

63774/1

CONSEIL D'ETAT
LEGISLATION

21-06-2018

RAAD VAN STATE
WETGEVING

KONINKRIJK BELGIE

ROYAUME DE BELGIQUE

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST
ECONOMIE, K.M.O., MIDDENSTAND
EN ENERGIE**

**SERVICE PUBLIC FEDERAL
ECONOMIE, P.M.E., CLASSES
MOYENNES ET ENERGIE**

Koninklijk besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

Arrêté royal précisant la définition de la notion de véhicules automoteurs dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Filip, Koning der Belgen,

Philippe, Roi des Belges,

**Aan allen die nu zijn en hierna wezen
zullen, Onze Groet.**

A tous, présents et à venir, Salut.

Gelet op de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, artikel 1, gewijzigd bij de wet van 31 mei 2017;

Vu la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, l'article 1^{er}, modifié par la loi du 31 mai 2017 ;

Gelet op het advies nr. xx/xxxx van de Raad van State, gegeven op xx/xx/xxxx, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973 ;

Vu l'avis n° xx/xxx du Conseil d'Etat, donné le xx/xx/xxxx, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Overwegende het advies nr. DOC/C2018/4 van de Commissie voor Verzekeringen van 9 maart 2018;

Considérant l'avis n° DOC/C2018/4 de la Commission des Assurances du 9 mars 2018 ;

Op de voordracht van de Minister van Economie en Consumenten, en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Sur la proposition du Ministre de l'Economie et des Consommateurs, et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

Nous avons arrêté et arrêtons :

Artikel 1. Vallen niet onder de definitie van motorrijtuigen in de zin van artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, de 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 voor zover deze louter door een mechanische kracht kunnen worden gedreven tot een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 25km/u.

Article 1^{er}. Ne relèvent pas de la définition de véhicules automoteurs au sens de 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 véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée pour autant que ceux-ci soient seulement actionnés par une force mécanique dont la vitesse maximale déterminée par sa construction est de 25 km / h.

Art. 2. Vallen onder de definitie van motorrijtuigen in de zin van artikel 1 van dezelfde wet, de bromfietsen van klasse A zoals gedefinieerd in artikel 2, 2.17, 1), van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Art. 2. Relèvent de la définition de véhicules automoteurs au sens de l'article 1^{er} de la même loi , les cyclomoteurs de classe A tels que définis à l'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Art. 3. De minister bevoegd voor Verzekeringen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Art. 3. Le ministre qui a les Assurances dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Gegeven te

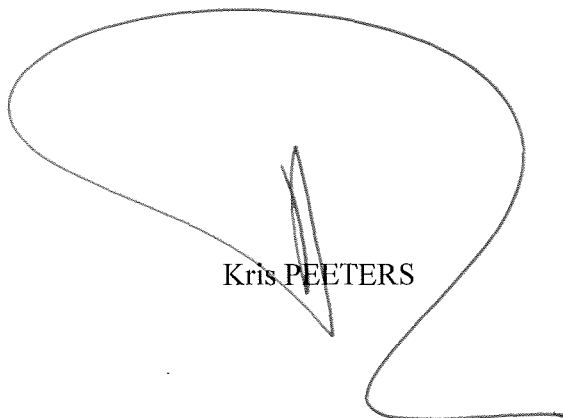
Donné à

Van Koningswege:

Par le Roi:

De Minister van Economie en Consumenten,

Le Ministre de l'Economie et des
Consommateurs,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large loop and a trailing line.

Kris PEETERS

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE, K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE

Koninklijk besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

Verslag aan de Koning

Sire,

Het voorgestelde besluit beoogt nader te bepalen welke vervoermiddelen onder de definitie van motorrijtuigen vallen in de zin van artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna WAM).

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

- 1° bepaalde elektrische fietsen, de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en elektrische rolstoelen in de regel onder de verzekeringsplicht zouden vallen en;
- 2° de bestuurders ervan buiten het toepassingsgebied zouden vallen van de automatische wettelijke vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM (zwakke gebruikers).

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE, P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE

Arrêté royal précisant la définition de la notion de véhicules automoteurs dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Rapport au Roi

Sire,

L'arrêté proposé vise à préciser davantage quels moyens de transport relèvent de la définition de véhicule automoteur au sens de l'article 1er du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs (ci-après loi RC auto).

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

- 1° à ce que certains vélos électriques, les engins de déplacement motorisés et les chaises roulantes électriques relèveraient en général de l'obligation d'assurance et ;
- 2° à ce que leurs utilisateurs tomberaient hors du champ d'application du système d'indemnisation légale automatique de l'article 29bis loi RC auto (usagers faibles).

Artikel 1 beoogt daarom bepaalde vervoermiddelen uit te sluiten die in principe onder de definitie ‘motorrijtuigen’ in artikel 1 WAM zouden vallen (zoals voorzien in het amendement nr. 1 van mevrouw Dierick bij het wetsontwerp van 2 mei 2017 tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen).

Artikel 2 beoogt om de bromfietsen klasse A aan de verzekeringsplicht te onderwerpen los van het criterium ‘snelheid’. Er wordt verwezen naar een bepaling van de wegcode aangezien de bromfiets klasse A niet zelf hernomen werd in verordening 168/2013, het gaat om een subcategorie van bromfietsen L1e van de EU verordening 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.

De uitdrukking “mechanische kracht” hernomen in de definitie van motorrijtuigen kan gelden voor elke energie of technologie dan ook, met uitzondering van de spierkracht.

Er bestaan namelijk rij- of voertuigen, voorzien van een motor en die door die motor of spierkracht kunnen worden voortbewogen waarbij de keuze van het middel afhangt van degene die het rij- of voertuig gebruikt, zoals de elektrische fiets.

L’article 1er vise dès lors à exclure certains moyens de transport qui, en principe, relèvent de la définition de « véhicule automoteur » à l’article 1er de la loi RC auto (comme prévu à l’amendement n° 1 de Madame Dierick au projet de loi du 2 mai 2017 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs).

L’article 2 vise à soumettre les cyclomoteurs de classe A à l’obligation d’assurance indépendamment du critère ‘vitesse’. Il est fait référence à une disposition du code de la route car ce cyclomoteur classe A n’est pas en soi repris dans le règlement 168/2013, Il s’agit d’une sous-catégorie des cyclomoteurs L1e du règlement EU 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

L’expression force mécanique reprise dans la définition de véhicule automoteur peut s’appliquer à quelque énergie ou technologie que ce soit, à l’exception de la force musculaire.

Il existe cependant des engins munis d’un moteur qui peuvent être actionnés par ce moteur ou par la force musculaire au gré de celui qui en fait usage, tels les vélos électriques.

Bepaalde functies, zoals de zogenaamde boost-, launch-, garage-, walk-assist-, parkeerfunctie, etc..., ongeacht de benaming en vorm van aansturing/bediening (bv. twistgrip, louter ronddraaien pedalen zonder kracht te zetten, hendel, knopje, ...), hebben in beginsel tot gevolg dat de elektrische fiets door een louter mechanische kracht kan worden voortgedreven, en dus onder het toepassingsgebied van artikel 1 WAM valt.

Het is niet gewenst dat de elektrische fiets enkel door deze functie(s) in de categorie van motorrijtuigen bedoeld onder artikel 1 WAM zou terecht komen, de bestuurders ervan een WAM-verzekering zouden moeten sluiten en hun hoedanigheid van zwakke weggebruiker zouden verliezen. Bovendien zou een verkeersongeval waarbij bestuurders van dergelijke elektrische fietsen zijn betrokken, en waarbij het onmogelijk is vast te stellen welk voertuig het verkeersongeval heeft veroorzaakt, aanleiding kunnen geven tot de toepassing van art. 29ter WAM (onschuldige slachtoffers) en zou de (niet-naleving van de) verzekeringsplicht aanleiding kunnen geven tot de mogelijke toepassing van de straffen bepaald in art. 22 WAM, vergoedingsopdracht bij het BGWF...

Een elektrische fiets heeft niet tot hoofddoel om de fietser te ontslaan van het trappen, maar wel om de fietser te ondersteunen bij het trappen.

Certaines fonctions comme l'assistance au pédalage, l'assistance au démarrage, le bouton garage, le walk assist, l'assistance au parking, etc., quelles que soient leur dénomination et leur forme de gestion/commande (par ex. poignée rotative, simple pédalage sans force, levier, bouton,...) permettent en principe au vélo électrique d'être actionné par une force purement mécanique et, donc, d'entrer dans le champ d'application de l'article 1er de la loi RC auto.

Il n'est pas souhaité qu'en raison de cette/ces fonction(s), le vélo électrique relève de la catégorie des véhicules automoteurs visés à l'article 1er de la loi RC auto, que les utilisateurs de vélo électrique doivent conclure une assurance en vertu de la loi RC auto et qu'ils perdent leur qualité d'usager faible. De plus, un accident de la circulation impliquant des cyclistes qui circulent avec de tels vélos électriques et pour lequel il est impossible de déterminer quel véhicule a provoqué l'accident de la circulation, pourrait donner lieu à l'application de l'art. 29ter (victimes innocentes) de la loi RC auto et (le non-respect de) l'obligation d'assurance pourrait donner lieu à une application éventuelle des peines prévues à l'art. 22 de la loi RC auto, une indemnisation par le FCGB...

Un vélo électrique n'a pas pour objectif principal de dispenser le cycliste de pédaler mais de lui fournir une assistance au pédalage.

Omwille van consistentie en rechtszekerheid voor de rechtsonderhorige is een uniform plafond van autonome snelheid, met name 25 km/u, gewenst. Hierin zijn meteen voornoemde functies begrepen zoals de boost-, launch-, garage-, walk-assist-, parkeerfunctie, ongeacht hun benaming en vorm. De wandel-, garage-, parkeerassistentie is bovendien bedoeld om de elektrische fiets in onbereden toestand gemakkelijker te kunnen manipuleren en niet om de fiets aan te drijven bij het rijden, zodat het verkeersrisico quasi verwaarloosbaar is (de autonome snelheid ligt immers zeer laag, meestal rond 6 km/u).

Ook bij de beoordeling van het impactrisico bij een verkeersongeval lijkt een maximale snelheid van 25 km/u aangewezen, gezien snelheid en massa van het voertuig bepalende factoren zijn in het kader van kinetische energie.

De speed pedelec kan een belangrijke meerwaarde bieden aan de huidige en toekomstige mobiliteit. De speed pedelec is een actieve mobiliteitsvorm en kan bijdragen aan enkele maatschappelijke uitdagingen zoals de fileproblematiek, de klimaatproblematiek en de volksgezondheid. De speed pedelec wordt dan ook ten volle gestimuleerd voor functionele verplaatsingen zoals woon-werkverkeer als alternatief voor de wagen.

Par souci de cohérence et pour la sécurité juridique du justiciable, on souhaite fixer un plafond uniforme de vitesse autonome à 25 km/h. Sont donc incluses les fonctions telles que la fonction d'assistance au pédalage, l'assistance au démarrage, le bouton de garage, le walk assist et l'assistance au parking, quelles que soient leur dénomination et leur forme. L'aide à la marche, le bouton garage et l'assistance au parking visent en outre à faciliter la manipulation du vélo électrique lorsque l'on ne roule pas dessus et non à propulser le vélo lorsque l'on est dessus, si bien que le risque inhérent à la circulation est quasi négligeable (la vitesse autonome qui est en effet très basse avoisine en effet généralement les 6 km/h).

Lorsque l'on évalue le risque d'impact en cas d'accident de la circulation, une vitesse maximale fixée à 25 km/h semble souhaitable, étant donné que la vitesse et la masse du véhicule sont des facteurs déterminants par rapport à l'énergie cinétique.

Le speed pedelec peut offrir une plus-value importante à la mobilité actuelle et future. Le speed pedelec constitue une forme de mobilité active et peut contribuer à relever quelques défis de société tels que les embouteillages, la problématique climatique et la santé publique. On stimule dès lors au maximum l'utilisation du speed pedelec pour les déplacements fonctionnels tels que les déplacements travail-domicile comme alternative à la voiture.

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

La responsabilité civile extracontractuelle à laquelle le moyen de transport exclu de la définition « véhicule automoteur » pourrait donner lieu, devrait pouvoir être assurée au moyen d'une autre police d'assurance que la police R.C. auto (par ex. RC vie privée).

Ik heb de eer te zijn,

J'ai l'honneur d'être,

Sire,

Sire,

van Uwe Majesteit

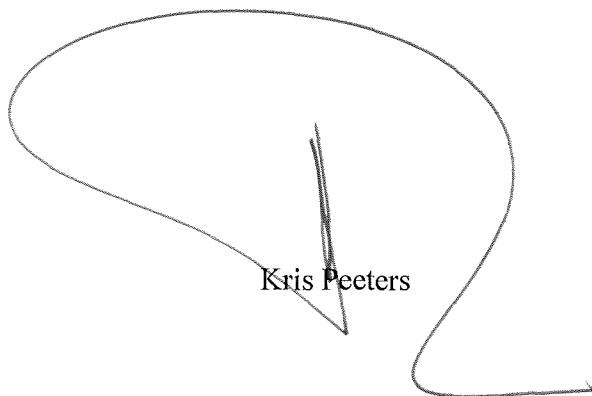
De Votre Majesté,

de zeer eerbiedwaardige en zeer getrouwe dienaar,

le très respectueux et très fidèle serviteur,

De Minister van Economie en Consumenten,

Le Ministre de l'Economie et des
Consommateurs,



Kris Peeters