, aangezien de motorrijtuigen die de bij artikel 2*bis* van de wet bepaalde vrijstelling genieten niet langer onder het toepassingsgebied van de richtlijn zouden vallen. De regering heeft er echter voor gekozen de interventie van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds te behouden. Zo niet zou dat een achteruitgang hebben betekend op het vlak van de consumentenbescherming. Er werd daarom voorgesteld die verplichting ten laste van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds (dus de verzekeraars burgerlijke aansprakelijkheid motorrijtuigen en, *in fine*, de verzekerden burgerlijke aansprakelijkheid motorrijtuigen) te behouden, ook al wordt het Fonds gefinancierd door de verzekeraars burgerlijke aansprakelijkheid motorrijtuigen, die geen premies ontvangen om dat soort voertuigen (die daarvan zijn vrijgesteld) te dekken.

Binnen de Commissie voor Verzekeringen bestond een ruime consensus over het ter bespreking voorliggende wetsontwerp. Eén punt staat nog ter discussie: de definitie van "zwakke weggebruiker", die eigen is aan het Belgisch recht. Dat begrip komt in de richtlijn niet rechtstreeks aan bod. De regering heeft ervoor gekozen de richtlijn alvast om te zetten zonder een consensus over de omschrijving van het begrip "zwakke weggebruiker" af te wachten. De besprekingen daarover worden voortgezet.

Wat de taal betreft, bevestigt de vice-eersteminister dat een van de landstalen volstaat.

Voorts voegt de vice-eersteminister toe dat er om praktische redenen voor is geopteerd het begrip "*verblijfplaats*" te behouden en niet "*woonplaats*", bijvoorbeeld met betrekking tot de situatie van iemand die in het buitenland verblijft maar er niet officieel woont, en daar een verkeersongeval heeft. De bedoeling van de Europese wetgever blijkt duidelijk uit de Franse en de Engelse tekst van Richtlijn 2000/26/EG (Vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering) en van de huidige Richtlijn 2009/103/EG, die het begrip *résidence* gebruiken. Er wordt ook verwezen naar het arrest van het HvJ-EU van 12 oktober 2023, volgens hetwelk de bepalingen van het Unierecht uniform moeten worden uitgelegd en toegepast, in het licht van de tekst in welke Unietaal ook. Wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies van een Unierechtelijke bepaling, moet bij de uitlegging ervan worden gelet op de algemene opzet en de doelstelling van de regeling waarvan zij een onderdeel vormt (C-286/22, *KBC Verzekeringen NV tegen P&V Verzekeringen CVBA*, ECLI:EU:C:2023:767).

Quant à l'opportunité d'étendre aux détenteurs et utilisateurs d'une chaise roulante l'obligation de la couverture en RC automobile, le gouvernement a fait le choix de ne pas suivre cette voie.

Sur les exemptions prévues et les véhicules qui peuvent en bénéficier selon l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989, le vice-premier ministre explique qu'il faudra vérifier *in concreto* si un véhicule est exempté de l'obligation d'assurance, comme défini à l'article 1^{er} de la même loi.

Enfin, le nouvel article 2bis a été modifié conformément à l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 15/2021 du 28 janvier 2021 en ajoutant un critère de masse pour la catégorie des véhicules automoteurs qui peuvent être actionnés par une force mécanique avec une vitesse maximale par construction supérieure à 6 km/h, mais ne dépassant pas 25 km/h et ayant une masse maximale ne dépassant pas 25 kilos. Les véhicules automoteurs de plus de 25 kg, y compris les cyclomoteurs, restent soumis à l'obligation d'assurance, quelle que soit leur vitesse maximale. Cette disposition est conforme à l'arrêt de la Cour constitutionnelle précité.

De même, les véhicules automoteurs dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h, quelle que soit leur masse, sont toujours soumis à l'obligation d'assurance, la vitesse et le poids étant des conditions cumulatives.

C. Répliques

En ce qui concerne la réponse à sa question relative à l'article 10, *M. Reccino Van Lommel (VB)* a compris que le représentant désigné pour se charger du règlement des sinistres peut traiter l'affaire dans l'une des langues nationales et ne doit pas le faire dans chacune de ces langues.

L'intervenant présume que le vice-premier ministre a mal compris sa remarque concernant les fauteuils roulants automoteurs. *M. Van Lommel* ne plaide pas en faveur d'une assurance obligatoire pour les usagers de ces fauteuils roulants. Il a par contre souligné qu'en cas de faute grave, l'assurance RC non obligatoire ne fournit pas de couverture et qu'il pourrait être utile de prévoir une formule d'assurance adaptée pour les usagers de fauteuils roulants.

Enfin, l'intervenant n'a pas obtenu de réponse à sa question relative à la prise en compte du risque d'assurance potentiellement plus élevé que courent les preneurs d'assurance de nationalité étrangère ou résidant dans un autre pays.

De regering is voorts niet willen ingaan op de mogelijkheid om de verplichting tot dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid motorrijtuigen uit te breiden tot rolstoelbezitters en -gebruikers.

Inzake de vrijstelling van verzekeringsplicht en de betrokken voertuigen als bedoeld in artikel 2bis van de wet van 21 november 1989 stipt de vice-eersteminister aan dat *in concreto* eerst zal moeten worden nagegaan of het wel degelijk gaat om een motorrijtuig als bedoeld in artikel 1 van dezelfde wet opdat het van die verzekeringsplicht kan worden vrijgesteld.

Tot slot werd het nieuwe artikel 2bis aangepast aan arrest nr. 15/2021 van het Grondwettelijk Hof van 28 januari 2021, waarbij een criterium "massa" werd toegevoegd voor de categorie motorrijtuigen die door een mechanische kracht kunnen worden aangedreven met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid tussen 6 km/u en 25 km/u en met een maximale massa van 25 kg. Motorrijtuigen van meer dan 25 kg, inclusief bromfietsen, blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht, ongeacht hun maximale snelheid. Dat is in overeenstemming met het voormelde arrest van het Grondwettelijk Hof.

Tevens blijven de motorrijtuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/u, ongeacht hun massa, onderworpen aan de verzekeringsplicht, aangezien de snelheid en het gewicht cumulatieve voorwaarden zijn.

C. Replieken

Wat het antwoord op zijn vraag betreffende artikel 10 betreft, heeft *de heer Reccino Van Lommel (VB)* begrepen dat de schaderegelaar die wordt aangesteld de zaak kan behartigen in een van de landstalen, en dat niet hoeft te doen in elk van die talen.

De spreker vermoedt dat de vice-eersteminister zijn opmerking betreffende gemotoriseerde rolstoelen verkeerd heeft begrepen. De heer Van Lommel pleitte niet voor een verplichte verzekering voor gebruikers van deze rolstoelen. Wel heeft hij erop gewezen dat in geval van een zware fout, de niet-verplichte BA-verzekering geen dekking verleent en dat het nuttig kan zijn om voor rolstoelgebruikers in een aangepaste verzekeringsformule te voorzien.

Tot slot kreeg de spreker geen antwoord op zijn vraag orent het incalculeren van het mogelijk verhoogde verzekeringsrisico ten aanzien van verzekeringnemers met een vreemde nationaliteit of met een verblijfplaats in een ander land.

Le vice-premier ministre reviendra sur ces questions lors de la deuxième lecture.

De vice-eersteminister zal terugkomen op deze vragen tijdens de tweede lezing.

III. — VOTES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2 à 5

Les articles 2 à 5 sont successivement adoptés par 12 voix et 3 abstentions.

Art. 6 à 8

Les articles 6 à 8 sont successivement adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 9

L'article 9 est adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Art. 10

L'article 10 est adopté par 10 voix contre 2 et 3 abstentions.

Art. 11 à 30

Les articles 11 à 30 sont successivement adoptés par 12 voix et 3 abstentions.

*
* *

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 tot 5

De artikelen 2 tot 5 worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 6 tot 8

De artikelen 6 tot 8 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 9

Artikel 9 wordt aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 10

Artikel 10 wordt aangenomen met 10 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 11 tot 30

De artikelen 11 tot 30 worden achtereenvolgens aangenomen met 12 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

À la demande de *Mme Anneleen Van Bossuyt (N-VA)*, la commission décide, en application de l'article 83.1 du Règlement, de procéder à une deuxième lecture du projet de loi à l'examen. L'intervenante souhaite disposer d'une note de légistique du Service juridique à cette fin.

Le rapporteur,

Reccino Van Lommel

Le président,

Stefaan Van Hecke

Op verzoek van mevrouw Anneleen Van Bossuyt (N-VA) beslist de commissie, met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement, over te gaan tot een tweede lezing van het ter bespreking voorliggend wetsontwerp. De commissie wenst daartoe over een wetgevingstechnische nota van de Juridische dienst te beschikken.

De rapporteur,

Reccino Van Lommel

De voorzitter,

Stefaan Van Hecke