

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 april 2017

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

	Blz.
INHOUD	
Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	21
Impactanalyse	28
Advies van de Raad van State	40
Wetsontwerp	47
Coördinatie van de artikelen	57

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 avril 2017

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

	Pages
SOMMAIRE	
Résumé	3
Exposé des motifs	4
Avant-projet	21
Analyse d'impact	34
Avis du Conseil d'État	40
Projet de loi	47
Coördination des articles	73

De regering heeft dit wetsontwerp op 12 april 2017 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 18 april 2017 door de Kamer ontvangen.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 12 avril 2017.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 18 avril 2017.

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 interpellations (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

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp strekt ertoe om de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de rechtspraak en haar te verduidelijken met betrekking tot vroeger aangebrachte wijzigingen.

Tevens worden een aantal wijzigingen voorgesteld met betrekking tot de werking van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

RÉSUMÉ

Le présent projet de loi vise à modifier la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs pour la mettre en concordance avec la jurisprudence et la clarifier par rapport à des modifications apportées précédemment.

De surcroît, nombre de modifications sont proposées à propos du fonctionnement du Fonds commun de Garantie belge.

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp beoogt de wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna “de wet van 21 november 1989”).

Vooreerst zijn de wijzigingen geïnspireerd door het advies nr. C-2008-4 van 10 maart 2009 van de Commissie voor Verzekeringen.

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 vastgesteld in het wettelijke kader. Dit ontwerp strekt ertoe om die lacunes te verhelpen.

Eén van de wijzigingen die dient aangebracht te worden aan de wet van 21 november 1989, betreft de problematiek gerezen door het artikel 19bis-11, § 2. Dit artikel werd grondig bestudeerd.

Het artikel 19bis-11, § 2, ingevoegd in de wet van 21 november 1989 bij artikel 7 van de wet van 22 augustus 2002, had tot doel een door het Grondwettelijk Hof in een arrest van 20 september 2000 vastgestelde discriminatie te regelen. Niettemin blijkt dit artikel na tien jaar nog steeds aanleiding te geven tot onzekerheid en tot heel wat geschillen waarover de bodemrechters uiteenlopende beslissingen nemen. Het Grondwettelijk Hof heeft hierover reeds meerdere arresten gewezen en zijn beslissingen, evenals deze van het Hof van Cassatie, blijven aanleiding geven tot betwistingen, waardoor een juridische onzekerheid bestaat.

Voorts komt de tekst van artikel 19bis-11, § 2 niet tegemoet aan de bedoeling van de wetgever om enkel de onschuldige slachtoffers te vergoeden.

Immers, de parlementaire stukken betreffende de aanneming van het artikel 19bis-11, § 2 verwezen naar het arrest 96/2000 van het Grondwettelijk Hof waarin het oordeel was dat artikel 80, § 1, eerste lid, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schond, omdat het artikel aan bepaalde categorieën van personen de tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds weigerde. Dit was het geval voor personen die niet aansprakelijk waren

EXPOSÉ DES MOTIFS

EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi vise à modifier la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après “la loi du 21 novembre 1989”).

D'abord, les modifications s'inspirent de l'avis n° C-2008-4 du 10 mars 2009 de la Commission des Assurances.

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. Dès lors, ce projet vise également à combler ces lacunes.

Une des améliorations qui doit être apportée à la loi du 21 novembre 1989, concerne les problématiques soulevées par l'article 19bis-11, § 2. Cet article a été étudié en profondeur.

L'article 19bis-11, § 2, inséré dans la loi du 21 novembre 1989 par l'article 7 de la loi du 22 août 2002, avait pour but de régler une discrimination constatée par la Cour constitutionnelle dans un arrêt du 20 septembre 2000. Néanmoins, cet article semble toujours donner lieu, après 10 ans, à de l'insécurité et à de nombreux litiges au sujet desquels les juridictions de fond prennent des décisions divergentes. La Cour constitutionnelle a déjà rendu plusieurs arrêts en la matière et ses décisions, ainsi que celles de la Cour de Cassation, continuent à donner lieu à des contestations créant une insécurité juridique.

En outre, le texte de l'article 19bis-11, § 2 ne correspond pas à l'intention du législateur d'indemniser uniquement les victimes innocentes.

En effet, les travaux parlementaires relatifs à l'adoption de l'article 19bis-11, § 2 faisaient référence à l'arrêt 96/2000 de la Cour constitutionnelle par lequel elle estimait que l'article 80, § 1, alinéa 1^{er} de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances violait les articles 10 et 11 de la Constitution parce qu'il refusait l'intervention du Fonds commun de garantie à certaines catégories de personnes. C'était le cas pour les personnes qui n'étaient pas responsables de l'accident, mais qui ne

voor het ongeval, maar die niet schadeloos gesteld kon-den worden omdat tussen verschillende motorrijtuigen niet kon worden vastgesteld welk motorrijtuig het onge-luk had veroorzaakt (*Parl. St. Kamer, DOC 50 1716/001, p. 8 (memorie van toelichting)*).

De parlementaire stukken betreffende artikel 19bis-11, § 2 stelden tevens dat wanneer bij een ongeval meer dan twee motorrijtuigen betrokken waren, dat één van die motorrijtuigen niet aansprakelijk was, maar dat de rechter evenwel niet kon uitmaken welk van die andere motorrijtuigen het ongeval had veroorzaakt, geen enkele verzekeraar het slachtoffer moest vergoeden. Het onschuldige slachtoffer had evenmin recht op een vergoeding van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, want de motorrijtuigen waren geen ongeïdentificeerde motorrijtuigen. Dit probleem werd opgelost door de last van het schadegeval te verdelen tussen de verzeke-raars van de bestuurders die potentieel aansprakelijk zijn (*Parl. St. Kamer, DOC 50 1716/005, p. 5 (Verslag Commissie)*).

Bovendien laat voormeld artikel 19bis-11, § 2 na het toepassingsgebied van de regeling territoriaal te beper-ken tot het Belgisch grondgebied.

Het artikel 19bis-11, § 2 moet elke discriminatie wegwerken en daarom voorzien in een verdeling van de vergoeding van de slachtoffers in gelijke delen tussen al de in het ongeval betrokken motorrijtuigen, zelfs indien men niet kon vaststellen welk(e) motorrijtuig(en) het wer-kelijk veroorzaakt had (hadden). Het toepassingsgebied van deze bepaling moet uitdrukkelijk beperkt worden tot ongevallen die zich op het Belgisch grondgebied hebben voorgedaan (*Parl. St. Kamer, DOC 50 1716/001, p. 18.*).

In de praktijk werd de wil van de wetgever over voor-melde elementen niet in acht genomen.

De voorgelegde nieuwe tekst beoogt derhalve de regeling van de bestaande vergoedingsregeling nauw-keuriger af te stemmen op de oorspronkelijk bedoeling van de wetgever en de voorwaarden ervan te verduidelij-ken. Een duidelijker tekst die rechtszekerheid biedt zal overigens het aantal rechtszaken beperken, waardoor de politierechtbanken enigszins zullen ontlast worden.

Bijgevolg wordt het bestaande artikel 19bis-11, § 2 op-geheven en de nieuwe tekst wordt ingevoegd in een nieuw in te voegen artikel 29ter. Dit komt de coherente en de leesbaarheid van het juridisch kader van de ver-goeding van verkeersongevallen met motorrijtuigen ten goede. Immers, het huidige artikel 19bis-11, § 2 bevindt zich in de afdeling die de gevallen regelt van tussen-komst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds,

pouvaient pas être indemnisées au motif qu'il n'avait pas pu être déterminé, entre plusieurs véhicules auto-moteurs, lequel a causé l'accident (*Doc. Parl. Chambre, DOC 50 1716/001, p. 8 (exposé des motifs)*).

Les travaux parlementaires relatifs à l'article 19bis-11, § 2 stipulaient également que lorsqu'un accident impliquait plus de deux véhicules automoteurs, que l'un de ces véhicules automoteurs n'était pas responsable, mais que néanmoins le juge ne pouvait pas déterminer lequel des autres véhicules automoteurs avait occasi-onné l'accident, aucun assureur ne devait indemniser la victime. La victime innocente n'avait pas non plus droit à l'indemnisation du Fonds commun de garantie, car les véhicules automoteurs n'étaient pas des véhicules automoteurs non-identifiés. Ce problème était résolu en répartissant la charge du dommage entre les assureurs des conducteurs qui sont potentiellement responsables (*Doc. Parl. Chambre, DOC 50 1716/005, p. 5 (rapport Commission)*).

De plus, l'article 19bis-11, § 2 s'abstient de limiter le champ d'application territorial de cette réglementation au territoire belge.

L'article 19bis-11, § 2 devait lever toute discrimination et prévoir en conséquence une répartition par parts éga-les de l'indemnisation des personnes lésées entre tous les véhicules automoteurs impliqués dans l'accident, même si l'on ne pouvait déterminer quel(s) véhicule(s) automoteur(s) l'avait (l'avaient) véritablement occasi-onné. Le champ d'application de cette disposition devait être formellement limité aux accidents survenus sur le territoire belge (*Doc. Parl. Chambre, DOC 50 1716/001, p. 18.*).

Dans la pratique, la volonté du législateur sur les éléments précités n'a pas été respectée.

Le nouveau texte proposé vise dès lors à faire correspondre plus précisément le régime existant d'indemnisation à l'intention initiale du législateur et à en clarifier les conditions. 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.

En conséquence, l'article 19bis-11, § 2 existant est abrogé et le nouveau texte est inséré dans un nouvel ar-ticle 29ter à insérer. Cela favorise la cohérence et la lisibilité du cadre juridique de l'indemnisation des accidents de la circulation avec des véhicules automoteurs. En ef-fet, l'article 19bis-11, § 2 actuel se trouve dans la section qui règle les cas d'intervention du Fonds commun de garantie, alors que le régime d'indemnisation de l'article

terwijl de vergoedingsregeling van artikel 19bis-11, § 2 de verzekeraars burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen een vergoedingsplicht oplegt.

De andere wijzigingen zijn voornamelijk verduidelijkingen of vereenvoudigingen van de tekst, ten gevolge van eerder aangebrachte wetswijzigingen. Deze wijzigingen laten niet toe om een algemene filosofie te ontwikkelen en zullen bijgevolg worden uitgelegd bij de artikelsgewijze bespreking.

Tenslotte wordt er een aantal wijzigingen voorgesteld om de werking van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds bij de uitoefening van zijn opdracht van algemeen belang te verbeteren.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Art. 2

De voorgestelde bepaling beoogt artikel 1 van de wet van 21 november 1989 te wijzigen. De wijziging wordt ingegeven door de vaststelling dat de bromfietsen nu aan de inschrijving onderworpen worden. Bijgevolg is er geen enkele reden meer om nog een onderscheid te maken tussen de bromfietsen en de motorrijtuigen zoals bepaald in artikel 1.

Bovendien bepaalt het wetsontwerp dat de Koning voertuigen die niet onder het toepassingsgebied van de wet vallen, kan gelijkstellen met motorrijtuigen.

Bijvoorbeeld de speed pedelecs die uitgerust zijn met een eenvoudige trapondersteuning worden niet beschouwd als motorrijtuigen in de zin van artikel 1 van de wet van 21 november 1989. Als de gebruiker niet op het pedaal trapt, komt het voertuig immers niet in beweging. De motor werkt niet op eigen kracht. Deze voertuigen kunnen echter een snelheid van 45 km/u bereiken. Bij een botsing met een voetganger, kan er aanzienlijke lichamelijke schade worden toegebracht. De huidige wetgeving biedt de slachtoffers echter niet de mogelijkheid om te genieten van het systeem van automatische schadevergoeding bedoeld in artikel 29bis van de wet van 21 november 1989. Het is de bedoeling de matières betreffende inschrijvings- en verzekeringsverplichtingen te harmoniseren om de procedures transparanter te maken voor de consument.

19bis-11, § 2 impose une obligation d'indemnisation dans le chef des assureurs responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Les autres modifications constituent essentiellement des clarifications ou des simplifications de texte, à la suite de modifications législatives apportées précédemment. Ces modifications ne permettent pas de dégager une philosophie générale et seront par conséquent explicitées lors du commentaire par article.

Enfin, un certain nombre de modifications est proposé en vue d'améliorer le fonctionnement du Fonds commun de Garantie belge dans l'exercice de sa mission d'intérêt général.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Le présent article n'appelle pas de commentaire particulier.

Art. 2

La disposition proposée a pour objet de modifier l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989. Il s'agit d'une modification inspirée par la constatation que les cyclomoteurs sont désormais soumis à l'immatriculation. Dès lors, il n'y a plus de raison pour distinguer les cyclomoteurs des véhicules automoteurs comme définis à l'article 1^{er}.

De plus, le projet de loi prévoit que le Roi peut assimiler à des véhicules automoteurs des véhicules qui ne tombent pas dans le champ d'application de la loi.

Par exemple, les speed pedelecs qui sont équipés d'une simple assistance au pédalage, ne sont pas considérés comme des véhicules automoteurs au sens de l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989. En effet, si l'utilisateur ne pédale pas, l'engin n'avance pas. Le moteur ne fonctionne pas de manière autonome. Cependant, ces engins peuvent tout de même atteindre la vitesse de 45 km/h. En cas de collision avec un piéton, des dommages corporels importants peuvent être causés. Or, en l'état actuel de la législation, les victimes ne pourraient bénéficier du régime d'indemnisation automatique visé à l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. Le but recherché est d'harmoniser les matières d'obligations d'immatriculation et d'assurance en vue de rendre plus transparent les procédures à suivre pour les consommateurs.

Art. 3

Dit artikel wijzigt de verwijzing naar de wet van 9 juli 1975 die niet meer actueel is. Er dient verwezen te worden naar artikel 19bis-1 van de wet van 21 november 1989.

Art. 4

Dit artikel wijzigt artikel 3, § 1, van de wet van 21 november 1989 op twee plaatsen.

Vooreerst wordt de verwijzing naar de wetten van 3 juli 1978 en 3 juli 2005 vervangen door een ruimere omschrijving van de aansprakelijke persoon. Het blijkt immers dat er zich meer gevallen voordoen waarin een persoon kwalitatief aansprakelijk is. Men denkt onder andere aan de aansprakelijkheid van de ouders, van de onderwijzers en ambachtslieden, van de meesters en zij die anderen aanstellen, van de organisaties van vrijwilligers, enz. Bijgevolg wordt er gekozen voor een omschrijving die al deze gevallen dekt.

De tweede wijziging strekt er toe de schade aan goederen in het verzekerde motorrijtuig die beroepsmatig en onder bezwarende titel vervoerd worden, van deze dekking uit te sluiten. Inderdaad, de beroepsmatige activiteiten van goederenvervoer vallen onder een andere categorie verzekeringen.

Art. 5

Deze bepaling heft artikel 4, paragraaf 1, van de wet van 21 november 1989 op. Deze paragraaf die bepaalde personen van het voordeel van de vergoeding uitsluit, kan niet langer gehandhaafd worden. Met betrekking tot deze bepaling is het Grondwettelijk Hof al meermaals tussengekomen. (arresten 26/95 van 21 maart 1995, 80/98 van 7 juli 1998, 147/01 van 20 november 2001 en 74/02 van 23 april 2002). De volledige afschaffing van deze bepaling stelt een einde aan elke mogelijke discussie. Bovendien is deze afschaffing logisch. De aansprakelijkheid wordt bepaald door de regels van burgerlijk recht. Bij toepassing van deze regels worden de aansprakelijke personen en de benadeelden aangeduid. De verzekeringsgevolgen van de toepassing van de aansprakelijkheidsregels worden geregeld door deze wet. Die bepaalt in artikel 3 dat de verzekering de benadeelden schadeloos moeten stellen telkens wanneer de burgerrechtelijke aansprakelijkheid in het geding komt. Deze bepaling volstaat.

Art. 3

Le présent article modifie la référence à la loi du 9 juillet 1975 qui n'est plus d'actualité. Il convient de se référer à l'article 19bis-1 de la loi du 21 novembre 1989.

Art. 4

Le présent article modifie l'article 3, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 à deux endroits.

Tout d'abord, le renvoi aux lois des 3 juillet 1978 et 3 juillet 2005 est remplacé par une définition plus large de la personne responsable. Il existe en effet de plus en plus de situations où une personne a la qualité de responsable. On pense notamment à la responsabilité des parents, des instituteurs et artisans, des maîtres et commettants, des organisations de bénévoles, etc. Par conséquent, il est proposé un libellé englobant ces différentes situations.

La deuxième modification a pour objet d'exclure de la couverture, l'indemnisation des biens dans le cadre du transport à titre professionnel et onéreux. En effet, les activités professionnelles de transport de biens tombent sous une autre catégorie d'assurances.

Art. 5

Cette disposition abroge le paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi du 21 novembre 1989. Ce paragraphe qui exclut certaines personnes du bénéfice de l'indemnisation, ne peut plus être maintenu. La Cour constitutionnelle a déjà eu l'occasion de se prononcer plusieurs fois à ce sujet (arrêts 26/95 du 21 mars 1995, 80/98 du 7 juillet 1998, 147/01 du 20 novembre 2001 et 74/02 du 23 avril 2002). L'abrogation totale de cette disposition met fin à toute controverse possible. De surcroît, cette abrogation est logique. La responsabilité est déterminée sur la base des règles du droit civil. En application de ces règles, les personnes responsables ainsi que les personnes lésées sont identifiées. Les conséquences assurantielles de l'application des règles de responsabilité sont régies par la présente loi. Celle-ci dispose, dans son article 3, que l'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile. Cette disposition suffit.

Art. 6

De wijziging die wordt aangebracht aan artikel 6 van de wet van 21 november 1989 is het gevolg van het verdwijnen van de provinciale platen voor bromfietsen.

Art. 7

Bij arrest van 12 juni 2014 stelt het Hof van Cassatie vast dat uit de wetsgeschiedenis van de bepalingen van de wet van 21 november 1989 bij de invoering van artikel 29bis niet blijkt dat de wetgever heeft willen afwijken van artikel 8, derde lid, van dezelfde wet, dat toelaat de schade van de inzittende in een motorrijtuig dat deelneemt aan een van overheidswege toegelaten snelheidsrit of -wedstrijd, uit de dekking van de bijzondere verzekering te sluiten. Evenwel, door een dergelijke afwijking te handhaven alleen voor snelheidsritten of -wedstrijden stelt men zich bloot aan een verhaal voor het Grondwettelijk Hof. Bijgevolg wordt voorgesteld om het derde lid van artikel 8 van de wet van 21 november 1989 op te heffen.

Art. 8

De eerste wijziging aangebracht aan het artikel 9bis van de wet van 21 november 1989 is een gevolg van de invoeging van Hoofdstuk IVbis "Regels met betrekking tot de vergoeding van bepaalde schade veroorzaakt door motorrijtuigen" door de wet van 22 augustus 2002 houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in de wet van 21 november 1989.

De nieuwe paragraaf 4, ingevoegd in artikel 9bis strekt ertoe om klarheid en informatie te verschaffen omtrent de problemen waarmee het Bureau wordt geconfronteerd, ongeacht of zij al dan niet voortspruiten uit marktpraktijken.

Art. 9

Dit artikel voegt een nieuwe zin toe aan de eerste paragraaf van het artikel 9ter. Dit artikel heeft betrekking op de voorwaarden om zich te kunnen wenden tot het Tariferingsbureau, te weten een weigering tot verzekeraarsdekking gekregen hebben bij drie verzekeraarsondernemingen.

Echter, deze verplichting kan te lastig blijken voor bepaalde categorieën personen. In eerste instantie wordt aan de jonge bestuurders gedacht die een verzekeraar hebben gevonden die akkoord gaat

Art. 6

La modification apportée à l'article 6 de la loi du 21 novembre 1989 est la conséquence de la disparition des plaques provinciales pour cyclomoteurs.

Art. 7

Dans son arrêt du 12 juin 2014, la Cour de Cassation relève qu'il ne ressort pas de la genèse des dispositions de la loi du 21 novembre 1989, qu'en insérant l'article 29bis le législateur ait entendu déroger à l'article 8, alinéa 3, de la même loi, qui permet d'exclure de la couverture de l'assurance spéciale le dommage subi par l'occupant d'un véhicule automoteur participant à une course ou une compétition de vitesse autorisée par les pouvoirs publics. Néanmoins en maintenant une telle dérogation pour les seules courses ou compétitions de vitesse, on s'expose à un recours devant la Cour constitutionnelle. Aussi, il est proposé de supprimer l'alinéa 3 de l'article 8 de la loi du 21 novembre 1989.

Art. 8

La première modification apportée à l'article 9bis de la loi du 21 novembre 1989 est la conséquence de l'insertion du Chapitre IVbis "Des règles relatives à la réparation de certains dommages causés par des véhicules automoteurs" par la loi du 22 août 2002 portant diverses dispositions relatives à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs dans la loi du 21 novembre 1989.

Le nouveau paragraphe 4 inséré à l'article 9bis poursuit un objectif de transparence et d'information sur les problématiques auxquelles le Bureau est confronté, qu'elles résultent ou non des pratiques du marché.

Art. 9

Cet article insère une nouvelle phrase dans le paragraphe 1^{er} de l'article 9ter. Cet article est relatif aux conditions pour pouvoir saisir le Bureau de tarification, à savoir avoir essuyé le refus de couverture d'assurance auprès de trois entreprises d'assurance.

Toutefois, cette exigence peut s'avérer trop contraignante pour certaines catégories de personnes. En premier lieu, on pense aux jeunes conducteurs, qui ont trouvé un assureur qui est d'accord de les assurer aux

om hen te verzekeren aan de voorwaarden van het Tariferingsbureau. Voor deze categorie heeft het dan ook weinig nut om eerst drie weigeringen op de markt te bekomen. In deze hypothese wordt dan ook aan de Koning de mogelijkheid geboden om het aantal vereiste weigeringen voor bepaalde categorieën personen die een specifiek risico inhouden, te verminderen. In de toekomst kan het evenwel nodig blijken, op basis van de ervaringen van het Tariferingsbureau, om nog verdere risicocategorieën af te bakenen. Daarom wordt aan de Koning de mogelijkheid geboden om deze categorieën te definiëren. Gelet op de expertise van de Commissie Verzekeringen, zullen de aldus gedefinieerde risicocategorieën steeds voorafgaandelijk aan het advies van de Commissie worden voorgelegd.

Eenmaal een risicocategorie wordt afgebakend, dient het Tariferingsbureau de vermindering van het vereiste aantal weigeringen op een uniforme wijze toe te passen ten aanzien van alle in aanmerking komende personen, rekening houdend met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel.

Art. 10

Dit artikel wijzigt de verwijzing naar de wet van 9 juli 1975 die niet meer actueel is wegens de invoeging van Hoofdstuk IVbis "Regels met betrekking tot de vergoeding van bepaalde schade veroorzaakt door motorrijtuigen" door de voornoemde wet van 22 augustus 2002 in de wet van 21 november 1989.

Art. 11

Naar aanleiding van praktische ervaringen is het nodig gebleken om een bijkomende verduidelijking aan te brengen over de vergoeding van door NAVO-motorrijtuigen veroorzaakte schade. Deze verduidelijking legt de nadruk erop dat de Staat de schade dekt overeenkomstig deze wet en dus met inbegrip van de bepalingen van artikel 29bis. Om dit doel te bereiken wordt artikel 10 aangevuld met een derde paragraaf. Deze bepaling doet echter geen afbreuk aan de rechten die de slachtoffers putten uit deze wet ten aanzien van het Belgisch Bureau van Autoverzekeraars. Evenmin komt zij tussen in de verhaalrechten die België put uit het toepasselijke NAVO-verdrag en de aanvullende protocollen.

Art. 12

In Hoofdstuk IV, Afdeling 2 wordt een artikel 16bis ingevoegd die de discussie beslecht over de vraag of

conditions du Bureau de tarification. Pour cette catégorie, il est dès lors peu utile d'essuyer d'abord trois refus sur le marché. Dans cette hypothèse, il est dès lors donné au Roi la possibilité de réduire le nombre de refus requis pour certaines catégories de personnes présentant des risques spécifiques. A l'avenir, il peut cependant s'avérer nécessaire, sur la base des expériences du Bureau de tarification, de délimiter davantage d'autres catégories de risque. Par conséquent, la possibilité est offerte au Roi de définir ces catégories. Vu l'expertise de la Commission des Assurances, les catégories de risque ainsi définies seront toujours préalablement soumises, pour avis, à celle-ci.

Une fois qu'une catégorie de risque est délimitée, le Bureau de tarification doit appliquer la diminution du nombre de refus de manière uniforme vis-à-vis de toutes les personnes prises en considération, compte tenu du principe constitutionnel d'égalité.

Art. 10

Le présent article modifie la référence à la loi du 9 juillet 1975 qui n'est plus d'actualité en raison de l'insertion du Chapitre IVbis "Des règles relatives à la réparation de certains dommages causés par des véhicules automoteurs" par la loi du 22 août 2002 précitée dans la loi du 21 novembre 1989.

Art. 11

L'expérience pratique démontre la nécessité d'apporter une clarification supplémentaire à propos de l'indemnisation des dommages causés par des véhicules automoteurs de l'OTAN. Cette précision met en exergue que l'État couvre les dommages conformément à la présente loi et donc en ce compris les dispositions de l'article 29bis. Pour atteindre ce objectif, l'article 10 est complété par un paragraphe 3. Néanmoins cette disposition ne porte pas préjudice aux droits des victimes conférés par la présente loi à l'encontre du Bureau belge des Assureurs automobiles. De même, elle n'intervient pas dans les droits de recours de la Belgique résultant du Traité OTAN et de ses protocoles additionnels.

Art. 12

Il est inséré, dans le chapitre IV, Section 2, un article 16bis qui tranche la discussion sur la question de savoir

de verzekeraar die een verhaal uitoefent, gehouden is om, overeenkomstig artikel 65 van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, het oorzakelijk verband te bewijzen tussen de niet-nakoming van de verplichting waarop het verhaal is gesteund en het schadegeval.

De verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden in de welomschreven gevallen waarin het motorrijtuig op het ogenblik van het schadegeval bestuurd wordt door een persoon die niet voldoet aan de reglementering voor het besturen van het motorrijtuig zonder de vereiste van het bewijs van een oorzakelijk verband geldt. De verzekeraar dient wel te bewijzen dat aan de voorwaarden van het verhaal is voldaan en de verzekerde op het ogenblik van het schadegeval niet beschikt over een (geldig)rijbewijs in de specifieke gevallen omschreven in artikel 16bis.

Aangezien het hier gaat om een situatie die specifiek de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen betreft, wordt de voorkeur gegeven aan de wijziging van de wet van 21 november 1989, veeleer dan aan een mogelijke wijziging van artikel 65 van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen dat handelt over het verval van recht.

De voorwaarden voor het verhaal in deze gevallen waarin het motorrijtuig op het ogenblik van het schadegeval bestuurd wordt door een persoon die niet voldoet aan de reglementering voor het besturen van het motorrijtuig worden strikt omschreven.

Artikel 16bis, eerste lid, 1° betreft het geval waarin de bestuurder niet voldoet aan de vereiste minimumleeftijd die is opgelegd door het Belgisch recht. Dit betekent dat een verhaal toegelaten is, zelfs indien de bestuurder in zijn land van herkomst wel aan de wettelijk vereiste minimumleeftijd tot sturen zou hebben voldaan. Anderzijds, wanneer het motorrijtuig wordt bestuurd in het buitenland en daar is voldaan aan de voorwaarden voorgeschreven door de plaatselijke wet en reglementen om het motorrijtuig te besturen is er volgens artikel 16bis, tweede lid geen verhaal mogelijk.

Artikel 16bis, eerste lid, 2° betreft het geval waarin de bestuurder geen rijbewijs heeft voor het concrete rijtuig dat op het ogenblik van het ongeval bestuurd wordt. Bijvoorbeeld moet de bestuurder van een bromfiets minstens 16 jaar zijn en laat het rijbewijs enkel voor een moto niet toe op dat ogenblik met de bestuurde personenwagen te rijden. Overeenkomstig de wetgeving inzake het rijbewijs en het principe van de wederzijdse erkenning van rijbewijzen voor onderdanen van de landen van de EER, kan aan de vereiste om te beschikken over een geldig rijbewijs om dat motorrijtuig te besturen

si l'assureur qui exerce un recours, est tenu, conformément à l'article 65 de la loi du 4 avril 2014 relatif aux assurances, de prouver le lien causal entre la non observation de l'obligation sur laquelle le recours s'appuie et le dommage.

L'assureur peut se réserver un droit de recours dans les cas bien déterminés dans lesquels le véhicule automoteur est conduit, au moment du sinistre, par une personne qui ne répond pas à la réglementation relative à la conduite d'un véhicule automoteur, sans que l'exigence de preuve d'un lien causal ne s'applique. L'assureur doit par contre, dans les cas spécifiques de l'article 16bis, prouver qu'il est répondu aux conditions du recours et que l'assuré au moment du sinistre n'était pas en possession d'un permis de conduire (valable).

Comme il s'agit ici d'une situation spécifique à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, la préférence est donnée à la modification de la loi du 21 novembre 1989, plutôt qu'à une modification éventuelle de l'article 65 de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances qui traite de la déchéance du droit.

Les conditions du recours, dans les cas pour lesquels le véhicule automoteur est conduit, au moment du sinistre, par une personne qui ne répond pas à la réglementation relative à la conduite d'un véhicule automoteur, sont strictement définies.

L'article 16bis, alinéa 1^{er}, 1° concerne le cas dans lequel le conducteur ne remplit pas l'exigence d'âge minimum qui est imposée par le droit belge. Cela signifie qu'un recours est autorisé, même si le conducteur avait répondu à l'âge minimal légalement requis pour conduire dans son pays d'origine. En revanche, lorsque le véhicule automoteur est conduit à l'étranger et que là, il est répondu aux conditions pour conduire un véhicule automoteur prescrites par la loi et les réglementations locales, il n'y a pas de recours possible suivant l'article 16bis, alinéa 2.

L'article 16bis, alinéa 1^{er}, 2° concerne le cas dans lequel le conducteur n'a pas de permis de conduire pour le véhicule spécifique qui est conduit au moment de l'accident. Par exemple, le conducteur d'un vélomoteur doit être âgé d'au moins 16 ans et le permis de conduire seulement pour une moto n'autorise pas à ce moment à conduire une voiture particulière. Conformément à la législation concernant le permis de conduire et au principe de reconnaissance mutuelle des permis de conduire des ressortissants des Pays de l'EEE, l'exigence de disposer d'un permis de conduire valide pour conduire

voldaan zijn wanneer men over een geldig buitenlands rijbewijs beschikt. Verzekerden uit niet-EER-landen kunnen desgevallend de uitzonderingsregel in artikel 16bis, derde lid inroepen en aantonen dat het niet beschikken over een geldig rijbewijs te wijten is aan het niet naleven van een louter administratieve formaliteit.

Artikel 16bis, eerste lid, 3° betreft het geval waarin de bestuurder een rijbewijs heeft waarop specifieke beperkingen inzake het besturen van het motorrijtuig expliciet zijn vermeld, zoals de beperkingen van medische aard op basis van bijlage 6 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Een verhaal kan enkel voorbehouden en uitgeoefend worden wanneer de verzekerde in strijd met deze vermelde beperkingen toch het motorrijtuig heeft bestuurd. De verzekerde behoudt wel de mogelijkheid beroep te doen op de uitzonderingsregel van de administratieve formaliteit bepaald in artikel 16bis, derde lid.

Artikel 16bis, eerste lid, 4° betreft het geval waarin de bestuurder in België een rijverbod heeft, zelfs indien het schadegeval zich voordoet in het buitenland. Het begrip "rijverbod" moet geïnterpreteerd worden in de ruime betekenis waarbij een rijverbod bestaat, zowel wanneer er verval van het recht tot sturen is, als wanneer de politie het rijbewijs intrekt, ook al heeft de rechter het verval van het recht tot sturen nog niet uitgesproken. Het territoriaal toepassingsgebied van deze verhaalsgrond is ruim omdat het niet logisch zou zijn en maatschappelijk moeilijk verdedigbaar wanneer dat verhaal alleen zou kunnen uitgeoefend worden bij rijden op Belgisch grondgebied en niet bij rijden in het buitenland.

Artikel 16bis, tweede lid bepaalt, overeenkomstig artikel 25, 3°, b) van de bijlage bij het koninklijk besluit van 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst voor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dat het recht van verhaal voor de gevallen bedoeld in artikel 16bis, eerste lid, 1°, 2° en 3° niet kan uitgevoerd worden wanneer de persoon, die in het buitenland het motorrijtuig bestuurt, aan de voorwaarden voldoet voorgeschreven door de plaatselijke wet en reglementen om het motorrijtuig te besturen.

Artikel 16bis, derde lid voorziet dat, in de gevallen bedoeld in het eerste lid, 2°, 3° en 4°, de verzekeraar geen verhaal kan uitoefenen indien de verzekerde aantoon dat deze situatie te wijten is aan het niet naleven van een louter administratieve formaliteit. Zo kan de verzekeraar geen verhaal uitoefenen wanneer er door specifieke reglementering een medisch onderzoek is vereist, terwijl de betrokken persoon hoewel rijgeschikt, deze formaliteit uit het oog is verloren.

ce véhicule automoteur peut être remplie lorsqu'il dispose d'un permis de conduire étranger valable. Les assurés des pays non membres de l'EEE peuvent, le cas échéant, invoquer le régime d'exception de l'article 16bis, alinéa 3 et démontrer que la non possession d'un permis de conduire valide résulte uniquement du non-respect d'une formalité purement administrative.

L'article 16bis, alinéa 1^{er}, 3° concerne le cas dans lequel le conducteur a un permis de conduire sur lequel des restrictions spécifiques en matière de conduite d'un véhicule automoteur sont explicitement mentionnées, comme les limitations d'ordre médical sur la base de l'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. Un recours peut seulement être réservé et exercé lorsque l'assuré, contrevenant aux limitations mentionnées, a tout de même conduit un véhicule automoteur. L'assuré conserve la possibilité de faire appel au régime d'exception de la formalité administrative défini à l'article 16bis, alinéa 3.

L'article 16bis, alinéa 1^{er}, 4° concerne le cas dans lequel le conducteur a une interdiction de conduire, même si le sinistre se produit à l'étranger. La notion d'"interdiction de conduire" doit être interprétée au sens large selon lequel une interdiction de conduire existe, tant lorsqu'il y a déchéance du droit de conduire, que lorsque la police retire le permis de conduire, même si le juge n'a pas encore prononcé la déchéance du droit de conduire. Le champ d'application territoriale du motif de recours est large parce qu'il ne serait pas logique et difficilement défendable socialement que ce recours puisse seulement être exercé lors de la conduite sur le territoire belge et non lors de la conduite à l'étranger.

L'article 16bis, alinéa 2 dispose, conformément à l'article 25, 3°, b) de l'annexe de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat-type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, que le droit de recours dans les cas visés à l'article 16bis, alinéa 1^{er}, 1°, 2° et 3° ne peut être exercé lorsque la personne qui conduit le véhicule automoteur à l'étranger, remplit les conditions prescrites pour conduire le véhicule automoteur prescrites par la loi et les réglementations locales.

L'article 16bis, alinéa 3 prévoit dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, 2°, 3° et 4°, que l'assureur ne peut exercer un recours si l'assuré démontre que cette situation découle de la non-observation d'une formalité purement administrative. Ainsi, l'assureur ne peut exercer un recours lorsqu'une réglementation spécifique exige un examen médical, alors que la personne en question l'a oublié, bien qu'elle soit apte à conduire a perdu de vue cette formalité.

Wordt eveneens beschouwd als een administratieve formaliteit, de persoon die met succes zijn rijexamen heeft afgelegd, maar zijn rijbewijs nog niet heeft afgehaald bij de bevoegde instanties.

Onder het niet naleven van een louter administratieve formaliteit dient bijgevolg de situatie te worden verstaan waarbij een persoon alle fysieke kenmerken en vereiste kwalificaties heeft om in de mogelijkheid te zijn alle documenten te bezitten om rechtmatig een voertuig te besturen, maar door een onzorgvuldigheid deze documenten toch niet in zijn bezit heeft.

Art. 13

Enerzijds en zoals reeds vermeld in de commentaar bij artikel 2 wordt het begrip "bromfiets" uit de wet van 21 november 1989 verwijderd. Dit is inderdaad mogelijk geworden ingevolge de afschaffing van de provinciale plaat. Daarboven worden de bromfietsen vanaf 31 maart 2014 geleidelijk aan de inschrijving onderworpen, te beginnen met de bromfietsen die nieuw aangekocht worden vanaf deze datum. Dit maakt geleidelijk de volledige toepassing van de wet op dit soort motorrijtuigen mogelijk.

Anderzijds bestaan er motorrijtuigen die onder de definitie van de wet van 21 november 1989 vallen maar niet aan inschrijving onderworpen zijn. Voor deze motorrijtuigen is artikel 18 van de wet van 21 november 1989 van toepassing.

Art. 14

Deze bepaling voert een kleine wijziging door in artikel 19bis-6, § 1, van de wet van 21 november 1989. Om zijn informatieopdracht te kunnen vervullen en om de strijd tegen de niet-verzekering aan te binden, dient het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds een aantal gegevens bij te houden waaronder het adres van de houder van de kentekenplaat. Het Fonds haalt dit specifieke gegeven van de DIV (Directie voor de Inschrijving van Voertuigen).

Het is niet voldoende dat alleen het adres van de eerste inschrijving en het geregistreerde adres bij de herdruk van het inschrijvingsbewijs of van de nummerplaat bewaard blijven in de toepassing DIV New. Aangezien de kennis van het geactualiseerde adres cruciaal is in de strijd tegen de niet-verzekering, heeft het Fonds de toestemming gekregen van het Sectoraal Comité voor de Federale Overheid, beraadslaging nr. 14/2013 van 2 mei 2013, om permanent toegang te hebben tot de geactualiseerde gegevens van de DIV.

Est également considérée comme une formalité administrative, la personne qui a réussi son examen de conduite, mais n'a pas encore retiré son permis de conduire auprès des instances compétentes.

Il faut par conséquent entendre par formalité purement administrative, la situation où une personne a toutes les caractéristiques physiques et qualifications exigées pour avoir la possibilité d'être en possession de tous les documents pour conduire légitimement un véhicule, mais par sa négligence n'a pas ces documents en sa possession.

Art. 13

D'une part et comme déjà spécifié dans le commentaire de l'article 2, la notion de "cyclomoteurs" est supprimée de la loi du 21 novembre 1989. Cette modification est rendue possible par la suppression de la plaque provinciale. Par ailleurs, à partir du 31 mars 2014, les cyclomoteurs sont graduellement soumis à l'immatriculation, à commencer par les cyclomoteurs achetés à partir de cette date. Ceci entraîne progressivement l'application entière de la loi à ce type de véhicules.

D'autre part, il existe des véhicules automoteurs qui tombent sous la définition de la loi du 21 novembre 1989 mais qui ne sont pas soumis à l'immatriculation. Pour ces véhicules automoteurs, l'article 18 de la loi du 21 novembre 1989 est d'application.

Art. 14

Cette disposition introduit une modification mineure à l'article 19bis-6, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989. Afin d'être en mesure de remplir sa mission d'information et de combattre la non assurance, le Fonds commun de Garantie belge doit disposer d'un certain nombre de données dont l'adresse du détenteur de la plaque d'immatriculation. Le Fonds tire ces données spécifiques de la DIV (Direction de l'Immatriculation des Véhicules).

Il ne suffit pas que seules l'adresse de la première immatriculation et l'adresse répertoriée lors de la réimpression du certificat d'immatriculation ou de la plaque d'immatriculation soient conservées dans l'application DIV New. Compte tenu du fait que la connaissance de l'adresse actualisée est cruciale pour lutter contre la non assurance, le Fonds a obtenu du Comité sectoriel pour l'Autorité fédérale, délibération n° 14/2013 du 2 mai 2013, l'autorisation de disposer d'un accès permanent aux données actualisées de la DIV.

Art. 15

Paragraaf 2 van het huidig artikel 19bis-11 wordt opgeheven. Hij wordt door een nieuw artikel 29ter vervangen.

Art. 16

Artikel 19bis-12, 2°, van de wet van 21 november 1989 behelst de omzetting artikel 25 van de richtlijn 2009/103 van 25 november 2009 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.

Artikel 19bis-12, 2°, van de wet van 21 november 1989 behandelt op gelijke wijze twee situaties die ten gronde verschillend zijn, te weten de situatie waarbij er een bekende maar nalatige verzekeringsonderneming optreedt (verwijzing naar artikel 19bis-11, 5° en 6°) en de situatie waarbij er geen verzekeringsonderneming voorkomt, wegens een klaarblijkelijk geval van niet-verzekering of niet-identificatie van de verzekeringsonderneming (verwijzing naar artikel 19bis-11, 8°).

Voor de eerste situatie kan de bestaande regeling gehandhaafd blijven, terwijl voor het tweede geval waarin het schadevergoedingsorgaan optreedt, een regeling moet uitgewerkt worden die meer aansluit bij de regeling van voornoemde richtlijn.

Bijgevolg wordt voorgesteld om in artikel 19bis-12, 2° van de wet van 21 november 1989 de verwijzing naar artikel 19bis-11, 8° te schrappen en aan de opsomming een nieuwe bepaling onder 6° toe te voegen die deze specifieke situatie regelt.

Volgens de mening van de Europese Commissie is het optreden van het schadevergoedingsorgaan immers beperkt tot de ongevallen die zich hebben voorgedaan op het grondgebied van de Staten van de EER.

De Belgische wetgever heeft aan dit optreden evenwel ongewild een ruimere toepassing gegeven door ze uit te breiden tot ongevallen die zich op het grondgebied van Staten hebben voorgedaan die enkel lid zijn van het groene kaart systeem. Het is de bedoeling van deze wetswijziging om het toepassingsgebied in overeenstemming te brengen met de bevoegdheden van een schadevergoedingsorgaan zoals bepaald in de genoemde richtlijn. Men mag immers niet uit het oog verliezen dat de uitgaven van het

Art. 15

Le paragraphe 2 de l'actuel article 19bis-11 est abrogé. Il est remplacé par un nouvel article 29ter.

Art. 16

L'article 19bis-12, 2°, de la loi du 21 novembre 1989 constitue la transposition de l'article 25 de la directive 2009/103 du 25 novembre 2009 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.

L'article 19bis-12, 2°, de la loi du 21 novembre 1989 traite de la même façon deux situations profondément différentes, à savoir la situation où il s'agit d'une entreprise d'assurances connue mais négligente (référence à l'article 19bis-11, 5° et 6°) et la situation dans laquelle il ne figure aucune entreprise d'assurances parce qu'il s'agit soit d'un cas évident de non-assurance, soit d'un cas de non-identification de l'entreprise d'assurances (référence à l'article 19bis-11, 8°).

Pour la première situation, la réglementation existante peut être maintenue, tandis que dans le second cas pour lequel l'organisme chargé de l'indemnisation intervient, une réglementation qui est plus en adéquation avec ce qui est prévu par la directive ci-mentionnée doit être élaborée.

En conséquence, il est proposé de supprimer à l'article 19bis-12, 2° de la loi du 21 novembre 1989 la référence à l'article 19bis-11, 8° et d'ajouter à l'énumération un nouveau 6° qui règle cette situation spécifique.

Selon l'opinion de la Commission européenne, l'intervention de l'organe d'indemnisation est d'ailleurs limitée aux accidents qui ont eu lieu sur le territoire des États de l'EEE.

Le législateur belge a cependant involontairement donné à cette intervention une application plus large en l'étendant à des accidents qui ont eu lieu sur le territoire d'États qui ne sont membres que du système de la carte verte. Le but de cette modification de la loi est de mettre le champ d'application en concordance avec les pouvoirs de l'organe d'indemnisation comme défini dans la directive susmentionnée. Il ne faut en effet pas perdre de vue que les dépenses de l'organe d'indemnisation, en Belgique par le Fonds commun de

schadevergoedingsorgaan, in België door het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds, gedragen worden door het geheel van de verzekeringnemers in Burgerlijke Aansprakelijkheid Auto, indien de overeenstemmende organen van de andere lidstaten weigeren om tot terugbetaling over te gaan.

Art. 17

Deze bepaling brengt twee wijzigingen aan in de rechten van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds om terugbetaling te vorderen, zoals bepaald door artikel 19bis-14 van de wet van 21 november 1989.

Ingevolge de nieuw voorgestelde garantievoorwaarden is het noodzakelijk om een optimale bescherming te geven aan de verzekerde die toch aansprakelijk zou gesteld worden voor schade veroorzaakt door het gestolen of verduisterd motorrijtuig (met uitzondering van de dief, heler of geweldpleger). Bijgevolg wordt voorgesteld om in het schadegeval veroorzaakt door een gestolen of verduisterd motorrijtuig, het subrogatierecht van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds tegen de aansprakelijke af te schaffen, met uitzondering van het subrogatierecht tegen de dief, heler of geweldpleger. Gezien het beperkte risico op aansprakelijkheid van de verzekerde, kan worden aangenomen dat de financiële impact van de afschaffing van dit subrogatierecht beperkt zal zijn voor het Fonds.

De tweede wijziging in de verhaalmodaliteiten van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds betreft de tussenkomst van dit orgaan in geval van niet-verzekering. De wet verplicht het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds om de slachtoffers te vergoeden in een dergelijk geval. Bijgevolg moet ook het recht van het Fonds tot terugvordering tot terugbetaling geregeld worden aangezien er geen contractuele relatie aan de basis ligt van deze vergoedingsplicht.

Tot op heden bepaalde de wet dat het Fonds een recht heeft tot terugvordering op de voor het ongeval aansprakelijke bestuurder. Echter kadert deze regeling niet in de logica van de wet. De wet legt immers enerzijds de verzekeringsplicht op aan de eigenaar van het motorrijtuig en bepaalt anderzijds verder dat de verplichting voor de eigenaar geschorst is voor de duur van de overeenkomst die door een andere persoon is aangegaan voor hetzelfde motorrijtuig. De eigenaar dient er bijgevolg op toe te zien dat het motorrijtuig verzekerd is, hetzij door hemzelf, hetzij door een andere persoon. Ingeval van niet-verzekering dient de eigenaar onverwijd een verzekering te sluiten ofwel het motorrijtuig uit het verkeer te nemen.

Garantie belge, sont supportées par l'ensemble des preneurs d'assurance en Responsabilité Civile-Auto, si les organes correspondants des autres États membres refusent de procéder au remboursement.

Art. 17

Cette disposition apporte deux modifications aux droits d'obtenir remboursement dans le chef du par Fonds commun de Garantie belge, comme stipulé à l'article 19bis-14 de la loi du 21 novembre 1989.

A la suite des nouvelles conditions de garantie proposées, il est nécessaire de donner une protection optimale à l'assuré qui serait malgré tout responsable du dommage occasionné par le véhicule volé ou détourné (à l'exclusion du voleur, du receleur ou de l'auteur d'un acte de violence). Par conséquent, il est proposé, en cas de dommage occasionné par un véhicule automoteur volé ou détourné, de supprimer le droit de subrogation du Fonds commun de Garantie belge contre le responsable, à l'exception du droit de subrogation contre le voleur, le receleur ou l'auteur d'un acte de violence. Vu le risque limité de responsabilité de l'assuré, on peut supposer que l'impact financier de la suppression de ce droit de subrogation sera limité pour le Fonds.

La deuxième modification dans les modalités de recours du Fonds commun de Garantie belge concerne l'intervention de cet organe en cas de non-assurance. La loi oblige le Fonds commun de Garantie belge à indemniser les victimes dans un tel cas. Il faut en conséquence organiser le droit dans le chef du Fonds lui permettant d'obtenir remboursement car aucune relation contractuelle n'est à la base de cette obligation d'indemnisation.

Jusqu'à ce jour, la loi dispose que le Fonds peut obtenir remboursement du conducteur responsable de l'accident. Cependant, cette disposition ne cadre plus avec la logique de la loi. En effet, la loi précise, d'une part, que l'obligation d'assurance repose sur le propriétaire du véhicule automoteur et, d'autre part, que cette obligation est suspendue pour la durée du contrat d'assurance souscrit par une autre personne pour le même véhicule automoteur. Par conséquent, il incombe au propriétaire de vérifier si le véhicule automoteur est bien assuré soit par lui-même, soit par une autre personne. En cas de non-assurance, le propriétaire doit immédiatement souscrire une assurance ou soustraire le véhicule à la circulation.

De voorgestelde wijziging trekt deze logica door en kent een recht van terugvordering toe tegen de eigenaar van het niet-verzekerde motorrijtuig als hoofdverantwoordelijke voor het feit dat het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds is dienen tussen te komen.

Uiteraard blijft de bestaande reglementering van toepassing indien het ongeval en de schade werden veroorzaakt met opzet.

Art. 18

Artikel 19bis-17 van de wet van 21 november 1989 regelt de vordering van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds voor de strafrechtkant

De hier aangebrachte wijziging is het logisch gevolg van de invoering van een nieuw paragraaf 5 in artikel 19bis-14.

Art. 19

De wijziging die wordt aangebracht aan artikel 19bis van de wet van 21 november 1989 is een gevolg van de invoeging van Hoofdstuk IVbis door de wet van 22 augustus 2002.

Art. 20

De wijziging die wordt aangebracht aan artikel 20 van de wet van 21 november 1989 strekt er toe aan de politiediensten de mogelijkheid te geven om het motorrijtuig te immobiliseren wanneer een geval van niet-verzekering wordt vastgesteld.

Art. 21

De wijziging die wordt aangebracht aan artikel 21, paragraaf 4, zesde lid, van de wet van 21 november 1989 strekt er toe andere aangetekende zendingen dan de ter post aangetekende zendingen mogelijk te maken.

Art. 22

De wijziging die wordt aangebracht aan artikel 29bis, paragraaf 1, vierde lid, van de wet van 21 november 1989 is een gevolg van de invoeging van Hoofdstuk IVbis door de wet van 22 augustus 2002.

La proposition de modification poursuit cette logique en organisant un droit d'obtenir remboursement contre le propriétaire du véhicule automoteur non-assuré au motif qu'il est le responsable principal du fait que le Fonds commun de Garantie belge soit tenu d'intervenir dans ce tel cas.

Bien sûr, la réglementation existante reste d'application si l'accident et les dommages ont été causés intentionnellement.

Art. 18

L'article 19bis-17 de la loi du 21 novembre 1989 règle la réclamation du Fonds commun de Garantie belge devant la juridiction pénale.

La modification apportée est la conséquence logique de l'introduction d'un paragraphe 5 à l'article 19bis-14.

Art. 19

La modification apportée à l'article 19bis de la loi du 21 novembre 1989 est la conséquence de l'insertion du Chapitre IVbis par la loi du 22 août 2002.

Art. 20

La modification apportée à l'article 20 de la loi du 21 novembre 1989 tend à donner la possibilité aux services de police d'immobiliser le véhicule quand un cas de non assurance est constaté.

Art. 21

La modification qui est apportée à l'article 21, paragraphe 4, alinéa 6, de la loi du 21 novembre 1989 tend à rendre possible d'autres envois recommandés que les envois recommandés de la poste.

Art. 22

La modification apportée à l'article 29bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 4, de la loi du 21 novembre 1989 est la conséquence de l'insertion du Chapitre IVbis par la loi du 22 août 2002.

Art. 23

Dit artikel voert een nieuwe artikel 29ter in de wet in.

Paragraaf 1 bepaalt het toepassingsgebied van de vergoedingsregeling.

Overeenkomstig de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is verduidelijkt dat de regeling van toepassing is wanneer twee of meer voertuigen betrokken zijn bij een verkeersongeval. Het begrip “verscheidene” is vervangen door “twee of meer”.

De vergoedingsregeling wordt, in vergelijking met de regeling in artikel 19bis-11, § 2, uitgebreid tot verkeersongevallen waarbij gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden, betrokken zijn. Dit naar analogie met de vergoedingsregeling in artikel 29bis, die gevolg gaf aan het arrest van het Grondwettelijk Hof van 15 januari 1998 nr. 92/98.

Het begrip “voertuigen” omvat aldus zowel de motorrijtuigen in de zin van artikel 1, als de gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn. De niet-gemotoriseerde railvoertuigen, zoals bijvoorbeeld een lorrie, zijn natuurlijk uitgesloten van het toepassingsgebied van dit artikel.

Zoals reeds verwoord in artikel 19bis-11, § 2, geldt de vergoedingsregeling bepaald in artikel 29ter enkel wanneer het slachtoffer en zijn rechthebbende geen vergoeding kunnen bekomen op basis van het gemeen aansprakelijkheidsrecht.

Overeenkomstig de doelstelling van de wetgever om de door het Grondwettelijk Hof vastgestelde discriminatie te regelen, verduidelijkt artikel 29ter het principe volgens hetwelk het recht op vergoeding op basis van deze regeling enkel toekomt aan het zogenaamde onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden. Met onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden worden de personen op wie met zekerheid geen aansprakelijkheid rust, bedoeld.

Dit onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden hebben recht op vergoeding van alle schade, zowel de schade voortvloeiend uit lichamelijk letsel en overlijden, als de stoffelijke schade. Dit beantwoordt aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof betreffende artikel 19bis-11, § 2.

De Raad van State preciseerde in zijn advies nr. 59 919/1 van 21 oktober 2016 het volgende “*Het verdient duidelijkheidshalve aanbeveling om in de tekst*

Art. 23

Le présent article insert un nouvel article 29ter dans la loi.

Le paragraphe 1^{er} détermine le champ d’application du régime d’indemnisation.

Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, il est précisé que le régime est d’application lorsque deux ou plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de la circulation. La notion de “plusieurs” est remplacée par “deux ou plusieurs”.

Le régime d’indemnisation est, en comparaison avec le régime de l’article 19bis-11, § 2, étendu aux accidents de la circulation dans lesquels des véhicules motorisés qui sont liés à une voie ferrée sont impliqués, ceci par analogie avec le régime d’indemnisation de l’article 29bis, qui a fait suite à l’arrêt n° 92/98 du 15 juillet 1998 de la Cour constitutionnelle.

La notion de “véhicules” recouvre donc aussi bien les véhicules automoteurs au sens de l’article 1^{er} que les véhicules motorisés qui sont liés à la voie ferrée. Les véhicules ferroviaires non motorisés, comme une draisine par exemple, sont évidemment exclus du champ d’application du présent article.

Comme indiqué dans l’article 19bis-11, § 2, le régime d’indemnisation visé à l’article 29ter s’applique uniquement lorsque la victime et son ayant droit ne peuvent obtenir d’indemnisation sur la base du droit commun de la responsabilité.

Conformément à l’objectif du législateur de régler la discrimination constatée par la Cour constitutionnelle, l’article 29ter précise le principe selon lequel le droit à une indemnisation sur la base de ce régime revient uniquement à la victime innocente et à ses ayants droit. Par victime innocente et ses ayants droit, sont visées les personnes sur lesquelles ne pèse certainement aucune responsabilité.

Cette victime innocente et ses ayants droit ont le droit à l’indemnisation de tous leurs dommages, aussi bien le dommage découlant d’une lésion corporelle et du décès que le dommage matériel. Cela répond à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle concernant l’article 19bis-11, § 2.

Le Conseil d’État a précisé dans son avis n° 59 919/1 du 21 octobre 2016 ce qui suit “*Dans un souci de clarté, il est recommandé de préciser dans le texte même de*

zelf van het ontworpen artikel 29ter te expliciteren welke schade met toepassing van die bepaling kan worden vergoed.“

Een definitie van het begrip “schade” invoeren in een lex specialis kan echter aanleiding geven tot interpretaties terwijl het gemeen recht moet worden toegepast. Daarom werd het meer opportuun geacht om de betekenis van het begrip “schade” te preciseren in de memorie van toelichting.

Het onschuldig slachtoffer heeft recht op vergoeding van alle schade in de zin van het gemeen recht.

Dit onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden die echter op basis van de vergoedingsregeling van artikel 29bis daadwerkelijk een vergoeding kunnen bekomen van de schade voortvloeiend uit lichamelijk letsel en overlijden en kledischaude kunnen geen beroep doen op artikel 29ter. De vergoedingsregeling van artikel 29ter blijft in dit geval daarentegen wel van toepassing op de schade die niet onder de toepassing van artikel 29bis valt, zoals de stoffelijke schade voor de zwakke weggebruiker of de schade geleden door de bestuurder van een motorrijtuig in de zin van artikel 1 die zelf gewond is. Deze regel gold reeds voor artikel 19bis-11, § 2, doch wordt thans uitdrukkelijk verwoord.

De schade geleden door de voertuigen die klaarblijkelijk het ongeval niet hebben veroorzaakt, komen in aanmerking voor vergoeding in toepassing van dit artikel. De schade aan de andere betrokken voertuigen is daarentegen uitgesloten van de toepassing van dit artikel.

Concreet houdt dit in dat schade aan een betrokken voertuig vergoed wordt, op voorwaarde dat is aangeïntoond dat dit voertuig zeker niet aansprakelijk is voor het ongeval.

Deze regeling is specifiek ingevoegd voor de situatie waarin de eigenaar niet zelf zijn motorrijtuig bestuurt.

Wanneer hij zelf zijn voertuig bestuurt en geen onschuldig slachtoffer is, valt hij sowieso niet in het toepassingsgebied van de vergoedingsregeling die voortaan alleen nog de onschuldige slachtoffers wil vergoeden.

Wanneer de bestuurder of de houder van het voertuig een andere persoon is dan de eigenaar, is de eigenaar een onschuldig slachtoffer en kan hij in die gevallen geen enkele aansprakelijkheid oplopen. Hij zou dus kunnen beroep doen op de vergoedingsregel van artikel

l’article 29ter, en projet, quels dommages peuvent être indemnisés en application de cette disposition.”.

Cependant, introduire une définition de la notion de “dommage” dans une lex specialis risque d’induire des interprétations alors qu’il y a lieu d’appliquer le droit commun. Il a donc été jugé plus opportun de préciser dans l’exposé des motifs la portée de la notion de “dommage”.

La victime innocente a droit à l’indemnisation de tous les dommages au sens du droit commun.

Cette victime innocente et ses ayants droit qui peuvent toutefois obtenir effectivement une indemnisation du dommage découlant des lésions corporelles et du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sur la base du régime d’indemnisation de l’article 29bis, ne peuvent faire appel à l’article 29ter. Le régime d’indemnisation de l’article 29ter reste en revanche bien d’application aux dommages qui ne relèvent pas de l’application de l’article 29bis, comme les dommages matériels pour l’usager faible ou le dommage subi par le conducteur d’un véhicule automoteur, au sens de l’article 1^{er}, qui est lui-même blessé. Cette règle était déjà valable pour l’article 19bis-11, § 2, mais est maintenant expressément formulée.

Les dommages subis par les véhicules qui n’ont manifestement pas causé l’accident, entrent en ligne de compte pour une indemnisation en application du présent article. Les dommages aux autres véhicules impliqués sont en revanche exclus de l’application du présent article.

Concrètement, cela implique que le dommage à un véhicule impliqué est indemnisé, à condition qu’il soit démontré que ce véhicule n’est certainement pas responsable de l’accident.

Cette disposition est spécifiquement introduite pour la situation où le propriétaire ne conduit pas lui-même son véhicule automoteur.

Lorsqu’il conduit lui-même son véhicule et qu’il n’est pas une victime innocente, il ne relève de toute façon pas du champ d’application du régime d’indemnisation qui désormais ne vise à indemniser que les victimes innocentes.

Lorsque le conducteur ou le détenteur du véhicule est une autre personne que le propriétaire, le propriétaire est une victime innocente et il ne peut encourir une quelconque responsabilité dans l’accident. Il pourrait donc faire appel au régime d’indemnisation de l’article

29ter, § 1 om vergoed te worden voor de schade aan zijn voertuig. Dit wordt uitgesloten door het derde lid van eerste paragraaf.

Bedoeling is de premies op een redelijk niveau te houden en niet-verzekering te vermijden. De schade aan de betrokken voertuigen blijft verzekeraarbaar, als de eigenaar dit verkiest, via een specifieke verzekering.

Het territoriaal toepassingsgebied is beperkt tot ongevallen voorgevallen op het Belgisch grondgebied. Dit verduidelijkt de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever. Dit kadert ook in de regeling van de vergoeding van ongevallen in het buitenland die worden vergoed volgens de regels van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen van de Staat van het ongeval, zeker in het geval van niet-verzekering. Het is niet de bedoeling om op de verzekeraars burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen deze bijzondere verplichting tot vergoeding voor gevallen waarin de aansprakelijkheid niet kan vastgesteld worden, op te leggen wanneer de Staat van het ongeval dergelijke regeling niet voorziet. Bovendien moet rekening worden gehouden met het feit dat, als een ongeval in het buitenland voorvalt, het niet evident is om op dezelfde wijze aan de feitelijke gegevens te komen als wanneer het ongeval zich in België voordoet.

Voor betrokken motorrijtuigen in de zin van artikel 1 die niet aan spoorstaven zijn gebonden, is deze regeling van toepassing wanneer het ongeval zich voordoet op een van de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1.

Paragraaf 2 bepaalt op wie de vergoedingsplicht rust.

In vergelijking met artikel 19bis-11, § 2 wordt verduidelijkt wie vergoedingsplichtig is in die situaties waarin de verzekeraar burgerrechtelijke aansprakelijkheid van een betrokken motorrijtuig in de zin van artikel 1 niet tot vergoeding gehouden is, of wanneer dit motorrijtuig niet verzekerd is. Bijgevolg wordt de vergoedingsplicht uitgebreid tot het Gemeenschappelijk Waarborgfonds in de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 1°, 2°, 4°, 7° en 8°.

Tevens wordt verduidelijkt dat voor de motorrijtuigen in de zin van artikel 1 die vrijgesteld kunnen worden van de verzekeringsplicht en waarvoor van die vrijstelling gebruik werd gemaakt in de zin van artikel 10, de eigenaar van dit betrokken motorrijtuig of de persoon op wiens naam het motorrijtuig ingeschreven is, vergoedingsplichtig is.

29ter, § 1^{er} pour être indemnisé des dommages à son véhicule. Cela est exclu par l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er}.

Le but est de garder les primes à un niveau raisonnable et d'éviter la non-assurance. Le dommage aux véhicules impliqués reste assurable via une assurance spécifique, si le propriétaire fait ce choix.

Le champ d'application territorial est limité aux accidents survenus sur le territoire de la Belgique. Cela précise l'intention originale du législateur. Cela cadre également avec le régime d'indemnisation des accidents à l'étranger qui sont indemnisés suivant les règles de l'assurance de la responsabilité civile des véhicules automoteurs de l'État de l'accident, surtout en cas de non-assurance. Ce n'est pas le but d'imposer aux assureurs de la responsabilité civile des véhicules automoteurs, cette obligation particulière d'indemnisation des accidents pour lesquels la responsabilité ne peut être déterminée, lorsque l'État de l'accident ne prévoit pas un régime semblable. En outre, il doit être tenu compte du fait que si l'accident se produit à l'étranger, il n'est pas évident que les données de fait puissent être obtenues de la même manière que lorsque l'accident se produit en Belgique.

Pour les véhicules automoteurs impliqués, au sens de l'article 1^{er}, qui ne sont pas liés à une voie ferrée, ce régime est d'application lorsque l'accident s'est produit à l'un des endroits visés à l'article 2, § 1^{er}.

Le paragraphe 2 détermine sur qui repose l'obligation d'indemnisation.

En comparaison avec l'article 19bis-11, § 2, il est précisé qui est débiteur de l'obligation d'indemnisation dans les situations dans lesquelles l'assureur de la responsabilité civile du véhicule automoteur impliqué, au sens de l'article 1^{er}, n'est pas tenu d'indemniser ou lorsque ce véhicule automoteur n'est pas assuré. Dès lors, l'obligation d'assurance est étendue au Fonds commun de garantie, dans les cas prévus à l'article 19bis-11, § 1^{er}, 1°, 2°, 4°, 7° et 8°.

Il est également précisé que pour les véhicules automoteurs, au sens de l'article 1^{er}, qui peuvent être exempté de l'obligation d'assurance et pour lesquels il a été fait usage de cette exemption, au sens de l'article 10, le propriétaire de ce véhicule automoteur impliqué ou la personne au nom de laquelle le véhicule automoteur est immatriculé est débiteur de l'obligation.

Voor voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden is de eigenaar vergoedingsplichtig. Deze regel is naar analogie met artikel 29bis.

Diegenen die waarborg geven aan de voertuigen die het ongeval met zekerheid niet hebben veroorzaakt, zijn niet tot vergoeding gehouden.

Paragraaf 3 regelt de uitkering van de vergoeding aan de slachtoffers en hun rechthebbenden en de verdeling van de schadelast tussen de vergoedingsplichtigen nadat ze het slachtoffer hebben vergoed.

In vergelijking met artikel 19bis-11, § 2, wordt verduidelijkt dat het slachtoffer en zijn rechthebbenden tot iedere voor dat ongeval gehouden vergoedingsplichtige een verzoek tot schadevergoeding kunnen richten en dat deze hoofdelijk gehouden zijn. Eenzelfde hoofdelijke gehoudenheid is bepaald in artikel 29bis.

Zoals reeds bepaald in artikel 19bis-11, § 2 zijn de vergoedingsplichtigen onderling ieder voor gelijke delen gehouden.

Art. 24

Hoofdstuk VI van de wet van 21 november 1989 heeft geen juridische uitwerking meer en wordt bijgevolg opgeheven

Art. 25

Een artikel 33bis wordt ingevoegd. Het betreft een bepaling die op een éénvormige manier de toepassing in de tijd regelt van de wijzigingen van de wet van 21 november 1989 door deze wet, alsook de toepassing van toekomstige wijzigingen.

Al deze wijzigingen kunnen slechts toegepast worden op verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden na de respectievelijke inwerkingtreding van elk van deze wijzigingen.

Art. 26

Er wordt een nieuw artikel 33ter in de wet van 21 november 1989 ingevoerd om een probleemloze aanpassing van de bestaande overeenkomsten aan de bepalingen van deze wet door de verzekeringsondernemingen mogelijk te maken. De wijzigingen zijn dus van rechtswege van toepassing op de verplichtingen van de verzekeraars. Indien evenwel de wijzigingen

Pour les véhicules qui sont liés à une voie ferrée, le propriétaire est le débiteur de l'indemnisation. Cette règle est analogue à l'article 29bis.

Tous ceux qui donnent leur garantie à des véhicules qui n'ont certainement pas causé l'accident, ne sont pas tenus à l'indemnisation.

Le paragraphe 3 règle le paiement de l'indemnisation aux victimes et à leurs ayants droit et la charge des sinistres entre les débiteurs de l'indemnisation après qu'ils aient indemnisé la victime.

En comparaison avec l'article 19bis-11, § 2, il est précisé que la victime et ses ayants droit peuvent présenter une demande d'indemnisation à tout débiteur tenu d'indemniser cet accident et que ceux-ci sont solidiairement tenus. La même solidarité est prévue à l'article 29bis.

Comme prévu à l'article 19bis-11, § 2, les débiteurs de l'indemnisation sont tenus par parts égales.

Art. 24

Le chapitre VI de la loi du 21 novembre 1989 n'a plus aucun effet juridique. En conséquence, il est abrogé.

Art. 25

Un article 33bis est ajouté. Il s'agit d'une disposition qui règle de manière uniforme l'application dans le temps des modifications apportées à la loi du 21 novembre 1989, par la présente loi, mais également l'application de modifications futures.

Toutes ces modifications ne pourront être appliquées qu'aux accidents de la circulation survenus après l'entrée en vigueur respective de chacune de ces modifications.

Art. 26

Un nouvel article 33ter est inséré dans la loi du 21 novembre 1989 afin de permettre une adaptation sans difficulté, par les entreprises d'assurance, des contrats en cours à la présente loi. Les modifications s'appliquent donc de plein droit aux obligations des assureurs. Néanmoins, quand les modifications contractuelles donnent lieu à des augmentations de prime, les

aanleiding geven tot premieverhogingen, moeten de verzekeringnemers de mogelijkheid hebben om de lopende verzekeringsovereenkomsten op te zeggen.

Dit artikel is van toepassing bij elke wijziging van de wet van 21 november 1989, alsmede bij de aanneming van uitvoeringsbesluiten en wijzigingen van rechtswege van toepassing op de verplichtingen van de verzekeeraars zoals bepaald in de algemene voorwaarden van de lopende overeenkomsten

Art. 27

De verzekeringsondernemingen beschikken over iets meer dan 17 maanden om de bestaande overeenkomsten formeel aan te passen aan de wijzigingen aangebracht door deze wet.

Dit is, dames en heren, de draagwijdte van het ontwerp van wet dat wij de eer hebben u ter goedkeuring voor te leggen.

De minister van Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

preneurs d'assurance doivent être en mesure de résilier les contrats d'assurance en cours.

Ce nouvel article prévoit ainsi que lors de chaque modification de la loi du 21 novembre 1989, mais aussi lors de l'adoption d'arrêtés d'exécution, les modifications s'appliquent de plein droit aux obligations des assureurs telles que prévues dans les conditions générales des contrats en cours.

Art. 27

Cet article prévoit que les entreprises d'assurance disposent d'un peu plus de 17 mois pour adapter formellement les contrats existants aux modifications apportées par la présente loi.

Voici, Mesdames, Messieurs, la portée du projet de loi que nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation.

Le ministre de l'Économie et des Consommateurs,

Kris PEETERS

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

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

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de zin “Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.” wordt aangevuld met een zin, luidende “De Koning kan andere rij- of voertuigen gelijkstellen met motorrijtuigen, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.”;

1° de definitie van “Bromfiets” wordt opgeheven.

Art. 3

In artikel 2, § 2, van dezelfde wet worden de woorden “de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “artikel 19bis-1”.

Art. 4

In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 3 juli 2005, worden de woorden “van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en van de organisatie die bovengenoemde personen inzet als vrijwilligers, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 5 van de wet van 3 juli 2005 betreffende de rechten van vrijwilligers,” vervangen door de woorden “en van de personen die burgerrechtelijk aansprakelijk zijn voor de voornoemde personen.”;

2° in paragraaf 1, vierde lid, wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

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

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les modifications suivantes sont apportées:

1° la phrase “Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.” est complétée par la phrase suivante: “Le Roi peut assimiler d'autres véhicules aux véhicules automoteurs, par un arrêté délibéré en conseil des Ministres.”;

2° la définition de “Cyclomoteurs” est abrogée.

Art. 3

À l'article 2, § 2, de la même loi, les mots “la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances” sont remplacés par les mots “l'article 19bis-1”.

Art. 4

À l'article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, modifié par la loi du 3 juillet 2005, les mots “de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, et de l'organisation qui les emploie comme volontaires lorsqu'elles sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 5 de la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires,” sont remplacés par les mots “et des personnes qui sont civilement responsables des personnes précitées.”;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 4, le 2° est remplacé par ce qui suit:

“2° de door dit voertuig beroepsmatig en onder bezwarende titel vervoerde goederen, met uitzondering van de kleding en bagage die persoonlijk toebehoren aan de vervoerde personen.”.

Art. 5

In artikel 4 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt paragraaf 1 opgeheven.

Art. 6

In artikel 6, § 2, van dezelfde wet wordt de bepaling onder 2° opgeheven.

Art. 7

In artikel 8 van dezelfde wet wordt het derde lid opgeheven.

Art. 8

In artikel 9bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “artikel 19bis-2” en de woorden “wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekeringsmiddeling en de distributie van verzekeringen” vervangen door “wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, Deel 6”;

1° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

“§ 4. Het Tariferingsbureau maakt driejaarlijks een verslag op over zijn werking en de ondervonden problemen, maakt dit bekend op zijn website en geeft dit onverwijld door aan de Federale Wetgevende Kamers.”.

Art. 9

Artikel 9ter, § 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Het Tariferingsbureau is gemachtigd om het aantal verleide weigeringen te verminderen voor de risicotarieven die het bepaalt.”.

Art. 10

In artikel 9quinquies, § 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, worden de woorden “artikel 79, § 2, van de voornoemde wet van 9 juli 1975” vervangen door de woorden “artikel 19bis-2”.

“2° aux biens transportés à titre professionnel et onéreux par ce véhicule à l’exception des vêtements et bagages appartenant personnellement aux personnes transportées.”.

Art. 5

Dans l’article 4 de la même loi, modifiée par la loi du 22 août 2002, le paragraphe 1^{er} est abrogé.

Art. 6

Dans l’article 6, § 2, de la même loi, le 2^o est abrogé.

Art. 7

Dans l’article 8 de la même loi, l’alinéa 3 est abrogé.

Art. 8

A l’article 9bis de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, l’alinéa 1^{er}, les mots “article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d’assurance” sont remplacés par les mots “article 19bis-2” et les mots “loi du 27 mars 1995 relative à l’intermédiation en assurances et à la distribution d’assurances” sont remplacés par les mots “loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, Partie 6”;

2° l’article est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit:

“§ 4. Le Bureau de Tarification rédige, tous les trois ans, un rapport sur son fonctionnement et les problématiques rencontrées qui est publié sur son site et transmis sans délai aux Chambres législatives fédérales.”.

Art. 9

L’article 9ter, § 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, est complété par la phrase suivante:

“Le Bureau de tarification est habilité à réduire le nombre de refus requis pour les catégories de risques qu’il détermine.”.

Art. 10

Dans l’article 9quinquies, § 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, les mots “article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 précitée” sont remplacés par les mots “article 19bis-2”.

Art. 11

Artikel 10 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Wanneer een motorrijtuig dat valt onder de toepassing van de bij wet van 9 januari 1953 goedgekeurde Overeenkomst tussen de bij het Noord-Atlantisch Verdrag aangesloten Staten betreffende de rechtspositie van hun krijgsmachten, en van de bijlage, ondertekend op 19 juni 1951 te Londen en dat gewoonlijk is gestald in het buitenland, in België schade toebrengt, betaalt de Staat de schadevergoeding overeenkomstig § 1 en onverminderd de toepassing van artikel 2, § 2.”.

Art. 12

In Hoofdstuk IV, Afdeling 2, van dezelfde wet, wordt een artikel 16bis ingevoegd, luidende:

“Art. 16bis. De verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden op de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, op de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, wanneer hij bewijst dat op het ogenblik van het schadegeval, het verzekerde motorrijtuig bestuurd wordt:

1° door een persoon die niet voldoet aan de Belgische vereiste wettelijke minimumleeftijd om dat motorrijtuig te besturen;

2° door een persoon die niet beschikt over een geldig rijbewijs om dat motorrijtuig te besturen;

3° door een persoon die de specifieke beperkingen inzake het besturen van het motorrijtuig vermeld op zijn rijbewijs niet naleeft;

4° door een persoon die in België een rijverbod heeft zelfs indien het schadegeval zich voordoet in het buitenland.

Het recht van verhaal voor de gevallen bedoeld in de bepalingen onder 1°, 2° en 3° geldt niet wanneer de persoon, die in het buitenland het motorrijtuig bestuurt, aan de voorwaarden voldoet voorgeschreven door de plaatselijke wet en reglementen om dat motorrijtuig te besturen.

Het recht van verhaal voor de gevallen bedoeld in de bepalingen onder 2°, 3° en 4° geldt niet indien de verzekerde aantoont dat deze situatie te wijten is aan het niet naleven van een louter administratieve formaliteit.

De verzekeraar kan echter voor alle punten vermeld in dit artikel geen verhaal uitoefenen op een verzekerde indien deze aantoont dat de tekortkomingen of de feiten waarop het verhaal gesteund is, te wijten zijn aan een andere verzekerde of dat ze zich hebben voorgedaan in strijd met zijn onderrichtingen of buiten zijn medeweten.”.

Art. 11

L’article 10 de la même loi est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Lorsqu’un véhicule automoteur tombant sous l’application de la loi du 9 janvier 1953 portant approbation de la Convention entre les États parties au Traité de l’Atlantique nord sur le statut de leurs forces et de l’annexe, signées à Londres le 19 juin 1951 et qui est habituellement stationné à l’étranger, cause des dommages en Belgique, l’État paie l’indemnisation conformément au § 1er et sans préjudice de l’application de l’article 2, § 2.”.

Art. 12

Dans le Chapitre IV, Section 2, de la même loi, il est inséré un article 16bis rédigé comme suit:

“Art. 16bis. L’assureur peut se réservé un droit de recours contre le preneur d’assurance et, s’il y a lieu, contre l’assuré autre que le preneur d’assurance, lorsqu’il prouve qu’au moment du sinistre, le véhicule automoteur assuré est conduit:

1° par une personne n’ayant pas atteint l’âge minimum légalement requis en Belgique pour conduire ce véhicule automoteur;

2° par une personne n’étant pas titulaire d’un permis de conduire valable pour conduire ce véhicule automoteur;

3° par une personne qui a enfreint les restrictions spécifiques pour conduire le véhicule automoteur mentionnées sur son permis de conduire;

4° par une personne qui a une interdiction de conduire en cours en Belgique, même si le sinistre se produit à l’étranger.

Il n’y a pas de droit de recours pour les cas visés aux 1°, 2° et 3° si la personne qui conduit le véhicule automoteur à l’étranger a respecté les conditions prescrites par la loi et les règlements locaux pour conduire le véhicule automoteur.

Il n’y a pas de droit de recours pour les cas visés aux 2°, 3° et 4° lorsque l’assuré démontre que cette situation résulte uniquement du non-respect d’une formalité purement administrative.

Toutefois, l’assureur ne peut exercer le recours pour tous les points mentionnés au présent article contre un assuré qui établit que les manquements ou faits générateurs du recours sont imputables à un autre assuré ou se sont produits à l’encontre de ses instructions ou à son insu.”.

Art. 13

In artikel 18 van dezelfde wet, vervangen door de wet van 22 augustus 2002, wordt het woord "bromfietsen" vervangen door de woorden "niet aan inschrijving onderworpen motorrijtuigen".

Art. 14

In artikel 19bis-6, § 1, 1°, b), van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt het woord "geactualiseerde" ingevoegd tussen de woorden "kentekenplaat en het" en de woorden "adres van de houder".

Art. 15

In artikel 19bis-11 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 16

In artikel 19bis-12 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 2°, worden de woorden "een lidstaat van de Europese Unie" vervangen door de woorden "een Staat van de Europese Economische Ruimte" en de woorden "5°, 6°) en 8°" vervangen door de woorden "5°) en 6°";

2° er wordt een 6°) toegevoegd, luidende:

"6°) het ongeval zich heeft voorgedaan op het grondgebied van een Staat van de Europese Economische Ruimte, voor wat betreft de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 8°)."

Art. 17

In artikel 19bis-14 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, luidende:

"§ 1/1. Indien het de benadeelde heeft vergoed, met toepassing van artikel 19bis-11, § 1, 4°), heeft het Fonds enkel het recht de uitbetaalde schadevergoeding terug te vorderen van de dief, de geweldpleger of de heler.";

2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

"§ 5. In afwijking van paragraaf 1 en in het geval van artikel 19bis-11, § 1, 8°), heeft het Fonds ten belope van het bedrag van de vergoeding een recht op verhaal tegen de eigenaar van het motorrijtuig en eventueel tegen zijn verzekeraar. De eigenaar heeft geen enkel recht om het bedrag van de schadevergoeding terug te vorderen.

Art. 13

Dans l'article 18 de la même loi, remplacé par la loi du 22 août 2002, le mot "cyclomoteurs" est remplacé par les mots "véhicules automoteurs non soumis à l'immatriculation".

Art. 14

Dans l'article 19bis-6, § 1^{er}, 1°, b), de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, le mot "actualisée" est inséré entre les mots "et l'adresse" et les mots "du détenteur".

Art. 15

Dans l'article 19bis-11 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 16

Dans l'article 19bis-12 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point 2°, les mots "un État membre de l'Union européenne" sont remplacés par les mots "un État de l'Espace économique européen" et les mots "5°, 6°) et 8°)" sont remplacés par les mots "5°) et 6°);

2° un 6°) est ajouté, rédigé comme suit:

"6°) l'accident s'est produit sur le territoire d'un État de l'Espace économique européen, en ce qui concerne les cas visés au 8°) de l'article 19bis-11, § 1^{er}".

Art. 17

A l'article 19bis-14 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré un paragraphe 1/1, rédigé comme suit:

"§ 1/1. S'il a indemnisé la personne lésée en application de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 4°), le Fonds n'a le droit de réclamer la somme payée à titre d'indemnisation qu'à l'auteur de vol, de violence ou de recel.";

2° l'article est complété par un paragraphe 5, rédigé comme suit:

"§ 5. Par dérogation au paragraphe 1^{er} et dans le cas de l'article 19bis-11, § 1^{er}, 8°), le Fonds a un droit de recours à concurrence du montant de l'indemnité contre le propriétaire du véhicule automoteur et le cas échéant, contre son assureur. Le propriétaire ne dispose d'aucun droit en vue de récupérer le montant de l'indemnisation.

In afwijking van het voorgaande lid blijft paragraaf 1 van toepassing indien het ongeval en de schade met opzet werden veroorzaakt.”.

Art. 18

In artikel 19bis-17 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt het eerste lid aangevuld met de woorden: „ voor zover het gaat om de eigenaar van het rijtuig of de persoon die het ongeval en de schade met opzet heeft veroorzaakt.”.

Art. 19

In artikel 19bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “artikel 19bis-2”;

1° in het tweede lid worden de woorden “artikel 80, § 6, van dezelfde wet” vervangen door de woorden “artikel 19bis-6”.

Art. 20

In artikel 20, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 2 augustus 2002, worden de woorden “het rijtuig immobiliseren of” ingevoegd tussen de woorden “wgens overtreding van deze wet,” en de woorden “beslag leggen op”.

Art. 21

In artikel 21, § 4, zesde lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 27 december 2006, worden de woorden “ter post aangetekende brief” vervangen door “aangetekende zending”.

Art. 22

In artikel 29bis, § 1, vierde lid, van dezelfde wet, vervangen door de wet van 13 april 1995, worden de woorden “Artikel 80, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “Artikel 19bis-11, § 1”.

Art. 23

Artikel 29ter van dezelfde wet, opgeheven bij de wet van 13 april 1995, wordt hersteld als volgt:

“Art. 29ter. § 1. Wanneer twee of meer voertuigen, zowel motorrijtuigen als aan spoorstaven gebonden gemotoriseerde voertuigen, betrokken zijn bij een verkeersongeval in België, en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het

Par dérogation à l’article précédent, le paragraphe 1^{er} reste d’application si l’accident et les dommages ont été causés intentionnellement.”.

Art. 18

Dans l’article 19bis-17 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, l’alinéa 1^{er} est complété par les mots “pour autant qu’il s’agisse du propriétaire du véhicule ou la personne qui a intentionnellement causé l’accident et les dommages.”.

Art. 19

Dans l’article 19bis de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l’alinéa 1^{er}, les mots “article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d’assurance” sont remplacés par les mots “article 19bis-2”;

2° à l’alinéa 2, les mots “article 80, § 6, de la même loi” sont remplacés par les mots “article 19bis-6”.

Art. 20

Dans l’article 20, alinéa 1^{er}, de la même loi, remplacé par la loi du 2 août 2002, les mots “l’immobilisation ou” sont insérés entre les mots “procéder à” et les mots “la saisie du véhicule”.

Art. 21

Dans l’article 21, § 4, alinéa 6, de la même loi, remplacé par la loi du 27 décembre 2006, les mots “lettre recommandée à la poste” sont remplacés par les mots “envoi recommandé”.

Art. 22

Dans l’article 29bis, § 1^{er}, alinéa 4, de la même loi, remplacé par la loi du 13 avril 1995, les mots “article 80, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d’assurances” sont remplacés par les mots “article 19bis-11, § 1^{er}”.

Art. 23

L’article 29ter de la même loi, abrogé par la loi du 13 avril 1995, est rétabli dans la rédaction suivante:

“Art. 29ter. § 1^{er}. Lorsque deux ou plusieurs véhicules, aussi bien véhicules automoteurs que véhicules motorisés liés à une voie ferrée, sont impliqués dans un accident de circulation en Belgique et s’il n’est pas possible de déterminer quel véhicule

ongeval heeft veroorzaakt, wordt alle schade geleden door de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden, zijnde de personen op wie met zekerheid geen aansprakelijkheid rust, ten laste genomen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.

Schade waarvoor een vergoeding kan uitgekeerd worden in uitvoering van artikel 29bis is uitgesloten van de toepassing van dit artikel.

De schade geleden door de voertuigen die klaarblijkelijk het ongeval niet hebben veroorzaakt, komen in aanmerking voor vergoeding in toepassing van dit artikel. De schade aan de andere betrokken voertuigen is uitgesloten van de toepassing van dit artikel.

Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, is onderhavig artikel van toepassing wanneer het ongeval zich voordoet op plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1.

§ 2. Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, rust de vergoedingsplicht op de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid ervan dekken. Het Fonds vergoedt de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden in de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 1°, 2°, 4°, 7° en 8°.

Voor motorrijtuigen die in uitvoering van artikel 10 vrijgesteld zijn van de verzekerplicht, rust de vergoedingsverplichting op degene aan wie ze toebehoren of op wiens naam ze ingeschreven zijn.

Voor motorrijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn, rust de verplichting tot vergoeding op de eigenaar van deze motorrijtuigen.

Diegenen die waarborg geven aan de voertuigen die het ongeval met zekerheid niet hebben veroorzaakt, zijn niet tot vergoeding gehouden.

§ 3. De personen vermeld in paragraaf 2 en op wie de verplichting tot vergoeding rust, zijn hoofdelijk gehouden ten aanzien van de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden. Het aandeel in de schadelast wordt onder deze vergoedingsplichtigen in gelijke delen verdeeld.

Art. 24

In dezelfde wet, wordt Hoofdstuk VI, dat artikel 30 bevat, opgeheven.

Art. 25

In dezelfde wet wordt een artikel 33bis ingevoegd, luidende:

“De wijzigingen aan deze wet zijn van toepassing op de verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden vanaf de inwerkingtreding van deze wijzigingen.”

a causé l'accident, tous les dommages subis par les victimes innocentes et leurs ayants droit, c'est-à-dire les personnes sur lesquelles ne pèse manifestement aucune responsabilité, sont pris en charge conformément aux dispositions de cet article.

Le dommage pour lequel une indemnisation peut être allouée en exécution de l'article 29bis, est exclu de l'application du présent article.

Les dommages subis par les véhicules qui n'ont manifestement pas causé l'accident, sont indemnisables en application du présent article. Les dommages aux autres véhicules impliqués sont exclus de l'application du présent article.

Pour les véhicules automoteurs, visés à l'article 1^{er}, le présent article est d'application quand l'accident se produit dans les lieux visés à l'article 2, § 1^{er}.

§ 2. Pour les véhicules automoteurs, visés à l'article 1^{er}, l'obligation d'indemnisation repose sur les assureurs qui couvrent leur responsabilité civile. Le Fonds indemnise les victimes innocentes et leurs ayants droit dans les cas visés par l'article 19bis-11, § 1^{er}, 1°, 2°, 4°, 7° et 8°.

Pour les véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance en exécution de l'article 10, l'obligation d'indemnisation repose sur celui à qui ils appartiennent ou au nom duquel ils sont immatriculés.

Pour les véhicules automoteurs qui sont liés à une voie ferrée, l'obligation d'indemnisation repose sur le propriétaire de ces véhicules automoteurs.

Tous ceux qui donnent leur garantie à des véhicules qui n'ont certainement pas causé l'accident, ne sont pas tenus à l'indemnisation.

§ 3. Les personnes mentionnées au paragraphe 2 et sur lesquelles pèse l'obligation d'indemnisation sont tenus solidairement à l'égard des victimes innocentes et de leurs ayants droit. La contribution à la charge de l'indemnisation du dommage se répartit par parts égales entre ces débiteurs de l'indemnisation.

Art. 24

Dans la même loi, le chapitre VI, comprenant l'article 30, est abrogé.

Art. 25

Dans la même loi il est inséré un article 33bis, rédigé comme suit:

“Les modifications à la présente loi sont applicables aux accidents de la circulation qui sont survenus à partir de l'entrée en vigueur de ces modifications.”

Art. 26

In dezelfde wet wordt een artikel 33ter ingevoegd, luidende:

“Art. 33ter. De inwerkingtreding van de wet van xx.xx. xxxx tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de latere wijzigingen ervan alsmede haar uitvoeringsbesluiten leiden binnen de door haar bepalingen gestelde begrenzingen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de lopende verzekeringsovereenkomsten.

Met uitzondering van de premieverhogingen, kunnen deze wijzigingen de opzegging van de lopende overeenkomst niet rechtvaardigen.”.

Art. 27

De verzekeraars gaan over tot de formele aanpassing van de verzekeringsovereenkomsten en andere verzekeringsdocumenten aan de bepalingen van deze wet, ten laatste op de eerste dag van de 18^e maand volgend op die waarin deze wet is bekendgemaakt. Tot op die datum hoeven de bestaande en de nieuwe verzekeringsovereenkomsten niet naar de vorm overeen te stemmen met de bepalingen van deze wet.”.

Art. 26

Dans la même loi il est inséré un article 33ter, rédigé comme suit:

“Art. 33ter. L'entrée en vigueur de la loi du xx.xx.xxxx modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les modifications ultérieures de celle-ci ainsi que ses arrêtés d'exécution ont pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

À l'exception des augmentations de prime, ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat.”.

Art. 27

Les assureurs procèdent à l'adaptation formelle des contrats d'assurance et autres documents d'assurance aux dispositions de la présente loi au plus tard le premier jour du 18^e mois suivant celui de sa publication. Jusqu'à cette date, les contrats d'assurance existants et nouveaux peuvent ne pas être conformes quant à la forme aux dispositions de la présente loi.



Geïntegreerde Impactanalyse

Zie handleiding om deze impactanalyse in te vullen

Indien u vragen heeft, contacteer ria-air@premier.fed.be

Beschrijvende fiche

A. Auteur <ul style="list-style-type: none"> Bevoegd regeringslid > Economie en Consumenten De Vice Eerste Minister en . De Minister van ○ Overheidsdienst > Energie. FOD Economie, K.M.O., Middenstand, en 	B. Ontwerp <ul style="list-style-type: none"> ○ Titel van de regelgeving > Wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. ○ Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering. <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> De wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt gewijzigd om bepaalde lacunes en tegenstrijdigheden te verhelpen, om de tekst aan te passen aan het gewijzigde wetskader, om een vlottere werking te verzekeren van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds en het Belgisch Bureau van Autoverzekeraars en tenslotte om het wetskader klaar te maken voor de invoering van de voorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. </div> ○ Impactanalyses reeds uitgevoerd > <input type="checkbox"/> Ja / <input type="checkbox"/> Nee Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden > Click here to enter text.
C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving <ul style="list-style-type: none"> ○ Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen: <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> advies nr. C-2008-4 van 10 maart 2009 van de Commissie voor Verzekeringen </div> 	
D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren <ul style="list-style-type: none"> ○ Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen: <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-top: 10px;"> Click here to enter text. </div> 	
E. Datum van beëindiging van de impactanalyse <ul style="list-style-type: none"> ○ 6 augustus 2015. 	

Impactanalyse formulier

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

- Er wordt een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken zonder hiervoor telkens de handleiding te moeten raadplegen.
Indien er een positieve en/of negatieve impact is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.
- Voor de **thema's 3, 10, 11 et 21** worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Kansarmoedebestrijding [1]

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit (gebruik indien nodig trefwoorden)

Geen impact

Er is geen enkele impact met betrekking tot kansarmoedebestrijding.

Gelijke Kansen en sociale cohesie [2]

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Er is geen enkele impact met betrekking tot gelijke kansen en sociale cohesie..

Gelijkheid van vrouwen en mannen [3]

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen? Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

Er is geen enkele impact met betrekking tot de gelijkheid van mannen en vrouwen. Pro memorie, de verzekeringssector is reeds geruime tijd onderworpen aan een uitdrukkelijk discriminatieverbod op basis van geslacht met betrekking tot de tarivering en verzekersprestaties.

→ *Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen:*

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

[Click here to enter text.](#)

→ *Indien er verschillen zijn, beantwoord dan volgende vraag:*

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

[Click here to enter text.](#)

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?

[Click here to enter text.](#)

→ *Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:*

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

[Click here to enter text.](#)

Impactanalyse formulier

Gezondheid [4]

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (socialeconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit
Het ontwerp heeft geen impact met betrekking tot de gezondheid.

Geen impact

Werkgelegenheid [5]

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit
Het ontwerp heeft geen impact met betrekking tot de werkgelegenheid.

Geen impact

Consumptie- en productiepatronen [6]

Prijsstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit

Geen impact

Het ontwerp poot om de wetgeving te stroomlijnen zodat het in een tweede stadium mogelijk moet worden om het verzekeringsproduct (BA autoverzekering) aan te passen en meer begrijpelijk te maken voor de consument.

Economische ontwikkeling [7]

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingsszekerheid van zowel energiebronnen als mineraal en organische hulpbronnen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit

Geen impact

Het ontwerp poot om de wetgeving te stroomlijnen zodat het voor de verzekeringondernemingen gemakkelijker wordt om het verzekeringsproduct te ontwerpen dat zowel beter aansluit op het wetgevend kader als op de verwachtingen van de consument.

Investeringen [8]

Investeringen in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuren), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringscijfer in procent van het bbp.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft geen impact op de investeringen.

Onderzoek en ontwikkeling [9]

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft geen impact op onderzoek of ontwikkeling.

Kmo's [10]

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken? Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers). Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Impactanalyse formulier

Er zijn ongeveer 120 verzekерings- en herverzekeringsondernemingen actief op de Belgische markt. Ongeveer driekwart van deze ondernemingen biedt personeel werk. Het andere kwart is actief op de Belgische verzekeringsmarkt, maar heeft geen personeel. In 2013 waren er van de ondernemingen die wel personeel te werk stelden 34 ondernemingen met een personeelsbestand van minder dan 50 werknemers, goed voor 2,8% van het totaal van het door de sector tewerkgestelde personeelsbestand.

→ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan volgende vraag:

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

[N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden]

Het ontwerp heeft geen bijzondere impact op de KMO's.

→ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vragen:

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] > Leg uit

Leg uit

[Click here to enter text.](#)

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

[Click here to enter text.](#)

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

[Click here to enter text.](#)

Administratieve lasten [11]

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

→ Indien ondernemingen en/of burgers betrokken zijn, beantwoord dan volgende vraag:

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien geen enkele onderneming of burger betrokken is, leg uit waarom.

Ingevolge de huidige regelgeving verstrekken de verzekeringsondernemingen een welbepaalde verzekeringsovereenkomst aan hun klanten. *	>	Deze verzekeringsovereenkomst zal aangepast moeten worden ingevolge het nieuwe wetgevende kader
---	---	---

→ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn, beantwoord dan volgende vragen:

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

Krachtens de bestaande verzekeringswetgeving kan de FSMA een controle uitvoeren op de voorwaarden van de bij wet verplicht gestelde verzekeringen.	>	Het ontwerp legt geen bijkomende verplichtingen op.
--	---	---

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

Huidige regelgeving	>	Ontwerp van regelgeving
---------------------	---	-------------------------

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

Huidige regelgeving	>	Ontwerp van regelgeving
---------------------	---	-------------------------

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

[Click here to enter text.](#)

* Invullen indien er momenteel formaliteiten/verplichtingen bestaan.

** Invullen indien het ontwerp van regelgeving formaliteiten/verplichtingen wijzigt of nieuwe toevoegt.

Energie [12]

Energiemix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingsszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

Positieve impact Negatieve impact Leg uit

Geen impact

Impactanalyse formulier

Het ontwerp**Mobiliteit [13]**

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Het ontwerp beoogt om tot een betere omschrijving van de gevolgen van de verzekерingsplicht te komen. Als dusdanig vergemakkelijkt het ontwerp het gebruik van motorrijtuigen.

Voeding [14]

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft geen impact op de voeding.

Klimaatverandering [15]

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft geen impact op de klimaatverandering.

Natuurlijke hulpbronnen [16]

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft geen impact op het gebruik en/of het beheer van natuurlijke hulpbronnen.

Buiten- en binnenlucht [17]

Luchtkwaliteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SO_x, NO_x, NH₃), fijn stof.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft impact op de luchtkwaliteit.

Biodiversiteit [18]

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitatten, biotechnologieën, uitvindingsactieën in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft geen impact op de biodiversiteit.

Hinder [19]

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Geen impact

Het ontwerp heeft geen impact op de hinder.

Overheid [20]

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.

Impactanalyse formulier

Positieve impact Negatieve impact ↓ Leg uit

Het ontwerp heeft een (zeer geringe) impact op de overheid aangezien deze voortaan zal moeten instaan voor de gevolgen van de ongevallen met NAVO motorrijtuigen die onder het toepassingsgebied van artikel 29bis van de wet vallen. Tot op heden heeft zich een (1) dergelijk geval voorgedaan.

Geen impact

Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling [21]

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomen en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid. Indien er geen enkelen ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

Het ontwerp heeft geen impact met betrekking tot de belangen van de ontwikkelingslanden.

→ *Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:*

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). zie bijlage

[Click here to enter text.](#)

→ *Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan volgende vraag:*

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

[Click here to enter text.](#)



Analyse d'impact intégrée

Référez-vous au manuel pour compléter l'analyse d'impact

Contactez le helpdesk ria-air@premier.fed.be pour toute question

Fiche signalétique

A. Auteur	<ul style="list-style-type: none"> ○ Membre du Gouvernement compétent > Le Vice premier Ministre et Ministre de l'Economie et des Consommateurs. ○ Administration > FOD Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie.
B. Projet	<ul style="list-style-type: none"> ○ Titre de la réglementation > Projet de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. ○ Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre. <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> <p>La modification vise à adapter la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automobiles, aux modifications antérieures du cadre légal, à assurer un fonctionnement plus souple du Fonds commun de Garantie belge et du Bureau belge des Assureurs automobiles et finalement à préparer le cadre légal pour l'introduction des conditions des contrats d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.</p> </div> ○ Analyses d'impact déjà réalisées > <input type="checkbox"/> Oui / <input type="checkbox"/> Non Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document > Click here to enter text.
C. Consultations sur le projet de réglementation	<ul style="list-style-type: none"> ○ Consultations obligatoires, facultatives ou informelles : <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> <p>Avis nr. C-2008-4 du 10 mars 2009 de la Commission des Assurances</p> </div>
D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact	<ul style="list-style-type: none"> ○ Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence : <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px;"> <p>Click here to enter text.</p> </div>
E. Date de finalisation de l'analyse d'impact	<ul style="list-style-type: none"> ○ 6 août 2015.

Formulaire d'analyse d'impact

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

Un projet de réglementation sera, dans la majorité des dossiers, seulement concerné par quelques thèmes.

- Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème, sans pour cela consulter systématiquement le manuel.
- **S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, expliquez-les (sur base des mots-clés si nécessaire) et indiquez les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs.**
- Pour les **thèmes 3, 10, 11 et 21**, des questions plus approfondies sont posées.

Lutte contre la pauvreté [1]

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

Impact positif Impact négatif Expliquez (utiliser les mots-clés si nécessaire)

Il n'y a aucun impact sur la lutte contre la pauvreté.

Pas d'impact

Égalité des chances et cohésion sociale [2]

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

Impact positif Impact négatif Expliquez

Il n'y a aucun impact sur l'égalité des chances et la cohésion sociale.

Pas d'impact

Égalité des femmes et les hommes [3]

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont concernées (directement et indirectement) par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ? Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

Il n'y a aucun impact sur l'égalité des femmes et des hommes. Pour mémoire, le secteur des assurances est depuis longtemps soumis à l'interdiction de discrimination sur base du sexe en matière de tarification et de prestations d'assurance.

→ Si des personnes sont concernées, répondez aux questions suivantes :

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

[Click here to enter text.](#)

→ S'il existe des différences, répondez à la question suivante :

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

[Click here to enter text.](#)

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

[Click here to enter text.](#)

→ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question suivante :

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

[Click here to enter text.](#)

Santé [4]

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques

Formulaire d'analyse d'impact

(maladies cardiovasculaires, cancers, diabète et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur la santé.

Pas d'impact

Emploi [5]

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur l'emploi.

Pas d'impact

Modes de consommation et production [6]

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Le projet vise à mieux expliciter la législation pour que dans un deuxième stade, le produit d'assurance (RC auto) puisse s'adapter et devenir plus compréhensible pour le consommateur.

Pas d'impact

Développement économique [7]

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Le projet vise à mieux expliciter la législation ce qui facilitera aux entreprises d'assurances la création d'un produit d'assurance adapté tant à la législation qu'aux attentes des consommateurs.

Pas d'impact

Investissements [8]

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur les investissements.

Pas d'impact

Recherche et développement [9]

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur la recherche et le développement.

Pas d'impact

PME [10]

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ? Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs). Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Il y a environ 120 entreprises d'assurances actives sur le marché belge. Environ trois quarts de ces entreprises emploient du personnel. L'autre quart déploie des activités sur le marché belge mais n'emploie pas de personnel. En 2013, 34 des entreprises qui employaient du personnel comptaient moins de 50 employés, ce qui représentait 2,8% du chiffre total d'emploi du secteur.

→ Si des PME sont concernées, répondez à la question suivante :

Formulaire d'analyse d'impact

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.
 [N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11]

[Click here to enter text.](#)

→ *S'il y a un impact négatif, répondez aux questions suivantes :*

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ?
 [O/N] > expliquez

[Click here to enter text.](#)

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez
[Click here to enter text.](#)

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?
[Click here to enter text.](#)

Charges administratives [11]

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

→ *Si des entreprises et/ou des citoyens sont concernés, répondez à la question suivante :*

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation. Si aucune entreprise et aucun citoyen n'est concerné, expliquez pourquoi.

En application de la réglementation existante, les entreprises d'assurances offrent un contrat d'assurance bien défini à leurs clients. * > **Ce contrat d'assurance fera l'objet d'une adaptation au nouveau cadre législatif. ****

→ *S'il y a des formalités et/ou des obligations, répondez aux questions suivantes :*

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

En application de la réglementation actuelle en matière d'assurance, la FSMA peut exercer un contrôle des conditions des assurances obligatoires. > **Le projet n'impose pas des obligations supplémentaires.**

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle > **Réglementation en projet**

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

Réglementation actuelle > **Réglementation en projet**

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

[Click here to enter text.](#)

* Ne remplir que si il y a des formalités/obligations actuellement dans la matière relative au projet.

** Remplir si le projet modifie ou introduit de nouvelles formalités/obligations.

Énergie [12]

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur l'énergie.

Pas d'impact

Mobilité [13]

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

Formulaire d'analyse d'impact

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Le projet vise à mieux circonscrire les conséquences de l'obligation d'assurance. Ainsi, le projet facilite l'usage des véhicules automoteurs.

Pas d'impact

Alimentation [14]

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur l'alimentation.

Pas d'impact

Changements climatiques [15]

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur les changements climatiques.

Pas d'impact

Ressources naturelles [16]

Gestion efficiente des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur les ressources naturelles.

Pas d'impact

Air intérieur et extérieur [17]

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SOx, NOx, NH3), particules fines.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur l'air intérieur et extérieur.

Pas d'impact

Biodiversité [18]

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur la biodiversité.

Pas d'impact

Nuisances [19]

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Il n'y a aucun impact sur les nuisances.

Pas d'impact

Autorités publiques [20]

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.

Impact positif Impact négatif ↓ Expliquez

Le projet a un (très petit) impact sur l'autorité. En effet, celle-ci est appelée à supporter les conséquences péquénaires des accidents avec des véhicules automoteurs de l'OTAN, qui tombent sous l'application de l'article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. Jusqu'à présent, un seul cas s'est

Pas d'impact

Formulaire d'analyse d'impact

produit.

Cohérence des politiques en faveur du développement [21]

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en voie de développement.

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en voie de développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité. Expliquez si aucun pays en voie de développement n'est concerné

Il n'y a aucun impact sur la cohérence des politiques en faveur du développement.

→ *S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question suivante :*

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). cf. annexe

[Click here to enter text.](#)

→ *S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question suivante :*

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs?

[Click here to enter text.](#)

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 59.919/1 VAN 21 DECEMBER 2016**

Op 25 juli 2016 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Economie en Consumenten verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 8 september 2016,^(*) en nogmaals verlengd tot 14 oktober 2016, een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen”.

Het voorontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 13 oktober 2016. De kamer was samengesteld uit Marnix Van Damme, kamervoorzitter, Wilfried Van Vaerenbergh en Patricia De Somere, staatsraden, Marc Rigaux en Michel Tison, assessoren, en Greet Verberckmoes, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Paul Depuydt, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Marnix Van Damme, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 21 oktober 2016.

*

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 59.919/1 DU 21 DÉCEMBRE 2016**

Le 25 juillet 2016, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de l'Économie et des Consommateurs à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit jusqu'au 8 septembre 2016,^(**) et encore prorogé jusqu'au 14 octobre 2016, sur un avant-projet de loi “modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs”.

L'avant-projet a été examiné par la première chambre le 13 octobre 2016. La chambre était composée de Marnix Van Damme, président de chambre, Wilfried Van Vaerenbergh et Patricia De Somere, conseillers d'État, Marc Rigaux et Michel Tison, conseillers, et Greet Verberckmoes, greffier.

Le rapport a été présenté par Paul Depuydt, premier auditeur chef de section.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Marnix Van Damme, président de chambre.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 21 octobre 2016.

*

^(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege wordt verlengd met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

^(**) Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, *in fine*, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN WET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van wet strekt tot het wijzigen van de wet van 21 november 1989 "betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen", hierna "WAM-Wet" genoemd.

De ontworpen wijzigingen zijn divers van aard.

Met sommige wijzigingen wordt beoogd bepaalde, voorheen doorgevoerde wijzigingen in de wet, te verduidelijken in het licht van onder meer de rechtspraak. De opheffing van artikel 19bis-11, § 2, van de wet (artikel 15 van het ontwerp) en de vervanging ervan door een nieuw artikel 29ter (artikel 23 van het ontwerp) vormen een treffend voorbeeld daarvan. Laatstgenoemde bepaling bevat een aangepaste vergoedingsregeling voor het geval waarin twee of meer voertuigen betrokken zijn bij een verkeersongeval in België en het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt².

Een tweede categorie wijzigingen strekt tot het bevorderen van de werking van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

Voorts wordt met de ontworpen wet beoogd een wettelijk kader uit te werken voor het invoeren van minimumvooraarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen. In dat verband kan bij wijze van voorbeeld worden gewezen op de bepalingen inzake de inschrijvingsplicht voor bromfietsen (artikelen 2, 2°, en 13 van het ontwerp), de aansprakelijkheid voor andermans daad en de immuniteit van persoonlijke aansprakelijkheid (artikelen 4, 1°, en 5 van het ontwerp), en de aansprakelijkheid in geval van schade aan de door een motorrijtuig vervoerde goederen (artikel 4, 2°, van het ontwerp).

Tot slot zijn er een aantal wijzigingen die louter technisch van aard zijn. Zo wordt in verscheidene bepalingen van de WAM-Wet de verwijzing naar de opgeheven wet van 9 juli 1975 "betreffende de controle der verzekeringsondermengen" vervangen door een aangepaste verwijzing.

¹ Aangezien het gaat om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met hogere rechtsnormen verstaan.

² Zie onder meer, voor een besprekking van de aan de ontworpen wijziging van de WAM-Wet ten grondslag liggende problematiek, inclusief de daarop betrekking hebbende rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en het Hof van Cassatie, J. Amankwah, "De automatische vergoedingsregeling van art. 19bis-11, § 2, WAM-Wet", RW 2016-17, 83-91.

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique¹ et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE DE L'AVANT-PROJET DE LOI

2. L'avant-projet de loi soumis pour avis a pour objet de modifier la loi du 21 novembre 1989 "relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs", ci-après dénommée "Loi RC auto".

Les modifications en projet sont de nature diverse.

Certaines modifications entendent préciser, au regard notamment de la jurisprudence, plusieurs modifications apportées précédemment à la loi. L'abrogation de l'article 19bis-11, § 2, de la loi (article 15 du projet) et son remplacement par un nouvel article 29ter (article 23 du projet) en sont un exemple frappant. La disposition citée en dernier comporte un régime d'indemnisation adapté lorsque deux ou plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident de circulation en Belgique et qu'il n'est pas possible de déterminer quel véhicule a causé l'accident².

Une deuxième catégorie de modifications visent à améliorer le fonctionnement du Fonds commun de garantie belge.

Par ailleurs, la loi en projet tend à élaborer un cadre légal pour l'instauration de conditions minimales concernant les contrats d'assurance couvrant la responsabilité obligatoire en matière de véhicules automoteurs. À cet égard, on peut citer par exemple les dispositions relatives à l'obligation d'immatriculation pour les cyclomoteurs (articles 2, 2°, et 13 du projet), à la responsabilité du fait d'autrui et à l'immunité de la responsabilité personnelle (articles 4, 1°, et 5 du projet), ainsi qu'à la responsabilité en cas de dommages causés aux biens transportés par un véhicule automoteur (article 4, 2°, du projet).

Enfin, le projet contient un certain nombre de modifications purement techniques. Ainsi, dans plusieurs dispositions de la loi RC auto, la référence à la loi du 9 juillet 1975 "relative au contrôle des entreprises d'assurances", abrogée, est remplacée par une référence adaptée.

¹ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité avec les normes supérieures.

² Voir notamment, pour un examen de la problématique qui a donné lieu à la modification en projet de la loi RC auto, en ce compris la jurisprudence y relative de la Cour constitutionnelle et de la Cour de cassation, J. Amankwah, "De automatische vergoedingsregeling van art. 19bis-11, § 2, WAM-Wet", RW 2016-17, 83-91.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

3. Met de wijziging onder artikel 2, 1°, van het ontwerp, wordt beoogd het toepassingsgebied van de wet te verruimen tot “andere rij- of voertuigen” die door de Koning worden gelijkgesteld met motorrijtuigen. Volgens de memorie van toelichting zouden daarbij “rijtuigen met geassisteerde aandrijving” worden bedoeld. De gemachtigde werd om bijkomende verduidelijking verzocht. Hij antwoordde:

“Voici le contexte: la loi RC auto impose une obligation d’assurance pour tous les véhicules automoteurs c-à-d actionnés par une force mécanique (moteur ou autre moyen mécanique) à l’exclusion de la seule force motrice. Si l’engin (traction, pulsion) n’est actionné que par la force musculaire, il n’est pas soumis à l’obligation d’assurance RC auto. Il y a une catégorie d’engin où la force musculaire est amplifiée par une assistance moteur mais ce moteur ne fonctionne pas de façon autonome (ex. vélos électriques). Nous visons cette catégorie. Ces engins bien que pas automoteurs peuvent atteindre une vitesse élevée et donc la question se pose s’il ne faudrait pas imposer une obligation d’assurance pour protéger les victimes.”

L’objectif est de permettre au Roi d’étendre l’obligation d’assurance RC auto à des engins qui ne tombent pas sous la catégorie automoteur donc dont le moteur ne fonctionne pas de manière autonome (ex vélo à assistance électrique/fiets met trapondersteuning).”

De delegatie van bevoegdheid in de ontworpen bepaling onder artikel 2, 1°, van het ontwerp, heeft niet de beperkte en specifieke draagwijdte die valt af te leiden uit de door de gemachtigde verstrekte toelichting. Daarom verdient het aanbeveling om de redactie van de tekst van het ontwerp op dat punt te preciseren in de door de gemachtigde aangegeven zin, dan wel om de door deze laatste verstrekte verduidelijking te integreren in de memorie van toelichting.

4. In de Nederlandse tekst van artikel 2, 2°, van het ontwerp schrijve men: “de definitie van “Bromfietsen” wordt opgeheven”.

Artikel 9

5. De zin die artikel 9 van het ontwerp beoogt toe te voegen aan artikel 9ter, § 1, van de WAM-Wet, houdt in dat het Tariferingsbureau van het in artikel 9ter, § 1, van die wet ingeschreven vereiste van “ten minste drie verzekeringsondernemingen” die geweigerd hebben een verzekeringstekening toe te staan, kan afgwijken voor de “risicocategorieën” die door het Tariferingsbureau worden bepaald. Het is niet duidelijk op basis van welke criteria het Tariferingsbureau zal bepalen welke personen tot een “risicocategorie” behoren. Evenmin duidelijk is of, eenmaal de “risicocategorie” door het Tariferingsbureau is bepaald, dit laatste verplicht is om het vereiste aantal weigeren al dan niet te verminderen en of

EXAMEN DU TEXTE

Article 2

3. La modification prévue à l’article 2, 1°, du projet entend élargir le champ d’application de la loi à “d’autres véhicules” qui sont assimilés aux véhicules automoteurs par le Roi. Selon l’exposé des motifs, on viserait à cet égard les “véhicules à propulsion assistée”. Le délégué a été invité à apporter des précisions complémentaires. Il a répondu en ces termes:

“Voici le contexte: la loi RC auto impose une obligation d’assurance pour tous les véhicules automoteurs c-à-d actionnés par une force mécanique (moteur ou autre moyen mécanique) à l’exclusion de la seule force motrice. Si l’engin (traction, pulsion) n’est actionné que par la force musculaire, il n’est pas soumis à l’obligation d’assurance RC auto. Il y a une catégorie d’engin où la force musculaire est amplifiée par une assistance moteur mais ce moteur ne fonctionne pas de façon autonome (ex. vélos électriques). Nous visons cette catégorie. Ces engins bien que pas automoteurs peuvent atteindre une vitesse élevée et donc la question se pose s’il ne faudrait pas imposer une obligation d’assurance pour protéger les victimes.”

L’objectif est de permettre au Roi d’étendre l’obligation d’assurance RC auto à des engins qui ne tombent pas sous la catégorie automoteur donc dont le moteur ne fonctionne pas de manière autonome (ex vélo à assistance électrique/fiets met trapondersteuning).”

La délégation de pouvoir inscrite à l’article 2, 1°, du projet n’a pas la portée limitée et spécifique qui peut se déduire des explications fournies par le délégué. Il est dès lors recommandé de préciser la rédaction du texte du projet sur ce point dans le sens indiqué par le délégué ou d’intégrer les précisions apportées par ce dernier dans l’exposé des motifs.

4. Dans le texte néerlandais de l’article 2, 2°, du projet, on écrira: “de definitie van “Bromfietsen” wordt opgeheven”.

Article 9

5. La phrase que l’article 9 du projet vise à ajouter à l’article 9ter, § 1^{er}, de la loi RC auto implique que le bureau de tarification peut, pour les “catégories de risques” qu’il détermine, déroger à l’exigence de l’article 9ter, § 1^{er}, de cette loi selon laquelle “au moins trois entreprises d’assurances” ont refusé d’accorder une couverture d’assurance. On n’aperçoit pas sur la base de quels critères le bureau de tarification déterminera quelles personnes appartiennent à une “catégorie de risques”. On n’aperçoit pas davantage si, une fois qu’il aura déterminé la “catégorie de risques”, le bureau de tarification est tenu de réduire ou non le nombre de refus requis et s’il doit alors appliquer cette diminution de manière uniforme à

zij die vermindering dan op een uniforme wijze ten aanzien van alle in aanmerking komende personen moet toepassen, rekening houdend met het grondwettelijk gelijkheidsbeginsel.

Afgezien daarvan moet worden vastgesteld dat de bevoegdheid die in artikel 9 van het ontwerp aan het Tariferingsbureau wordt gegeven van verordenende aard lijkt te zijn en enkel te billijken valt in zoverre de aldus gedelegeerde bevoegdheid technisch van aard is en betrekking heeft op een bijkomstige of detailmatige aangelegenheid. De delegatiebepaling onder artikel 9 van het ontwerp voldoet evenwel niet aan die vereisten.

Bovendien is de delegatie van bevoegdheid aan het Tariferingsbureau om af te wijken van het door de wetgever ingestelde vereiste van drie weigeringen te vergaand en te onbepaald om toelaatbaar te kunnen worden geacht. Dergelijke bevoegdheid kan ook om die reden niet aan het Tariferingsbureau toekomen. Wel zou die bevoegdheid aan de Koning kunnen worden verleend, mits zij nader zou worden afgebakend of toch minstens in de memorie van toelichting zou worden verduidelijkt.³

Artikel 12

6. De inleidende zin van het ontworpen artikel 16bis, eerste lid, van de WAM-Wet, doet ervan blijken dat erin het verhaal van de verzekeraar op ofwel de verzekeringnemer, ofwel de verzekerde wordt beoogd. Het is derhalve niet duidelijk waarom in het ontworpen artikel 16bis, derde en vierde lid, van de wet, uitsluitend van de “verzekerde” en niet van de “verzekeringnemer” melding wordt gemaakt. Hierover om nadere toelichting verzocht, verklaarde de gemachtigde:

“La remarque est pertinente bien que le preneur d’assurance soit un assuré. Le fait de ne pas reprendre la même terminologie dans tout l’article pourrait induire des interprétations. Nous pouvons donc modifier le projet de loi et reprendre la même formulation aux alinéas 3 et 4 de l’article 16bis (art. 12 du projet).”

Rekening houdend met deze toelichting zal de redactie van het ontworpen artikel 16bis, derde en vierde lid, van de wet, moeten worden aangepast in de door de gemachtigde aangegeven zin.

7. In het ontworpen artikel 16bis, tweede lid, van de wet, verwijze men naar “de bepalingen in het eerste lid, 1°, 2° en 3°” in plaats van naar “de bepalingen onder 1°, 2° en 3°”. In het ontworpen artikel 16bis, derde lid, van de wet, schrijf men dan “de bepalingen in het eerste lid, 2°, 3° en 4°” in plaats van “de bepalingen onder 2°, 3° en 4°”.

8. Het is de vraag of voldoende duidelijk is wat in het ontworpen artikel 16bis, derde lid, van de WAM-Wet, precies moet worden verstaan onder “een louter administratieve formaliteit” en of dat begrip voldoende is afgebakend om ermee in hypotheses te voorzien zoals bijvoorbeeld die waarin een persoon weliswaar voor een rijexamen is geslaagd zonder

³ Zo verduidelijkte de gemachtigde dat van de “risicogroepen” bijvoorbeeld zouden kunnen deel uitmaken “les personnes âgées ou les jeunes (actualité récurrente)”.

l’égard de toutes les personnes pouvant bénéficier de ce régime compte tenu du principe constitutionnel d’égalité.

Au demeurant, force est de constater que le pouvoir que l’article 9 du projet donne au bureau de tarification semble être de nature réglementaire et ne peut se justifier que dans la mesure où le pouvoir ainsi délégué est de nature technique et concerne une question d’ordre accessoire ou de détail. La délégation prévue à l’article 9 du projet ne satisfait toutefois pas à ces exigences.

En outre, la délégation de pouvoir au bureau de tarification lui permettant de déroger à l’exigence de trois refus, fixée par le législateur, est trop large et imprécise pour pouvoir être jugée admissible. Pour ce motif également, pareil pouvoir ne peut revenir au bureau de tarification. Ce pouvoir pourrait néanmoins être attribué au Roi, à condition qu’il soit délimité de manière plus précise ou au moins précis dans l’exposé des motifs³.

Article 12

6. Il ressort de la phrase introductory de l’article 16bis, alinéa 1^{er}, en projet, de la loi RC auto que cet article vise le recours de l’assureur soit contre le preneur d’assurance, soit contre l’assuré. On n’aperçoit pas dès lors pourquoi l’article 16bis, alinéas 3 et 4, en projet, mentionne exclusivement “l’assuré” et non “le preneur d’assurance”. Invité à fournir des précisions à ce sujet, le délégué a déclaré ce qui suit:

“La remarque est pertinente bien que le preneur d’assurance soit un assuré. Le fait de ne pas reprendre la même terminologie dans tout l’article pourrait induire des interprétations. Nous pouvons donc modifier le projet de loi et reprendre la même formulation aux alinéas 3 et 4 de l’article 16bis (art. 12 du projet).”

Compte tenu de cette explication, on adaptera la rédaction de l’article 16bis, alinéas 3 et 4, en projet, de la loi dans le sens indiqué par le délégué.

7. À l’article 16bis, alinéa 2, en projet, de la loi, on mentionnera “à l’alinéa 1^{er}, 1°, 2° et 3°” au lieu de “aux 1°, 2° et 3°”. À l’article 16bis, alinéa 3, en projet, de la loi, on écrira alors “à l’alinéa 1^{er}, 2°, 3° e 4°” au lieu de “aux 2°, 3° et 4°”.

8. La question se pose de savoir si ce qu’il faut entendre précisément par “une formalité purement administrative”, à l’article 16bis, alinéa 3, en projet, de la loi RC auto, est suffisamment clair et si cette notion est suffisamment délimitée pour prévoir des hypothèses telles que, par exemple, celle où une personne a certes réussi un examen de conduite sans

³ Ainsi, le délégué a précisé que les “catégories de risques” pourraient, par exemple, comprendre “les personnes âgées ou les jeunes (actualité récurrente)”.

evenwel een rijbewijs te hebben aangevraagd. De stellers van het ontwerp zullen erover oordelen of het betrokken begrip niet het best nader wordt verduidelijkt aan de hand van een aantal praktijkvoorbeelden in de memorie van toelichting.

Artikel 14

9. In de commentaar die in de memorie van toelichting bij artikel 14 van het ontwerp wordt gegeven, wordt in de Nederlandse tekst melding gemaakt van “de herdruk van de nummerplaat”, terwijl de Franse tekst het heeft over “*la réimpression du certificat d'immatriculation*”. Dergelijke discordantie kan van aard zijn om het inzicht in de wijziging die artikel 14 van het ontwerp beoogt aan te brengen in artikel 19bis-6, § 1, 1°, b), van de WAM-Wet, te vertroebelen. Mede daarom werd de gemachtigde op het vooroemde verschil tussen de Nederlandse en de Franse tekst van de memorie van toelichting gewezen. De gemachtigde antwoordde in dat verband als volgt:

“En fait, dans les deux cas, la DIV devrait vérifier les coordonnées du détenteur et actualiser sa banque de données. En conséquence, les deux situations peuvent être mentionnées. Le texte de l'exposé des motifs peut être complété en français par la réimpression de la marque d'immatriculation (par exemple car elle est abîmée) et en néerlandais par la réimpression du certificat d'immatriculation.”

De commentaar die in de memorie van toelichting bij artikel 14 van het ontwerp wordt gegeven, wordt het best aangepast op de door de gemachtigde beschreven wijze.

Artikel 17

10. In de Franse tekst van het ontworpen artikel 19bis-14, § 5, tweede lid, van de WAM-Wet (artikel 17, 2°, van het ontwerp), moet worden geschreven “*Par dérogation à l'alinéa précédent*” in plaats van “*Par dérogation à l'article précédent*”.

Artikel 22

11. Artikel 29bis, § 1, vierde lid, van de WAM-Wet, werd ook nog gewijzigd bij artikel 2, D), van de wet van 19 januari 2001 “tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen”. Derhalve schrijf men in artikel 22 van het ontwerp “In artikel 29bis, § 1, vierde lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 13 april 1995 en gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, worden ...”.

Artikel 23

12. In het ontworpen artikel 29ter van de WAM-Wet, wordt melding gemaakt van zowel het begrip “voertuig” als het begrip “motorrijtuig”. Het gebruik van het begrip “voertuig” in artikel 19bis-11, § 2, van de vooroemde wet, heeft in het verleden aanleiding gegeven tot een aantal interpretatieproblemen.

toutefois avoir demandé un permis de conduire. Les auteurs du projet devront vérifier s'il ne serait pas préférable de mieux préciser la notion concernée à l'aide d'un certain nombre d'exemples concrets dans l'exposé des motifs.

Article 14

9. Dans le commentaire que donne l'exposé des motifs à propos de l'article 14 du projet, le texte français fait état de “la réimpression du certificat d'immatriculation”, tandis que le texte néerlandais mentionne “*de herdruk van de nummerplaat*”. Une telle discordance peut être de nature à semer la confusion quant à l'appréciation de la modification que l'article 14 du projet vise à apporter à l'article 19bis-6, § 1^{er}, 1°, b), de la loi RC auto. C'est la raison pour laquelle, notamment, l'attention du délégué a été attirée sur la différence précitée entre les textes français et néerlandais de l'exposé des motifs. À ce sujet, le délégué a répondu ce qui suit:

“En fait, dans les deux cas, la DIV devrait vérifier les coordonnées du détenteur et actualiser sa banque de données. En conséquence, les deux situations peuvent être mentionnées. Le texte de l'exposé des motifs peut être complété en français par la réimpression de la marque d'immatriculation (par exemple car elle est abîmée) et en néerlandais par la réimpression du certificat d'immatriculation”.

Mieux vaudrait adapter de la manière décrite par le délégué le commentaire que l'exposé des motifs consacre à l'article 14, du projet.

Article 17

10. Dans le texte français de l'article 19bis-14, § 5, alinéa 2, en projet, de la loi RC auto (article 17, 2°, du projet), il y a lieu d'écrire “*Par dérogation à l'alinéa précédent*” au lieu de “*Par dérogation à l'article précédent*”.

Article 22

11. L'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 4, de la loi RC auto a encore été modifié par l'article 2, D), de la loi du 19 janvier 2001 “modifiant diverses dispositions relatives au régime de l'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables et des passagers de véhicules”. Par conséquent, on écrira, à l'article 22 du projet “Dans l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 4, de la même loi, remplacé par la loi du 13 avril 1995 et modifié par la loi du 19 janvier 2001, les mots...”.

Article 23

12. L'article 29ter, en projet, de la loi RC auto mentionne tant la notion de “véhicule” que celle de “véhicule automobile”. Dans le passé, l'utilisation de la notion de “véhicule” dans l'article 19bis-11, § 2, de la loi précitée a donné lieu à un certain nombre de problèmes d'interprétation. Par ailleurs,

Daarbij komt dat in artikel 1 van de WAM-Wet het begrip "motorrijtuigen" wordt omschreven, maar niet het begrip "voertuigen".

In de memorie van toelichting wordt met betrekking tot het begrip "voertuigen" in het ontworpen artikel 29ter van de wet het volgende verduidelijkt:

"Het begrip "voertuigen" omvat aldus zowel de motorrijtuigen in de zin van artikel 1, als de gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn. De niet-gemotoriseerde railvoertuigen, zoals bijvoorbeeld een lorrie, zijn natuurlijk uitgesloten van het toepassingsgebied van dit artikel."

Het zou de duidelijkheid van het ontworpen artikel 29ter van de WAM-Wet ten goede komen indien erin op een meer expliciete wijze zou worden aangegeven dat, voor de toepassing van het ontworpen artikel, onder "voertuigen" moet worden verstaan de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1 van de wet en de gemotoriseerde rijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn.⁴ Nu valt het toepassingsgebied van het ontworpen artikel 29ter immers enkel op een vrij impliciete wijze af te leiden uit de beginwoorden van het ontworpen artikel 29ter, § 1, eerste lid, van de wet ("Wanneer twee of meer voertuigen, zowel motorrijtuigen als aan spoorstaven gebonden gemotoriseerde voertuigen, betrokken zijn ..."). De aangehaalde beginwoorden zouden moeten worden aangepast ingeval zou worden ingegaan op de suggestie tot het invoegen van een afzonderlijke omschrijving van het begrip "voertuigen" voor de toepassing van de ontworpen bepaling.

13. Overeenkomenig het ontworpen artikel 29ter, § 1, eerste lid, van de wet van de WAM-Wet, komt voortaan alle schade geleden door de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden in aanmerking voor vergoeding met toepassing van de ontworpen bepaling. In de memorie van toelichting wordt in dit verband verduidelijkt wat volgt:

"Het onschuldig slachtoffer en zijn rechthebbenden die echter op basis van de vergoedingsregeling van artikel 29bis daadwerkelijk een vergoeding kunnen bekomen van de schade voortvloeiend uit lichamelijk letsel en overlijden en kledijschade kunnen geen beroep doen op artikel 29ter. De vergoedingsregeling van artikel 29ter blijft in dit geval daarentegen wel van toepassing op de schade die niet onder de toepassing van artikel 29bis valt, zoals de stoffelijke schade voor de zwakke weggebruiker of de schade geleden door de bestuurder van een motorrijtuig in de zin van artikel 1 die zelf gewond is. Deze regel gold reeds voor artikel 19bis-11, § 2, doch wordt thans uitdrukkelijk verwoord."

Het verdient duidelijkheidshalve aanbeveling om in de tekst zelf van het ontworpen artikel 29ter te expliciteren welke schade met toepassing van die bepaling kan worden vergoed.⁵

14. In het ontworpen artikel 29ter, § 1, derde lid, van de

⁴ De omschrijving van het begrip "voertuigen" zou in een afzonderlijk lid van de ontworpen bepaling kunnen worden opgenomen.

⁵ Vgl. met artikel 29bis, § 1, eerste lid, van de wet, waarin uitdrukkelijk wordt gerefereerd aan "alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledijschade".

l'article 1^{er} de la loi RC auto définit la notion de "véhicules automoteurs" mais pas celle de "véhicules".

En ce qui concerne la notion de "véhicules" visée à l'article 29ter, en projet, de la loi, l'exposé des motifs précise ce qui suit:

"La notion de "véhicules" recouvre donc aussi bien les véhicules automoteurs au sens de l'article 1^{er} que les véhicules motorisés qui sont liés à la voie ferrée. Les véhicules ferroviaires non motorisés, comme une draisine par exemple, sont évidemment exclus du champ d'application du présent article".

L'article 29ter, en projet, de la loi RC auto gagnerait en clarté s'il indiquait de manière plus explicite que, pour l'application de l'article en projet, il faut entendre par "véhicules" les véhicules automoteurs visés à l'article 1^{er} de la loi ainsi que les véhicules motorisés qui sont liés à la voie ferrée⁴. Actuellement, en effet, seuls les premiers mots de l'article 29ter, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de la loi ("Lorsque deux ou plusieurs véhicules, aussi bien véhicules automoteurs que véhicules motorisés liés à une voie ferrée, sont impliqués...") permettent de déduire, de manière plutôt implicite, le champ d'application de l'article 29ter en projet. Dans l'hypothèse où la suggestion d'insérer une définition distincte de la notion de "véhicules" pour l'application de la disposition en projet serait accueillie, il conviendrait d'adapter les premiers mots précités.

13. Conformément à l'article 29ter, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de la loi RC auto, tous les dommages subis par les victimes innocentes et leurs ayants droit font désormais l'objet d'une indemnisation en application de la disposition en projet. À cet égard, l'exposé des motifs précise ce qui suit:

"La victime innocente et ses ayants droit qui peuvent toutefois obtenir effectivement une indemnisation du dommage découlant des lésions corporelles et du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sur la base du régime d'indemnisation de l'article 29bis, ne peuvent faire appel à l'article 29ter. Le régime d'indemnisation de l'article 29ter reste en revanche bien d'application aux dommages qui ne relèvent pas de l'application de l'article 29bis, comme les dommages matériels pour l'usager faible ou le dommage subi par le conducteur d'un véhicule automoteur, au sens de l'article 1^{er}, qui est lui-même blessé. Cette règle était déjà valable pour l'article 19bis-11, § 2, mais est maintenant expressément formulée".

Dans un souci de clarté, il est recommandé de préciser dans le texte même de l'article 29ter, en projet, quels dommages peuvent être indemnisés en application de cette disposition⁵.

14. Dans le texte néerlandais de l'article 29ter, § 1^{er}, alinéa

⁴ La définition de la notion de "véhicules" pourrait figurer dans un alinéa distinct de la disposition en projet.

⁵ Comparer avec l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi, qui vise explicitement "tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements".

WAM-Wet, vervange men de woorden “komen in aanmerking” door “komt in aanmerking”.

Artikel 26

15. In de commentaar die in de memorie van toelichting wordt gegeven bij artikel 26 van het ontwerp wordt verduidelijkt dat het ontworpen artikel 33ter van de WAM-Wet, betrekking heeft op de gevolgen van de inwerkingtreding van de ontworpen wet voor bestaande overeenkomsten. In de tekst van het ontworpen artikel 33ter wordt evenwel niet enkel gerefereerd aan de inwerkingtreding van de ontworpen wet, maar ook aan “de latere wijzigingen ervan alsmede haar uitvoeringsbesluiten”. Vraag is of het effectief de bedoeling is dat in het ontworpen artikel 33ter ook toekomstige wetswijzigingen worden beoogd. Indien dit zo is, zou de redactie van het ontworpen artikel 33ter evenwel moeten worden aangepast teneinde er geen twijfel over te laten bestaan welke toekomstige wijzigingen nu precies worden bedoeld: die aan de basiswet van 21 november 1989 of uitsluitend die aan de ontworpen wet. In ieder geval dienen de tekst van het ontwerp en die van de commentaar in de memorie van toelichting beter op elkaar te worden afgestemd.

De griffier,

Greet VERBERCKMOES

De voorzitter,

Marnix VAN DAMME

3, en projet, de la loi RC auto, on remplacera les mots “*komen in aanmerking*” par “*komt in aanmerking*”.

Article 26

15. Le commentaire de l’article 26 du projet, figurant dans l’exposé des motifs, précise que l’article 33ter, en projet, de la loi RC auto porte sur les effets de l’entrée en vigueur de la loi en projet sur les contrats existants. Or, le texte de l’article 33ter, en projet, ne mentionne pas uniquement l’entrée en vigueur de la loi en projet, mais aussi “les modifications ultérieures de celle-ci ainsi que ses arrêtés d’exécution”. La question se pose de savoir s’il est effectivement envisagé que l’article 33ter, en projet, vise également les modifications législatives ultérieures. Dans l’affirmative, il faudrait toutefois adapter la rédaction de l’article 33ter, en projet, afin d’établir avec certitude quelles modifications ultérieures sont précisément visées actuellement: celles apportées à la loi de base du 21 novembre 1989 ou uniquement celles apportées à la loi en projet. En tout cas, le texte du projet et celui du commentaire dans l’exposé des motifs devront être mieux harmonisés.

Le greffier,

Le président,

Greet VERBERCKMOES

Marnix VAN DAMME

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.*

Op de voordracht van de minister van Economie en Consumenten,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Economie en Consumenten is belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de zin “Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.” wordt aangevuld met de volgende zin:

“De Koning kan andere rij- of voertuigen gelijkstellen met motorrijtuigen, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.”;

2° de definitie van “Bromfietsen” wordt opgeheven.

Art. 3

In artikel 2, § 2, van dezelfde wet worden de woorden “de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “artikel 19bis-1”.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

*À tous, présents et à venir,
SALUT.*

Sur la proposition du ministre de l’Économie et des Consommateurs,

Nous avons arrêté et arrêtons:

Le ministre de l’Économie et des Consommateurs est chargé de déposer en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

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

Art. 2

À l’article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les modifications suivantes sont apportées:

1° la phrase “Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.” est complétée par la phrase suivante:

“Le Roi peut assimiler d’autres véhicules aux véhicules automoteurs, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres.”;

2° la définition de “Cyclomoteurs” est abrogée.

Art. 3

À l’article 2, § 2, de la même loi, les mots “la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d’assurances” sont remplacés par les mots “l’article 19bis-1”.

Art. 4

In artikel 3 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, gewijzigd bij de wet van 3 juli 2005, worden de woorden “van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en van de organisatie die bovengenoemde personen inzet als vrijwilligers, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 5 van de wet van 3 juli 2005 betreffende de rechten van vrijwilligers,” vervangen door de woorden “en van de personen die burgerrechtelijk aansprakelijk zijn voor de voornoemde personen.”;

2° in paragraaf 1, vierde lid, wordt de bepaling onder 2° vervangen als volgt:

“2° de door dit voertuig beroepsmatig en onder bezwarend titel vervoerde goederen, met uitzondering van de kleding en bagage die persoonlijk toebehoren aan de vervoerde personen.”

Art. 5

In artikel 4 van dezelfde wet, wordt paragraaf 1, gewijzigd bij de wet van 22 augustus 2002, opgeheven.

Art. 6

In artikel 6, § 2, van dezelfde wet, wordt de bepaling onder 2° opgeheven.

Art. 7

In artikel 8 van dezelfde wet wordt het derde lid opgeheven.

Art. 8

In artikel 9bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, worden de woorden “artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “artikel 19bis-2”;

Art. 4

À l'article 3 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, modifié par la loi du 3 juillet 2005, les mots “de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, et de l'organisation qui les emploie comme volontaires lorsqu'elles sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 5 de la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires,” sont remplacés par les mots “et des personnes qui sont civilement responsables des personnes précitées.”;

2° dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 4, le 2^o est remplacé par ce qui suit:

“2° aux biens transportés à titre professionnel et onéreux par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages appartenant personnellement aux personnes transportées.”

Art. 5

Dans l'article 4 de la même loi, le paragraphe 1^{er}, modifié par la loi du 22 août 2002, est abrogé.

Art. 6

Dans l'article 6, § 2, de la même loi, le 2^o est abrogé.

Art. 7

Dans l'article 8 de la même loi, l'alinéa 3 est abrogé.

Art. 8

À l'article 9bis de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, les mots “article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance” sont remplacés par les mots “article 19bis-2”;

2° in paragraaf 1, tweede lid, ingevoegd bij de wet van 27 december 2005, worden de woorden “wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekeringsmiddeling en de distributie van verzekeringen” vervangen door de woorden “wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, Deel 6”;

3° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

“§ 4. Het Tariferingsbureau maakt driejaarlijks een verslag op over zijn werking en de ondervonden problemen, maakt dit bekend op zijn website en geeft dit onverwijd door aan de Federale Wetgevende Kamers.”.

Art. 9

Artikel 9ter, § 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Na advies van de Commissie voor Verzekeringen, kan de Koning naargelang de bijzondere risicotegorie van de betrokken persoon, het aantal vereiste weigeringen verminderen.”.

Art. 10

In artikel 9quinquies, § 1, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, worden de woorden “artikel 79, § 2, van de vooroemde wet van 9 juli 1975” vervangen door de woorden “artikel 19bis-2”.

Art. 11

Artikel 10 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 3, luidende:

“§ 3. Wanneer een motorrijtuig dat valt onder de toepassing van de bij wet van 9 januari 1953 goedgekeurde Overeenkomst tussen de bij het Noord-Atlantisch Verdrag aangesloten Staten betreffende de rechtspositie van hun krijgsmachten, en van de bijlage, ondertekend op 19 juni 1951 te Londen en dat gewoonlijk is gestald in het buitenland, in België schade toebrengt, betaalt de Staat de schadevergoeding overeenkomstig § 1 en onverminderd de toepassing van artikel 2, § 2.”.

2° au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, inséré par la loi du 27 décembre 2005, les mots “loi du 27 mars 1995 relative à l’intermédiation en assurances et à la distribution d’assurances” sont remplacés par les mots “loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, Partie 6”;

3° l’article est complété par un paragraphe 4, rédigé comme suit:

“§ 4. Le Bureau de Tarification rédige, tous les trois ans, un rapport sur son fonctionnement et les problématiques rencontrées qui est publié sur son site et transmis sans délai aux Chambres législatives fédérales.”.

Art. 9

L’article 9ter, § 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, est complété par la phrase suivante:

“Après avis de la Commission des assurances, le Roi peut réduire le nombre de refus requis en fonction de la catégorie spécifique de risque de la personne concernée.”.

Art. 10

Dans l’article 9quinquies, § 1^{er}, de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, les mots “article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 précitée” sont remplacés par les mots “article 19bis-2”.

Art. 11

L’article 10 de la même loi est complété par un paragraphe 3, rédigé comme suit:

“§ 3. Lorsqu’un véhicule automoteur tombant sous l’application de la loi du 9 janvier 1953 portant approbation de la Convention entre les États parties au Traité de l’Atlantique nord sur le statut de leurs forces et de l’annexe, signées à Londres le 19 juin 1951 et qui est habituellement stationné à l’étranger, cause des dommages en Belgique, l’État paie l’indemnisation conformément au § 1^{er} et sans préjudice de l’application de l’article 2, § 2.”.

Art. 12

In Hoofdstuk IV, Afdeling 2, van dezelfde wet, wordt een artikel 16bis ingevoegd, luidende:

“Art. 16bis. De verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden op de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, op de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, wanneer hij bewijst dat op het ogenblik van het schadegeval, het verzekerde motorrijtuig bestuurd wordt:

1° door een persoon die niet voldoet aan de Belgische vereiste wettelijke minimumleeftijd om dat motorrijtuig te besturen;

2° door een persoon die niet beschikt over een geldig rijbewijs om dat motorrijtuig te besturen;

3° door een persoon die de specifieke beperkingen inzake het besturen van het motorrijtuig vermeld op zijn rijbewijs niet naleeft;

4° door een persoon die in België een rijverbod heeft zelfs indien het schadegeval zich voordoet in het buitenland.

Het recht van verhaal voor de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2° en 3° geldt niet wanneer de persoon, die in het buitenland het motorrijtuig bestuurt, aan de voorwaarden voldoet voorgeschreven door de plaatwijze wet en reglementen om dat motorrijtuig te besturen.

Het recht van verhaal voor de gevallen bedoeld in het eerste lid, 2°, 3° en 4° geldt niet indien de verzekeringnemer, of de verzekerde die geen verzekeringnemer is, aantoon dat deze situatie te wijten is aan het niet naleven van een louter administratieve formaliteit.

De verzekeraar kan echter voor de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° en 4° geen verhaal uitoefenen op een verzekeringnemer, of de verzekerde die geen verzekeringnemer is, indien deze aantoon dat de tekortkomingen of de feiten waarop het verhaal gesteund is, te wijten zijn aan een andere verzekerde of dat ze zich hebben voorgedaan in strijd met zijn onderrichtingen of buiten zijn medeweten.”.

Art. 13

In artikel 18 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 22 augustus 2002, wordt het woord “bromfietsen” vervangen door de woorden “niet aan inschrijving onderworpen motorrijtuigen”.

Art. 12

Dans le Chapitre IV, Section 2, de la même loi, il est inséré un article 16bis rédigé comme suit:

“Art. 16bis. L’assureur peut se réservé un droit de recours contre le preneur d’assurance et, s’il y a lieu, contre l’assuré autre que le preneur d’assurance, lorsqu’il prouve qu’au moment du sinistre, le véhicule automoteur assuré est conduit:

1° par une personne n’ayant pas atteint l’âge minimum légalement requis en Belgique pour conduire ce véhicule automoteur;

2° par une personne n’étant pas titulaire d’un permis de conduire valable pour conduire ce véhicule automoteur;

3° par une personne qui a enfreint les restrictions spécifiques pour conduire le véhicule automoteur mentionnées sur son permis de conduire;

4° par une personne qui a une interdiction de conduire en cours en Belgique, même si le sinistre se produit à l’étranger.

Il n’y a pas de droit de recours pour les cas visés à l’alinéa 1^{er}, 1°, 2° et 3° si la personne qui conduit le véhicule automoteur à l’étranger a respecté les conditions prescrites par la loi et les règlements locaux pour conduire le véhicule automoteur.

Il n’y a pas de droit de recours pour les cas visés à l’alinéa 1^{er}, 2°, 3° et 4° lorsque le preneur d’assurance, ou l’assuré autre que le preneur d’assurance, démontre que cette situation résulte uniquement du non-respect d’une formalité purement administrative.

Toutefois, l’assureur ne peut exercer le recours pour les cas visés à l’alinéa 1^{er}, 1°, 2°, 3° et 4° contre le preneur d’assurance, ou l’assuré autre que le preneur d’assurance, qui établit que les manquements ou faits génératrices du recours sont imputables à un autre assuré ou se sont produits à l’encontre de ses instructions ou à son insu.”.

Art. 13

Dans l’article 18 de la même loi, remplacé par la loi du 22 août 2002, le mot “cyclomoteurs” est remplacé par les mots “véhicules automoteurs non soumis à l’immatriculation”.

Art. 14

In artikel 19bis-6, § 1, 1°, b), van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt het woord “geactualiseerde” ingevoegd tussen de woorden “kentekenplaat en het” en de woorden “adres van de houder”.

Art. 15

In artikel 19bis-11 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 16

In artikel 19bis-12 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 2°, worden de woorden “een lidstaat van de Europese Unie” vervangen door de woorden “een Staat van de Europese Economische Ruimte” en de woorden “5°), 6°) en 8°)” vervangen door de woorden “5°) en 6°);”;

2° er wordt een bepaling onder 6°) ingevoegd, luidende:

“6°) het ongeval zich heeft voorgedaan op het grondgebied van een Staat van de Europese Economische Ruimte, voor wat betreft de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 8°).”.

Art. 17

In artikel 19bis-14 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° er wordt een paragraaf 1/1 ingevoegd, luidende:

“§ 1/1. Indien het de benadeelde heeft vergoed, met toepassing van artikel 19bis-11, § 1, 4°), heeft het Fonds enkel het recht de uitbetaalde schadevergoeding terug te vorderen van de dief, de geweldpleger of de heler.”;

2° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 5, luidende:

“§ 5. In afwijking van paragraaf 1 en in het geval van artikel 19bis-11, § 1, 8°), heeft het Fonds ten belope van het bedrag van de vergoeding een recht op verhaal tegen de eigenaar van het motorrijtuig en eventueel tegen

Art. 14

Dans l’article 19bis-6, § 1^{er}, 1°, b), de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, le mot “actualisée” est inséré entre les mots “et l’adresse” et les mots “du détenteur”.

Art. 15

Dans l’article 19bis-11 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 16

Dans l’article 19bis-12 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° au point 2°, les mots “un État membre de l’Union européenne” sont remplacés par les mots “un État de l’Espace économique européen” et les mots “5°), 6°) et 8°)” sont remplacés par les mots “5°) et 6°);”;

2° un 6°) est inséré, rédigé comme suit:

“6°) l’accident s’est produit sur le territoire d’un État de l’Espace économique européen, en ce qui concerne les cas visés au 8°) de l’article 19bis-11, § 1^{er}.”.

Art. 17

À l’article 19bis-14 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° il est inséré un paragraphe 1/1, rédigé comme suit:

“§ 1/1. S’il a indemnisé la personne lésée en application de l’article 19bis-11, § 1^{er}, 4°), le Fonds n’a le droit de réclamer la somme payée à titre d’indemnisation qu’à l’auteur de vol, de violence ou de recel.”;

2° l’article est complété par un paragraphe 5, rédigé comme suit:

“§ 5. Par dérogation au paragraphe 1^{er} et dans le cas de l’article 19bis-11, § 1^{er}, 8°), le Fonds a un droit de recours à concurrence du montant de l’indemnité contre le propriétaire du véhicule automoteur et le cas échéant,

zijn verzekeraar. De eigenaar heeft geen enkel recht om het bedrag van de schadevergoeding terug te vorderen.

In afwijking van het voorgaande lid blijft paragraaf 1 van toepassing indien het ongeval en de schade met opzet werden veroorzaakt.”.

Art. 18

In artikel 19bis-17 van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 22 augustus 2002, wordt het eerste lid aangevuld met de woorden: “, voor zover het gaat om de eigenaar van het rijtuig of de persoon die het ongeval en de schade met opzet heeft veroorzaakt.”.

Art. 19

In artikel 19bis van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 2 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden “artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “artikel 19bis-2”;

2° in het tweede lid worden de woorden “artikel 80, § 6, van dezelfde wet” vervangen door de woorden “artikel 19bis-6”.

Art. 20

In artikel 20, eerste lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 2 augustus 2002, worden de woorden “het rijtuig immobiliseren of” ingevoegd tussen de woorden “wgens overtreding van deze wet,” en de woorden “beslag leggen op”.

Art. 21

In artikel 21, § 4, zesde lid, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 27 december 2006, worden de woorden “ter post aangetekende brief” vervangen door “aangetekende zending”.

Art. 22

In artikel 29bis, § 1, vierde lid, van dezelfde wet, vervangen door de wet van 13 april 1995 en gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, worden de woorden “Aritkel 80, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle

contre son assureur. Le propriétaire ne dispose daucun droit en vue de récupérer le montant de l’indemnisation.

Par dérogation à l’alinéa précédent, le paragraphe 1^{er} reste d’application si l’accident et les dommages ont été causés intentionnellement.”.

Art. 18

Dans l’article 19bis-17 de la même loi, inséré par la loi du 22 août 2002, l’alinéa 1^{er} est complété par les mots “pour autant qu’il s’agisse du propriétaire du véhicule ou la personne qui a intentionnellement causé l’accident et les dommages.”.

Art. 19

Dans l’article 19bis de la même loi, inséré par la loi du 2 août 2002, les modifications suivantes sont apportées:

1° à l’alinéa 1^{er}, les mots “article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d’assurance” sont remplacés par les mots “article 19bis-2”;

2° à l’alinéa 2, les mots “article 80, § 6, de la même loi” sont remplacés par les mots “article 19bis-6”.

Art. 20

Dans l’article 20, alinéa 1^{er}, de la même loi, remplacé par la loi du 2 août 2002, les mots “l’immobilisation ou” sont insérés entre les mots “procéder à” et les mots “la saisie du véhicule”.

Art. 21

Dans l’article 21, § 4, alinéa 6, de la même loi, remplacé par la loi du 27 décembre 2006, les mots “lettre recommandée à la poste” sont remplacés par les mots “envoi recommandé”.

Art. 22

Dans l’article 29bis, § 1^{er}, alinéa 4, de la même loi, remplacé par la loi du 13 avril 1995 et modifié par la loi du 19 janvier 2001, les mots “article 80, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises

der verzekeringsondernemingen” vervangen door de woorden “Artikel 19bis-11, § 1”.

Art. 23

Artikel 29ter van dezelfde wet, opgeheven bij de wet van 13 april 1995, wordt hersteld als volgt:

“Art. 29ter. § 1. Wanneer twee of meer voertuigen, betrokken zijn bij een verkeersongeval in België, en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, wordt alle schade geleden door de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden, zijnde de personen op wie met zekerheid geen aansprakelijkheid rust, ten laste genomen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.”

Voor de toepassing van dit artikel dient onder voertuig te worden verstaan, alle motorrijtuigen, zoals gedefinieerd in artikel 1, alsmede de gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn.

Schade waarvoor een vergoeding kan uitgekeerd worden in uitvoering van artikel 29bis is uitgesloten van de toepassing van dit artikel.

De schade geleden door de voertuigen die duidelijk het ongeval niet hebben veroorzaakt, komt in aanmerking voor vergoeding in toepassing van dit artikel. De schade aan de andere betrokken voertuigen is uitgesloten van de toepassing van dit artikel.

Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, is dit artikel van toepassing wanneer het ongeval zich voordoet op plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1.

§ 2. Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, rust de vergoedingsplicht op de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid ervan dekken. Het Fonds vergoedt de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden in de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 1°), 2°), 4°), 7°) en 8°).

Voor motorrijtuigen die in uitvoering van artikel 10 vrijgesteld zijn van de verzekerplicht, rust de vergoedingsverplichting op degene aan wie ze toebehoren of op wiens naam ze ingeschreven zijn.

Voor motorrijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn, rust de verplichting tot vergoeding op de eigenaar van deze motorrijtuigen.

Diegenen die waarborg geven aan de voertuigen die het ongeval met zekerheid niet hebben veroorzaakt, zijn niet tot vergoeding gehouden.

d’assurances” sont remplacés par les mots “article 19bis-11, § 1^{er}”.

Art. 23

L’article 29ter de la même loi, abrogé par la loi du 13 avril 1995, est rétabli dans la rédaction suivante:

“Art. 29ter. § 1^{er}. Lorsque deux ou plusieurs véhicules, sont impliqués dans un accident de circulation en Belgique et s’il n’est pas possible de déterminer quel véhicule a causé l’accident, tous les dommages subis par les victimes innocentes et leurs ayants droit, c’est-à-dire les personnes sur lesquelles ne pèse manifestement aucune responsabilité, sont pris en charge conformément aux dispositions de cet article.”

Pour l’application de cet article, il faut entendre par véhicule tous les véhicules automoteurs, tels que définis à l’article 1^{er}, ainsi que les véhicules motorisés qui sont liés à une voie ferrée.

Le dommage pour lequel une indemnisation peut être allouée en exécution de l’article 29bis, est exclu de l’application du présent article.

Les dommages subis par les véhicules qui n’ont manifestement pas causé l’accident, sont indemnisables en application du présent article. Les dommages aux autres véhicules impliqués sont exclus de l’application du présent article.

Pour les véhicules automoteurs, visés à l’article 1^{er}, le présent article est d’application quand l’accident se produit dans les lieux visés à l’article 2, § 1^{er}.

§ 2. Pour les véhicules automoteurs, visés à l’article 1^{er}, l’obligation d’indemnisation repose sur les assureurs qui couvrent leur responsabilité civile. Le Fonds indemnise les victimes innocentes et leurs ayants droit dans les cas visés par l’article 19bis-11, § 1^{er}, 1°), 2°), 4°), 7°) et 8°).

Pour les véhicules automoteurs qui sont exemptés de l’obligation d’assurance en exécution de l’article 10, l’obligation d’indemnisation repose sur celui à qui ils appartiennent ou au nom duquel ils sont immatriculés.

Pour les véhicules automoteurs qui sont liés à une voie ferrée, l’obligation d’indemnisation repose sur le propriétaire de ces véhicules automoteurs.

Tous ceux qui donnent leur garantie à des véhicules qui n’ont certainement pas causé l’accident, ne sont pas tenus à l’indemnisation.

§ 3. De personen vermeld in paragraaf 2 en op wie de verplichting tot vergoeding rust, zijn hoofdelijk gehouden ten aanzien van de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden. Het aandeel in de schadelast wordt onder deze vergoedingsplichtigen in gelijke delen verdeeld.

Art. 24

In dezelfde wet, wordt Hoofdstuk VI, dat artikel 30 bevat, opgeheven.

Art. 25

In dezelfde wet wordt een artikel 33bis ingevoegd, luidende:

“Art. 33bis. De wijzigingen aan deze wet zijn van toepassing op de verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden vanaf de inwerkingtreding van deze wijzigingen.”.

Art. 26

In dezelfde wet wordt een artikel 33ter ingevoegd, luidende:

“Art. 33ter. De inwerkingtreding van de wet van XXX tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de latere wijzigingen van de voormalde wet van 21 november 1989 alsmede de latere uitvoeringsbesluiten van deze wet leiden binnen de door haar bepalingen gestelde begrenzingen van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de lopende verzekeringsovereenkomsten.

Met uitzondering van de premieverhogingen, kunnen deze wijzigingen de opzegging van de lopende overeenkomst niet rechtvaardigen.”.

§ 3. Les personnes mentionnées au paragraphe 2 et sur lesquelles pèse l’obligation d’indemnisation sont tenus solidiairement à l’égard des victimes innocentes et de leurs ayants droit. La contribution à la charge de l’indemnisation du dommage se répartit par parts égales entre ces débiteurs de l’indemnisation.

Art. 24

Dans la même loi, le chapitre VI, comprenant l’article 30, est abrogé.

Art. 25

Dans la même loi il est inséré un article 33bis, rédigé comme suit:

“Art. 33bis. Les modifications à la présente loi sont applicables aux accidents de la circulation qui sont survenus à partir de l’entrée en vigueur de ces modifications.”.

Art. 26

Dans la même loi il est inséré un article 33ter, rédigé comme suit:

“Art. 33ter. L’entrée en vigueur de la loi du XXX modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les modifications ultérieures de la loi du 21 novembre 1989 précitée ainsi que les arrêtés d’exécution ultérieurs de cette dernière ont pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu’elles résultent des conditions générales des contrats en cours.

À l’exception des augmentations de prime, ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat.”.

Art. 27

De verzekeraars gaan over tot de formele aanpassing van de verzekeringsovereenkomsten en andere verzekeringsdocumenten aan de bepalingen van deze wet, ten laatste op de eerste dag van de 18^e maand volgend op die waarin deze wet is bekendgemaakt. Tot op die datum hoeven de bestaande en de nieuwe verzekeringsovereenkomsten niet naar de vorm overeen te stemmen met de bepalingen van deze wet.

Gegeven te Brussel, 7 april 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Economie en Consumenten,

Kris PEETERS

Art. 27

Les assureurs procèdent à l'adaptation formelle des contrats d'assurance et autres documents d'assurance aux dispositions de la présente loi au plus tard le premier jour du 18^e mois suivant celui de sa publication. Jusqu'à cette date, les contrats d'assurance existants et nouveaux peuvent ne pas être conformes quant à la forme aux dispositions de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 7 avril 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre de l'Économie et des Consommateurs,

Kris PEETERS

**Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen**

Bestaande tekst	Voorgestelde wijzigingen
Artikel 1	Artikel 1
Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :	Ongewijzigd
Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.	Ongewijzigd
Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken.	Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken. De Koning kan andere rij- of voertuigen gelijkstellen met motorrijtuigen, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.
Bromfietsen : de in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer aldus genoemde motorrijtuigen	Opgeheven
Rest van het artikel: Ongewijzigd	
Art. 2	Art. 2
§ 1. Ongewijzigd	
Niettemin worden motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, ook tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, daartoe erkend of opgericht op grond van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen tegenover de benadeelden	Niettemin worden motorrijtuigen die gewoonlijk in het buitenland zijn gestald, ook tot het verkeer in België toegelaten, mits een Bureau, daartoe erkend of opgericht op grond van artikel 19bis-1 zelf tegenover de benadeelden de verplichtingen op zich neemt de schade, door de motorrijtuigen in België

verplichtingen op zich neemt de schade, door de motorrijtuigen in België toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.	toegebracht, overeenkomstig de bepalingen van deze wet te vergoeden.
Rest van het artikel: Ongewijzigd	
Art. 3	Art. 3
§ 1. De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten en van de organisatie die bovenvernoemde personen inzet als vrijwilligers, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 5 van de wet van 3 juli 2005 betreffende de rechten van vrijwilligers, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.	§ 1. De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de personen die burgerrechtelijk aansprakelijk zijn voor de voornoemde personen , zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft.
De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerd motorrijtuig. De verzekering waarborgt ieder verblijf van het verzekerde motorrijtuig in een andere staat van de Europese Economische Ruimte gedurende de ganse duur van de overeenkomst. In geen geval kan een dergelijk verblijf worden aanzien als een verzwarening of	De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerd motorrijtuig. De verzekering waarborgt ieder verblijf van het verzekerde motorrijtuig in een andere staat van de Europese Economische Ruimte gedurende de ganse duur van de overeenkomst. In geen geval kan een dergelijk verblijf worden aanzien als een verzwarening of

vermindering van het verzekerde risico, noch aanleiding geven tot wijziging van de verzekering. Van zodra het verzekerde motorrijtuig ingeschreven wordt in een andere staat dan België, is de verzekering van rechtswege beëindigd.	vermindering van het verzekerde risico, noch aanleiding geven tot wijziging van de verzekering. Van zodra het verzekerde motorrijtuig ingeschreven wordt in een andere staat dan België, is de verzekering van rechtswege beëindigd.
Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan :	Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan :
1° het verzekerd voertuig;	1° het verzekerd voertuig;
2° de door dit voertuig vervoerde goederen met uitzondering van de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen, de garantie met betrekking tot de persoonlijke kleding en bagage kan beperkt worden tot honderdduizend frank per persoon.	2° de door dit voertuig beroepsmatig en onder bezwarende titel vervoerde goederen, met uitzondering van de kleding en bagage die persoonlijk toebehoren aan de vervoerde personen.
De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.	De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.
De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.	De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.
Art. 4	Art. 4
§ 1. Niemand kan van het voordeel van de vergoeding uitgesloten worden om reden van zijn hoedanigheid van verzekerde, met uitzondering van diegene die van alle aansprakelijkheid ontheven is krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten. Van het voordeel van de vergoeding kunnen nochtans worden uitgesloten, wanneer ze geen lichamelijke letsel hebben opgelopen : - de bestuurder van het motorrijtuig;	Opgeheven

Art. 6	Art. 6
§1. Ongewijzigd	
<p>§ 2. Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hierna volgende voorschriften is voldaan :</p> <p>1. Als het motorrijtuig in België is ingeschreven moet het voorzien zijn van een kentekenplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs.</p>	<p>§ 2. Geen motorrijtuig mag op de openbare weg in het verkeer worden gebracht indien niet aan de hierna volgende voorschriften is voldaan :</p> <p>1. Als het motorrijtuig in België is ingeschreven moet het voorzien zijn van een kentekenplaat die overeenstemt met de vermeldingen in het inschrijvingsbewijs.</p>
<p>2. Als het motorrijtuig een niet aan inschrijving onderworpen bromfiets is die gewoonlijk in België is gestald, moet hij voorzien zijn van de provinciale plaat waarop het jaartal van het lopende of van het daarop volgende jaar voorkomt.</p>	2. Opgeheven
<p>3. Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet of op grond van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten.</p>	<p>3. Als het motorrijtuig gewoonlijk in het buitenland is gestald, moet de bestuurder, aan de hand van de door de Koning bepaalde bewijsmiddelen, kunnen aantonen dat het motorrijtuig krachtens artikel 2 van deze wet of op grond van een internationaal verdrag tot het verkeer in België is toegelaten.</p>
Art. 8	Art. 8
Geen snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd voor motorrijtuigen mag worden georganiseerd dan met schriftelijke toestemming van een door de Koning aan te wijzen overheid, die moet vaststellen of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de organisatoren en van de in artikel 3, § 1 bedoelde personen gedekt is door een bijzondere verzekering die aan de bepalingen van deze wet voldoet.	Ongewijzigd
Die toestemming vervangt niet de toestemming die krachtens andere wetten en verordeningen moet worden verkregen.	Ongewijzigd

Alleen voor snelheidsritten en - wedstrijden kunnen de schade aan bestuurders en andere inzittenden van de eraan deelnemende motorrijtuigen en de schade aan die motorrijtuigen zelf van de bijzondere verzekering worden uitgesloten.	Opgeheven
Art. 9bis	Art. 9bis
§ 1. Binnen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds bedoeld in artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen wordt een tariferingsbureau opgericht dat tot taak heeft vast te stellen tegen welke premie en onder welke voorwaarden een verzekeringsonderneming een persoon moet dekken die gehouden is tot de verplichting bedoeld in artikel 2 en die zich bevindt in de voorwaarden bepaald door of krachtens dit hoofdstuk. Het Bureau wordt niet beschouwd als een verzekeringstussenpersoon in de zin van de wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekerbemiddeling en de distributie van verzekeringen)	§ 1. Binnen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds bedoeld in artikel 19bis-2 wordt een tariferingsbureau opgericht dat tot taak heeft vast te stellen tegen welke premie en onder welke voorwaarden een verzekeringsonderneming een persoon moet dekken die gehouden is tot de verplichting bedoeld in artikel 2 en die zich bevindt in de voorwaarden bepaald door of krachtens dit hoofdstuk. Het Bureau wordt niet beschouwd als een verzekeringstussenpersoon in de zin van de wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, Deel 6 .
§§ 2 en 3 : Ongewijzigd	
	§ 4. Het Tariferingsbureau maakt driejaarlijks een verslag op over zijn werking en de ondervonden problemen, maakt dit bekend op zijn website en geeft dit onverwijd door aan de Federale Wetgevende Kamers.
Art. 9ter	Art. 9ter
§ 1. Iedere persoon, onderworpen aan de verplichting van artikel 2, kan bij het Tariferingsbureau een aanvraag indienen, als ten minste drie verzekeringsondernemingen waartoe de persoon zich heeft gewend, geweigerd hebben hem een dekking toe te staan.	§ 1. Iedere persoon, onderworpen aan de verplichting van artikel 2, kan bij het Tariferingsbureau een aanvraag indienen, als ten minste drie verzekeringsondernemingen waartoe de persoon zich heeft gewend, geweigerd hebben hem een dekking toe te staan. Na advies van de Commissie voor Verzekeringen, kan de Koning

	naargelang de bijzondere risicotegorie van de betrokken persoon, het aantal vereiste weigeringen verminderen.
§§ 2 tot 5 : Ongewijzigd	
Art. 9quinquies	Art. 9quinquies
§ 1. Het Tariferingsbureau vertrouwt het beheer van de door hem getarifeerde risico's toe aan een of meer verzekeringsondernemingen die lid zijn van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is ingesteld door artikel 79, § 2, van de voornoemde wet van 9 juli 1975.	§ 1. Het Tariferingsbureau vertrouwt het beheer van de door hem getarifeerde risico's toe aan een of meer verzekeringsondernemingen die lid zijn van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is ingesteld door artikel 19bis-2 .
Rest van het artikel: Ongewijzigd	
Art. 10	Art. 10
§§ 1 en 2: Ongewijzigd	
	§ 3. Wanneer een motorrijtuig dat valt onder de toepassing van de bij wet van 9 januari 1953 goedgekeurde Overeenkomst tussen de bij het Noord-Atlantisch Verdrag aangesloten Staten betreffende de rechtspositie van hun krijgsmachten, en van de bijlage, ondertekend op 19 juni 1951 te Londen en dat gewoonlijk is gestald in het buitenland, in België schade toebrengt, betaalt de Staat de schadevergoeding overeenkomstig § 1 en onverminderd de toepassing van artikel 2, § 2.
	Art. 16bis
	De verzekeraar kan zich een recht van verhaal voorbehouden op de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, op de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, wanneer hij bewijst dat op het ogenblik van het schadegeval, het verzekerde

	motorrijtuig bestuurd wordt:
	1° door een persoon die niet voldoet aan de Belgische vereiste wettelijke minimumleeftijd om dat motorrijtuig te besturen;
	2° door een persoon die niet beschikt over een geldig rijbewijs om dat motorrijtuig te besturen;
	3° door een persoon die de specifieke beperkingen inzake het besturen van het motorrijtuig vermeld op zijn rijbewijs niet naleeft;
	4° door een persoon die in België een rijverbod heeft zelfs indien het schadegeval zich voordoet in het buitenland.
	Het recht van verhaal voor de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2° en 3° geldt niet wanneer de persoon, die in het buitenland het motorrijtuig bestuurt, aan de voorwaarden voldoet voorgeschreven door de plaatselijke wet en reglementen om dat motorrijtuig te besturen.
	Het recht van verhaal voor de gevallen bedoeld in het eerste lid, 2°, 3° en 4° geldt niet indien de verzekeringnemer, of de verzekerde die geen verzekeringnemer is, aantoont dat deze situatie te wijten is aan het niet naleven van een louter administratieve formaliteit.
	De verzekeraar kan echter voor de gevallen bedoeld in het eerste lid, 1°, 2°, 3° en 4° geen verhaal uitoefenen op een verzekeringnemer, of de verzekerde die geen verzekeringnemer is, indien deze aantoont dat de tekortkomingen of de feiten waarop

	het verhaal gesteund is, te wijten zijn aan een andere verzekerde of dat ze zich hebben voorgedaan in strijd met zijn onderrichtingen of buiten zijn medeweten.
Art. 18	Art. 18
Artikel 17, § 2, tweede lid, is niet toepasselijk op bromfietsen.	Artikel 17, § 2, tweede lid, is niet toepasselijk op niet aan inschrijving onderworpen motorrijtuigen .
Art. 19bis-6	Art. 19bis-6
§ 1. Het Fonds houdt een register bij dat de volgende gegevens bevat : 1°) wat de voertuigen betreft die gewoonlijk op het Belgisch grondgebied zijn gestald, a) het inschrijvingsnummer, de datum van de laatste inschrijving en de geldigheidsduur van de inschrijving van het voertuig in het repertorium van de voertuigen; b) de naam, de eerste voornaam of de benaming van de titularis van de kentekenplaat en het adres van de houder van de kentekenplaat; c) de aard van het voertuig of van de inschrijving; d) het merk, het type, het chassisnummer, het controlenummer, het vermogen of de cylinderinhoud van de motor, de maximum toegelaten massa en de datum van de eerste inverkeersstelling van het voertuig;	§ 1. Het Fonds houdt een register bij dat de volgende gegevens bevat : 1°) wat de voertuigen betreft die gewoonlijk op het Belgisch grondgebied zijn gestald, a) het inschrijvingsnummer, de datum van de laatste inschrijving en de geldigheidsduur van de inschrijving van het voertuig in het repertorium van de voertuigen; b) de naam, de eerste voornaam of de benaming van de titularis van de kentekenplaat en het geactualiseerde adres van de houder van de kentekenplaat; c) de aard van het voertuig of van de inschrijving; d) het merk, het type, het chassisnummer, het controlenummer, het vermogen of de cylinderinhoud van de motor, de maximum toegelaten massa en de datum van de eerste inverkeersstelling van het voertuig;
Rest van het artikel: Ongewijzigd	
Art. 19bis - 11	Art. 19bis -11
§ 1 : Ongewijzigd	
§ 2. In afwijking van 7°) van de voorgaande paragraaf, indien verscheidene voertuigen bij het ongeval zijn betrokken en indien het niet	Opgeheven

<p>mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, wordt de schadevergoeding van de benadeelde persoon in gelijke delen verdeeld onder de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurders van deze voertuigen dekken, met uitzondering van degenen wier aansprakelijkheid ongetwijfeld niet in het geding komt.</p>	
Art. 19bis-12	Art. 19bis-12
<p>Een verzoek tot schadevergoeding met toepassing van artikel 19bis -11, § 1, kan door de benadeelde bij het Fonds worden ingediend. Dat verzoek is slechts ontvankelijk indien :</p>	Ongewijzigd
<p>1°) het ongeval zich heeft voorgedaan op het Belgisch grondgebied voor wat betreft de gevallen bedoeld bij in artikel 19bis -11, § 1, 1°) tot 4°);</p>	Ongewijzigd
<p>2°) het ongeval zich heeft voorgedaan op het grondgebied van een Lidstaat van de Europese Unie of van een derde Staat waarvan het nationaal bureau van verzekeraars is aangesloten bij het groene kaartsysteem, op voorwaarde dat het betrokken voertuig gewoonlijk gestald is in een van de Staten van de Europese Economische Ruimte, voor wat betreft de gevallen bedoeld bij 5°), 6°) en 8°) van artikel 19bis -11, § 1;</p>	<p>2°) het ongeval zich heeft voorgedaan op het grondgebied van een Staat van de Europese Economische Ruimte of van een derde Staat waarvan het nationaal bureau van verzekeraars is aangesloten bij het groene kaartsysteem, op voorwaarde dat het betrokken voertuig gewoonlijk gestald is in een van de Staten van de Europese Economische Ruimte, voor wat betreft de gevallen bedoeld bij 5°) en 6°) van artikel 19bis -11, § 1;</p>
<p>3°) het ongeval zich heeft voorgedaan op het grondgebied van een Staat van de Europese Economische Ruimte, voor wat betreft de gevallen bedoeld bij 7°) van artikel 19bis -11, § 1;</p>	Ongewijzigd
<p>4°) de benadeelde die, in het geval bedoeld in artikel 19bis -11, § 1, 6°), een verzoek tot schadevergoeding rechtstreeks heeft ingediend bij de verzekeringsonderneming van het voertuig waarmee het ongeval is veroorzaakt, binnen drie maanden na de indiening van het verzoek geen met</p>	Ongewijzigd

redenen omkleed antwoord ontvangen heeft;	
5°) in de gevallen bedoeld in artikel 19bis -11, § 1, 5°) en 6°), de benadeelde geen rechtsvordering rechtstreeks tegen de verzekeringsonderneming ingesteld heeft.	Ongewijzigd
	6°) het ongeval zich heeft voorgedaan op het grondgebied van een Staat van de Europese Economische Ruimte, voor wat betreft de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 8°)
Art. 19bis-14	Art. 19bis-14
§ 1. Ongewijzigd	§ 1/1. Indien het de benadeelde heeft vergoed, met toepassing van artikel 19bis-11, § 1, 4°), heeft het Fonds enkel het recht de uitbetaalde schadevergoeding terug te vorderen van de dief, de geweldpleger of de heler.
§§ 2 tot 4: Ongewijzigd	“§ 5. In afwijking van paragraaf 1 en in het geval van artikel 19bis-11, § 1, 8°), heeft het Fonds ten belope van het bedrag van de vergoeding een recht op verhaal tegen de eigenaar van het motorrijtuig en eventueel tegen zijn verzekeraar. De eigenaar heeft geen enkel recht om het bedrag van de schadevergoeding terug te vorderen.
	In afwijking van het voorgaande lid blijft paragraaf 1 van toepassing indien het ongeval en de schade met opzet werden veroorzaakt.
Art. 19bis-17	Art. 19bis-17
Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade wordt ingesteld voor het strafgerecht, kan het Fonds door de benadeelde in het geding worden geroepen en kan het ook vrijwillig tussenkomen onder dezelfde	Wanneer de burgerlijke vordering tot vergoeding van de door een motorrijtuig veroorzaakte schade wordt ingesteld voor het strafgerecht, kan het Fonds door de benadeelde in het geding worden geroepen en kan het ook vrijwillig tussenkomen onder dezelfde

voorwaarden als wanneer de vordering voor het burgerlijk gerecht was gebracht. Wanneer, ingeval van niet-verzekering, het Fonds is overgegaan tot vergoeding van de schade, kan het zich burgerlijke partij stellen tegen de aansprakelijke persoon.	voorwaarden als wanneer de vordering voor het burgerlijk gerecht was gebracht. Wanneer, ingeval van niet-verzekering, het Fonds is overgegaan tot vergoeding van de schade, kan het zich burgerlijke partij stellen tegen de aansprakelijke persoon, voor zover het gaat om de eigenaar van het rijtuig of de persoon die het ongeval en de schade met opzet heeft veroorzaakt.
Het Fonds en de aansprakelijke persoon kunnen zich laten vertegenwoordigen onder dezelfde voorwaarden als de burgerlijk aansprakelijke partij.	Ongewijzigd
Art. 19bis	Art. 19bis
Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is ingesteld door artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen moet alle informatie verzamelen nodig voor de uitvoering van de bepalingen in dit hoofdstuk. Wanneer het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de verzekeringsonderneming van een motorrijtuig niet onmiddellijk kan identificeren op basis van de inlichtingen die verzameld worden in het kader van artikel 80, § 6, van dezelfde wet, verzoekt dit fonds de eigenaar van het motorrijtuig alle inlichtingen te verstrekken die het mogelijk maken de verzekeringssituatie van zijn motorrijtuig vast te stellen. Is er binnen de maand na het verzoek geen antwoord of blijkt uit het antwoord dat het motorrijtuig niet voldoet aan de regelgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dan geeft het fonds deze situatie zonder verwijl aan bij de officieren van gerechtelijke politie, bij de ambtenaren of agenten bedoeld in artikel 20, die in voorkomend geval de in artikel 20 bedoelde maatregelen toepassen.	Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is ingesteld door artikel 19bis-2 moet alle informatie verzamelen nodig voor de uitvoering van de bepalingen in dit hoofdstuk. Wanneer het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de verzekeringsonderneming van een motorrijtuig niet onmiddellijk kan identificeren op basis van de inlichtingen die verzameld worden in het kader van artikel 19bis-6 , verzoekt dit fonds de eigenaar van het motorrijtuig alle inlichtingen te verstrekken die het mogelijk maken de verzekeringssituatie van zijn motorrijtuig vast te stellen. Is er binnen de maand na het verzoek geen antwoord of blijkt uit het antwoord dat het motorrijtuig niet voldoet aan de regelgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dan geeft het fonds deze situatie zonder verwijl aan bij de officieren van gerechtelijke politie, bij de ambtenaren of agenten bedoeld in artikel 20, die in voorkomend geval de in artikel 20 bedoelde maatregelen toepassen.

Art. 20	Art. 20
<p>Onvermindert de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan iedere officier van gerechtelijke politie en iedere ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet, beslag leggen op het rijtuig of op de kentekenplaten ervan wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat in het verkeer is gebracht op de openbare weg of op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen aanleiding kan geven, niet is gedekt.</p>	<p>Onvermindert de bevoegdheden verleend door het Wetboek van strafvordering, kan iedere officier van gerechtelijke politie en iedere ambtenaar of agent van de openbare macht die bevoegd is om proces-verbaal op te maken wegens overtreding van deze wet het rijtuig immobiliseren of beslag leggen op het rijtuig of op de kentekenplaten ervan wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een motorrijtuig dat in het verkeer is gebracht op de openbare weg of op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde terreinen aanleiding kan geven, niet is gedekt.</p>
Rest van het artikel: Ongewijzigd	
Art. 21	Art. 21
§§ 1 tot 3: Ongewijzigd	
<p>§ 4. Wanneer de inbesagneming gebeurde door de procureur des Konings in toepassing van deze wet, kunnen de personen aan wie van deze beslissing werd kennis gegeven krachtens artikel 28octies van het Wetboek van strafvordering, zich tot de politierechtbank wenden binnen de vijftien dagen vanaf de kennisgeving van de beslissing.</p> <p>Deze termijn wordt verlengd met vijftien dagen indien een van deze personen in het buitenland verblijft.</p> <p>De zaak wordt aangebracht bij de politierechter door een verklaring gedaan op de griffie van de politierechtbank en ingeschreven in een daartoe bestemd register.</p> <p>De procureur des Konings legt de stukken ter staving van zijn beslissing neer ter griffie.</p> <p>De politierechter doet in eerste en laatste aanleg uitspraak binnen de vijftien dagen na de neerlegging van de</p>	<p>§ 4. Wanneer de inbesagneming gebeurde door de procureur des Konings in toepassing van deze wet, kunnen de personen aan wie van deze beslissing werd kennis gegeven krachtens artikel 28octies van het Wetboek van strafvordering, zich tot de politierechtbank wenden binnen de vijftien dagen vanaf de kennisgeving van de beslissing.</p> <p>Deze termijn wordt verlengd met vijftien dagen indien een van deze personen in het buitenland verblijft.</p> <p>De zaak wordt aangebracht bij de politierechter door een verklaring gedaan op de griffie van de politierechtbank en ingeschreven in een daartoe bestemd register.</p> <p>De procureur des Konings legt de stukken ter staving van zijn beslissing neer ter griffie.</p> <p>De politierechter doet in eerste en laatste aanleg uitspraak binnen de vijftien dagen na de neerlegging van de</p>

verklaring. De partijen en het openbaar ministerie worden gehoord.	verklaring. De partijen en het openbaar ministerie worden gehoord.
De griffier stelt de partijen en hun advocaten per faxpost of bij een ter post aangetekende brief, uiterlijk achtenveertig uur vooraf, in kennis van plaats, dag en uur van de zitting.	De griffier stelt de partijen en hun advocaten per faxpost of bij een aangetekende zending , uiterlijk achtenveertig uur vooraf, in kennis van plaats, dag en uur van de zitting.
De griffier maakt een kopie van het vonnis over aan het Centraal Orgaan voor de Inbeslagneming en de Verbeurdverklaring.	De griffier maakt een kopie van het vonnis over aan het Centraal Orgaan voor de Inbeslagneming en de Verbeurdverklaring.
§ 5. Ongewijzigd	
Art. 29bis	Art.29bis
§ 1. Lid 1 tot 3: Ongewijzigd	
Artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen is van toepassing op deze schadevergoeding. Wanneer het ongeval evenwel door toeval gebeurde, blijft de verzekeraar tot vergoeding gehouden.	Artikel 19bis-11, § 1 is van toepassing op deze schadevergoeding. Wanneer het ongeval evenwel door toeval gebeurde, blijft de verzekeraar tot vergoeding gehouden.
Rest van het artikel: Ongewijzigd.	
	Art. 29ter
	§ 1. Wanneer twee of meer voertuigen, betrokken zijn bij een verkeersongeval in België, en indien het niet mogelijk is vast te stellen welk voertuig het ongeval heeft veroorzaakt, wordt alle schade geleden door de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden, zijnde de personen op wie met zekerheid geen aansprakelijkheid rust, ten laste genomen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel.
	Voor de toepassing van dit artikel dient onder voertuig te worden verstaan, alle motorrijtuigen, zoals gedefinieerd in artikel 1, alsmede de gemotoriseerde voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn.

	Schade waarvoor een vergoeding kan uitgekeerd worden in uitvoering van artikel 29bis is uitgesloten van de toepassing van dit artikel.
	De schade geleden door de voertuigen die klaarblijkelijk het ongeval niet hebben veroorzaakt, komt in aanmerking voor vergoeding in toepassing van dit artikel. De schade aan de andere betrokken voertuigen is uitgesloten van de toepassing van dit artikel.
	Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, is dit artikel van toepassing wanneer het ongeval zich voordoet op plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1.
	§ 2. Voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 1, rust de vergoedingsplicht op de verzekeraars die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid ervan dekken. Het Fonds vergoedt de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden in de gevallen bedoeld in artikel 19bis-11, § 1, 1°), 2°), 4°), 7°) en 8°).
	Voor motorrijtuigen die in uitvoering van artikel 10 vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht, rust de vergoedingsverplichting op degene aan wie ze toebehoren of op wiens naam ze ingeschreven zijn.
	Voor motorrijtuigen die aan spoorstaven gebonden zijn, rust de verplichting tot vergoeding op de eigenaar van deze motorrijtuigen.
	Diegenen die waarborg geven aan de voertuigen die het ongeval met zekerheid niet hebben veroorzaakt, zijn niet tot vergoeding gehouden.
	§ 3. De personen vermeld in paragraaf 2 en op wie de verplichting tot vergoeding rust, zijn hoofdelijk

	gehouden ten aanzien van de onschuldige slachtoffers en hun rechthebbenden. Het aandeel in de schadelast wordt onder deze vergoedingsplichtigen in gelijke delen verdeeld.
HOOFDSTUK VI. Overgangsbepalingen	Opgeheven
Art. 30	Art. 30
De inwerkingtreding van deze wet leidt, binnen de door haar gestelde begrenzingen, van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de algemene voorwaarden van de lopende verzekeringsovereenkomsten. Deze wijzigingen kunnen de opzegging van de overeenkomst niet rechtvaardigen. De Minister van Economische Zaken legt de maximale tariefverhoging vast waartoe zij aanleiding kunnen geven.	Opgeheven
	Art. 33bis
	De wijzigingen aan deze wet zijn van toepassing op de verkeersongevallen die hebben plaatsgevonden vanaf de inwerkingtreding van deze wijzigingen.
	Art. 33ter
	De inwerkingtreding van de wet van tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de latere wijzigingen van de wet van 21 november 1989 alsmede de latere uitvoeringsbesluiten van deze wet leiden binnen de door haar bepalingen gestelde begrenzingen van rechtswege tot wijziging van de verplichtingen van de verzekeraars, zoals die voortvloeien uit de lopende

	verzekeringsovereenkomsten.
	Met uitzondering van de premieverhogingen, kunnen deze wijzigingen de opzegging van de lopende overeenkomst niet rechtvaardigen.

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

Texte actuel	Modifications proposées
Article 1 ^{er} .	Article 1 ^{er} .
Pour l'application de la présente loi on entend :	Inchangé
Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.	Inchangé
Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi.	Sont assimilées aux véhicules automoteurs, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule automoteur en vue du transport de personnes ou de choses et qui sont déterminées par le Roi. Le Roi peut assimiler d'autres véhicules aux véhicules automoteurs, par un arrêté délibéré en conseil des Ministres.
Par cyclomoteurs : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.	Abrogé
Reste de l'article : Inchangé	
Art. 2	Art. 2
§ 1^{er}. Inchangé	
§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition que le Bureau agréé ou créé à cette fin en application de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises	§ 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont également admis à la circulation en Belgique à la condition que le Bureau agréé ou créé à cette fin en application de l' article 19bis-1 , assume lui-même à l'égard des personnes lésées,

d'assurances assume lui-même à l'égard des personnes lésées, la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.	la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés en Belgique par ces véhicules.
Reste de l'article : Inchangé	
Art. 3	Art. 3
§ 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, et de l'organisation qui les emploie comme volontaire lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 5 de la loi du 3 juillet 2005 relative aux droits des volontaires, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.	§ 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et des personnes qui sont civillement responsables des personnes précitées , à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.
L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré. L'assurance garantit pendant toute la durée du contrat, chaque séjour du véhicule assuré dans un autre Etat de l'Espace économique européen. En aucun cas, ce séjour ne peut être considéré comme une aggravation ou une diminution du risque assuré, ni entraîner	L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Etats déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré. L'assurance garantit pendant toute la durée du contrat, chaque séjour du véhicule assuré dans un autre Etat de l'Espace économique européen. En aucun cas, ce séjour ne peut être considéré comme une aggravation ou une diminution du risque assuré, ni entraîner

une modification des conditions d'assurance. Dès que le véhicule assuré est inscrit dans un autre Etat que la Belgique, l'assurance prend fin de plein droit.	une modification des conditions d'assurance. Dès que le véhicule assuré est inscrit dans un autre Etat que la Belgique, l'assurance prend fin de plein droit.
Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :	Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages :
1° au véhicule assuré ;	1° au véhicule assuré ;
2° aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne.	2° aux biens transportés à titre professionnel et onéreux par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages appartenant personnellement aux personnes transportées.
L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.	L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.
L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1er, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.	L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1er, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.
Art. 4	Art. 4
§ 1. Nul ne peut être exclu du bénéfice de l'indemnisation en raison de sa qualité d'assuré, à l'exception de celui qui est exonéré de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail. Peuvent toutefois être exclus du bénéfice de l'indemnisation lorsqu'ils n'ont pas subi de lésions corporelles : - le conducteur du véhicule;	Abrogé
§ 2. Inchangé	
Art. 6	Art. 6

§ 1^{er}. Inchangé	
§ 2. Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :	§ 2. Aucun véhicule automoteur ne peut être mis en circulation sur la voie publique sans qu'il soit satisfait aux prescriptions suivantes :
1. Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation.	1. Si le véhicule est immatriculé en Belgique, il doit être muni de la marque d'immatriculation correspondant aux mentions du certificat d'immatriculation.
2. Si le véhicule est un cyclomoteur non soumis à l'immatriculation et qu'il a son stationnement habituel en Belgique, il doit être muni de la plaque provinciale portant le millésime de l'année en cours ou celui de l'année suivante.	2. Abrogé
3. Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international.	3. Si le véhicule a son stationnement habituel à l'étranger, le conducteur doit pouvoir établir par les moyens de preuve déterminés par le Roi que le véhicule est admis à circuler en Belgique en vertu de l'article 2 de la présente loi ou en vertu d'un traité international.
Art. 8	Art. 8
L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs est soumise à une autorisation délivrée par une autorité, désignée par le Roi, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3, § 1er.	Inchangé
Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.	Inchangé

En ce qui concerne les courses et concours de vitesse seulement, peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent à ces courses et concours ainsi que les dommages causés à ces véhicules	Abrogé
Art. 9bis	Art. 9bis
§ 1 ^{er} . II est créé, au sein du Fonds commun de garantie visé à l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances, un Bureau de tarification qui a pour mission d'établir la prime et les conditions auxquelles une entreprise d'assurances est tenue de couvrir une personne soumise à l'obligation de l'article 2 et qui se trouve dans les conditions fixées par ou en vertu du présent chapitre. Le Bureau n'est pas considéré comme un intermédiaire d'assurances au sens de la loi du 27 mars 1995 relative à l'intermédiation en assurances et à la distribution d'assurances.	§ 1 ^{er} . II est créé, au sein du Fonds commun de garantie visé à l'article 19bis-2 , un Bureau de tarification qui a pour mission d'établir la prime et les conditions auxquelles une entreprise d'assurances est tenue de couvrir une personne soumise à l'obligation de l'article 2 et qui se trouve dans les conditions fixées par ou en vertu du présent chapitre. Le Bureau n'est pas considéré comme un intermédiaire d'assurances au sens de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, Partie 6 .
§§ 2 et 3 : Inchangés	
	§ 4. Le Bureau de Tarification rédige, tous les trois ans, un rapport sur son fonctionnement et les problématiques rencontrées qui est publié sur son site et transmis sans délai aux Chambres législatives fédérales.
Art. 9ter	Art. 9ter
§ 1 ^{er} . Toute personne soumise à l'obligation de l'article 2 peut introduire une demande auprès du Bureau de tarification lorsqu'au moins trois entreprises d'assurances auxquelles elle s'est adressée ont refusé de lui accorder	§ 1 ^{er} . Toute personne soumise à l'obligation de l'article 2 peut introduire une demande auprès du Bureau de tarification lorsqu'au moins trois entreprises d'assurances auxquelles elle s'est adressée ont refusé de lui accorder

une couverture.	une couverture. Après avis de la Commission des assurances, le Roi peut réduire le nombre de refus requis en fonction de la catégorie spécifique de risque de la personne concernée.
§§ 2 à 5 : Inchangés	
Art. 9 quinques	Art. 9 quinques
§ 1 ^{er} . Le Bureau de tarification confie la gestion des risques tarifés par lui à une ou plusieurs entreprises d'assurances membres du Fonds commun de garantie institué par l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 précitée.	§ 1 ^{er} . Le Bureau de tarification confie la gestion des risques tarifés par lui à une ou plusieurs entreprises d'assurances membres du Fonds commun de garantie institué par l' article 19bis-2 .
§§ 2 et 3: Inchangés	
Art. 10	Art. 10
§§ 1 et 2 : Inchangés	
	§ 3. Lorsqu'un véhicule automoteur tombant sous l'application de la loi du 9 janvier 1953 portant approbation de la Convention entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique nord sur le statut de leurs forces et de l'annexe, signées à Londres le 19 juin 1951 et qui est habituellement stationné à l'étranger, cause des dommages en Belgique, l'Etat paie l'indemnisation conformément au § 1er et sans préjudice de l'application de l'article 2, § 2.
	Art. 16bis
	L'assureur peut se réservé un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur d'assurance, lorsqu'il prouve qu'au moment du sinistre, le véhicule automoteur assuré est conduit :

	1° par une personne n'ayant pas atteint l'âge minimum légalement requis en Belgique pour conduire ce véhicule automoteur ;
	2° par une personne n'étant pas titulaire d'un permis de conduire valable pour conduire ce véhicule automoteur ;
	3° par une personne qui a enfreint les restrictions spécifiques pour conduire le véhicule automoteur mentionnées sur son permis de conduire ;
	4° par une personne qui a une interdiction de conduire en cours en Belgique, même si le sinistre se produit à l'étranger.
	Il n'y a pas de droit de recours pour les cas visés à l'alinéa 1er, 1°, 2° et 3° si la personne qui conduit le véhicule automoteur à l'étranger a respecté les conditions prescrites par la loi et les règlements locaux pour conduire le véhicule automoteur.
	Il n'y a pas de droit de recours pour les cas visés à l'alinéa 1er, 2°, 3° et 4° lorsque le preneur d'assurance, ou l'assuré autre que le preneur d'assurance, démontre que cette situation résulte uniquement du non-respect d'une formalité purement administrative.
	Toutefois, l'assureur ne peut exercer le recours pour les cas visés à l'alinéa 1 ^{er} , 1°, 2°, 3° et 4° contre le preneur d'assurance, ou l'assuré autre que le preneur d'assurance, qui établit que les manquements ou faits générateurs

	du recours sont imputables à un autre assuré ou se sont produits à l'encontre de ses instructions ou à son insu.
Art. 18	Art. 18
L'article 17, § 2, alinéa 2, n'est pas applicable aux cyclomoteurs.	L'article 17, § 2, alinéa 2, n'est pas applicable aux véhicules automoteurs non soumis à l'immatriculation .
Art. 19bis-6	Art. 19bis-6
§ 1er. Le Fonds tient un registre contenant les données suivantes : 1°) en ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire belge, a) le numéro d'immatriculation, la date de la dernière immatriculation et la durée de la validité de l'immatriculation dans le répertoire matricule des véhicules; b) le nom, le premier prénom ou la dénomination du titulaire de la marque d'immatriculation et l'adresse du détenteur de la marque d'immatriculation;	§ 1er. Le Fonds tient un registre contenant les données suivantes : 1°) en ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire belge, a) le numéro d'immatriculation, la date de la dernière immatriculation et la durée de la validité de l'immatriculation dans le répertoire matricule des véhicules; b) le nom, le premier prénom ou la dénomination du titulaire de la marque d'immatriculation et l'adresse actualisée du détenteur de la marque d'immatriculation;
Reste de l'article : Inchangé	
Art. 19bis-11	Art. 19bis-11
§ 1^{er}. Inchangé	
§ 2. Par dérogation au 7°) du paragraphe précédent, si plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident et s'il n'est pas possible de déterminer lequel de ceux-ci a causé l'accident, l'indemnisation de la personne lésée est répartie, par parts égales, entre les assureurs couvrant la responsabilité civile des conducteurs de ces véhicules, à l'exception de ceux dont la responsabilité n'est indubitablement pas engagée.	Abrogé

Art. 19bis-12	Art. 19bis-12
En application de l'article 19bis-11, § 1er, une demande d'indemnisation peut être introduite auprès du Fonds par la personne lésée. Cette demande n'est recevable que si :	Inchangé
1°) l'accident s'est produit sur le territoire belge, en ce qui concerne les cas visés à l'article 19bis-11, § 1er, 1°) à 4°);	Inchangé
2°) l'accident s'est produit sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat tiers dont le bureau national des assureurs a adhéré au système carte verte, à condition que le véhicule ait son stationnement habituel dans un des Etats de l'Espace économique européen, en ce qui concerne les cas visés aux 5°), 6°) et 8°) de l'article 19bis-11, § 1er;	2°) l'accident s'est produit sur le territoire d'un Etat de l'Espace économique européen ou d'un Etat tiers dont le bureau national des assureurs a adhéré au système carte verte, à condition que le véhicule ait son stationnement habituel dans un des Etats de l'Espace économique européen, en ce qui concerne les cas visés aux 5°) et 6°) et de l'article 19bis-11, § 1 ^{er} ;
3°) l'accident s'est produit sur le territoire d'un Etat de l'Espace économique européen, en ce qui concerne les cas visés au 7°) de l'article 19bis-11, § 1er;	Inchangé
4°) la personne lésée qui, dans le cas visé au 6°) de l'article 19bis-11, § 1er, a adressé directement une demande d'indemnisation à l'entreprise d'assurances du véhicule qui a causé l'accident, n'a pas reçu de réponse motivée dans un délai de trois mois à compter de la présentation de la demande;	Inchangé
5°) dans les cas visés aux 5°) et 6°) de l'article 19bis-11, § 1er, la personne lésée n'a pas introduit d'action en justice directement à l'encontre de l'entreprise d'assurances.	Inchangé

	6°) l'accident s'est produit sur le territoire d'un Etat de l'Espace économique européen, en ce qui concerne les cas visés au 8°) de l'article 19bis-11, § 1^{er}.
Art. 19bis-14	Art. 19bis-14
§ 1^{er}. Inchangé	
	§ 1/1. S'il a indemnisé la personne lésée en application de l'article 19bis-11, § 1er, 4°), le Fonds n'a le droit de réclamer la somme payée à titre d'indemnisation qu'à l'auteur de vol, de violence ou de recel.
§§ 2 à 4 : Inchangés	
	§ 5. Par dérogation au paragraphe 1er et dans le cas de l'article 19bis-11, § 1er, 8°), le Fonds a un droit de recours à concurrence du montant de l'indemnité contre le propriétaire du véhicule automoteur et le cas échéant, contre son assureur. Le propriétaire ne dispose daucun droit en vue de récupérer le montant de l'indemnisation.
	Par dérogation à l'article précédent, le paragraphe 1er reste d'application si l'accident et les dommages ont été causés intentionnellement.
Art. 19bis-17	Art. 19bis-17
Lorsque l'action civile en réparation du dommage cause par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, le Fonds peut être mis en cause par la personne lésée et peut aussi intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile. Lorsque, en cas de non assurance, il a	Lorsque l'action civile en réparation du dommage cause par un véhicule automoteur est intentée devant la juridiction répressive, le Fonds peut être mis en cause par la personne lésée et peut aussi intervenir volontairement dans les mêmes conditions que si l'action était portée devant la juridiction civile. Lorsque, en cas de non assurance, il a

procédé à la réparation du dommage, le Fonds peut se porter partie civile contre la personne responsable.	procédé à la réparation du dommage, le Fonds peut se porter partie civile contre la personne responsable pour autant qu'il s'agisse du propriétaire du véhicule ou la personne qui a intentionnellement causé l'accident et les dommages.
Le Fonds et la personne responsable peuvent se faire représenter dans les mêmes conditions que la partie civilement responsable.	Inchangé
Art. 19bis	Art. 19bis
Le Fonds commun de garantie, institué par l'article 79, § 2, de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurances est chargé de collecter toutes informations permettant l'application des dispositions du présent chapitre.	Le Fonds commun de garantie, institué par l'article 19bis-2 est chargé de collecter toutes informations permettant l'application des dispositions du présent chapitre.
Lorsque le Fonds commun de garantie se trouve, sur la base des informations recueillies dans le cadre de l'article 80, § 6, de la même loi dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurances d'un véhicule automoteur, ce fonds invite le propriétaire du véhicule automoteur à lui fournir toutes informations permettant d'établir la situation d'assurance de son véhicule automoteur.	Lorsque le Fonds commun de garantie se trouve, sur la base des informations recueillies dans le cadre de l'article 19bis-6 dans l'impossibilité d'identifier immédiatement l'entreprise d'assurances d'un véhicule automoteur, ce fonds invite le propriétaire du véhicule automoteur à lui fournir toutes informations permettant d'établir la situation d'assurance de son véhicule automoteur.
A défaut de réponse dans le mois de la demande ou s'il résulte de la réponse fournie que le véhicule automoteur ne satisfait pas à la réglementation relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, le fonds signale cette situation sans délai aux officiers de police judiciaire, fonctionnaires ou agents visés à l'article 20. Ceux-ci appliquent, le cas échéant, les mesures	Inchangé

visées à l'article 20.	
Art. 20	Art. 20
Sans préjudice des pouvoirs accordés par le Code d'instruction criminelle, tout officier de police judiciaire et tout fonctionnaire ou agent de l'autorité publique qualifié pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la présente loi peut, lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu un véhicule automoteur mis en circulation sur la voie publique ou sur un des terrains visés à l'article 2, § 1er n'est pas couverte, procéder à la saisie du véhicule ou de ses marques d'immatriculation.	Sans préjudice des pouvoirs accordés par le Code d'instruction criminelle, tout officier de police judiciaire et tout fonctionnaire ou agent de l'autorité publique qualifié pour dresser des procès-verbaux du chef d'infraction à la présente loi peut, lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu un véhicule automoteur mis en circulation sur la voie publique ou sur un des terrains visés à l'article 2, § 1er n'est pas couverte, procéder à l'immobilisation ou la saisie du véhicule ou de ses marques d'immatriculation.
Reste de l'article : Inchangé	
Art. 21	Art. 21
§§ 1 à 3 : Inchangés	
§ 4. Lorsque la saisie est faite par le procureur du Roi en application de la présente loi, les personnes à qui la décision a été notifiée en vertu de l'article 28octies du Code d'instruction criminelle peuvent saisir le tribunal de police dans les quinze jours de la notification de la décision.	§ 4. Lorsque la saisie est faite par le procureur du Roi en application de la présente loi, les personnes à qui la décision a été notifiée en vertu de l'article 28octies du Code d'instruction criminelle peuvent saisir le tribunal de police dans les quinze jours de la notification de la décision.
Ce délai est prolongé de quinze jours, si une de ces personnes réside hors du Royaume.	Ce délai est prolongé de quinze jours, si une de ces personnes réside hors du Royaume.
Le juge de police est saisi du recours par une déclaration faite au greffe du tribunal de police et inscrite dans le registre ouvert à cet effet.	Le juge de police est saisi du recours par une déclaration faite au greffe du tribunal de police et inscrite dans le registre ouvert à cet effet.
Le procureur du Roi dépose les pièces justificatives de sa décision au greffe.	Le procureur du Roi dépose les pièces justificatives de sa décision au greffe.

Le juge de police statue en unique ressort, dans les quinze jours du dépôt de la déclaration, les parties et le ministère public étant entendues.	Le juge de police statue en unique ressort, dans les quinze jours du dépôt de la déclaration, les parties et le ministère public étant entendues.
Le greffier avise les parties et leurs avocats, par télécopie ou par lettre recommandée à la poste, des lieux, date et heure de l'audience, au plus tard quarante-huit heures à l'avance.	Le greffier avise les parties et leurs avocats, par télécopie ou par envoi recommandé , des lieux, date et heure de l'audience, au plus tard quarante-huit heures à l'avance.
Le greffier communique une copie du jugement à l'Organe central pour la Saisie et la Confiscation.	Le greffier communique une copie du jugement à l'Organe central pour la Saisie et la Confiscation.
§ 5. Inchangé	
Art. 29bis	Art. 29bis
§ 1^{er} Alinéas 1 à 3 : Inchangés	
L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.	L'article 19bis-11, § 1^{er}, s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.
Reste de l'article : inchangé	
Art. 29ter	Art. 29ter
	§ 1er. Lorsque deux ou plusieurs véhicules, sont impliqués dans un accident de circulation en Belgique et s'il n'est pas possible de déterminer quel véhicule a causé l'accident, tous les dommages subis par les victimes innocentes et leurs ayants droit, c'est-à-dire les personnes sur lesquelles ne pèse manifestement aucune responsabilité, sont pris en charge conformément aux dispositions de cet article.

	<p>Pour l'application de cet article, il faut entendre par véhicule tous les véhicules automoteurs, tels que définis à l'article 1er, ainsi que les véhicules motorisés qui sont liés à une voie ferrée.</p>
	<p>Le dommage pour lequel une indemnisation peut être allouée en exécution de l'article 29bis, est exclu de l'application du présent article.</p>
	<p>Les dommages subis par les véhicules qui n'ont manifestement pas causé l'accident, sont indemnisables en application du présent article. Les dommages aux autres véhicules impliqués sont exclus de l'application du présent article.</p>
	<p>Pour les véhicules automoteurs, visés à l'article 1er, le présent article est d'application quand l'accident se produit dans les lieux visés à l'article 2, § 1er.</p>
	<p>§ 2. Pour les véhicules automoteurs, visés à l'article 1er, l'obligation d'indemnisation repose sur les assureurs qui couvrent leur responsabilité civile. Le Fonds indemnise les victimes innocentes et leurs ayants droit dans les cas visés par l'article 19bis-11, § 1er, 1°), 2°), 4°), 7°) et 8°).</p>
	<p>Pour les véhicules automoteurs qui sont exemptés de l'obligation d'assurance en exécution de l'article 10, l'obligation d'indemnisation repose sur celui à qui ils appartiennent ou au nom duquel ils sont immatriculés.</p>
	<p>Pour les véhicules automoteurs qui sont liés à une voie ferrée, l'obligation d'indemnisation repose sur le</p>

	propriétaire de ces véhicules automoteurs.
	Tous ceux qui donnent leur garantie à des véhicules qui n'ont certainement pas causé l'accident, ne sont pas tenus à l'indemnisation.
	§ 3. Les personnes mentionnées au paragraphe 2 et sur lesquelles pèse l'obligation d'indemnisation sont tenus solidairement à l'égard des victimes innocentes et de leurs ayants droit. La contribution à la charge de l'indemnisation du dommage se répartit par parts égales entre ces débiteurs de l'indemnisation.
CHAPITRE VI. - Dispositions transitoires.	Abrogé
Art. 30	Art. 30
L'entrée en vigueur de la présente loi a pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours. Ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat. Le Ministre des Affaires économiques fixe la majoration tarifaire maximale à laquelle elles peuvent donner lieu.	Abrogé
	Art. 33bis
	Les modifications à la présente loi sont applicables aux accidents de la circulation qui sont survenus à partir de l'entrée en vigueur de ces modifications.
	Art. 33ter
	L'entrée en vigueur de la loi du

	<p>modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, les modifications ultérieures de la loi du 21 novembre 1989 précitée ainsi que les arrêtés d'exécution ultérieurs de cette dernière ont pour effet de modifier de plein droit, dans les limites fixées par ses dispositions, les obligations des assureurs telles qu'elles résultent des conditions générales des contrats en cours.</p>
	<p>A l'exception des augmentations de prime, ces modifications ne peuvent justifier la résiliation du contrat.</p>