

Vice-Eersteminister en  
Minister van Werk, Economie en  
Consumenten, belast met  
Buitenlandse Handel,  
Armoedebestrijding, Gelijke Kansen en  
Personen met een handicap



Vice-Premier Ministre et  
Ministre de l'Emploi, de l'Economie et  
des Consommateurs, chargé du  
Commerce Extérieur, de la Lutte  
contre la pauvreté, de l'Egalité des  
chances et des Personnes  
handicapées

**COMMUNIQUE DE PRESSE DE KRIS PEETERS,**  
Vice-Premier Ministre et  
Ministre de l'Emploi, de l'Economie et des Consommateurs,  
du Commerce Extérieur, de la Lutte contre la pauvreté,  
de l'Egalité des chances et des Personnes handicapées

Lundi 29 avril 2019

## **Les vélos électriques, les speed pedelecs, les monowheels et les fauteuils roulants électriques exemptés de l'assurance responsabilité civile obligatoire**

Les fauteuils roulants électriques, monowheels, vélos électriques et speed pedelecs sont exemptés de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Il s'agit de véhicules à faible vitesse autonome et risque d'impact réduit en cas d'accidents. Le 25 avril dernier, le Parlement a approuvé la loi en la matière.

Vice-Premier ministre et ministre des Consommateurs, Kris Peeters : « De plus en plus de personnes utilisent des vélos électriques et des speed pedelecs comme alternative à la voiture. Ces moyens de transport ont le potentiel de réduire les embouteillages et la pollution de l'air. Puisque, suite à leur vitesse réduite, le risque d'impact en cas d'accidents est limité, nous les exonérons de l'obligation de l'assurance de la responsabilité. D'autres véhicules électriques légers comme les fauteuils roulants électriques, les monowheels et les vélos avec bouton garage sont également exonérés de cette assurance. De plus, les conducteurs de tous ces véhicules légers seront considérés comme usagers de la route vulnérables. Avec cette mesure, nous voulons encourager encore davantage l'utilisation de ces véhicules électriques légers. »

Actuellement, il faut en principe conclure une assurance responsabilité civile pour chaque véhicule à propulsion autonome. En pratique, cela crée souvent des situations absurdes. Ainsi, pour les fauteuils roulants électriques ou les vélos à bouton de garage électrique – une fonction qui permet de monter une pente le vélo à la main –, il faut conclure la même assurance que pour une voiture. Pour être conformes à la loi, les vélos électriques qui peuvent se déplacer sans que l'utilisateur ne doive pédaler doivent également être assurés.

Le ministre Peeters adapte la législation pour mettre un terme à ces situations absurdes. Parallèlement, il mise sur la promotion de moyens de transports électriques légers. **Tous les véhicules avec une vitesse autonome maximale de 25 km/h sont exemptés d'une assurance responsabilité civile.** De ce fait, les utilisateurs de fauteuils roulants électriques, monowheels et vélos à fonctions boost, launch, garage, walk-assist et/ou parking ne devront pas avoir d'assurance responsabilité civile. **La plupart des speed pedelecs bénéficient également de l'exemption. Ils tombent sous la vitesse limite de 25 km/h, même s'ils atteignent des vitesses réelles supérieures moyennant assistance au pédalage.**

Kris Peeters : « L'année dernière, Okra, Pasar, Landelijke Gilden et d'autres organisations ont attiré l'attention de mon cabinet sur un certain nombre de problèmes. Il n'est évidemment pas logique que les utilisateurs de vélos électriques doivent conclure une assurance pour un simple bouton de garage. Nous avons alors examiné toute la législation en matière de responsabilité civile pour véhicules. Avec l'introduction de ces exemptions, nous mettons fin à des situations absurdes et encourageons l'utilisation de moyens de transport électriques légers. »

### **Accidents**

A l'avenir, les victimes d'un accident avec un véhicule électrique léger pourront avoir recours à l'assurance familiale du conducteur ayant provoqué l'accident. **Dans le cas exceptionnel que le conducteur responsable n'est pas couvert par une assurance familiale, la victime pourra adresser sa demande de dédommagement directement au Fonds commun de Garantie Belge.**

**Les conducteurs de véhicules électriques légers seront, quant à eux, considérés comme usagers de la route vulnérables. Cela signifie qu'en cas d'accident avec un véhicule plus lourd, toutes les lésions corporelles et tous les dégâts aux vêtements seront automatiquement indemnisés.**

### **Cyclomoteurs Classe A**

Les cyclomoteurs classe A sont encore bien soumis à l'obligation d'assurance. Malgré leur vitesse limitée, en raison de leur poids plus important, l'impact en cas d'accidents est plus grand aussi.

### **Manipulation à une vitesse autonome plus élevée**

Toutefois, si, en raison d'une manipulation, le conducteur d'un vélo électrique atteint une vitesse autonome plus élevée (mécaniquement et donc pas par force musculaire), il est bel et bien soumis à l'obligation d'assurance. De plus, il se rend sur la voie publique avec un véhicule non conforme.

Les conducteurs peuvent faire l'objet de poursuites pénales et, en cas d'accident où ils sont en faute, tous les dégâts (qui peuvent être très élevés) seront également à leur propre charge.

Les conducteurs de vélos électriques gonflés doivent être conscients des risques majeurs auxquels ils sont exposés.

## HOOFDSTUK 4

**Wijzigingen van de wet van 6 juli 1976  
tot beteugeling van het sluiwerk met handels-  
of ambachtsskarakter**

## Art. 41

In de wet van 6 juli 1976 tot beteugeling van het sluiwerk met handels- of ambachtsskarakter wordt een artikel 4/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/1. Wanneer zij een inbreuk vaststellen op deze wet of haar uitvoeringsbesluiten, kunnen de in artikel 3, a), bedoelde ambtenaren aan de overtreder een waarschuwing richten waarbij die tot stopzetting van de handeling wordt aangemaand, overeenkomstig artikel XV.31 van het Wetboek van economisch recht.”.

## Art. 42

In dezelfde wet wordt een artikel 4/2 ingevoegd, luidende:

“Art. 4/2. De ambtenaren die zijn aangesteld door de minister bevoegd voor Economie kunnen aan de overtreder een transactie voorstellen, overeenkomstig artikel XV.61 van het Wetboek van economisch recht.

De tarieven alsook de betalings- en inningswijzen van deze transactie worden door de Koning vastgesteld.

De geldsom bedoeld in het eerste lid mag niet hoger zijn dan het maximumbedrag van de strafrechtelijke geldboete die wegens de vastgestelde inbreuk kan worden opgelegd, verhoogd met de opdecimen.”.

## HOOFDSTUK 5

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

## Art. 43

In de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt een artikel 2bis ingevoegd, luidende:

“Art. 2bis. Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld

## CHAPITRE 4

**Modifications de la loi du 6 juillet 1976 sur  
la répression du travail frauduleux à  
caractère commercial ou artisanal**

## Art. 41

Dans la loi du 6 juillet 1976 sur la répression du travail frauduleux à caractère commercial ou artisanal, il est inséré un article 4/1 rédigé comme suit:

“Art. 4/1. Lorsqu'ils constatent une infraction à la présente loi ou à ses arrêtés d'exécution, les agents visés à l'article 3, a), peuvent adresser au contrevenant un avertissement le mettant en demeure de mettre fin à cet acte, conformément à l'article XV.31 du Code de droit économique.”.

## Art. 42

Dans la même loi, il est inséré un article 4/2 rédigé comme suit:

“Art. 4/2. Les agents commissionnés par le ministre ayant l'Economie dans ses attributions peuvent proposer une transaction au contrevenant, conformément à l'article XV.61 du Code de droit économique.

Les tarifs ainsi que les modalités de paiement et de perception de cette transaction sont arrêtés par le Roi.

La somme visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> ne peut être supérieure au maximum de l'amende pénale pouvant être infligée pour l'infraction constatée, augmentée des décimes additionnels.”.

## CHAPITRE 5

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

## Art. 43

Dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules à moteur, il est inséré un article 2bis rédigé comme suit:

“Art. 2bis. Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, les véhicules automoteurs

in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden.

Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.”.

#### Art. 44

Artikel 19*bis*-11, § 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt aangevuld met de bepaling onder 9°), luidende:

“9°) wanneer voor wat betreft een motorrijtuig vrijgesteld van de verplichting tot verzekering overeenkomstig artikel 2*bis*, eerste lid, geen enkele verzekeringsonderneming de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder van het voertuig die het ongeval heeft veroorzaakt, dekt.”.

#### Art. 45

In artikel 19*bis*-12, 3°), van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, worden de woorden “bij 7°)” vervangen door de woorden “bij 7°) en 9°)”.

#### Art. 46

In artikel 29*bis* van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 13 april 1995 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 31 mei 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° paragraaf 3 wordt vervangen als volgt:

“§ 3. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder motorrijtuig verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2*bis*, eerste lid.”;

2° paragraaf 4, eerste lid, wordt aangevuld met de volgende zin:

“De uitoefening van deze vordering is onderworpen aan de voorwaarden bepaald in artikel 95, tweede tot en met vijfde lid, van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen.”.

visés à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.

Restent soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1<sup>er</sup>, les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.”.

#### Art. 44

L'article 19*bis*-11, § 1<sup>er</sup>, de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, est complété par le 9°) rédigé comme suit:

“9°) lorsque, s'agissant d'un véhicule automoteur exempté de l'obligation d'assurance conformément à l'article 2*bis*, alinéa 1<sup>er</sup>, aucune entreprise d'assurances ne couvre la responsabilité civile du conducteur du véhicule qui a causé l'accident.”.

#### Art. 45

Dans l'article 19*bis*-12, 3°), de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, les mots “au 7°)” sont remplacés par les mots “aux 7°) et 9°)”.

#### Art. 46

A l'article 29*bis*, de la même loi, inséré par la loi du 13 avril 1995 et modifié en dernier lieu par la loi du 31 mai 2017, les modifications suivantes sont apportées:

1° le paragraphe 3 est remplacé par ce qui suit:

“§ 3. Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1<sup>er</sup>, à l'exclusion de ceux visés à l'article 2*bis*, alinéa 1<sup>er</sup>.”;

2° le paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, est complété par la phrase suivante:

“Les modalités d'exercice de ce recours sont soumises aux conditions prévues par l'article 95, alinéas 2 à 5, de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances.”.

## HOOFDSTUK 4

**Wijzigingen van de wet van 6 juli 1976 tot  
beteugeling van het sluiwerk met handels- of  
ambachtsskarakter**

Artikelen 41 en 42

In de wet van 6 juli 1976 tot beteugeling van het sluiwerk met handels- of ambachtsskarakter wordt in twee bepalingen voorzien die de door de minister van Economie aangestelde ambtenaren in staat stellen om een waarschuwing op te stellen of een transactie voor te stellen.

Indien men vergelijkt met gelijkaardige overtredingen, stelt men vast dat voor inbreuken op de regelgeving betreffende de inschrijving in de KBO (boek III van het WER) er wel een waarschuwingsprocedure (art. XV.31 WER) en transactie (art. XV.61) wordt voorzien. Het niet naleven van deze regelgeving is een constitutief element van het misdrijf sluiwerk zoals gedefinieerd in de wet van 6 juli 1976. Een gelijkschakeling van de mogelijkheden van optreden voor beide regelgevingen lijkt dan ook meer coherent te zijn.

Bij het niet naleven van de regelgeving betreffende de inschrijving in de KBO gaat het om een feit dat verscheidene misdrijven oplevert (inbreuk op boek III van het WER en op de wet van 6 juli 1976). Bijgevolg is artikel 65 van het Strafwetboek van toepassing, dat bepaalt dat in er dat geval geen cumul van de straffen voorzien voor beide misdrijven kan worden uitgesproken, maar dat alleen de zwaarste straf wordt uitgesproken. Het is dus logisch dat voor beide misdrijven dezelfde procedures kunnen worden toegepast.

De waarschuwingsprocedure en transactie zijn voorzien in nagenoeg alle andere economische regelgevingen. Een gelijkschakeling zou dus van een consequente aanpak getuigen.

## HOOFDSTUK 5

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

Dit nieuwe hoofdstuk wijzigt de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna WAM). De bepalingen zijn gebaseerd op de mogelijkheid voorzien door de richtlijn 2009/103/EU van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009

## CHAPITRE 4

**Modifications de la loi du 6 juillet 1976 sur la  
répression du travail frauduleux à caractère  
commercial ou artisanal**

Articles 41 et 42

La loi du 6 juillet 1976 sur la répression du travail frauduleux à caractère commercial ou artisanal prévoit deux dispositions devant permettre aux agents désignés par le ministre de l'Économie de dresser un avertissement ou de proposer une transaction.

En comparant avec des infractions similaires, il est constaté que pour les infractions à la réglementation relative à l'inscription à la BCE (livre III du CDE), une procédure d'avertissement (art. XV.31 CDE) et une transaction (art. XV.61) sont toutefois prévues. Le non-respect de cette réglementation est un élément constitutif de l'infraction de travail frauduleux telle que définie dans la loi du 6 juillet 1976. Un alignement des possibilités d'intervention pour les deux réglementations semble être plus cohérent.

Le non-respect de la réglementation relative à l'inscription à la BCE est un fait qui constitue différentes infractions (au livre III du CDE et à la loi du 6 juillet 1976). En conséquence, l'article 65 du Code pénal, qui dispose que dans ce cas, il ne peut y avoir de cumul des peines prévues pour les deux infractions mais que seule la sanction la plus forte sera prononcée, est applicable. Il est donc logique que les mêmes procédures puissent être appliquées pour les deux infractions.

La procédure d'avertissement et la transaction sont prévues dans pratiquement toutes les autres réglementations économiques. Un alignement ferait donc preuve d'une approche systématique.

## CHAPITRE 5

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

Ce nouveau chapitre modifie la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après loi RC auto). Les dispositions sont basées sur la possibilité prévue par la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance

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.

De wijziging wordt ingegeven door de vaststelling dat de enge interpretatie van de definitie in artikel 1 WAM, en meer in het bijzonder het aspect autonoom kunnen rijden, ertoe leidt dat:

1° bepaalde elektrische fietsen, de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en elektrische rolstoelen in de regel onder de verzekeringsplicht vallen en;

2° de bestuurders ervan buiten het toepassingsgebied zouden vallen van de automatische wettelijke vergoedingsregeling van artikel 29*bis* WAM (zwakke gebruikers).

#### Artikel 43

Artikel 5, § 2, van de richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, verleent aan de lidstaten de bevoegdheid om elektrische fietsen of andere nieuwe elektrische motorrijtuigen van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering uit te sluiten mochten zij dit noodzakelijk achten.

Via deze bepaling worden een aantal nieuwe elektrische motorrijtuigen van de verzekeringsverplichting ontheven. Omwille van consistentie en rechtszekerheid voor de rechtsonderhorige werd geopteerd voor een uniform plafond van autonome snelheid van 25 km/u.

Het criterium dat wordt gehanteerd om al dan niet aan de verzekeringsplicht onderworpen te zijn, is de kinetische energie van het voertuig.

Kinetische energie is de vorm van energie die een lichaam of voorwerp in zich heeft doordat het beweegt. De massa en de snelheid van het lichaam of het voorwerp bepalen de hoeveelheid kinetische energie.

Aangezien een bromfiets klasse A al snel 80 tot 100 kg weegt en een elektrische fiets gemiddeld 20 tot 30 kg weegt, inclusief de batterij, is het gerechtvaardigd dat de bromfiets klasse A onderhevig blijft aan de

de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

La modification est motivée par le constat que l'interprétation stricte de la définition à l'article 1<sup>er</sup> de la loi RC auto, en particulier l'aspect concernant la capacité à rouler de manière autonome, mène:

1° à ce que certains vélos électriques, les engins de déplacement motorisés et les chaises roulantes électriques relèveraient en général de l'obligation d'assurance et;

2° à ce que leurs utilisateurs tomberaient hors du champ d'application du système d'indemnisation légale automatique de l'article 29*bis* loi RC auto (usagers faibles).

#### Article 43

L'article 5, § 2, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité donne aux États membres la faculté d'exclure les vélos électriques ou d'autres nouveaux véhicules automoteurs de la loi sur l'assurance de la responsabilité civile s'ils le jugent nécessaire.

Via cette disposition, un certain nombre de nouveaux véhicules automoteurs électriques sont exonérés de l'obligation d'assurance. Par souci de cohérence et pour la sécurité juridique du justiciable, on a opté pour un plafond uniforme de vitesse autonome maximale de 25 km/h.

Le critère utilisé pour être soumis ou non à l'assurance obligatoire, est l'énergie cinétique du véhicule.

L'énergie cinétique est la forme d'énergie d'un corps ou d'un objet parce qu'il bouge. La masse et la vitesse du corps ou de l'objet déterminent la quantité d'énergie cinétique.

Etant donné qu'un cyclomoteur classe A pèse vite 80 à 100 kg et qu'un vélo électrique, y compris sa batterie, pèse en moyenne 20 à 30 kg, il est justifié de maintenir l'obligation d'assurance pour le cyclomoteur classe A.

verzekeringsplicht. De kinetische energie aan eenzelfde snelheid significant is immers groter.

Voorbeelden van geïllustreerde motorrijtuigen: de elektrische rolstoel, die reeds werd uitgesloten van artikel 29*bis*, het hoverboard, de zelfbalancerende toestellen, het elektrisch skateboard, de elektrische fiets, de miniquad, de minimoto, voor zover ze rijden met een maximum snelheid van 25 km/u. Deze lijst is geenszins exhaustief en louter indicatief.

Ook motorrijtuigen met de volgende functies kunnen hieronder begrepen worden: de boost-, launch-, garage-, walk-assist-, parkeerfunctie, ongeacht hun benaming en vorm. De wandel-, garage-, parkeerassistentie is bijvoorbeeld bedoeld om de elektrische fiets in onbereikbare toestand gemakkelijker te kunnen manipuleren en niet om de fiets aan te drijven bij het rijden, zodat het verkeersrisico quasi verwaarloosbaar is (de autonome snelheid ligt immers zeer laag, meestal rond 6 km/u).

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst waartoe deze vervoermiddelen aanleiding kunnen geven, zou kunnen worden verzekerd middels een andere verzekeringspolis dan de B.A. auto (bv. BA-privéleven).

#### Artikel 44

De hierboven vermelde richtlijn 2009/103/EG voorziet in haar artikel 5, § 2, lid 2, dat de lidstaten die gebruikmaken van de mogelijkheid om af te wijken van de verzekeringsplicht voor bepaalde types van voertuigen, erover dienen te waken dat deze voertuigen “op dezelfde wijze worden behandeld als voertuigen die niet voldoen aan de verzekeringsverplichting (...)”.

De Europese Commissie verduidelijkt dat “In dat geval zouden de nationale garantiefondsen de kosten van vergoeding van slachtoffers van ongevallen die door deze nieuwe soorten voertuigen worden veroorzaakt, voor hun rekening nemen.”. (Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, p. 9).

Daarom vult dit artikel het artikel 19*bis*-11, § 1, dat in de verschillende hypothesen voorziet tot tussenkomst

En effet, l'énergie cinétique à une vitesse identique est significativement plus élevée.

Exemples de véhicules automoteurs visés: le fauteuil roulant électrique, qui était déjà exclu de l'article 29*bis*, l'hoverboard, les engins auto équilibrés, le skateboard électrique, le vélo électrique, le miniquad et la minimoto, pour autant que leur vitesse maximale soit limitée à 25 km/h. Cette liste n'est aucunement exhaustive et purement indicative.

Peuvent aussi être visés les véhicules automoteurs avec les fonctions suivantes: l'assistance au pédalage, l'assistance au démarrage, le bouton garage, le walk assist, l'assistance au parking, quelles que soient leur dénomination et leur forme. L'aide à la marche, le bouton garage et l'assistance au parking visent par exemple à faciliter la manipulation du vélo électrique lorsque l'on ne roule pas dessus et non à propulser le vélo lorsque l'on est dessus, si bien que le risque inhérent à la circulation est quasi négligeable (la vitesse autonome qui est en effet très basse avoisine en effet généralement les 6 km/h).

La responsabilité civile extracontractuelle à laquelle ces moyens de transport pourraient donner lieu, devrait pouvoir être assurée au moyen d'une autre police d'assurance que la RC auto (par ex. RC vie privée).

#### Article 44

La directive 2009/103/CE, citée ci-avant, prévoit en son article 5, § 2, alinéa 2, que les États membres qui utilisent la faculté de déroger à l'obligation d'assurance pour certains types de véhicules, doivent veiller à ce que ces véhicules “soient traités de la même manière que les véhicules pour lesquels il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance (...)”.

La Commission européenne précise à ce sujet que “Ce seront alors les fonds nationaux de garantie qui supporteront les frais d'indemnisation des victimes d'accidents causés par ces nouveaux types de véhicules.” (Proposition de directive du parlement européen et du conseil modifiant la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, p. 9).

C'est pourquoi le présent article complète l'article 19*bis*-11, § 1<sup>er</sup>, qui prévoit les différentes hypothèses

van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds (hierna Fonds), aan met een 9°.

De meeste gezinnen beschikken over een verzekering die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst dekt (BA familiale – BA privéleven) die het gevolg kan zijn van het gebruik van voertuigen die vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht. Daarom zal het slachtoffer zich rechtstreeks richten tot de verzekeraar van de BA familiale – BA privéleven van de bestuurder die het ongeval heeft veroorzaakt met het voertuig dat is vrijgesteld van de verzekeringsplicht. Zo kan de vergoedingsprocedure sneller verlopen en kan het slachtoffer een rechtstreekse vordering instellen tegen de BA-verzekeraar van de aansprakelijke bestuurder. Is de aansprakelijke bestuurder niet gedekt door een verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid, dan zal het slachtoffer zijn aanvraag voor een schadevergoeding rechtstreeks tot het Belgisch Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds richten.

#### Artikel 45

Dit artikel wijzigt artikel 19*bis*-12 van de wet betreffende de BA auto, rekening houdend met de toevoeging van een nieuwe vergoedingsstaak (art. 19*bis*-11, § 1, 9°).

#### Artikel 46

Dit artikel wijzigt het subrogatierecht van de verzekeraar of het Waarborgfonds na vergoeding. Immers, er is geen logische verantwoording waarom in de gevallen waarin het slachtoffer werd vergoed op basis van deze vergoedingsregeling, de verzekeraar of het Fonds een ruimer subrogatierecht zouden genieten dan bepaald in artikel 29*bis*. Hoewel dit artikel een subrogatie in de rechten van het slachtoffer voorziet en niet in de rechten van de verzekerde, kan dit een verschillende behandeling niet verantwoorden.

### HOOFDSTUK 6

#### Wijzigingen van de wet van 24 juli 2008 houdende diverse bepalingen (I)

Dit hoofdstuk beoogt de wet van 24 juli 2008 houdende diverse bepalingen (I) op zulke wijze aan te passen dat de begunstigen van levensverzekeringsovereenkomsten sneller kunnen worden opgepoord.

d'intervention du Fonds commun de garantie belge (ci-après Fonds), d'un 9°.

Puisque la majorité des familles disposent d'une assurance couvrant la responsabilité civile extracontractuelle (RC familiale – RC vie privée) à laquelle pourrait donner lieu l'usage des véhicules exemptés de l'obligation d'assurance, la victime s'adressera directement à l'assureur RC familiale – RC vie privée du conducteur du véhicule exempté de l'obligation d'assurance qui a causé l'accident. Cela permet d'accélérer la procédure d'indemnisation et à la victime d'exercer son action directe à l'égard de l'assureur RC du conducteur responsable. En l'absence de couverture d'assurance de la responsabilité civile du conducteur responsable, la victime adresse sa demande d'indemnisation directement au Fonds commun de garantie belge.

#### Article 45

Cet article modifie l'article 19*bis*-12 de la loi relative à la RC auto, compte tenu de l'insertion d'une nouvelle mission d'indemnisation (art.19*bis*-11, § 1<sup>er</sup>, 9°).

#### Article 46

Cet article modifie le recours subrogatoire de l'assureur ou du Fonds de garantie après indemnisation. En effet, on ne comprendrait pas pourquoi si la victime a été indemnisée sur la base de cette règle d'indemnisation, l'assureur ou le Fonds pourrait disposer d'un recours subrogatoire plus étendu que celui prévu par l'article 29*bis*. Certes, l'article en question prévoit que la subrogation a lieu dans les droits de la victime et non de l'assuré mais ceci ne suffit pas à justifier cette différence de traitement.

### CHAPITRE 6

#### Modifications de la loi du 24 juillet 2008 portant des dispositions diverses (I)

Le présent chapitre vise à adapter la loi du 24 juillet 2008 portant des dispositions diverses (I) de manière telle que les bénéficiaires de contrats d'assurance sur la vie puissent être recherchés plus rapidement.