

HET JURIDISCH KADER VOOR VOORT- BEWEGINGSTOESTELLEN EN HUN PLAATS OP DE OPENBARE WEG

Aantal woorden: 38.021

Maud Aelterman

Studentennummer: 01606725

Promotor: Prof. dr. Marc Kruithof

Commissaris: Mr. Stéphane Vereecken

Masterproef voorgelegd voor het behalen van de graad master in de rechten

Academiejaar: 2020 – 2021

Dankwoord

Het schrijven van deze masterproef vormt het sluitstuk van mijn vijfjarige opleiding rechten aan de universiteit van Gent. Ik zou van deze gelegenheid dan ook graag gebruik maken om enkele mensen te bedanken. Ik wil graag mijn promotor, professor Kruithof en commissaris, meneer Vereecken bedanken voor de altijd opbouwende kritiek, suggesties en tips die ze me gaven gedurende het schrijven van mijn masterproef. Hun nuttige feedback en aanwijzingen hebben ervoor gezorgd dat telkens als het schrijven wat moeilijker ging, ik toch terug aan de slag kon gaan.

Daarnaast wil ik ook mijn mama, papa, plus-mama, plus-papa en zussen bedanken voor de steun die ze me gaven gedurende de afgelopen jaren en het af en toe nodige duwtje in de rug, evenals mijn grootouders die altijd klaar stonden met wijze raad. Mijn vrienden en vriendinnen wil ik bedanken voor de vele wandelingetjes tussendoor om het hoofd eens leeg te maken en over het leven te praten, mijn mede-studenten waar ik altijd terecht kon voor vragen of problemen.

Ook alle leden en medewerkers van de Universiteit Gent en in het bijzonder de faculteit rechten wil ik graag bedanken voor de kansen en mogelijkheden die ze me gegeven hebben. Ik ben ook zeer dankbaar voor de kans die ik gekregen heb om tijdens mijn opleiding te gaan studeren aan de University of Lapland in Finland, waar ik heel veel uit geleerd heb.

*Change is the law of life. And those who look
only to the past or present are certain to miss the future.*

– J.F. KENNEDY

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| SAMENVATTING | 10 |
| DEEL 1: INLEIDING | 11 |
| 1. PROBLEMATIEK | 11 |
| 2. METHODOLOGIE | 12 |
| 3. CHRONOLOGIE | 13 |
| DEEL 2: SITUERING VAN HET WETTELIJK KADER EN BEGRIPPEN | 14 |
| 1. WEGVERKEERSWET | 14 |
| 2. WEGCODE | 15 |
| 3. WET VERPLICHTE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING MOTORRIJTUIGEN ... | 16 |
| 3.1. DE VERPLICHTE AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING | 16 |
| 3.2. ARTIKEL 29 <i>BIS</i> WAM | 17 |
| 3.2.1. VERGOEDINGSGERECHTIGDEN | 17 |
| 3.2.2. OPENBARE WEG EN TERREINEN TOEGANKELIJK VOOR HET PUBLIEK OF EEN ZEKER AANTAL PERSONEN OM ER TE KOMEN | 17 |
| 3.2.3. VERKEERSONGEVAL | 17 |
| 3.2.4. VERGOEDINGSREGELING | 20 |
| 3.2.5. SUBROGATOIR VERHAALSRECHT VAN DE VERZEKERAAR | 22 |
| 3.3. BELGISCH GEMEENSCHAPPELIJK WAARBORGFONDS | 22 |
| DEEL 3: HET BEGRIP VOORTBEWEGINGSTOESTEL | 24 |
| 1. KONINKLIJK BESLUIT BETREFFENDE DE VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN | 24 |
| 2. VOORTBEWEGINGSTOESTEL IN DE WEGCODE | 25 |
| 3. VOORTBEWEGINGSTOESTEL IN DE WAM | 25 |
| 3.1. MECHANISCHE KRACHT | 26 |
| 3.1.1. NEDERLAND | 29 |
| 3.2. ARTIKEL 2 <i>BIS</i> WAM | 30 |
| 3.3. SNELHEIDSDUIVELS | 31 |
| 4. ARTIKEL 29 <i>BIS</i> , §3, WAM | 32 |
| DEEL 4: HET VERZEKERINGSASPECT | 33 |

| | | |
|--------|--|-----------|
| 1. | DE GEZINSAANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING..... | 33 |
| 1.1. | ALGEMEEN..... | 33 |
| 1.1.1. | TOEPASSINGSGEBIED | 34 |
| 1.1.2. | UITSLUITINGEN | 35 |
| 1.2. | VERZEKERDE RISICO'S | 35 |
| 1.3. | DE VERZEKERDE PERSONEN | 36 |
| 1.4. | OMVANG VAN DE VERGOEDING | 38 |
| 2. | VERHOUDING GEZINSAANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING EN WAM- VERZEKERING | 39 |
| 2.1. | UITSLUITING DEKKING GEZINSAANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING | 39 |
| 2.2. | EIGEN RECHT VAN DE BENADEELDE EN VERWEERMIDDELEN IN HET KADER VAN DE GEZINSAANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING..... | 40 |
| 2.3. | DE “JOYRIDING-CLAUSULE” | 41 |
| 3. | ARBEIDSONGEVALLENVERZEKERING | 43 |
| 3.1. | VERPLAATSINGEN VAN EN NAAR HET WERK..... | 43 |
| 3.2. | ARBEIDSONGEVAL..... | 43 |
| 3.3. | SAMENGAAN MET DE REGELS INZAKE BURGERLIJKE AANSPRAKELIJKHEID (GEMEEN RECHT)..... | 44 |
| 3.3.1. | SUBROGATIE ARBEIDSONGEVALLENVERZEKERAAR..... | 45 |
| 4. | OPGEDREVEN VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN | 46 |
| 5. | OMNIUMVERZEKERING | 48 |
| 6. | ARREST GRONDWETTELIJK HOF 28 JANUARI 2021 | 48 |
| 6.1. | PROBLEMATIEK | 49 |
| 6.2. | VRIJSTELLING VERZEKERINGSPLICHT | 50 |
| 6.2.1. | RECHTSpraak HOF VAN JUSTITIE INZAKE VERZEKERINGSPLICHT OP PRIVÉTERREIN | 50 |
| 6.2.2. | KONINKLIJK BESLUIT TOT NADERE BEPALING VAN HET BEGRIP MOTORVOERTUIGEN IN DE WAM | 53 |
| 6.2.3. | VERGOEDING DOOR NATIONALE GARANTIEFONDSEN | 55 |
| 6.3. | PARLEMENTAIRE VOORBEREIDINGEN | 56 |
| 6.4. | ADVIES RAAD VAN STATE OVER ARTIKEL 2 <i>BIS</i> WAM..... | 57 |
| 6.4.1. | WETSVOORSTEL VOOR KWETSBAAR WEGGEBRUIKERS | 59 |
| 6.5. | BESLISSING GRONDWETTELIJK HOF | 60 |
| 6.6. | GEVOLGEN UITSPRAAK GRONDWETTELIJK HOF | 61 |
| 6.6.1. | WETSVOORSTEL TOT WIJZIGING VAN DE WET VAN 21 NOVEMBER 1989 | 62 |
| 6.6.2. | AANPASSING ARTIKEL 2 <i>BIS</i> WAM | 63 |
| | DEEL 5: INSCHRIJVING VAN VOERTUIGEN | 65 |
| 1. | TYPEGOEDKEURINGSVERORDENING | 65 |
| 1.1. | EUROPA..... | 65 |
| 1.2. | INTERNATIONAAL | 66 |

| | | |
|--|---|----|
| 1.3. | BELGIË..... | 67 |
| 1.4. | UITZONDERINGEN..... | 67 |
| 1.4.1. | VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN | 68 |
| 1.4.2. | RIJWIEL, GEMOTORISEERD RIJWIEL EN SPEED PEDELEC | 70 |
| 2. | LEVA-EU..... | 71 |
| 2.1. | LIGHT ELECTRIC VEHICLES..... | 71 |
| 2.2. | STANDPUNT EUROPESE COMMISSIE MET BETREKKING TOT DE MACHINERICHTLIJN..... | 72 |
| 2.3. | VOORSTEL LEVA-EU VERORDENING VOOR VOERTUIGEN MET EEN NUL-UITSTOOT | 73 |
| 3. | AANHANGWAGEN EN ZADEL/ZITJE | 74 |
| 3.1. | ALGEMEEN..... | 74 |
| 3.2. | RIJWIEL EN GEMOTORISEERDE RIJWIELEN | 75 |
| 3.3. | SPEED PEDELEC..... | 75 |
| 3.4. | VOORTBEWEGINGSTOESTEL | 76 |
| 3.4.1. | ELEKTRISCHE STEP MET ZADEL..... | 77 |
| 3.4.2. | AANHANGWAGEN GEKOPPELD AAN EEN VOORTBEWEGINGSTOESTEL | 78 |
| DEEL 6: DE PLAATS VAN VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN OP DE OPENBARE WEG | | |
| | | 82 |
| 1. | PLAATS OP DE OPENBARE WEG VAN VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN KRACHTENS DE WEGCODE..... | 82 |
| 1.1. | HET BEGRIP ‘STAPVOETS’ | 82 |
| 1.2. | NIET SNELLER DAN STAPVOETS..... | 85 |
| 1.3. | SNELLER DAN STAPVOETS | 86 |
| 2. | HELMPLICHT..... | 87 |
| 3. | VERLICHTING | 88 |
| 4. | RIJBEWIJS EN MINIMUMLEEFTIJD | 89 |
| 5. | GEVOLGEN ARREST GRONDWETTELIJK HOF | 90 |
| DEEL 7: CONCLUSIE | | 90 |
| BIBLIOGRAFIE | | 94 |
| WETGEVING | | 94 |
| <i>INTERNATIONALE WETGEVING</i> | | 94 |
| <i>EUROPESE WETGEVING</i> | | 94 |
| <i>BELGISCHE WETGEVING</i> | | 94 |
| PARLEMENTAIRE STUKKEN | | 96 |
| RECHTSPRAAK | | 96 |
| RECHTSLEER | | 98 |

| | |
|--|-----|
| <i>HANDBOEKEN</i> | 98 |
| <i>TIJDSCHRIFTEN</i> | 99 |
| <i>BIJDRAGEN IN VERZAMELWERKEN</i> | 100 |
| <i>ONLINE BRONNEN</i> | 101 |

Samenvatting

Voortbewegingstoestellen zijn niet meer weg te denken uit het straatbeeld en vormen vandaag een populair vervoermiddel. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (bijvoorbeeld een elektrische step) en niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (bijvoorbeeld rolschaatsen). Voortbewegingstoestellen zijn niet onderworpen aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen zoals dit wel het geval is voor auto's, al komt dit wel op losse schroeven te staan ten gevolge van een arrest van het Grondwettelijk Hof. De mogelijkheid bestaat wel voor gebruikers ervan om een gezinsaansprakelijkheidsverzekering af te sluiten om de burgerrechtelijke aansprakelijkheid die zij kunnen oplopen ten opzichte van derden te dekken, maar dat is niet verplicht. Een tussenkomst van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds is in bepaalde gevallen ook mogelijk, bijvoorbeeld indien het betrokken motorrijtuig niet kan worden geïdentificeerd. Daarnaast kan er ook een beroep gedaan worden op de arbeidsongevallenverzekering als de gebruiker van een voortbewegingstoestel het slachtoffer wordt van een verkeersongeval op weg van of naar zijn werk. Een omniumverzekering biedt dan weer bescherming tegen eventuele schade aan het voortbewegingstoestel zelf.

Voortbewegingstoestellen vallen ook onder de uitzonderingen bepaald in de Typegoedkeuringsverordening wat betekent dat zij niet over een certificaat van overeenstemming moeten beschikken en er ook geen inschrijving vereist is. Daarnaast is het ook mogelijk om aan of op een voortbewegingstoestel een aanhangwagentje, zadel of zitje te bevestigen al zegt de wetgeving weinig over maximale afmetingen en lading. Wat betreft de plaats op de openbare weg hebben voortbewegingstoestellen een dubbel statuut fietser/voetganger. Zij moeten dus de regels voor voetgangers of fietsers volgen, afhankelijk van de gehaalde snelheid. Er is voor de meeste voortbewegingstoestellen geen helmplicht, er is ook geen minimumleeftijd bepaald en geen rijbewijs vereist.

Toch kan er bij dit alles vastgesteld worden dat er nog heel wat lacunes in de wetgeving zijn en dat de regelgeving niet altijd goed aangepast is aan voortbewegingstoestellen waardoor sommige bepalingen naar analogie moeten worden toegepast of er in bepaalde gevallen geen geschikte toepasselijke bepalingen zijn. Ook al zijn er reeds een aantal wetgevende initiatieven ingediend, toch is het juridisch kader voor voortbewegingstoestellen vooralsnog niet altijd even duidelijk.

Deel 1: Inleiding

1. Problematiek

1. Vandaag maken steeds meer mensen gebruik van alternatieve manieren om zich te verplaatsen. Hierbij kan gedacht worden aan de elektrische step, de monowheel, de segway... Deze ‘voortbewegingstoestellen’ zoals ze genoemd worden zijn haast niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Voortbewegingstoestellen bieden verschillende voordelen. Ze kunnen zich voortbewegen zonder dat er menselijke spierkracht vereist is, ze zijn een ideaal verplaatsingsmiddel voor korte afstanden, ze kunnen gemakkelijk meegenomen worden op het openbaar vervoer omdat ze niet veel plaats innemen en zijn dan ook handig voor verplaatsingen woon-werk.

2. Zoals altijd krijgen we ook hier met tegenstanders te maken. De voortbewegingstoestellen zijn relatief nieuw en nog niet goed gekend bij het grote publiek. Bijgevolg staan vrij veel mensen er dan ook weigerachtig tegenover en beschouwen ze het meer als een gadget dan als een echt vervoermiddel. Uit een studie van 2017 van het BIVV (het voormalige Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, nu Vias)¹ blijkt zelfs dat 4 op de 10 personen liever zou hebben dat deze voertuigen verboden zouden worden op de openbare weg. Ook de infrastructuur in België is nog niet goed aangepast: te hoge stoepranden, kasseien en putten in het wegdek zijn maar enkele voorbeelden van moeilijkheden waarmee gebruikers van voortbewegingstoestellen worden geconfronteerd.

3. Wat voor dit onderzoek relevanter is, is het juridisch kader voor deze voortbewegingstoestellen waaromtrent nog veel onduidelijkheid bestaat, wat in de eerste plaats niet wenselijk is voor de mensen die er gebruik van maken, maar ook niet voor andere weggebruikers. Mensen zijn niet op de hoogte van de verzekeringstechnische aspecten en vergoedingsregelingen die gelden wanneer er zich een ongeval zou voordoen met een voortbewegingstoestel wat tot rechtsonzekerheid en discussies leidt. Bovendien is het juridisch kader zoals het vandaag bestaat ook niet duidelijk geregeld wat het voor gebruikers natuurlijk nog moeilijker maakt om op de hoogte te zijn. Er zijn dus nog verschillende vragen en onduidelijkheden.

Wellicht een van de belangrijkste vragen is of een voortbewegingstoestel, net zoals een auto, een motorrijtuig is zoals dit begrepen wordt in de Wet Verplichte Aansprakelijkheidsverzekering

¹ G. DUGERNIER, “New Urban Mobility: risico’s en risicoperceptie van de nieuwe elektrische voortbewegingstoestellen”, 2017, <https://www.vias.be/nl/newsroom/nieuwe-voortbewegingstoestellen-een-echte-hype-maar-niet-zonder-risico/>, (10/07/2019).

Motorrijtuigen ('WAM')² waaruit dan voortvloeit of er al dan niet een verzekeringsplicht is. Deze kwalificatie zal naast de al dan niet verplichte verzekering tevens belangrijke gevolgen hebben voor de toepassing van regelingen zoals de mogelijke tussenkomst van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds ('BGWF') en de toepassing van de automatische wettelijke vergoedingsregeling voor letselschade uit verkeersongevallen, te vinden in artikel 29bis WAM. Als een voortbewegingstoestel dan toch niet gekwalificeerd kan worden als een motorrijtuig in de zin van de WAM en dus niet onderworpen is aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering moet er gekeken worden of er een andere manier bestaat voor de bestuurder om zich in te dekken tegen de eventuele burgerrechtelijke aansprakelijkheid die de bestuurder of bewaarder van een voortbewegingstoestel kan oplopen. Hierbij kan gedacht worden aan de gezinsaansprakelijkheidsverzekering. Deze verzekering is niet verplicht wat nefast kan zijn voor het slachtoffer als de bestuurder van het voortbewegingstoestel naderhand insolvent blijkt te zijn. Ook wat de vergoeding van de schade aan het voortbewegingstoestel zelf betreft moet er gekeken worden of er een verzekering kan worden afgesloten die hierin tussenkomt. Aangezien voortbewegingstoestellen toch een bepaalde snelheid halen, kan ook de vraag gesteld worden welke plaats zij mogen of moeten innemen op de openbare weg. Worden zij gelijkgesteld met fietsers of voetgangers of wordt er een autonome regelgeving uitgewerkt over de plaats waar ze moeten rijden? En wat met het eventuele rijbewijs, helmplicht, minimumleeftijd...?

Daar waar deze vragen nog relatief eenduidig zijn, wordt het moeilijker wanneer aan een voortbewegingstoestel een aanhangwagentje gekoppeld wordt of een zadel of zitje op geplaatst wordt. Nog ingewikkelder wordt het wanneer daar ook personen zoals bijvoorbeeld kinderen mee vervoerd worden. Zal een eventuele verzekeraar tussenkomen indien er zich in die omstandigheden een ongeval voordoet of wordt er in die gevallen oneigenlijk gebruikt gemaakt van de voortbewegingstoestellen? Is dit toegelaten door de Belgische wetgever of wordt dit strafrechtelijk gesanctioneerd? Moet er een extra verzekering afgesloten worden die de aanhangwagen apart dekt? Moeten voortbewegingstoestellen een gelijkvormigheidsattest hebben en ingeschreven zijn?

2. Methodologie

4. In dit onderzoek zal ik antwoord proberen geven op de verschillende vragen en probleemstellingen van verzekerings- en vergoedingsrechtelijke aard aan de hand van een literatuurstudie. Bij gebrek aan recente onderzoeken met een gelijkaardige probleemstelling zal ik eerst de bestaande wetgeving, rechtspraak en rechtsleer bestuderen en analyseren om het regelgevend kader

² Wet 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, BS 8 december 1989, 20.122.

dat vandaag van toepassing is in beeld te brengen. Eerst zal er nagegaan worden welke regelgeving er vandaag geldt voor gebruikers van de openbare weg in het algemeen. Vervolgens zal ik de voortbewegingstoestellen in dit bestaand kader proberen inpassen om op die manier te achterhalen in welke mate de huidige regelgeving aangepast is aan de voortbewegingstoestellen en in welke mate bepaalde regelgeving naar analogie moet worden toegepast omdat er geen specifieke bepalingen van toepassing zijn op de voortbewegingstoestellen. Er zal hierbij gefocust worden op de vergoedingsregeling bij eventuele ongevallen en de verzekeringsdekking die daarbij eventueel geboden wordt, maar ook de plaats die voortbewegingstoestellen innemen op de openbare weg en alles wat daarmee te maken heeft (zoals bijvoorbeeld minimumleeftijd, helmplicht en rijbewijs) zal aan bod komen. De nadruk doorheen het onderzoek zal liggen op de voortbewegingstoestellen in de enge zin van het woord maar om het onderscheid met andere voertuigen duidelijk te maken en verwarring te vermijden, zullen ook bepaalde voertuigen die onder het ruimere begrip ‘Light Electric Vehicle’ (‘LEV’)³ vallen hier en daar aan bod komen.

3. Chronologie

5. Na de inleiding zal in het tweede deel van het onderzoek een algemene situering van het wettelijk kader en de begrippen aan bod komen waarbij dieper ingegaan wordt op de Wegverkeerswet, de Wegcode en de Wet Verplichte Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen. Hierbij zullen verschillende aspecten behandeld worden zoals wanneer een aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen verplicht is, wat onder het begrip motorrijtuig moeten worden begrepen, wanneer de vergoedingsregeling van artikel 29*bis* WAM zal gelden, wie er allemaal recht heeft op een vergoeding en wanneer het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds tussenkomt.

In deel 3 zal het begrip ‘voortbewegingstoestel’ bestudeerd worden in het licht van deze regelgeving waarbij gekeken zal worden of er een verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moet worden afgesloten voor een voortbewegingstoestel, of er voor voortbewegingstoestellen een uitzondering kan gelden en of een voortbewegingstoestel als een motorrijtuig kan worden beschouwd.

Deel 4 handelt over het verzekeringsaspect waarbij de gezinsaansprakelijkheidsverzekering en de arbeidsongevallenverzekering aan bod zullen komen. In het kader van het verzekeringsaspect zal ook belangrijke rechtspraak van het Grondwettelijk Hof besproken worden. Hierbij zullen ook enkele recente wetgevende initiatieven worden aangehaald.

³ Onder het begrip ‘light electric vehicle’ valt een ruime categorie aan voertuigen. het gaat onder meer over elektrische fietsen, zelfbalancerende voertuigen, driewielers, quads, motorfietsen...

Het vijfde deel handelt over de vraag of voortbewegingstoestellen moeten worden ingeschreven en of er een gelijkvormigheidsattest vereist is (met de toepasselijke Europese regelgeving daaromtrent). Hierbij zullen ook de elektrische fiets en de speed pedelec aan bod komen om duidelijk het onderscheid tussen de verschillende voertuigen aan te tonen. Er zal ook bestudeerd worden wat er gebeurt op vlak van verzekeringen en vergoeding indien er een zitje, zadel of aanhangwagentje op of aan een voortbewegingstoestel bevestigd wordt.

Deel 6 zal handelen over de plaats die voortbewegingstoestellen innemen op de openbare weg waarbij bestudeerd zal worden waar op de openbare weg voortbewegingstoestellen precies moeten rijden, of er een helmplicht en minimumleeftijd is en wat de vereisten zijn inzake verlichting. Tot slot zal in het besluit een conclusie gegeven worden over de stand van zaken omtrent het wettelijk kader voor voortbewegingstoestellen wat betreft het vergoedings- en verzekeringsrechtelijk aspect en hun plaats op de openbare weg en de knelpunten die ermee gepaard gaan.

Deel 2: Situering van het wettelijk kader en begrippen

6. Het wetgevend kader voor gebruikers van de openbare weg in het algemeen is terug te vinden in diverse regelgeving. Belangrijk hierbij zijn de Wegverkeerswet, de Wegcode (Wegverkeersreglement) en de Wet Verplichte Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen ('WAM').

1. Wegverkeerswet⁴

7. De Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, ook wel de Wegverkeerswet genoemd, bevat bepalingen over het plaatsen en bekostigen van verkeerstekens, het toezicht op verkeerstekens, verkeersbelemmeringen en werken, het rijbewijs, een aantal bepalingen over de opsporing en vaststelling van verkeersmisdrijven, schadevergoedingen, verjaring, enzovoort. In artikel 1 van hoofdstuk I 'Algemene Reglementen' van de Wegverkeerswet heeft de wetgever de Koning gemachtigd om de algemene reglementen vast te stellen betreffende de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken.⁵ Deze bepaling werd door de Koning uitgevoerd door

⁴ Wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968, 3.146 (hierna: Wegverkeerswet).

⁵ Art. 1 Wegverkeerswet.

het opstellen van de Wegcode.⁶ De Wegcode vormt dus de verdere tenuitvoerlegging van de Wegverkeerswet.

8. De Wegverkeerswet bevat geen omschrijving van de begrippen voertuig, rijwiel en motorvoertuig. Er wordt ook geen omschrijving gegeven van de begrippen motorrijtuig en rijtuig.

2. Wegcode⁷

9. Het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg – ook wel de Wegcode of het Wegverkeersreglement genoemd – vormt het reglement waaraan het verkeer en iedere gebruiker van de openbare weg zich moet houden, met uitzondering van spoorvoertuigen. De Wegcode bevat de regels waaraan iedereen die de openbare weg gebruikt⁸ zich moet houden, welke plaats iedereen heeft op de openbare weg, wie de bevoegde personen⁹ zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van de Wegverkeerswet, welke verkeerstekens¹⁰ er zijn en wat ze betekenen.

10. Er wordt in het Koninklijk Besluit geen specifieke omschrijving gegeven van het begrip openbare weg maar de inleidende bepalingen geven telkens wel aan welk deel van de openbare weg bedoeld wordt, met een omschrijving erbij.¹¹ Van het begrip voertuig waarnaar wordt verwezen in artikel 1 met betrekking tot het toepassingsgebied wordt wel een omschrijving gegeven: “elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel”.¹² Het begrip voertuig vormt dus een algemene, overkoepelende term waaronder nog andere begrippen kunnen vallen zoals rijwiel en motorvoertuig. Een rijwiel is “elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust zoals een fiets, driewieler of een vierwieler”.¹³ Een motorvoertuig is dan “elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden”.¹⁴

11. De begrippen motorrijtuig en rijtuig worden in de Wegcode niet gedefinieerd.

⁶ K. REYBROUCK en S. SOTTIAUX, *De federale bevoegdheden*, Morsel, Intersentia, 2019, 671, nr. 1062.

⁷ KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, BS 9 december 1975, 15.627 (hierna: Wegcode).

⁸ Art. 1 van de Wegcode spreekt over voetgangers, voertuigen, trek-, last- of rijdieren en vee.

⁹ Art. 3 Wegcode.

¹⁰ De verkeerstekens zijn ingedeeld in drie categorieën: verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen.

¹¹ Bijvoorbeeld het begrip rijbaan (art. 2.1 Wegcode): “het deel van de openbare weg dat voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht”.

¹² Art. 2.14 Wegcode.

¹³ Art. 2.15.1 Wegcode.

¹⁴ Art. 2.16 Wegcode.

3. Wet Verplichte Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen¹⁵

12. De Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen voorziet in een verplichte aansprakelijkheidsverzekering ter dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven indien zij zich begeven tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen.¹⁶ Een motorrijtuig is een “rij- of voertuig dat bestemd is om zich over de grond te bewegen en door een mechanische kracht kan worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden evenals al wat aan het rij- of voertuig gekoppeld is”.¹⁷ Het begrip ‘motorrijtuig’ is van belang in het kader van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering omdat aan de hand van dat begrip bepaald wordt wie een verplichte verzekering tot dekking van aansprakelijkheid moet onderschrijven. De WAM geeft verder geen omschrijving van de begrippen voertuig en rijwiel en maakt ook geen gebruik van de termen rijtuig en motorvoertuig.

13. De aansprakelijkheidsverzekering uit de WAM verschilt van de regeling ingevoerd door artikel 29bis WAM die een vergoedingsregeling bevat en volledig los staat van het aansprakelijkheidsrecht.

3.1. De verplichte aansprakelijkheidsverzekering

14. De aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen is een verplichte verzekering voor iedereen die een motorrijtuig in het verkeer brengt. De burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven moet immers gedekt zijn door een verzekering die voldoet aan de bepalingen van de WAM indien een motorrijtuig zich op de openbare weg en terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of een zeker aantal personen die het recht hebben er te komen, begeeft.¹⁸ Het begrip ‘motorrijtuig’ werd reeds eerder omschreven (randnummer 12). Wat betreft ‘terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen’, wordt er aangenomen dat het gaat over terreinen waartoe bepaalde categorieën van personen toegang hebben en die niet de eigenaar zijn van het terrein zoals bijvoorbeeld klanten, werknemers, leveranciers, bezoekers ... Voorbeelden van dergelijke terreinen zijn campings,

¹⁵ Wet 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, BS 8 december 1989, 20.122 (hierna: WAM).

¹⁶ Art. 2 WAM.

¹⁷ Art. 1 WAM.

¹⁸ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 112.

supermarkten en een parking (zowel boven- als ondergronds).¹⁹ De verplichting geldt niet wanneer het motorrijtuig gebruikt wordt op privéterreinen zoals de privéoprit van een woning.

3.2. Artikel 29bis WAM

3.2.1. Vergoedingsgerechtigden

15. Artikel 29bis WAM bepaalt dat bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, de slachtoffers die geen bestuurder zijn en hun rechthebbenden die geen bestuurder zijn, recht hebben op een vergoeding voor hun schade die voortvloeit uit lichamelijk letsel of overlijden, inclusief kledijnschade.²⁰ De regeling geldt dus niet alleen voor zwakke weggebruikers maar bijvoorbeeld ook voor passagiers in een auto, mensen die een koffie drinken op een terras of zelfs mensen die gewoon thuis zijn.

3.2.2. Openbare weg en terreinen toegankelijk voor het publiek of een zeker aantal personen om er te komen

16. De vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM zal alleen van toepassing zijn indien er sprake is van een verkeersongeval op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, met een motorrijtuig.²¹ Het begrip motorrijtuig wordt omschreven in artikel 1 WAM (randnummer 12). Ook wat ‘openbare weg en terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen’ betekent is reeds aangegeven (randnummer 14). Hier valt nog op te merken dat er geen verplichting is om een aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten indien het motorrijtuig enkel gebruikt wordt op privéterrein. In dergelijk geval zal de vergoedingsregeling dan ook niet van toepassing zijn. Indien er wel een verzekering werd afgesloten om met het motorrijtuig op de openbare weg te gaan, zal de verzekeringsdekking ook van toepassing zijn op privéterrein (en tevens de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM).

3.2.3. Verkeersongeval

¹⁹ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 113-114.

²⁰ Art. 29bis WAM.

²¹ Art. 29bis WAM.

17. Om te kunnen spreken over een verkeersongeval, moet er sprake zijn van een ongeval dat verband houdt met de deelname aan het verkeer. Daarnaast vereist een ongeval ook een plotse, onvoorziene gebeurtenis die de schade veroorzaakt. Volgens sommigen²² veronderstelt dit dat minstens een van de betrokkenen de openbare weg en plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts een zeker aantal personen om er te komen gebruikt met een verplaatsingsoogmerk. Het oogmerk volstaat en het is niet vereist dat er ook effectief een verplaatsing plaatsvindt. Alleszins is de betrokkenheid vereist van een of meerdere (motor)rijtuigen (hieronder vallen ook fietsen en karren), voetgangers of dieren op de openbare weg en plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek of een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen.²³ In principe volstaat het dat het verkeersongeval plaatsvindt terwijl het betrokken motorrijtuig deelneemt aan het verkeer.²⁴

18. Ook het begrip ‘deelnemen aan het verkeer’ moet ruim worden uitgelegd. Het kan gaan om een verplaatsing door het gebruik van de weg maar het is niet noodzakelijk vereist dat het voertuig bereden of in beweging is. Dit betekent dat ook een stilstaand motorrijtuig aan het verkeer kan deelnemen, louter door de plaats die het inneemt op de openbare weg zoals het stilstaan voor een rood licht of geparkeerd staan op een parkeerstrook langs de kant van de weg.²⁵ In een arrest van het Hof van Cassatie van 26 september 2016²⁶ wijst het Hof erop dat ‘in het verkeer’ ruim begrepen moet worden waardoor ook motorrijtuigen die niet in beweging zijn niet van dekking door de WAM-verzekering uitgesloten worden. Het enige wat vereist is, is dat er een oorzakelijk verband bestaat tussen de schade en het gebruik van het motorrijtuig in het verkeer, ofwel door de plaats die het inneemt, zijn staat of enige beweging. In deze zaak ging het om een vrachtwagen die op een hellende berm geparkeerd stond en daardoor diesel verloor die terecht kwam in de riolering waardoor de verweerster de kosten voor de saneringswerken moest betalen. Het Hof van Cassatie oordeelde dat in dergelijk geval de WAM-verzekering ook in dekking moet voorzien.

²² Hoewel volgens sommigen een verplaatsingsoogmerk vereist is, bestaat hierover geen eensgezindheid, bv.: Pol. Charleroi 25 mei 2004, *RGAR* 2005, 14.059; Rb. Verviers 14 februari 2006, *TBBR* 2008, 140; Rb. Antwerpen 28 mei 2010, *RW* 2011-12, 1.857.

²³ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 212.

²⁴ I. BOONE, “De grenzen van het begrip verkeersongeval” in I. BOONE, I. CLAEYS, L. LAVRYSEN, J. BOCKEN, J. BOUCKAERT, J.H.J. BOURGEOIS, R.A. BRAND, L. CORNELIS, H. CREVITS, H. COUSY, C. DAUTRICOURT, E. DE KEZEL, P. DE SMEDT, M. DE VOS, E. DIRIX, B. DUBUISSON, J. ERAUW, J. FAGNART, M. FAURE, V. FOGLEMAN, E. FORRIER, B. GIELEN, N. GOETEYN, E. HONDIUS, G. JOCQUÉ, O. LANDO, I. LARMUSEUA, P. LEROY, F. MAES, M. MARESCEAU, M. PÂQUES, J. ROGGE, D. RYCKBOST, R. SLABBINCK, H.J. SNIJDERS, M. STORME, J. TROCH, J. VAN DUNNÉ, W. VAN EECKHOUTTE, W. VAN GERVEN, G. VAN HOORICK, A. VAN OEVELEN, H. VANDENBERGHE, D. VANDERMEERSCH, F. VANISTENDAEL, S. VEREecken, J. VERHEEKE, B.W. DUFWA en A. WYLLEMAN (eds.), *Liber Amicorum Hubert Bocken*, Brugge, die Keure, 2009, 9-30.

²⁵ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 128.

²⁶ Cass. 26 september 2016, *Arr. Cass.* 2016, 521.

In dit verband kan ook nog gewezen worden op een arrest van het Hof van Justitie van 2019²⁷ waarin aan het Hof de prejudiciële vraag gesteld werd of een voertuig dat in een privégarage gestald is en vuur vat wat leidt tot brand en schade veroorzaakt aan het gebouw, onder het begrip ‘deelnemen aan het verkeer’ valt in de zin van artikel 3 van Richtlijn 2009/103.²⁸ In deze zaak had een man zijn auto in de garage geplaatst en vatte die auto (waar al vierentwintig uur niet meer mee gereden was) vuur wat schade veroorzaakte aan het gebouw waarin hij de garage huurde. De brand was ontstaan in het elektrisch circuit van de auto. De verzekeraar van de eigenaar van het gebouw had een schadevergoeding aan de eigenaar uitbetaald en wilde dit bedrag terugvorderen van de motorrijtuigenverzekering van de eigenaar van de auto en stelde een vordering in bij de rechter in eerste aanleg *Vitoria-Gasteiz* (Spanje). Die rechter was van oordeel dat de brand niet kon worden aangemerkt als ‘deelneming aan het verkeer’ en verwierp de vordering. De verzekeringsmaatschappij die het gebouw verzekerde heeft hierop hoger beroep ingesteld bij de *Audiencia Provincial de Álava* (de rechter in tweede aanleg Álava, Spanje) en dit beroep werd ook toegewezen. Vervolgens stelde de motorrijtuigenverzekeraar cassatieberoep in bij de *Tribunal Supremo* (de hoogste rechterlijke instantie in Spanje).

Volgens de *Audiencia Provincial de Álava* was de centrale vraag in deze context of de motorrijtuigenverzekering ook een ongeval dekt waarbij een voertuig betrokken is maar waarvan de motor niet draaide en in een privégarage geparkeerd stond en dus geen enkel risico voor de weggebruikers vormde. Deze rechterlijke instantie neemt aan dat het begrip ‘deelneming aan het verkeer’ in het Spaans recht niet alleen gaat over de situaties waarin het voertuig zich verplaatst maar ook over situaties waarin de motor van het voertuig niet draait of tijdens een rit tot stilstand komt en vuur vat. Het *Tribunal Supremo* is van oordeel dat de *Audiencia Provincial de Álava* een ruime uitlegging geeft aan het begrip ‘deelneming aan het verkeer’ en daaronder in het Spaans recht ook de situaties vallen waarin een voertuig dat niet permanent in een privégarage wordt gestald vuur vat en dat deze brand ontstaat om redenen die eigen zijn aan het voertuig, zonder toedoen van derden. Volgens het *Tribunal Supremo* is er geen sprake van ‘deelneming aan het verkeer’ wanneer het voertuig stilstaat en het schadegeval geen verband houdt met de vervoersfunctie van dat voertuig waardoor de schade ook niet door de verplichte aansprakelijkheidsverzekering moet worden gedekt. Ten slotte stelt het *Tribunal Supremo* drie prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie om te vernemen of artikel 3 van de Richtlijn 2009/103 zodanig moet worden uitgelegd dat onder het begrip ‘deelnemen aan het verkeer’ van voertuigen de situatie valt waarin een voertuig dat in de privégarage van een gebouw gestald is en vuur vat brand veroorzaakt en dus schade aan het gebouw ook al was het voertuig reeds vierentwintig uur voor de brand niet meer verplaatst.

²⁷ HvJ 20 juni 2019, nr. C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517.

²⁸ Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, *Pb.L.* 7 oktober 2009, afl. 263, 11-31.

Het Hof van Justitie wijst erop dat het begrip ‘deelneming aan het verkeer’ in de zin van artikel 3 van de richtlijn niet kan worden overgelaten aan de beoordeling van elke lidstaat maar dat dit een autonoom begrip van het Unierecht is en moet worden uitgelegd in het verband van de context van deze bepaling en de doelstellingen van de regeling waarvan het deel uitmaakt.²⁹ Volgens het Hof van Justitie worden met de verplichte verzekering tegen de aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven twee doelstellingen nagestreefd, namelijk enerzijds het waarborgen van het vrije verkeer van zowel de voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van de Unie gestald zijn als de inzittenden van die voertuigen en anderzijds de slachtoffers van de schade die door deze voertuigen is veroorzaakt op een vergelijkbare manier behandelen ongeacht de plaats op het grondgebied van de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan. Het Hof oordeelde in het licht van deze overwegingen dat artikel 3 van de richtlijn zodanig moet worden uitgelegd dat het begrip ‘deelneming aan het verkeer’ niet beperkt is tot de situaties in het wegverkeer maar dat elk gebruik van het voertuig dat overeenstemt met de gebruikelijke functie van dit voertuig hieronder valt.³⁰ Ten eerste moet er op gewezen worden dat het feit dat het voertuig stilstond op zich niet uitsluit dat het gebruik ervan op dat moment onder de functie van vervoermiddel kan vallen en dus onder het begrip ‘deelneming aan het verkeer’ in de zin van artikel 3 van de richtlijn.³¹ Ten tweede is er geen enkele bepaling van de richtlijn die aangeeft dat de omvang van de verzekeringsplicht en de bescherming die deze verplichting aan de slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen beoogt te bieden beperkt is tot het gebruik ervan op bepaalde terreinen of wegen.³²

Het Hof van Justitie oordeelde finaal dat artikel 3 van de Richtlijn 2009/103 zodanig moet worden uitgelegd dat onder het begrip ‘deelneming aan het verkeer van voertuigen’ een situatie valt waarin een voertuig in een privégarage van een gebouw gestald is en overeenkomstig zijn functie van vervoermiddel wordt gebruikt en vuur gevat heeft wat tot brand heeft geleid (die in het elektrisch circuit ontstaan is) en schade veroorzaakt heeft aan het gebouw, ook al was het voertuig voor de brand al meer dan vierentwintig uur niet verplaatst.

3.2.4. Vergoedingsregeling

19. De vergoedingsregeling van artikel 29*bis* WAM komt erop neer dat verkeersslachtoffers – anderen dan de bestuurders van het motorrijtuig – en hun rechthebbenden die lichamelijk letsel, kledijnschade of schade aan functionele prothesen oplopen in een verkeersongeval dat zich voordoet op een van de plaatsen bedoeld in artikel 2, §1 WAM en waarbij het motorrijtuig betrokken is, een

²⁹ Dit is zo volgens vaste rechtspraak: zie HvJ 20 december 2017, nr. C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007, punt 24.

³⁰ HvJ 20 december 2017, nr. C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007, punt 28.

³¹ HvJ 15 november 2018, nr. C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917, punt 39.

³² HvJ 20 december 2017, nr. C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007, punt 31.

vergoeding krijgen voor bepaalde schade. Eenieder die geen bestuurder is van een motorrijtuig komt hiervoor in aanmerking. Het gaat bijvoorbeeld over een passagier, een fietser of een voetganger maar het is ook mogelijk dat de vergoedingsgerechtigde slachtoffers de bewoners van een huis zijn waarop de bestuurder van een motorrijtuig inrijdt.³³ Het is de schadelijder die aanspraak maakt op een vergoeding op grond van artikel 29bis WAM die zal moeten aantonen dat hij niet de bestuurder was van het motorrijtuig dat betrokken was bij het ongeval hetgeen door het Hof van Cassatie bevestigd werd in een arrest van 26 oktober 2007.³⁴ Dit werd vervolgens nog in enkele latere arresten bevestigd.³⁵ Het begrip ‘betrokkenheid’ moet ruim geïnterpreteerd worden. Het volstaat dat het motorrijtuig een rol heeft gespeeld in de totstandkoming van het ongeval en het is daarbij niet vereist dat er een causaal verband is tussen de aanwezigheid van het voertuig en het ongeval. Er moet wel een causaal verband kunnen worden aangetoond tussen het verkeersongeval en de geleden schade door het slachtoffer. Het is niet vereist dat het motorrijtuig in beweging was op het ogenblik dat het ongeval plaatsvond, bijvoorbeeld een regelmatig geparkeerde wagen die achteraan wordt aangereden door een fietser.³⁶

20. Artikel 29bis, §1, lid 1 WAM bepaalt dat naast lichamelijke schade en gevolgschade ervan tevens bepaalde zaakschade vergoed wordt, met name kledischade en schade aan functionele prothesen. Het gaat om middelen om een lichamelijk gebrek van het slachtoffer te compenseren zoals een bril, hoorapparaat of rolstoel. Schade aan andere zaken dan kledij wordt niet vergoed. Indien het slachtoffer daarvoor alsnog een vergoeding wil krijgen, zal hij een beroep moeten doen op het gemeen aansprakelijkheidsrecht.

21. Het slachtoffer of zijn rechthebbende hebben recht op een schadevergoeding ongeacht wie en of er iemand aansprakelijk is voor het ongeval, zelfs indien de bestuurder van het motorrijtuig de schade met opzet heeft veroorzaakt. De reden hiervoor is dat de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM verkeersslachtoffers beschermt en niet de bestuurder.³⁷ Het slachtoffer kan een vergoeding vragen van de verzekeraar van het betrokken motorrijtuig. Indien er meerdere motorrijtuigen betrokken zijn bij het verkeersongeval, kan het slachtoffer kiezen wie van de bestuurders hij aanspreekt om een vergoeding te vragen voor de (volledige) geleden schade. Dit heeft het Hof van Cassatie ook bevestigd in een arrest van 2 september 2011.³⁸ De aansprakelijkheidsverzekeraar zal de schade niet definitief zelf moeten dragen. Artikel 29bis, §4 WAM bepaalt immers dat de verzekeraar in de rechten van het slachtoffer

³³ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2014, 252.

³⁴ Cass. 26 oktober 2007, *Arr. Cass.*, 2007,507.

³⁵ Zie bijvoorbeeld Cass. 20 december 2007, *Arr. Cass.*, 2007, 650; Cass. 24 april 2009, *Arr. Cass.*, 2009, 275.

³⁶ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure 2014, 253.

³⁷ P., COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 129-130.

³⁸ Cass. 2 september 2011, *Arr. Cass.* 2011, 447.

treedt tegen de in het gemeen recht aansprakelijke derde. Indien er meerdere motorrijtuigen betrokken zijn bij het verkeersongeval, moeten de respectieve verzekeraars de last van de verplichting op basis van artikel 29bis WAM in hun onderlinge verhouding, elk voor een gelijk deel dragen. Dit betekent dat als een van de verzekeraars door het slachtoffer werd aangesproken voor het betalen van een vergoeding, de verzekeraar een vordering heeft tegen de andere verzekeraars voor hetgeen hij meer heeft betaald dan zijn deel. Uiteindelijk zal het wel de verzekeraar zijn van degene die naar gemeen recht aansprakelijk is, die de schade zal dragen. De verzekeraar van de bestuurder die aansprakelijk is voor het ongeval zal geen regres kunnen uitoefenen op de andere verzekeraars voor het bedrag waarvoor die bestuurder aansprakelijk is.³⁹ De vergoedingsregeling staat los van het aansprakelijkheidsrecht en de verzekeraar kan het betaalde bedrag uiteindelijk wel terugvorderen indien de bestuurder van het motorrijtuig⁴⁰ of een derde⁴¹ aansprakelijk gesteld kan worden.

22. De vergoedingsregeling raakt de openbare orde dus er kan geen afstand van gedaan worden. De voordelen die deze regeling biedt voor de slachtoffers van een verkeersongeval kunnen niet worden *wegbedongen* in een overeenkomst.

3.2.5. Subrogatoir verhaalsrecht van de verzekeraar

23. De verzekeraar die het slachtoffer vergoed heeft voor de geleden schade zal ten belope van het bedrag van de vergoeding in de rechten en rechtsvorderingen van de verzekerde of begunstigde treden tegen de in gemeen recht aansprakelijke derde als er een is. Indien geen enkele van de bestuurders aansprakelijk is maar het verkeersongeval door een derde veroorzaakt is, zal de verzekeraar die de vergoeding heeft uitgekeerd in de rechten van het slachtoffer treden tegen de in het gemeen recht aansprakelijke derde om de uitgekeerde vergoeding terugbetaald te krijgen. Indien de bestuurders van alle betrokken motorrijtuigen aansprakelijk zijn en een van de verzekeraars wordt door het slachtoffer aangesproken, dan zal die verzekeraar van elk van de andere verzekeraars het deel waarvoor zij dekking moeten bieden, kunnen terugvorderen. Indien slechts een van de bestuurders aansprakelijk is en het slachtoffer heeft de verzekeraar van een niet-aansprakelijk motorrijtuig aangesproken dan zal deze verzekeraar de vergoeding kunnen terugvorderen van de verzekeraar van de aansprakelijke bestuurder.

3.3. Belgisch gemeenschappelijk Waarborgfonds

³⁹ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2014, 256.

⁴⁰ Art. 152 Wet 4 april 2014 betreffende de verzekerings, *BS* 30 april 2014, 35.487 (hierna: W. Verz.).

⁴¹ Art. 95 W. Verz.

24. Indien de verzekeringsplicht niet wordt nageleefd, zal het moeilijk zijn voor de benadeelde om een vergoeding te bekomen indien hij geconfronteerd wordt met een niet-solvabele tegenpartij. Om hieraan tegemoet te komen, heeft de wetgever een waarborgfonds tot stand gebracht zodanig dat slachtoffers van een verkeersongeval toch nog een vergoeding kunnen krijgen indien de verplichte aansprakelijkheidsverzekering geen oplossing biedt. Het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds ('BGWF') vergoedt de benadeelde van het verkeersongeval wanneer de aansprakelijke niet verzekerd⁴² is (terwijl daartoe wel de verplichting bestaat), indien er sprake is van een toevallig feit⁴³, indien het betrokken motorrijtuig niet kan worden geïdentificeerd⁴⁴ of wanneer de verzekeraar zelf insolvent is of zijn toelating verloren is⁴⁵ om in België nog verzekeringsactiviteiten uit te oefenen.⁴⁶ Het BGWF zal in de regel optreden als waarborgfonds waarbij haar vergoedingsopdracht gebaseerd is op het aansprakelijkheidsrecht maar dat zal niet altijd het geval zijn. Wanneer het BGWF tussenkomen omwille van een toevallig feit (art.19bis-11, §1, 3° WAM) dan wordt het BGWF gezien als een schadefonds, los van aansprakelijkheid.⁴⁷

25. Artikel 19bis-11, §1, 3° WAM bepaalt dat het BGWF de benadeelde zal vergoeden "wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot vergoeding verplicht is om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte vrijuit gaat". Dit betekent dus dat indien dit toevallig feit zich niet zou hebben voorgedaan, een persoon aansprakelijk zou zijn. Voorbeelden van een toevallig feit zijn een hindernis op de weg, een onvoorzienbare ziekte toestand van de bestuurder of een onvoorzienbare ijsplek. Zowel de lichamelijke als stoffelijke schade zal worden vergoed op grond van de regeling van het toevallig feit. Als er sprake zou zijn van een toevallige gebeurtenis, bijvoorbeeld overstekend wild, en daardoor schade berokkend wordt aan het verzekerd motorrijtuig of de bestuurder (die van zijn aansprakelijkheid bevrijd is op grond van toeval), zal deze schade niet vergoed worden door het BGWF. Indien de bestuurder wel aansprakelijk geweest zou zijn, zou deze schade immers ook niet vergoed zijn door de verzekeraar.⁴⁸

26. Artikel 19bis-11, §1, 7° WAM bepaalt dat het BGWF de benadeelde zal vergoeden "indien het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt niet kan worden geïdentificeerd; in dat geval wordt het fonds in de plaats gesteld van de aansprakelijke persoon". Hiervan is sprake indien niet gekend is wie

⁴² Art. 19bis-11, §1, 8° WAM.

⁴³ Art. 19bis-11, §1, 3° WAM.

⁴⁴ Art. 19bis-11, §1, 7° WAM

⁴⁵ Art. 19bis-11, §1, 1° en 2° WAM.

⁴⁶ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2014, 228.

⁴⁷ S. VEREecken, "De tussenkomst van het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds geactualiseerd" in P. LECOCQ en C. ENGELS (eds.), *Rechtskroniek voor Vrede- en Politierichters 2008*, Brugge, die Keure, 2008, 196.

⁴⁸ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2014, 265.

de persoon is op wiens naam het voertuig staat ingeschreven of de verzekeringstoestand van het voertuig niet gekend is.⁴⁹ Vroeger werd enkel de lichamelijke schade vergoed maar sinds de wet van 26 juni 2008⁵⁰ wordt ook materiële schade vergoed indien er sprake is van ‘aanzienlijk lichamelijk letsel’.

27. In beide gevallen zal het BGWF voorzien in een vergoeding omdat het gaat om uitzonderlijke omstandigheden waarin een schadegeval dat normaal wel aanleiding zou geven tot aansprakelijkheid en een dekking van de veroorzaakte schade door de verzekeraar, niet tot een vergoeding kan leiden overeenkomstig de gemeenrechtelijke regeling.⁵¹

Deel 3: Het begrip voortbewegingstoestel

1. Koninklijk besluit betreffende de voortbewegingstoestellen⁵²

28. Het begrip ‘voortbewegingstoestel’ werd ingevoerd in de Wegcode door het Koninklijk Besluit van 13 februari 2007 betreffende de voortbewegingstoestellen. Het KB onderscheidt twee categorieën voortbewegingstoestellen: de gemotoriseerde en de niet-gemotoriseerde. In het eerste geval gaat het over “elk motorvoertuig met één of meer wielen dat door bouw en motorvermogen, op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 25 km/u”.⁵³ Dit zijn onder andere elektrische rolstoelen, hoverboards en de elektrische step. Het begrip ‘motorvoertuig’ werd reeds eerder gedefinieerd bij de bespreking van de Wegcode (randnummer 10). Een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel is “elk voertuig dat niet beantwoordt aan de definitie van rijwiel, dat door de gebruiker of de gebruikers door middel van spierkracht wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust”.⁵⁴ Voorbeelden zijn een gewone step, een gewoon skateboard of rolschaatsen. Een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel verschilt van een rijwiel aangezien een rijwiel in de Wegcode omschreven wordt als “een voertuig met twee of meer wielen waarbij de gebruiker het rijwiel voortbeweegt door pedalen of handgrepen zonder dat er sprake is van een motor”.⁵⁵ Hier gaat het om een niet-elektrische fiets of een driewieler. Hieraan wordt in lid 2 nog toegevoegd dat “de bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder

⁴⁹ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIITHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2014 265.

⁵⁰ Art. 17 Wet 8 juni 2008 houdende diverse bepalingen, *BS* 16 juni 2008, 30.529.

⁵¹ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIITHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2014 264.

⁵² KB 13 februari 2007 betreffende de voortbewegingstoestellen, *BS* 23 februari 2007, 8.830.

⁵³ Art. 2.15.2, 2° Wegcode.

⁵⁴ Art. 2.15.2, 1° Wegcode.

⁵⁵ Art. 2.15.1 Wegcode.

ophoudt met trappen” geen wijzigingen brengt in de kwalificatie als rijwiel. Hiermee worden de elektrische fietsen bedoeld. Een rijwiel verschilt verder ook van een gemotoriseerd rijwiel dat omschreven wordt als “elk twee-, drie-, of vierwielig voertuig met pedalen, uitgerust met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 25 km per uur”⁵⁶, zoals bijvoorbeeld een gemotoriseerde fiets.⁵⁷ Het artikel bepaalt uitdrukkelijk dat de rijwielen bedoeld in artikel 2.15.1, tweede lid uitgesloten zijn wat betekent dat een elektrische fiets niet gezien wordt als een gemotoriseerd rijwiel.

2. Voortbewegingstoestel in de Wegcode

29. Het begrip ‘motorvoertuig’ wordt zoals reeds aangegeven omschreven in de Wegcode als “elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden”.⁵⁸ Op het eerste zicht valt een gemotoriseerd voortbewegingstoestel dus binnen deze categorie aangezien het een motor heeft en zich op eigen kracht kan voortbewegen, zonder dat er spierkracht vereist is. Als we verder lezen in de Wegcode, komen we tot de vaststelling dat dit niet klopt. Artikel 2.15.5, 2°, lid 2 bepaalt immers uitdrukkelijk dat voor de toepassing van de Wegcode een gemotoriseerd voortbewegingstoestel niet gelijkgesteld kan worden met een motorvoertuig. Dit heeft verschillende gevolgen, onder andere wat betreft de plaats op de openbare weg van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, het rijbewijs, de verlichting, ... Zo worden motorvoertuigen bijvoorbeeld tijdelijk en tijdens bepaalde uren geweerd in schoolstraten⁵⁹ die gelegen zijn in de nabijheid van een onderwijsinstelling, worden motorvoertuigen tot het verkeer op autowegen toegelaten⁶⁰ en wordt de leeftijd voor de bestuurders van andere motorrijtuigen dan degene bedoeld in artikel 8.2, 1° en 2° op 18 jaar gelegd.⁶¹

3. Voortbewegingstoestel in de WAM

30. Om te kunnen bepalen of een voortbewegingstoestel onderworpen is aan de verplichting de aansprakelijkheid te verzekeren, moeten we nagaan of een gemotoriseerd voortbewegingstoestel beschouwd kan worden als een motorrijtuig of niet. De WAM bepaalt immers dat motorrijtuigen enkel tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor

⁵⁶ Art. 2.15.3 Wegcode.

⁵⁷ Het hoofddoel bij een gemotoriseerde fiets is het bieden van trapondersteuning maar het kan ook zijn dat de fiets uitgerust is met een motor die autonoom, zonder het gebruik van pedalen (en dus spierkracht) kan werken.

⁵⁸ Art. 2.16 Wegcode.

⁵⁹ Art. 2.68 Wegcode.

⁶⁰ Art. 22.1 Wegcode.

⁶¹ Art. 8.2, 3° Wegcode.

een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen worden toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is.⁶² De WAM omschrijft het begrip motorrijtuig als “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”.⁶³

3.1. Mechanische kracht

31. Om onder de categorie ‘motorrijtuig’ te vallen, is het vereist dat het gaat over een rij- of voertuig dat zich door een mechanische kracht voortbeweegt. Het begrip ‘mechanische kracht’ vraagt een nadere toelichting omwille van de complexiteit. Mechanische kracht kan begrepen worden zoals in de fysica het geval is, met name “alles wat de beweging beïnvloedt, bij welke snelheid ook, zelfs spierkracht”. Dat ook spierkracht onder de definitie van mechanische kracht zou vallen, is evenwel nooit de bedoeling van de wetgever geweest.⁶⁴

32. Om een beter begrip te krijgen van wat mechanische kracht nu precies betekent, is het interessant de voorbereidende werken van de oorspronkelijke WAM van 1 juli 1956 te bekijken. De Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen vormt een omzetting van de Benelux-Overeenkomst van 7 januari 1955 die dan weer inspiratie haalde uit het voorontwerp van het Internationaal Instituut te Rome. Het begrip motorrijtuig wordt omschreven als “een rij- of voertuig, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kan worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden”.⁶⁵

De Benelux-Overeenkomst van 7 januari 1955 is er gekomen met als doel de wettelijke regeling omtrent de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van automobilisten en andere gemotoriseerde voertuigen te harmoniseren in België, Nederland en Luxemburg. De idee die erachter zat was dat zowel automobilisten als verkeersslachtoffers er belang bij hebben dat de regelingen omtrent de aansprakelijkheidsverzekering in de drie landen zoveel mogelijk gelijklopen. Bovendien konden op die manier ook de controles op het verzekerd zijn van motorrijtuigen aan de binnengrenzen van de Benelux-landen afgeschaft worden. Er werd een Benelux-studiecommissie tot eenmaking van het recht

⁶² Art. 2 WAM.

⁶³ Art. 1 WAM.

⁶⁴ L. SCHOONBAERT en S. VEREecken, “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T. Pol.* 1/2019, (3) 6, nr. 9.

⁶⁵ L. SCHOONBAERT en S. VEREecken, “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T. Pol.* 1/2019, (3) 7, nr. 10.

aangesteld en hun werkzaamheden leidden tot het sluiten van het Benelux-Verdrag van 7 januari 1955. Daarna volgde dan de overeenkomst van 24 mei 1966.⁶⁶

De omschrijving van het begrip ‘motorrijtuig’ uit de wet van 1 juli 1956 werd exact overgenomen bij de parlementaire voorbereidingen van de wet van 21 november 1989, de huidige WAM. Deze wet moest in overeenstemming zijn met de Benelux-Overeenkomst van 24 mei 1966 en in artikel 1 van de gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de overeenkomst werd opnieuw verwezen naar het voorontwerp van het Internationaal Instituut in Rome met name:

“Het gebruik van het woord “motor” ter aanduiding van de voortbewegende kracht of van de woorden “tractie” of “voortdrijving” ter aanduiding van de wijze van overbrenging van die kracht, zou een te beperkte strekking aan de wet kunnen geven, zulks wegens nieuwe systemen, welke de voortbrenging en de overbrenging van de mechanische kracht mogelijk zouden maken zonder aanwezigheid van een motor of zonder uitoefening van een trek- of voortdrijvingskracht. De uitdrukking “mechanische kracht” omvat de kracht, welke door een motor wordt voortgebracht en de kracht, welke voortgebracht wordt langs andere mechanische weg met uitzondering van de enkele spierkracht”.

Hieraan wordt toegevoegd:

“rij- of voertuigen bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven”. Er bestaan namelijk rij- of voertuigen, die van een motor zijn voorzien en die door die motor of door spierkracht kunnen worden voortbewogen, waarbij de keuze van het middel van voortbeweging afhangt van degene die het rij- of voertuig gebruikt, zoals rijwielen met hulpmotor. Deze worden ook aan de verplichte verzekering onderworpen.”

33. In de voorbereidende werken wordt een motorrijtuig ruim omschreven waarbij enkel voertuigen die zich louter op spierkracht voortbewegen uitgesloten worden van de WAM. Van zodra er dus sprake is van mechanische kracht die het voertuig helpt om het voort te bewegen en er dus niet louter gebruikt gemaakt wordt van spierkracht, zal het voertuig volgens de voorbereidende werken onder de categorie motorrijtuig vallen.⁶⁷

⁶⁶ Voor een uitgebreide toelichting: zie gemeenschappelijke toelichting bij de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, I, A, <https://wetten.overheid.nl/BWBV0004166/1976-06-01>.

⁶⁷ L. SCHOONBAERT en S. VERECKEN, “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T. Pol.* 1/2019, (3) 8, nr. 12.

34. De Belgische rechtsleer⁶⁸ geeft een duidelijk engere interpretatie aan het begrip ‘motorrijtuig’. Volgens de rechtsleer vallen enkel voertuigen die zich autonoom, op eigen kracht kunnen voortbewegen onder het toepassingsgebied. Volgens JOCQUÉ kan het zijn dat de wetgever er niet aan gedacht had dat er zich op termijn ook aandrijfsystemen zouden ontwikkelen die ondersteuning geven aan de spierkracht.⁶⁹ Dit betekent dus dat als het voertuig zich voortbeweegt door menselijke spierkracht maar een mechanische ondersteuning heeft, en de mechanische kracht niet tot gevolg heeft dat het voertuig autonoom kan rijden, er geen sprake is van een motorrijtuig. Daarbij volstaat het ook dat de voortdrijving door een mechanische kracht een mogelijkheid is wat betekent dat het voertuig door een mechanische kracht moet *kunnen* worden voortbewogen zonder dat dit steeds het geval is of de motor in werking moet zijn. Als de motor van het voertuig bijvoorbeeld defect is of de bestuurder ervoor kiest enkel beroep te doen op spierkracht en geen gebruik maakt van de motor, dan brengt dat geen wijziging in de kwalificatie als motorrijtuig met zich mee.⁷⁰

35. Indien we de voorbereidende werken volgen, dan zou een gemotoriseerd voortbewegingstoestel dus wel degelijk beschouwd moeten worden als een motorrijtuig waardoor het onder het toepassingsgebied van de WAM valt en dus onderworpen is aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering. Bij een gemotoriseerd voortbewegingstoestel is er sprake van een mechanische kracht die het toestel voortbeweegt en wordt er niet louter van spierkracht gebruik gemaakt, ook al is er soms spierkracht vereist, bijvoorbeeld bij het afzetten met de voet om een elektrische step te besturen. Indien we de Belgische rechtsleer volgen, zal een voortbewegingstoestel niet altijd beschouwd worden als een motorrijtuig en onder het toepassingsgebied van de WAM vallen. Dit zal altijd geval per geval moeten worden bekeken. Niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zullen logischerwijze niet als motorrijtuig worden gezien zoals bijvoorbeeld skeelers, rolschaatsen of een gewoon skateboard. Bij andere voertuigen is er dan weer geen discussie mogelijk dat ze autonoom kunnen rijden en dus onder het toepassingsgebied van de WAM vallen. Hierbij valt te denken aan bepaalde voortbewegingstoestellen zoals een monowheel, segway of elektrische step die zich voortbeweegt enkel door op een knopje te duwen. Daarnaast bestaat er ook een tussencategorie van voertuigen waarbij er nog steeds spierkracht vereist is, ook al biedt een motor ondersteuning. Het gaat

⁶⁸ J. MUYLDERMANS, “noot onder rb. Turnhout 5 april 2001”, *TAVW* 2001, 270-271; G. JOCQUÉ, “Verplichte WAM-verzekering voor een pocketbike”, *VAV* 2008/3, (181) 181; G. JOCQUÉ, “Verkeersongevallen en de gezinaansprakelijkheidsverzekering”, *T.Pol.* 2016, (212) 215; J.P. KESTELOOT, “Véhicules autonomes, vélos électriques & drones: incidences en matière de responsabilité et d’assurance”, *T.Verz.* 2017/3, (248) 260; C. VAN SCHOUBROECK, “Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht” in M. Kruithof (ed.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht: ICAV II*, Antwerpen, Intersentia, 2018, (55) 88.

⁶⁹ L. SCHOONBAERT en S. VEREecken, “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T. Pol.* 1/2019, (3) 9, nr. 16.

⁷⁰ S. VEREecken en L. SCHOONBAERT, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ, M. DAMBRE, C. BARÉ, A. CHARLIER, F. DEGUEL, A. ERNOUX, G. FALQUE, B. KOHL, P. LAMBOTTE, L. SCHOONBAERT, B. SIAS, S. VEREecken, J. VERHELLEN, P. WAUTELET en J. WERBROUCK (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 227-228.

dan bijvoorbeeld over de elektrische step waarbij de motor enkel ondersteuning biedt maar de gebruiker zich wel nog telkens moet afzetten met de voet.⁷¹ Dergelijke voortbewegingstoestellen zullen dus beschouwd worden als motorrijtuigen aangezien er bij de ruime visie van uitgegaan wordt dat van zodra er een mechanische kracht is die ondersteuning biedt en er niet louter gebruik gemaakt wordt van spierkracht, er sprake is van een motorrijtuig.

36. In deze laatste categorie kunnen zich wel problemen voordoen met wat betreft de boost- of garagefunctie die ervoor zorgt dat een voertuig autonoom kan rijden. De boostfunctie zorgt ervoor dat bijvoorbeeld een elektrische fiets (of een elektrische step) tot een bepaalde snelheid wordt gelanceerd waarna de fiets tot uitputting van de batterij autonoom kan rijden zonder dat de gebruiker moet trappen terwijl de garagefunctie de fiets stapvoets laat voortbewegen zodanig dat er geen spierkracht van de gebruiker vereist is wanneer die bijvoorbeeld met de fiets een helling oprijdt. In dergelijk geval kan de bestuurder in principe plaatsnemen op het zadel en zich autonoom laten voortbewegen zonder dat er spierkracht vereist is (al zal hij in dat geval wel een goed evenwicht moeten hebben).⁷² Een elektrische fiets en dus ook een gemotoriseerd voortbewegingstoestel met een dergelijke functie zullen zowel in de ruime als enge⁷³ visie als motorrijtuig in de zin van de WAM worden beschouwd waardoor een verplichte aansprakelijkheidsverzekering vereist zal zijn.

3.1.1. Nederland

37. De Nederlandse WAM geeft een andere omschrijving aan het begrip ‘motorrijtuig’ ook al is de WAM gebaseerd op de Benelux-Overeenkomsten (zowel de Belgische als de Nederlandse WAM vallen onder het toepassingsgebied van de Benelux-overeenkomsten en de Richtlijn 2009/103 waardoor het eigenlijk niet mogelijk is dat beiden een andere invulling geven aan het begrip ‘motorrijtuig’). Het begrip ‘motorrijtuig’ wordt omschreven als “alle rij- of voertuigen bestemd om anders dan langs spoorstaven over de grond te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht, op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders (...)”.⁷⁴ Aangezien een elektrische fiets mede gedreven wordt door een mechanische kracht, zal dit als een motorrijtuig worden beschouwd en zal er een verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

⁷¹ S. VEREecken en L. Schoonbaert, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ e.a. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 228-229.

⁷² S. VEREecken en L. Schoonbaert, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ e.a. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 229.

⁷³ Zoals reeds gezegd wordt een voertuig in de enge visie beschouwd als een motorrijtuig wanneer het zich volledig autonoom kan voortbewegen en dat zal het geval zijn als er gebruik gemaakt wordt van de boost- of garagefunctie.

⁷⁴ Wet 30 mei 1963 betreffende de verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, *Stb.* 1963, 228.

vereist zijn onder de Nederlandse WAM. Op grond van artikel 17 Nederlandse WAM heeft de Koning wel de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur een vrijstelling op de verzekeringsplicht te voorzien voor “bepaalde soorten van motorrijtuigen welke nauwelijks gevaar opleveren”. Er werd een vrijstelling voorzien⁷⁵ voor fietsen met loutere trapondersteuning, de zogenaamde ‘elobike’⁷⁶ (wat kan vergeleken worden met het Belgische rijwiel met trapondersteuning). Dit betekent dat er geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moet worden afgesloten voor een ‘elobike’ maar voor alle andere elektrische fietsen of voortbewegingstoestellen die niet aan de definitie van een ‘elobike’ voldoen, zal er wel een verplichte verzekering vereist zijn.

3.2. Artikel 2bis WAM

38. De onduidelijkheid zoals hierboven beschreven zorgt natuurlijk voor rechtsonzekerheid en verwarring bij gebruikers van voortbewegingstoestellen. Vandaar dat de wetgever is tussengekomen en in artikel 2bis WAM bepaald heeft dat bepaalde motorrijtuigen die normaal gezien wel onder de verzekeringsplicht van de WAM zouden vallen, nu worden uitgesloten voor zover zij door mechanische kracht niet meer kunnen rijden dan 25 km/u. Als voorbeeld kunnen we hier de elektrische step nemen.⁷⁷ Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen twee soorten elektrische steps: de elektrische step waarbij de motor enkel ondersteuning biedt (wat betekent dat de step niet voortbewogen wordt als er niet gestept wordt) en de elektrische step die zichzelf voortbeweegt zonder dat de gebruiker zich steeds moet afzetten en waarbij de motor dus meer dan enkel ondersteuning biedt. In het eerste geval zal de step niet beschouwd worden als een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM indien men de enge visie volgt, in het tweede geval wel.⁷⁸ Vervolgens moet er gekeken worden of de elektrische step meer dan 25 km/u kan rijden. Artikel 2bis WAM bepaalt immers dat motorrijtuigen aangedreven door een mechanische kracht die niet sneller rijden dan 25 km/u niet onderworpen zijn aan de verzekeringsplicht (met uitzondering van bromfietsen klasse A). Indien de elektrische step wel onder de definitie valt van het begrip motorrijtuig uit artikel 1 WAM maar niet sneller kan rijden dan 25 km/u dan zal die dus ten gevolge van artikel 2bis WAM niet onder de verzekeringsplicht vallen die de WAM vooropstelt. Het maakt dus geen verschil meer uit of men de enge of ruime visie volgt (en dus een voortbewegingstoestel

⁷⁵ Besluit van 28 augustus 2006 inzake vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen alsmede houdende wijziging van het besluit van 16 september 1965, houdende vaststelling van het bewijs van verzekering voor de niet-kentenplichtige motorrijtuigen en enkele regelen met betrekking tot het bewijs van vrijstelling, *Stb.* 2006, 414.

⁷⁶ Art. 1, lid 1, e.a. Wet van 21 april 1994 houdende vervanging van de Wegverkeerswet: “e.a. fietsen met trapondersteuning: fietsen die zijn voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW en waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen”.

⁷⁷ In dit voorbeeld wordt vertrokken van een elektrische step zonder zadel, zitje, aanhangwagentje of andere toebehoren.

⁷⁸ F. AUVRAY, P. GILLAERTS, I. SAMOY, C. VAN SCHOU BROECK, S. DE REY, C. BORUCKI en N. STROOBANTS, “Step by step: complexiteit verzekerd bij ongevallen met elektrische steps”, *De Juristenkrant*, 2019, afl. 393, 13.

al dan niet als een motorrijtuig beschouwd) aangezien ten gevolge van artikel 2bis WAM alle motorrijtuigen die door een mechanische kracht niet sneller dan 25 km/u kunnen rijden niet onderworpen zijn aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

39. Hierbij moet worden opgemerkt dat indien de step zich niet autonoom kan voortbewegen en er dus spierkracht van de gebruiker vereist is zonder dat de step is uitgerust met een motor, er sprake is van een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel. Dit valt evident niet onder het toepassingsgebied van de WAM want er is geen sprake van een motor of motorrijtuig.

3.3. Snelheidsduivels

40. Zoals reeds gezegd geldt de uitzondering van artikel 2bis WAM enkel indien het gaat om voortbewegingstoestellen die door een mechanische kracht niet meer dan 25 km/u kunnen rijden maar het is ook mogelijk dat sommige gemotoriseerde voortbewegingstoestellen door hun bouw en motorvermogen een hogere snelheid kunnen halen dan 25 km/u. De vraag die dan gesteld moet worden is hoe dergelijke voertuigen gekwalificeerd moeten worden en welke invloed dit heeft op het verzekeringsaspect.

Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die sneller kunnen rijden dan 25 km/u omdat ze een krachtigere motor hebben, zullen in een juridisch vacuüm terechtkomen. Enerzijds zal de uitzondering van artikel 2bis WAM niet van toepassing zijn aangezien ze sneller dan 25 km/u kunnen rijden maar anderzijds zullen zij ook niet meer onder de categorie ‘gemotoriseerde voortbewegingstoestellen’ zoals omschreven in de Wegcode⁷⁹ vallen omdat zij niet meer onder het toepassingsgebied van de omschrijving kunnen worden ondergebracht.⁸⁰

41. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om deze snellere voortbewegingstoestellen onder te brengen onder de categorie bromfietsen klasse B, zoals ook het geval is voor speed pedelecs. Een dergelijk voortbewegingstoestel heeft de kenmerken van een bromfiets klasse B⁸¹ met name: twee, drie of vier wielen, een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/u en een elektrische motor met een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW. Toch is deze classificatie niet ideaal aangezien er ook voortbewegingstoestellen bestaan met een wiel zoals een monowheel of met vijf wielen zoals een elektrische bolderkar (ook wel een Stint genoemd). Dergelijke

⁷⁹ Art. 2.15.2, 2° van de Wegcode bepaalt dat gemotoriseerde voortbewegingstoestellen op een horizontale weg niet sneller kunnen rijden dan 25 km/u.

⁸⁰ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 45, (1) 2, nr. 3.

⁸¹ Art. 2.17, 2) Wegcode.

voortbewegingstoestellen vallen dus niet onder de categorie bromfietsen klasse B aangezien de Wegcode⁸² bepaalt dat een dergelijke bromfiets per definitie twee, drie of vier wielen heeft. Een mogelijkheid zou er dan kunnen in bestaan om voortbewegingstoestellen die een snelheid kunnen halen van meer dan 25 km/u te kwalificeren als auto⁸³ met bijhorende verkeersregels.⁸⁴

42. Ook dit is geen ideale classificatie omdat er potentieel gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Indien een dergelijk voortbewegingstoestel als een auto wordt gekwalificeerd en de verkeersregels die van toepassing zijn op een auto ook op die voortbewegingstoestellen van toepassing verklaard worden (zonder uitzonderingen), dan zal dit aanleiding geven tot absurde situaties zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid om met een monowheel of Stint op de autosnelweg te rijden⁸⁵ of het feit dat dergelijke voortbewegingstoestellen ook tijdelijk en tijdens bepaalde uren geweerd zullen worden uit schoolstraten.

4. Artikel 29bis, §3, WAM

43. Artikel 2bis WAM bepaalt dus dat motorrijtuigen die door mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden niet aan de verzekeringsplicht onderworpen zijn. Zoals reeds hierboven beschreven, is het mogelijk dat een elektrische step een motorrijtuig is maar niet aan de verzekeringsplicht onderworpen is. De vraag is dan wat er gebeurt indien een elektrische step (of een ander gemotoriseerd voortbewegingstoestel) betrokken raakt bij een ongeval. Indien een gemotoriseerd voortbewegingstoestel betrokken raakt bij een ongeval met een auto, zal de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM van toepassing zijn. Een auto is immers een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM dat onderworpen is aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering. De bestuurder van het voortbewegingstoestel zal als slachtoffer recht hebben op een vergoeding voor de schade die voortvloeit uit lichamelijk letsel of kledij schade.⁸⁶ Een fietser of een voetganger zijn evident niet onderworpen aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering want zij vallen volledig buiten het toepassingsgebied van de WAM. De vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM zal wel gelden indien de fietser of voetganger het slachtoffer wordt van een verkeersongeval met een motorrijtuig dat aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering onderworpen is.

⁸² Art. 2.17, 2) Wegcode.

⁸³ Art. 2.21 Wegcode.

⁸⁴ S. VEREECKEN en L. SCHOONBAERT, "Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)", *Actua Leges*, 2019, afl. 45, (1) 2, nr. 3.

⁸⁵ Het gaat hier uiteraard slechts om een theoretische mogelijkheid, aangezien er een minimumsnelheid vereist is van 70 km/u op de autosnelweg en bv. een monowheel deze snelheid nooit zal kunnen halen.

⁸⁶ Art. 29bis WAM.

In dergelijk geval zal artikel 29*bis*, § 3, WAM van toepassing zijn. Dit artikel bepaalt uitdrukkelijk dat voor de toepassing van de vergoedingsregeling onder motorrijtuig moet verstaan worden “ieder voertuig bedoeld in artikel 1 met uitzondering van deze bedoeld in artikel 2*bis*, eerste lid WAM”.⁸⁷ Indien er dus sprake is van een motorrijtuig dat niet onderworpen is aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering, zal de vergoedingsregeling niet van toepassing zijn.

44. Dit betekent dus dat een fietser of een voetganger die het slachtoffer is van een verkeersongeval veroorzaakt door een gemotoriseerd voortbewegingstoestel dat niet onderworpen is aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering en vergoedingsregeling van artikel 29*bis* WAM geconfronteerd kan worden met een niet-verzekerde en/of insolvabele tegenpartij. Dit is natuurlijk nefast voor het slachtoffer omdat de kans klein zal zijn dat hij nog een vergoeding zal krijgen voor de geleden schade.

In dergelijke omstandigheden kan er een beroep gedaan worden op het BGWF. Artikel 19*bis*-11, 9^o WAM bepaalt dat indien het motorrijtuig vrijgesteld is van de verzekeringsplicht overeenkomstig artikel 2*bis*, lid 1 WAM en er geen enkele verzekeringsonderneming de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder van het voertuig dekt, de benadeelde een vergoeding kan bekomen van het BGWF. Een andere mogelijkheid is de niet-verplichte gezinsaansprakelijkheidsverzekering, ook wel familiale verzekering of BA privéleven genoemd waarbij de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van bepaalde personen wordt verzekerd.

Deel 4: Het verzekeringsaspect

1. De gezinsaansprakelijkheidsverzekering

1.1. Algemeen

45. De gezinsaansprakelijkheidsverzekering voorziet in een dekking van de aansprakelijkheid die de verzekerde kan oplopen krachtens de artikelen 1382 tot 1386*bis* van het Burgerlijk Wetboek. Het is een aansprakelijkheidsverzekering in de zin van artikel 114 van de Wet van 4 april 2014 betreffende de verzekeringen en strekt er toe de verzekerde te vrijwaren tegen een potentieel vermogensverlies dat hij kan lijden ten gevolge van een vaststaande aansprakelijkheid. Deze aansprakelijkheid mag niet

⁸⁷ Art. 29*bis*, §3 WAM.

contractueel van aard zijn en mag ook niet voortvloeien uit een beroepsactiviteit.⁸⁸ De gezins aansprakelijkheidsverzekering is – in tegenstelling tot de WAM-verzekering – een niet verplichte verzekering.

46. De gezins aansprakelijkheidsverzekering is geregeld in het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984⁸⁹ waarin de minimumvoorwaarden bepaald worden waaraan deze verzekering moet voldoen. Het gaat over de verzekerde personen die van de dekking kunnen genieten, de maximale geografische dekking (in welke landen er een dekking geboden wordt), de minimumomvang van de dekking en de mogelijke uitsluitingen.⁹⁰

1.1.1. Toepassingsgebied

47. Wat het toepassingsgebied betreft, strekt de gezins aansprakelijkheidsverzekering tot de dekking van de buitencontractuele aansprakelijkheid (burgerrechtelijke aansprakelijkheid) die zich voordoet in het privéleven van de verzekerde. In het huidige Koninklijk Besluit van 12 januari 1984 wordt er geen definitie gegeven van het begrip ‘privéleven’, daar waar het oorspronkelijke Koninklijk Besluit uitdrukkelijk bepaalde welke aansprakelijkheid uitgesloten werd. Het ging om de aansprakelijkheid “die voortvloeit uit een beroepsactiviteit met uitzondering evenwel van die voortspuitend uit beroepsverplaatsingen”. Deze bepaling werd in 1992 opgeheven.⁹¹ Verder strekt de dekking van deze verzekering zich op geografisch vlak uit tot alle landen van Europa.

48. Aangezien de gezins aansprakelijkheidsverzekering strekt tot dekking van de aansprakelijkheid die zich voordoet in het privéleven van de verzekerde, valt de professionele aansprakelijkheid dus niet onder het toepassingsgebied. Het gaat dan zowel over beroepsactiviteiten als beroepsverplaatsingen. Onder beroepsactiviteit moet worden verstaan: “elke activiteit die geregeld, hoofdzakelijk of aanvullend uitgeoefend wordt met een economisch of winst oogmerk of met de bedoeling in zijn levensonderhoud te voorzien”.⁹² Hieronder vallen bijvoorbeeld niet de occasionele activiteiten. Ten gevolge van de schrapping van artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984 dat aangeeft welke

⁸⁸ P., COLLE, *Handboek bijzonder gereglementeerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 71.

⁸⁹ Art. 1 KB 12 januari 1984 tot vaststelling van de minimumgarantievoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot het privéleven, BS 31 januari 1984, 1.382 (hierna: KB betreffende de gezins aansprakelijkheidsverzekering).

⁹⁰ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereglementeerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 73.

⁹¹ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 109.

⁹² P. COLLE, *Handboek bijzonder gereglementeerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 85.

aansprakelijkheid uitgesloten is van dekking vallen ook verplaatsingen die gedaan worden in de uitoefening van de beroepsactiviteit buiten de dekking van de gezinsaansprakelijkheidsverzekering. Verplaatsingen van en naar het werk zijn wel nog gedekt want deze vinden immers plaats tijdens het privéleven van de verzekerde. Op dat ogenblik staat hij namelijk niet onder het gezag van zijn werkgever.⁹³

1.1.2. Uitsluitingen

49. De contractuele aansprakelijkheid en de gevolgen voor het vermogen die daaruit kunnen voortvloeien vallen buiten de dekking van de gezinsaansprakelijkheidsverzekering omwille van het feit dat de verzekering voorziet in de dekking van de aansprakelijkheid opgelopen krachtens de artikelen 1382 tot 1386bis van het Burgerlijk Wetboek (en deze handelen over de aansprakelijkheid buiten overeenkomst).

Hieruit mag niet worden afgeleid dat de contractuele en professionele aansprakelijkheid niet te verzekeren zijn. Zij vallen enkel buiten de dekking die de gezinsaansprakelijkheid biedt en dus buiten het toepassingsgebied van het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984.⁹⁴

50. Daarnaast geeft het Koninklijk Besluit ook een opsomming van facultatieve uitsluitingen in artikel 6. De in artikel 6 vermelde risico's kunnen volledig of gedeeltelijk worden uitgesloten of de uitsluiting kan aan bepaalde voorwaarden of modaliteiten onderworpen zijn. De verzekeraar bepaalt dus of een bepaald risico wordt uitgesloten of niet en enkel degene die uitdrukkelijk in de polis zijn opgenomen zullen uitwerking hebben. Voorbeelden van dergelijke facultatieve uitsluitingen zijn de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst die onderworpen is aan een verplichte verzekering zoals de WAM-verzekering⁹⁵, de schade veroorzaakt aan de verzekeringnemer, zijn samenwonende echtgenoot en alle bij hem inwonende personen⁹⁶, de schade aan roerende of onroerende goederen of aan dieren die een verzekerde onder zijn bewaking heeft⁹⁷, enzovoort.⁹⁸

1.2. Verzekerde risico's

⁹³ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 86.

⁹⁴ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 84.

⁹⁵ Art. 6, 1^o KB betreffende de gezinsaansprakelijkheidsverzekering.

⁹⁶ Art. 6, 2^o KB betreffende de gezinsaansprakelijkheidsverzekering.

⁹⁷ Art. 6, 7^o KB betreffende de gezinsaansprakelijkheidsverzekering.

⁹⁸ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 86-90.

51. Het verzekerde risico is de buitencontractuele aansprakelijkheid die men kan oplopen krachtens de artikelen 1382 tot 1386*bis* van het Burgerlijk Wetboek. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om een fout, onvoorzichtigheid of nalatigheid (artikel 1382 en 1383 Burgerlijk Wetboek), de daad van personen waarvoor de verzekerde moet instaan zoals minderjarige kinderen (artikel 1384 Burgerlijk Wetboek), de schade die veroorzaakt wordt door een dier waarvan de verzekerde eigenaar is of dat hij onder zijn bewaring heeft (artikel 1385 Burgerlijk Wetboek), enzovoort. De aansprakelijkheid van meesters, aanstellers, onderwijzers en ambachtslieden uit de artikelen 1384, lid 3 en 4 van het Burgerlijk Wetboek zal niet gedekt zijn door de verzekering in de mate dat het gaat om beroepsaansprakelijkheid.⁹⁹ De aansprakelijkheid van de poetsvrouw en het huispersoneel zal wel gedekt zijn (randnummer 54).

52. Verder is het mogelijk dat de gezinsaansprakelijkheidsverzekering voorziet in een ruimere dekking. De verzekeraar kan de mogelijkheid bieden (meestal tegen de betaling van een hogere premie) om een uitbreiding te voorzien. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om de rechtsbijstandsdekking waarbij de verzekerde gedekt zal zijn voor de kost van zijn verdediging naar aanleiding van een strafvervolgning ten gevolge van een bepaald feit of een bepaalde handeling waarvoor zijn aansprakelijkheid opgeworpen wordt (en waarvan de dekking voorzien is in de gezinsaansprakelijkheidsverzekering). Er kan ook een bijkomende dekking voorzien zijn voor het onvermogen van een derde die gehouden is de stoffelijke schade die de verzekerde geleden heeft te vergoeden ten gevolge van een quasi-delictuele aansprakelijkheid die de derde heeft opgelopen door een daad of handeling die verband houdt met het privéleven maar waarbij de derde onvermogen is om die vergoeding te betalen aan de verzekerde. Voor het overige kunnen er nog allerlei andere dekkingen mogelijk zijn voor zover ze maar binnen de grenzen liggen van de buitencontractuele burgerrechtelijke aansprakelijkheid die betrekking heeft op het privéleven (bijvoorbeeld burenhinder).¹⁰⁰

1.3. De verzekerde personen

53. Artikel 3 van het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984 geeft een opsomming van de personen wiens aansprakelijkheid gedekt is door de gezinsaansprakelijkheidsverzekering. Het gaat in eerste instantie om de verzekeringnemer maar ook zijn echtgenoot/echtgenote of wettelijk samenwonende partner en alle personen die bij de verzekeringnemer inwonen evenals het huispersoneel en gezinshelpers zoals een poetsvrouw en al wie instaat voor de bewaking van kinderen of dieren zoals een kinderoppas.

⁹⁹ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 79.

¹⁰⁰ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 81-83.

De echtgenoot/echtgenote of wettelijk samenwonende partner van de verzekeringnemer is de persoon die samenwoont met de verzekeringnemer en niet feitelijk van tafel en bed of uit de echt gescheiden is.¹⁰¹ De personen die bij de verzekeringnemer inwonen zijn alle personen die onder hetzelfde dak leven maar ook deelnemen aan en geïntegreerd zijn in het gezinsleven van de verzekeringnemer. Dit bewijs kan door alle middelen van recht geleverd worden en moet soeverein door de rechter worden beoordeeld. Indien bijvoorbeeld de dochter van de verzekeringnemer in hetzelfde appartementsgebouw woont als de verzekeringnemer maar in een ander appartement, dan kan zij niet beschouwd worden als een inwonende bij de verzekeringnemer. Er kan wel sprake zijn van een inwonende persoon wanneer bijvoorbeeld de ouder van de verzekeringnemer die weliswaar in een afzonderlijk appartement woont de maaltijden en een belangrijk deel van zijn of haar vrije tijd spendeert in het appartement van een van de kinderen.¹⁰²

Studenten die in de week buitenshuis verblijven (bijvoorbeeld op kot) worden ook beschouwd als inwonende bij de verzekeringnemer, zelfs al zijn ze meerderjarig.¹⁰³ In bepaalde gevallen kan de verzekeringspolis voorzien in een uitbreiding en bijvoorbeeld dekking voorzien voor zij die tijdelijk buitenshuis gaan leven omwille van beroepsredenen, gezondheidsredenen of vakantie.¹⁰⁴

54. Ook de buitencontractuele aansprakelijkheid met betrekking tot het privéleven van huispersoneel of gezinshelpers is gedekt door de gezinsaansprakelijkheidsverzekering. Deze dekking geldt uiteraard niet ten aanzien van personeel dat is aangeworven in het kader van de beroepsactiviteit van de verzekerde zoals het poetspersoneel van een advocaat of arts. Om te weten wat onder het begrip ‘huispersoneel’ moet worden verstaan, moet er gekeken worden naar de Wet betreffende de Arbeidsovereenkomsten van 3 juli 1978.¹⁰⁵ Onder huispersoneel wordt begrepen: “de werknemer die zich verbindt, tegen loon en onder gezag, in hoofdzaak huishoudelijke handenarbeid te verrichten in verband met de huishouding van de werkgever of van zijn gezin”.¹⁰⁶ Het is dus enigszins merkwaardig dat de buitencontractuele beroepsaansprakelijkheid van het huispersoneel gedekt wordt door de gezinsaansprakelijkheidsverzekering aangezien de aansprakelijkheid in het kader van een beroepsactiviteit uitgesloten is. Dit moet samen gelezen worden met artikel 18 van de Arbeidsovereenkomstenwet waarin bepaald wordt dat een werknemer enkel persoonlijk aansprakelijk gesteld kan worden in geval van bedrog, zware schuld of herhaalde lichte schuld. Artikel 62, lid 1 van de Wet betreffende de Verzekeringen bepaalt dat bedrog van rechtswege uit de dekking is uitgesloten en de verzekeraar kan zich ook van zijn verplichtingen bevrijden door in de polis te bepalen dat zware

¹⁰¹ Art. 3, 1° KB betreffende de gezinsaansprakelijkheidsverzekering.

¹⁰² P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 94.

¹⁰³ Art. 3, 2° KB betreffende de gezinsaansprakelijkheidsverzekering.

¹⁰⁴ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 95.

¹⁰⁵ Wet 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, *BS* 22 augustus 1978, 9.277.

¹⁰⁶ Artikel 3 Wet betreffende de arbeidsovereenkomsten.

schuld uitgesloten is van de dekking.¹⁰⁷ Dat heeft dus tot gevolg dat huispersoneel en gezinshelpers enkel van dekking van de gezins aansprakelijkheidsverzekering zullen kunnen genieten in geval van zware schuld indien dit niet uitdrukkelijk in de polis is uitgesloten en in geval van herhaalde lichte schuld.¹⁰⁸

1.4. Omvang van de vergoeding

55. De gezins aansprakelijkheidsverzekering is een schadeverzekering of indemnitaire verzekering. Dit betekent dat de verzekeraar de werkelijk geleden schade zal moeten vergoeden aan de verzekerde indien er zich een schadegeval voordoet. De verzekeraar kan wel de dekking beperken tot een maximaal bedrag, vastgelegd door het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984. Langs de andere kant mag de dekking ook niet lager zijn dan de bedragen vastgelegd door dat Koninklijk Besluit. Zowel de aansprakelijkheid voor lichamelijke als stoffelijke schade komen voor dekking in aanmerking. Onder lichamelijke schade vallen zowel aantastingen van de lichamelijke integriteit zoals tijdelijke of blijvende arbeidsongeschiktheid en invaliditeit maar ook kosten voor hospitalisatie, geneeskundige en andere verzorgingskosten, evenals esthetische schade en morele schade. De dekking van lichamelijke schade kan beperkt worden maar dat is niet verplicht.¹⁰⁹

56. Ook is er voorzien in een dekking van stoffelijke of materiële schade. Deze dekking kan ook door de verzekeraar worden beperkt, net zoals bij de lichamelijke schade. De partijen kunnen een vrijstelling bedingen maar dat is niet langer verplicht sinds een ingebrekestelling van de Europese Commissie in 2003 met betrekking tot de brandverzekering.¹¹⁰ Sinds de wijziging van artikel 5, lid 2 door het Koninklijk Besluit van 4 juli 2004¹¹¹ werd het verplichte karakter van de vrijstelling ook in de gezins aansprakelijkheidsverzekering afgeschaft.¹¹²

¹⁰⁷ Artikel 62, lid 2 W. Verz.

¹⁰⁸ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 95-97.

¹⁰⁹ Art. 5 KB betreffende de gezins aansprakelijkheid.

¹¹⁰ Vroeger gold er een verplichte vrijstelling van 123,95 euro (5.000 Belgische Frank) maar dit dreigde onverenigbaar te worden verklaard met het Europeesrechtelijk beginsel van het vrij verrichten van diensten.

¹¹¹ KB 4 juli 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 januari 1984 tot vaststelling van de minimumgarantievoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot het privéleven, *BS* 22 juli 2004, 56.899.

¹¹² P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 99-100.

2. Verhouding gezins aansprakelijkheidsverzekering en WAM-verzekering

2.1. Uitsluiting dekking gezins aansprakelijkheidsverzekering

57. Artikel 6, 1^o van het Koninklijk Besluit van 12 januari 1984 bepaalt dat de schade die voortvloeit uit de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst die onderworpen is aan een wettelijk verplichte verzekering, uitgesloten is van de dekking van de gezins aansprakelijkheidsverzekering. Dit betekent dus dat het verkeersrisico uit de gezins aansprakelijkheidsverzekering kan worden gesloten aangezien de WAM-verzekering een verplichte verzekering is voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven. Deze uitsluiting geldt van zodra er een verzekeringsplicht is onder de WAM, ook al werd die niet nageleefd.¹¹³ In bepaalde gevallen zal de gezins aansprakelijkheidsverzekering toch nog tot een vergoeding gehouden¹¹⁴ zijn voor de schade die veroorzaakt werd aan het motorrijtuig door de inzittende. De WAM-verzekering vergoedt immers niet de schade aan het motorrijtuig zelf en de uitsluiting zou enkel gelden voor de schade die effectief door de WAM-verzekeraar wordt vergoed wat dan niet het geval is. De familiale verzekeraar van de inzittende zal dan gehouden zijn tot vergoeding van de schade.¹¹⁵ Dit zal zich bijvoorbeeld voordoen wanneer een inzittende de autodeur opent en hierbij een fietser raakt. De fietser zal de schade die hij geleden heeft kunnen verhalen op de WAM-verzekeraar van de auto. De schade die hierdoor veroorzaakt is aan het autoportier zal niet door de WAM-verzekeraar vergoed worden. Hiervoor zal de inzittende een beroep moeten doen op zijn gezins aansprakelijkheidsverzekering (als hij die heeft afgesloten).

58. Een voortbewegingstoestel kan dan in bepaalde gevallen wel een motorrijtuig zijn (randnummer 31 en volgende) maar zal toch niet aan de verplichte verzekering onderworpen zijn.¹¹⁶ Dat betekent dat de uitsluiting van de gezins aansprakelijkheidsverzekering niet van toepassing zal zijn op voortbewegingstoestellen. Indien de bestuurder van een voortbewegingstoestel het slachtoffer wordt van een verkeersongeval met een motorrijtuig (bijvoorbeeld een auto), dan zal het de aansprakelijkheidsverzekeraar van de bestuurder van het motorrijtuig zijn die in een vergoeding zal

¹¹³ F. DE LY, "Artikel 6-9 KB 12 januari 1984" in M. VAN DONGEN, M. DE GRAEVE, D. WUYTS, L. VAEL, G. HEIRMAN, G. JOCQUÉ, C. VAN SCHOUBROECK, E. GOESSENS, H. VANPARYS, B. WINDEY, T. VANSWEEVELT, P. ALLARY, F. LATERVEER, H. VAN GORP, A. DE WILDE, E. DIRIX, P. BECUE, I. VRANCKEN, R. SIERENS, V. PETITAT, C. HENSKENS, V. HULPIAU, P. COLLE, K. TERMOTE, D. SCHUERMANS, A. VAN DEN BOSSCHE, N. TORFS, P. VANLESBERGHE, J. MUYLDERMANS, A. DE GRAEVE en T. MEURS (eds.), *Verzekeringsrecht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer*, Antwerpen, Kluwer, 1989, 4.

¹¹⁴ Pol. Mechelen 6 september 2006, *VAV* 2007, 232.

¹¹⁵ G. JOCQUÉ, "Verkeersongevallen en de gezins aansprakelijkheidsverzekering", *T.Pol.* 2016, (212) 212-213, nr. 1-3.

¹¹⁶ Art. 2bis WAM.

moeten voorzien voor de lichamelijke schade en kledijschade. De bestuurder van het voortbewegingstoestel zal dus een beroep kunnen doen op de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM indien hij letsel- of kledijschade oploopt. Indien de bestuurder van een voortbewegingstoestel betrokken raakt bij een verkeersongeval met bijvoorbeeld een voetganger, fietser of ander voortbewegingstoestel en er is schade veroorzaakt, dan zal het de gezins aansprakelijkheidsverzekering van de aansprakelijke zijn die in een vergoeding zal voorzien. Uiteraard is vereist dat de aansprakelijke een dergelijke verzekering heeft afgesloten (want dat is niet verplicht) en dat het feit zich voordoet in de privésfeer van de schadeveroorzaker. Indien een derde schade oploopt door de bestuurder van het voortbewegingstoestel dan zal het de gezins aansprakelijkheidsverzekering van de bestuurder zijn die in een vergoeding voorziet, als aan de twee bovenvermelde voorwaarden is voldaan. De gezins aansprakelijkheidsverzekering strekt namelijk tot dekking van de buitencontractuele aansprakelijkheid die de verzekerde in zijn privésfeer kan oplopen.

59. Indien het ongeval veroorzaakt werd door een motorrijtuig waarbij de aansprakelijkheidsplicht niet werd nageleefd en dus geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering werd afgesloten, kan het zijn dat de bestuurder van een voortbewegingstoestel geconfronteerd wordt met een niet solvabele tegenpartij. Het BGWF vergoedt de benadeelde van het verkeersongeval wanneer de aansprakelijke geen verplichte verzekeringsdekking genomen heeft voor zijn motorrijtuig¹¹⁷ (terwijl daartoe wel de verplichting bestaat) en wanneer de verzekeraar zelf insolvabel is of zijn toelating verloren is¹¹⁸ om in België nog verzekeringsactiviteiten uit te oefenen.¹¹⁹ Hetzelfde geldt indien er sprake is van een toevallig feit¹²⁰ waardoor de bestuurder van het motorrijtuig vrijuit gaat of indien het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt niet geïdentificeerd kan worden, bijvoorbeeld in geval van vluchtmisdrijf.¹²¹ Er kan ook nog gewezen worden op de toepassing van artikel 19bis-11, 9° WAM waarbij het BGWF zal tussenkomen indien het motorrijtuig vrijgesteld is van de verzekeringsplicht overeenkomstig artikel 2bis, eerste lid WAM zoals het geval is voor een voortbewegingstoestel.

2.2. Eigen recht van de benadeelde en verweermiddelen in het kader van de gezins aansprakelijkheidsverzekering

60. De bestuurder van een voortbewegingstoestel die het slachtoffer wordt van een verkeersongeval zal de benadeelde zijn en beschikt op grond van artikel 150, eerste lid Wet betreffende de Verzekeringen over een eigen recht tegen de verzekeraar van de aansprakelijke (in de hypothese dat de tegenpartij een

¹¹⁷ Art. 19bis-11, §1, 8° WAM.

¹¹⁸ Art. 19bis-11, §1, 1° en 2° WAM.

¹¹⁹ H. BOCKEN, I. BOONE en M. KRUIHOF, *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, Brugge, die Keure, 2014, 228.

¹²⁰ Art. 19bis-11, §1, 3° WAM.

¹²¹ Art. 19bis-11, §1, 7° WAM.

aansprakelijkheidsverzekering heeft afgesloten). De benadeelde beschikt over dit recht voor alle verzekeringen die onder het toepassingsgebied van deel 4 van de Wet betreffende de Verzekeringen vallen, dus ook de gezinsaansprakelijkheidsverzekering. De verzekeraar kan gebruik maken van zowel externe als interne verweermiddelen tegen de benadeelde. Indien de benadeelde zijn recht uitoefent tegen de verzekeraar, kan het zijn dat de verzekeraar tegenwerpt dat er op het ogenblik van het schadegeval geen verzekeringsovereenkomst bestond. Dit noemen we het externe verweer omdat het verweer het schadegeval buiten de verzekering plaatst. Voor de verplichte verzekeringen vindt dit verweer uitdrukking in artikel 151, §1, tweede lid Wet betreffende de Verzekeringen dat bepaalt dat de nietigverklaring, opzegging, beëindiging of schorsing van de overeenkomst die plaatsvond voordat het schadegeval zich heeft voorgedaan tegenwerpelijk is aan de benadeelde. Voor de niet-verplichte verzekering zoals de gezinsaansprakelijkheidsverzekering is er geen gelijkaardige bepaling voorzien. Het Hof van Cassatie heeft in een arrest van 24 april 2014 bevestigd dat deze externe verweermiddelen ook in de niet-verplichte verzekering tegenwerpelijk zijn.¹²²

61. Daarnaast kan er ook nog sprake zijn van interne verweermiddelen. In dat geval kan het zijn dat de verzekeraar op grond van de wet of een contractuele bepaling aan de benadeelde tegenwerpt dat hij niet gehouden is hem te vergoeden. Deze verweermiddelen van de verzekeraar zijn intern omdat ze zich situeren binnen een bestaande verzekeringsovereenkomst die het schadegeval in principe dekt. Het verweer vloeit voort uit de afwezigheid van dekking op grond van de verzekeringsovereenkomst ook al moet die overeenkomst in principe dekking verlenen. Wat de interne verweermiddelen betreft is er wel een belangrijk onderscheid tussen de verplichte en niet-verplichte verzekeringen. De regeling voorzien in artikel 151, §1 Wet betreffende de Verzekeringen voorziet in een grotere bescherming van de benadeelde voor wat betreft de verplichte verzekering. Excepties, vrijstellingen, de nietigheid en het verval van recht voortvloeiend uit de wet of de overeenkomst en die hun oorzaak vinden in een feit dat zich vóór of na het schadegeval heeft voorgedaan, kunnen immers niet aan de benadeelde worden tegengeworpen. §2 bepaalt daarentegen voor de niet-verplichte verzekering dat de verweermiddelen voortvloeiend uit de wet of de overeenkomst wel aan de benadeelde tegenwerpelijk zijn voor zover zij hun oorzaak vinden in een feit dat aan het schadegeval voorafgaat. De gezinsaansprakelijkheidsverzekering is een niet-verplichte verzekering dus de verzekeraar kan feiten die zich voor het schadegeval hebben voorgedaan aan de benadeelde tegenwerpen.¹²³

2.3. De “joyriding-clausule”

¹²² G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 220-221.

¹²³ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 218-219.

62. De gezins aansprakelijkheidsverzekering voorziet in een zogenaamde “joyriding-clausule” wat inhoudt dat zij zal voorzien in de dekking van ongevallen die weliswaar tot het verkeersrisico behoren maar toch uitgesloten zijn van dekking door de WAM. Artikel 3, §1 WAM somt op wiens aansprakelijkheid de WAM-verzekering dekt en voegt er ook nog een uitzondering aan toe, met name: “met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschaft”. Het gaat dus bijvoorbeeld over de gevallen waarbij schade veroorzaakt wordt door verzekerden, die buiten medeweten van hun ouders om, een motorrijtuig besturen terwijl zij hiervoor nog niet de wettelijk vereiste leeftijd hebben. Als een minderjarige een voertuig gestolen heeft waarmee hij naderhand een ongeval veroorzaakt, dan zal hij uit de WAM-dekking gesloten zijn maar kan hij wel een beroep doen op de dekking van de gezins aansprakelijkheidsverzekering.¹²⁴

63. Om een beroep te kunnen doen op de dekking van de gezins aansprakelijkheidsverzekering, moeten er een aantal strikte voorwaarden vervuld zijn. De minderjarige moet zich schuldig gemaakt hebben aan gebruiksdiefstal¹²⁵ wat betekent dat hij het voertuig tegen de wil van de eigenaar heeft weggenomen met de bedoeling er kortstondig gebruik van te maken en nadien terug te geven aan de eigenaar. Meestal gaat het om een minderjarig kind dat het voertuig zonder medeweten van zijn ouders wegneemt om er gedurende een korte periode gebruik van te maken. Ten tweede is het ook vereist dat het ongeval veroorzaakt is door een bestuurder die de wettelijk vereiste leeftijd voor het besturen van een motorrijtuig nog niet heeft bereikt. De Wegcode¹²⁶ bepaalt dat de vereiste leeftijd afhankelijk zal zijn van de aard van het voertuig en de omstandigheden waarin het wordt bestuurd. De betrokkene moet het motorrijtuig ook bestuurd hebben buiten medeweten van de eigenaar om en mag bovendien geen toelating gekregen hebben om het voertuig te besturen. De bestuurder moet ten slotte ook aansprakelijk zijn voor het ongeval. De vergoeding voor het slachtoffer zal dus niet gesteund zijn op artikel 29bis WAM aangezien dit buiten het toepassingsgebied van de WAM-verzekering valt.¹²⁷

64. De toepassing van deze joyriding-clausule sluit niet uit dat de ouders nog aansprakelijk gesteld kunnen worden op grond van artikel 1384, lid 2, van het Burgerlijk Wetboek voor de schade veroorzaakt door hun minderjarige kind. In dat geval kan het zijn dat hun aansprakelijkheid toch gedekt zal zijn door de WAM-verzekering indien zij de hoedanigheid hebben van een van de personen opgesomd in artikel 3, §1, WAM. Meestal zal de verzekeringnemer de eigenaar van het motorrijtuig zijn waardoor de WAM-

¹²⁴ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 216-217.

¹²⁵ Art. 461, tweede lid Strafwetboek 8 juni 1867, BS 9 juni 1867, 3.133.

¹²⁶ Art. 8.2 Wegcode: dit artikel bepaalt de minimumleeftijd waarop een rijbewijs kan worden afgegeven. Die ligt voor een auto bv. op 18 jaar.

¹²⁷ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 217.

verzekeraar in dat geval de benadeelde wel schadeloos zal stellen in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

3. Arbeidsongevallenverzekering

3.1. Verplaatsingen van en naar het werk

65. Zoals reeds eerder aangegeven (randnummer 48) vallen verplaatsingen van en naar het werk wel onder de dekking van de gezinsaansprakelijkheidsverzekering. Dat betekent dus dat wanneer de bestuurder van een voortbewegingstoestel aansprakelijkheid oploopt krachtens de artikelen 1382 tot 1386*bis* van het Burgerlijk Wetboek op weg van en naar het werk, de gezinsaansprakelijkheidsverzekering zal voorzien in een vergoeding van de schade van de benadeelde.

3.2. Arbeidsongeval

66. Daarnaast bestaat ook de mogelijkheid dat de bestuurder van een voortbewegingstoestel het slachtoffer wordt van een ongeval op weg van of naar het werk. In dat geval zal het de arbeidsongevallenverzekering van de werkgever zijn die zal voorzien in een vergoeding van de opgelopen schade (slechts een deel van de schade zal worden vergoed). De Arbeidsongevallenwet ('AOW')¹²⁸ bepaalt dat ook een ongeval dat zich voordoet van en naar het werk als een arbeidsongeval wordt gezien. Onder de weg naar en van het werk moet worden verstaan: "het normale traject dat de werknemer moet afleggen om zich van zijn verblijfplaats te begeven naar de plaats waar hij werkt, en omgekeerd". Art. 8, §1, lid 2, 1°- 4° AOW geeft verder nog aan dat het traject normaal blijft ook al maakt een werknemer omwegen die nodig en redelijkerwijze te verantwoorden zijn.¹²⁹

67. De prestaties van de arbeidsongevallenverzekeraar hebben het karakter van een schadevergoeding (meer dan in andere takken van de sociale zekerheid), meer bepaald een forfaitaire schadevergoeding. Hiermee wordt bedoeld dat ten eerste niet alle schadeposten voor vergoeding in aanmerking komen (morele schade en schade aan goederen worden niet vergoed), dat het kan zijn dat de vergoedbare schadeposten die in wet omschreven zijn niet noodzakelijk overeenstemmen met de werkelijke schade en dat het mogelijk is dat het slachtoffer afziet van een verdere vordering tegen zijn werkgever. Wat wel vergoed wordt is: in geval van letselschade de geneeskundige verzorging en

¹²⁸ Art. 8, §1 Arbeidsongevallenwet 10 april 1971, *BS* 24 april 1971, 5.201.

¹²⁹ Het gaat bv. om het wegbrengen of ophalen van de kinderen naar of van de kinderopvang of de school, het volgen van vormingslessen tijdens de normale arbeidsuren, enz.

uitkeringen wegens tijdelijke of blijvende arbeidsongeschiktheid en bij overlijden de kosten van de begrafenis en renten voor de nabestaanden.¹³⁰

De bestuurder van het voortbewegingstoestel zal recht hebben op de geneeskundige, heilkundige, farmaceutische en verplegingskosten.¹³¹ Ook ingrepen met een louter esthetisch doel (voor zover ze betrekking hebben op het ongeval) komen voor vergoeding in aanmerking. Daarnaast heeft de getroffene ook recht op prothesen en orthopedische toestellen die nodig zouden zijn ten gevolge van het ongeval.¹³² De Arbeidsongevallenwet voorziet ook in een uitkering bij tijdelijke en blijvende arbeidsongeschiktheid.¹³³

68. Belangrijk om in te zien in het kader van de Arbeidsongevallenwet is dat zelfs in geval van een duidelijke zware fout van het slachtoffer de arbeidsongevallenverzekeraar toch nog een vergoeding verschuldigd zal zijn. Een voorbeeld van een dergelijke zware fout in het kader van de verplaatsingen van en naar het werk is een chauffeur die met een alcoholgehalte van 2,4 gram/liter achter het stuur plaatsnam.¹³⁴ Wanneer het ongeval door de getroffene met opzet is veroorzaakt, dan zullen de bij wet bepaalde vergoedingen niet verschuldigd zijn.¹³⁵ In een arrest van het Hof van Cassatie van 16 februari 1987¹³⁶ werd dit strikt geïnterpreteerd. Naast het feit dat de daad die het letsel veroorzaakte opzettelijk moet zijn gesteld, is ook vereist dat het opzet gericht was op het veroorzaken van het ongeval als zodanig, ook al wilde men de gevolgen ervan niet.¹³⁷

3.3. Samengaan met de regels inzake burgerlijke aansprakelijkheid (gemeen recht)

69. De vraag rijst of het slachtoffer van een arbeidsongeval de keuze heeft tussen de forfaitaire arbeidsongevallenregeling en het gemeen aansprakelijkheidsrecht om een vergoeding te bekomen wanneer hij fout, schade en causaal verband kan bewijzen. Uit artikel 46, §1 Arbeidsongevallenwet blijkt dat het slachtoffer enkel een rechtsvordering inzake burgerlijke aansprakelijkheid kan instellen in de gevallen die bepaald zijn in dat artikel. Dit moet samen bekeken worden met het cumulatieverbod dat geldt in het kader van de arbeidsongevallenregeling. Artikel 46, §2 AOW bepaalt dat het slachtoffer

¹³⁰ Y. STEVENS, F. LOUCKX, Y. JORENS en J. VAN LANGENDONCK, *Handboek socialezekerheidsrecht*, 10^{de} ed., Mortsels, Intersentia, 2020, 313-314.

¹³¹ Art. 28 Arbeidsongevallenwet.

¹³² Art. 28 Arbeidsongevallenwet.

¹³³ Y. STEVENS, F. LOUCKX, Y. JORENS en J. VAN LANGENDONCK, *Handboek socialezekerheidsrecht*, 10^{de} ed., Mortsels, Intersentia, 2020, 316.

¹³⁴ Arbh. Gent 1 december 1988, *JTT* 1989, 111.

¹³⁵ Dit wordt uitdrukkelijk bepaald in art. 48 Arbeidsongevallenwet.

¹³⁶ Cass. 16 februari 1987, *Arr. Cass.* 1986-87, 800.

¹³⁷ Y. STEVENS, F. LOUCKX, Y. JORENS en J. VAN LANGENDONCK, *Handboek socialezekerheidsrecht*, 10^{de} ed., Mortsels, Intersentia, 2020, 280-282.

maar een vergoeding van de aansprakelijke kan vorderen voor zijn lichamelijke schade voor zover de volgens het gemeen recht berekende vergoeding meer bedraagt dan de schadeloosstelling die aan het slachtoffer wordt toegekend op grond van de Arbeidsongevallenwet. In dat geval zal enkel het verschil tussen beide van de aansprakelijke kunnen worden gevorderd. Bovendien geldt het cumulatieverbod enkel voor de schade die gedekt wordt door de Arbeidsongevallenwet. Dit betekent dat het slachtoffer wel nog een vordering op grond van het gemeen recht zal kunnen instellen voor andere schade dan degene die gedekt is door de arbeidsongevallenregeling. Het gaat hierbij over morele schade of schade aan goederen.¹³⁸ Het slachtoffer heeft dus geen echt keuzerecht tussen de vergoedingsregeling van de arbeidsongevallenverzekering of het gemeen aansprakelijkheidsrecht aangezien er enkel een vordering in gemeen recht kan worden ingesteld wanneer er sprake is van een de van de gevallen bepaald in artikel 46, §1 Arbeidsongevallenwet en voor zover de schade niet vergoed wordt door de arbeidsongevallenverzekeraar.¹³⁹

3.3.1. Subrogatie arbeidsongevallenverzekeraar

70. De mogelijkheid bestaat dat een derde aansprakelijk is voor het ongeval op weg van of naar het werk. In dat geval kan de arbeidsongevalverzekeraar die het slachtoffer vergoed heeft op grond van de artikelen 46 en 47 van de Arbeidsongevallenwet een vordering tot indeplaatsstelling instellen tegen de derde die voor het ongeval aansprakelijk is.¹⁴⁰ Wanneer een arbeidsongeval mede veroorzaakt is door de schuld van een aansprakelijke derde en de arbeidsongevallenverzekeraar reeds de wettelijke vergoeding heeft uitbetaald aan de getroffene, zal de arbeidsongevallenverzekeraar tot beloop van het betaalde in de plaats gesteld worden van de getroffene. Dit betekent dus dat de arbeidsongevallenverzekeraar de volledig betaalde vergoeding kan terugvorderen van de aansprakelijke derde, ook al was die slechts gedeeltelijk aansprakelijk voor het arbeidsongeval. De arbeidsongevallenverzekeraar kan van de aansprakelijke derde de betaling vorderen van het bedrag van de wettelijk betaalde vergoeding wegens tijdelijke of blijvende, gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid op grond van artikel 47 Arbeidsongevallenwet maar wel slechts tot beloop van de vergoeding die de getroffene op basis van het gemeen recht had kunnen vorderen voor dezelfde schade.¹⁴¹

¹³⁸ Y. STEVENS, F. LOUCKX, Y. JORENS en J. VAN LANGENDONCK, *Handboek socialezekerheidsrecht*, 10^{de} ed., Mortsels, Intersentia, 2020, 285.

¹³⁹ G. JOCQUÉ, “Actualia schade en schadeloosstelling”, *VAV* 2014, afl. 3, 12.

¹⁴⁰ Zie ook Cass. 16 januari 2012, *Arr. Cass.* 2012, 41.

¹⁴¹ G. JOCQUÉ, “Actualia schade en schadeloosstelling”, *VAV* 2014, afl. 3, 13.

4. Opedreven voortbewegingstoestellen

71. De mogelijkheid bestaat dat gebruikers van voortbewegingstoestellen hun toestel kunstmatig laten opdrijven, hetgeen ook regelmatig gebeurt bij elektrische fietsen. Hierbij wordt vaak uit het oog verloren dat dit gevolgen zal hebben voor de verzekeringsdekking.

72. Indien het voortbewegingstoestel opgedreven is waardoor het een hogere snelheid kan halen dan 25 km/u en de gebruiker sluit een gezins aansprakelijkheidsverzekering af maar verzwijgt dit opzettelijk, dan zal de verzekeraar misleid zijn over het risico.¹⁴² Dit heeft tot gevolg dat de verzekeringsovereenkomst nietig zal zijn.¹⁴³ Aangezien de verzwijging of onjuiste mededeling van de gegevens omtrent het risico bij het sluiten van de verzekeringsovereenkomst het schadegeval voorafgaat, kan de verzekeraar de nietigheid tegenwerpen aan de benadeelde¹⁴⁴ indien de benadeelde een rechtstreekse vordering zou instellen.¹⁴⁵

Het is ook mogelijk dat de gebruiker het voortbewegingstoestel pas na het sluiten van de verzekeringsovereenkomst heeft opgedreven. In dat geval bepaalt artikel 81 van de Wet betreffende de Verzekeringen dat de verzekeringnemer verplicht is om in de loop van de overeenkomst nieuwe of gewijzigde omstandigheden mee te delen die de kans dat het risico zich realiseert aanmerkelijk en blijvend doen toenemen en waarvan de verzekeringnemer redelijkerwijze moet aannemen dat ze van invloed kunnen zijn op de beoordeling van het risico. Als de verzekeringnemer het risico opzettelijk niet heeft meegedeeld (bijvoorbeeld om geen hogere premie te moeten betalen) dan kan de verzekeraar weigeren te presteren indien er zich een schadegeval voordoet.¹⁴⁶ Het is ook mogelijk dat de verzekeraar er niet in slaagt om te bewijzen dat de verzekeringnemer met bedrieglijk opzet handelde maar wel kan aantonen dat het ontbreken van de kennisgeving van de verzwaarde omstandigheden verweten kan worden aan de verzekeringnemer. In dat geval zal de verzekeraar maar gehouden zijn de prestatie te leveren naar verhouding tussen de betaalde premie en de premie die de verzekeringnemer zou moeten hebben betaald indien hij de verzwaarde omstandigheden wel had meegedeeld. Ten slotte kan het ook zijn dat de verzekeraar kan bewijzen dat hij een dergelijk risico nooit zou hebben verzekerd en dan zal

¹⁴² Dit was ook het geval in een zaak waarin het ging om een opgefokte bromfiets, zie Pol. Brugge 24 januari 2007, *De Verz.*, 440.

¹⁴³ Art. 59 W. Verz.

¹⁴⁴ Art. 151, §2 W. Verz.

¹⁴⁵ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, "Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)", *Actua Leges*, 2019, afl. 45, (1) 2, nr. 4.

¹⁴⁶ Art. 81, §3, c) W. Verz.

de prestatie van de verzekeraar beperkt zijn tot de terugbetaling van alle betaalde premies¹⁴⁷ als er zich een schadegeval voordoet.¹⁴⁸

73. De gezins aansprakelijkheidsverzekeraar kan ook een beroep doen op de uitsluitingsgronden van artikel 6, 1° van het KB betreffende de gezins aansprakelijkheid indien het voortbewegingstoestel een opgedreven snelheid van meer dan 25 km/u haalt. In dat geval zal de uitzondering van artikel 2bis WAM niet meer van toepassing zijn waardoor de gebruiker van het voortbewegingstoestel wel een WAM-verzekering zal moeten afsluiten. Artikel 6, 1° van het KB bepaalt immers dat de verzekeraar geen dekking moet verlenen voor aansprakelijkheden die het voorwerp uitmaken van een verplichte verzekering zoals bijvoorbeeld de WAM-verzekering. In dergelijk geval zal een gezins aansprakelijkheidsverzekering dus niet volstaan aangezien een voortbewegingstoestel met een opgedreven motor dat een snelheid kan halen van meer dan 25 km/u gedekt moet zijn¹⁴⁹ “door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van de wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst”.¹⁵⁰

74. Indien er zich een ongeval zou voordoen waarbij er slachtoffers te betreuren zijn, en er geen enkele verzekeringsonderneming tot vergoeding gehouden is (omdat de verzekeringsplicht niet werd nageleefd), dan zal het slachtoffer in eerste instantie wel vergoed worden door het BGWF.¹⁵¹ Het BGWF kan het uitgekeerde bedrag dan verhalen op de eigenaar van het voortbewegingstoestel (en eventueel de verzekeraar).¹⁵²

75. De houder en bestuurder die een opgedreven voortbewegingstoestel in het verkeer brengen of toelaten dat het in het verkeer wordt gebracht, stellen zich overeenkomstig artikel 22 WAM¹⁵³ ook bloot aan strafrechtelijke sancties.¹⁵⁴

¹⁴⁷ Art. 81, §3, b) W. Verz.

¹⁴⁸ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 45, (1) 2, nr. 4.

¹⁴⁹ Art. 2, §1 WAM.

¹⁵⁰ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 45, (1) 2, nr. 4.

¹⁵¹ Art. 19bis-11, §1, 8° WAM.

¹⁵² S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 45, (1) 2-3, nr. 4.

¹⁵³ Art. 22 WAM bepaalt dat “de eigenaar of de houder van het motorrijtuig die het in het verkeer brengt of toelaat dat het in het verkeer wordt gebracht op een van de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het aanleiding kan geven, gedekt is overeenkomstig deze wet, alsmede de bestuurder van dat motorrijtuig, worden gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van honderd frank tot duizend frank, of met een van die straffen alleen”.

¹⁵⁴ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 45, (1) 2-3, nr.4.

5. Omniumverzekering

76. Wanneer de bestuurder van een voortbewegingstoestel een ongeval veroorzaakt en daarbij schade veroorzaakt aan derden, zal deze schade via de gezins aansprakelijkheidsverzekering gedekt worden indien de bestuurder een dergelijke verzekering heeft afgesloten. Daarnaast is het mogelijk dat de bestuurder zelf lichamelijke schade heeft opgelopen of dat zijn voortbewegingstoestel ernstig beschadigd is (materiële schade). De gezins aansprakelijkheidsverzekering zal hierin niet tussenkomen aangezien dit een verzekering is die de schade dekt die kan ontstaan ten gevolge van de aansprakelijkheid van de verzekerde krachtens de artikelen 1382 tot 1386*bis* van het Burgerlijk Wetboek. Om hieraan tegemoet te komen, bieden verschillende verzekeraars de mogelijkheid om een bijkomende verzekering af te sluiten, vergelijkbaar met de verzekering eigen schade, ook wel de “omnium” genoemd die door gebruikers van auto’s wordt afgesloten. Deze verzekering voorziet in een vergoeding voor materiële schade die aan het motorrijtuig zelf veroorzaakt wordt. In vele gevallen zal er wel een franchise gelden waardoor de verzekerde een bepaald deel van de schade toch zelf zal moeten betalen (aftrekfranchise) of een bepaald bedrag aan schade bereikt moet worden vooraleer de verzekeraar dekking zal bieden (drempelfranchise).

Zo biedt *Ethias*¹⁵⁵ de verzekering ‘Bike & more’ aan waarbij zowel een gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel verzekerd kan worden en er een keuze gemaakt kan worden uit vier waarborgen zoals ‘Bestuurder en Passagiers’ waarbij een dekking voorzien is indien de bestuurder gewond geraakt of komt te overlijden. Een andere mogelijkheid is de optie ‘Materiële schade, brand inbegrepen’ waarbij onder andere dekking geboden wordt in geval van stoffelijke schade aan het toestel ten gevolge van een ongeval, val, vandalisme, natuurkrachten en aanraking met dieren of brand, veroorzaakt door de batterij van het elektrisch toestel. Ook *AG Insurance*¹⁵⁶ biedt in haar ‘Pack OmniMobility’, die een uitbreiding vormt van de ‘BA Privéleven Top Familiale’, een verzekering voor de materiële of lichamelijke schade die de bestuurder van een voortbewegingstoestel oploopt ten gevolge van een ongeval.

6. Arrest Grondwettelijk Hof 28 januari 2021¹⁵⁷

¹⁵⁵ Voor meer informatie: <https://www.ethias.be/part/nl/verzekering-gemotoriseerde-voortbewegingstoestellen.html>.

¹⁵⁶ Voor meer informatie: <https://www.aginsurance.be/Retail/nl/mobiliteit/fiets/Paginas/fietsverzekering-pack-omnimobility.aspx>.

¹⁵⁷ GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021.

6.1. Problematiek

77. Recent (28 januari 2021) velde het Grondwettelijk Hof een belangrijk arrest dat relevant is voor de problematiek omtrent de al dan niet verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen voor voortbewegingstoestellen. De rechtbank van eerste aanleg van Oost-Vlaanderen, afdeling Gent stelde bij vonnis van 8 oktober 2019 en 28 november 2019 twee prejudiciële vragen. In het eerste geval werd de vraag gesteld of het feit dat bromfietsen klasse A die een autonome snelheid van maximum 25 km/u kunnen halen en onder het toepassingsgebied vallen van artikel 2.17.1 Wegverkeersreglement (Wegcode) niet gediscrimineerd worden wat betreft de verzekeringsplicht ten opzichte van voertuigen bedoeld in artikel 2*bis* WAM (zoals een elektrische step) die niet onder het toepassingsgebied van artikel 2.17.1 Wegverkeersreglement vallen en ook een maximumsnelheid van 25 km/u halen (maar via ondersteuning een hogere snelheid kunnen halen en bijgevolg een evenwaardige dan wel grotere kinetische energie hebben dan bromfietsen klasse A). Bromfietsen klasse A zijn immers wel onderworpen aan de verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen in tegenstelling tot voertuigen bedoeld in artikel 2*bis* WAM. Het tweede deel betrof de vraag of bromfietsen klasse A zoals omschreven in artikel 2.17.1 Wegverkeersreglement niet gediscrimineerd worden wat betreft de verzekeringsplicht ten opzichte van voertuigen bedoeld in artikel 2*bis* WAM die niet onder het toepassingsgebied van artikel 2.17.1 Wegverkeersreglement vallen en ook een autonome snelheid van maximum 25 km/u kunnen halen maar gemiddeld een grotere massa en dus een grotere kinetische energie hebben dan bromfietsen klasse A. De tweede prejudiciële vraag betrof de vraag of er geen discriminatie bestaat tussen een hoogtewerker die een autonome snelheid van maximum 25 km/u heeft (zoals een bromfiets klasse A omschreven in artikel 2.17.1 Wegverkeersreglement) maar die wel 7,5 ton weegt (en dus een grotere kinetische energie heeft dan een bromfiets klasse A) en niet aan de verzekeringsplicht onderworpen is en een bromfiets klasse A die wel aan de verzekeringsplicht onderworpen is. Beide vragen werden samen behandeld.

Uiteindelijk beantwoordde het Grondwettelijk Hof maar een prejudiciële vraag, namelijk over het verschil in behandeling tussen bromfietsen klasse A en voertuigen die een autonome snelheid van maximum 25 km/u halen maar een grotere massa hebben dan bromfietsen klasse A. De vraag over het verschil in behandeling tussen bromfietsen klasse A en voertuigen met een autonome snelheid van maximum 25 km/u maar die via ondersteuning een hogere snelheid kunnen halen en daardoor een evenwaardige of zelfs hogere kinetische energie hebben dan bromfietsen klasse A werd niet beantwoord

aangezien het Grondwettelijk Hof van oordeel was dat het onderzoek “niet zou kunnen leiden tot een ruimere vaststelling van ongrondwettigheid”.^{158, 159}

Het Grondwettelijk Hof besprak in zijn uitspraak van 28 januari 2021 eerst de parlementaire voorbereidingen en gaf vervolgens aan dat de wetgever de enge visie toepast (randnummer 34) zonder dat daaruit kan worden afgeleid dat het Grondwettelijk Hof deze visie goedkeurt: “(...) dat de wetgever ervan uitgaat dat de definitie van motorrijtuig, zoals vermeld in artikel 1 van de WAM-wet, enkel betrekking heeft op voertuigen die door mechanische kracht worden gedreven, zonder dat daarbij spierkracht moet worden gebruikt. Dit veronderstelt eveneens dat de maximale snelheid waarvan sprake is in artikel 43 van de wet van 2 mei 2019, de snelheid is die bereikt kan worden op basis van de motor alleen, zonder bijkomende ondersteuning door spierkracht”.^{160, 161}

6.2. Vrijstelling verzekeringsplicht

78. In zijn arrest start het Grondwettelijk Hof¹⁶² met te wijzen op het feit dat wanneer een voertuig als een motorrijtuig kan worden beschouwd in de zin van artikel 1, eerste lid WAM, de eigenaar van het motorrijtuig verplicht is een verzekering inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid af te sluiten wanneer hij zich met dat motorrijtuig op de openbare weg begeeft en op terreinen die voor het publiek toegankelijk zijn of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen. Deze verplichting geldt ten gevolge van de uitzondering in artikel 2*bis*, ingevoerd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019¹⁶³ niet voor motorrijtuigen die door mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden. Hiermee worden de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen bedoeld maar bijvoorbeeld ook elektrische fietsen (hetgeen beschouwd wordt als een rijwiel¹⁶⁴). Speed pedelecs vallen hier dan weer niet onder aangezien zij beschouwd worden als bromfiets klasse B en een snelheid kunnen halen van meer dan 25 km/u.

6.2.1. Rechtspraak Hof van Justitie inzake verzekeringsplicht op privéterrein

¹⁵⁸ GwH 28 januari 2021, 15/2021, overw. B.4.3.

¹⁵⁹ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ e.a. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 251-251.

¹⁶⁰ GwH 28 januari 2021, 15/2021, overw. B.2.7.

¹⁶¹ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ e.a. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 250-251.

¹⁶² GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021, overw. B.2.1-B.2.3.

¹⁶³ Wet 2 mei 2019 houdende diverse bepalingen inzake economie, *BS* 22 mei 2019, 48.542.

¹⁶⁴ Art. 2.15.1 Wegcode.

79. Wat betreft de verplichting om een verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen af te sluiten wanneer men zich met een motorrijtuig op de openbare weg begeeft en op terreinen die voor het publiek toegankelijk zijn of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, kan de vraag gesteld worden in hoeverre er ook een verplichting bestaat om een dergelijke verzekering af te sluiten voor het gebruik van een motorrijtuig op privéterrein. Ten gevolge van rechtspraak van het Hof van Justitie¹⁶⁵ lijkt het niet meer houdbaar deze verplichting enkel op te leggen indien men zich met een motorrijtuig op de openbare weg begeeft en terreinen die voor het publiek toegankelijk zijn of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen.

80. In de zaak Vnuk¹⁶⁶ moest het Hof van Justitie oordelen of het begrip ‘deelneming aan het verkeer van voertuigen’ in de zin van artikel 3, lid 1 van Richtlijn 72/166/EEG¹⁶⁷ zodanig moet worden uitgelegd dat het geen betrekking heeft op het geval waarin de verweerster tijdens het opstapelen van hooibalen in een hooisluur met een tractor die voorzien was van een aanhangwagen gebotst is tegen een ladder waarop de verzoeker stond, omdat het ongeval zich niet in een wegverkeerssituatie heeft voorgedaan. Het Hof van Justitie oordeelde dat een tractor met aanhangwagen aan de definitie van het begrip ‘voertuigen’ uit artikel 1, lid 1 van de Richtlijn beantwoordt en dat de definitie losstaat van het gebruik dat ervan wordt gemaakt of kan worden gemaakt. Het feit dat een tractor, al dan niet met een aanhangwagen, in bepaalde omstandigheden als landbouwwerktuig kan worden gebruikt, is van geen invloed op de vaststelling dat een dergelijk voertuig onder het begrip ‘voertuig’ uit artikel 1, lid 1 van de Richtlijn valt.

Het Hof wees er vervolgens op dat het begrip ‘deelneming aan het verkeer van voertuigen’ volgens vaste rechtspraak¹⁶⁸ in de gehele Europese Unie autonoom en uniform moet worden uitgelegd en dat er voor de betekenis en draagwijdte niet naar het recht van de lidstaten mag worden verwezen. Het Hof wees er ook op dat er aansluiting gezocht moet worden bij het algemene opzet en de doelstelling van de Unieregeling met name de bescherming van de slachtoffers van een door een motorrijtuig veroorzaakt ongeval en de vrijmaking van het verkeer van personen en goederen met het oog op de verwezenlijking

¹⁶⁵ Zie onder meer: HvJ 4 september 2014, nr. C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146, HvJ 20 december 2017, nr. C-334/16, ECLI:C:EU:2017:1007, HvJ 4 september 2018, nr. C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661 en HvJ 20 juni 2019, nr. C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517.

¹⁶⁶ HvJ 4 september 2014, nr. C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁶⁷ Richtlijn 76/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten 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, *Pb. L.* 2 mei 1972, afl. 103, 1-4 (hierna: Richtlijn 76/166/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid) vervangen door Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, *Pb. L.* 7 oktober 2009, afl. 263, 11-31 (hierna: Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid).

¹⁶⁸ HvJ 16 juni 2011, nr. C-536/09, ECLI:EU:C:2011:398, punten 19 en 21.

van de interne markt. Bovendien moet er ook verzekerd worden dat de slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door dergelijke voertuigen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats in de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan.¹⁶⁹ Uiteindelijk heeft het Hof van Justitie beslist dat het begrip ‘deelneming aan het verkeer van voertuigen’ zodanig moet worden uitgelegd dat het betrekking heeft op elk gebruik van een voertuig dat overeenstemt met de gebruikelijke functie ervan.

81. Ook in de zaak *Torreiro*¹⁷⁰ gaf het Hof van Justitie een gelijkaardige redenering. In deze zaak werd de vraag gesteld of het begrip ‘deelneming aan het verkeer’ in de nationale wettelijke regeling van een lidstaat anders kan worden gedefinieerd dan is bepaald in de Unieregeling en indien dit het geval is of het begrip verkeerssituaties kan uitsluiten op basis van de plaats waar zij zich voordoen, zoals op wegen of terreinen die ‘niet geschikt’ zijn voor verkeer. Een officier bij het Spaanse leger nam deel aan een nachtelijke militaire oefening op een terrein voor militaire manoeuvres, toen het militaire terreinvoertuig waarin hij als passagier zat omsloeg waardoor hij verschillende verwondingen opliep. Hij vorderde van de verzekeraar burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen een vergoeding voor de geleden schade. De verzekeraar weigerde hem het bedrag te betalen omdat hij van oordeel was dat het ongeval geen gevolg was van een ‘deelneming aan het verkeer’ aangezien het ongeval zich had voorgedaan terwijl het betrokken voertuig op een oefenterrein voor militaire manoeuvres reed. De verzekeringsmaatschappij was van mening dat dit terrein niet ‘geschikt voor verkeer’ is en niet ‘algemeen gebruikt’ werd. Het Hof van Justitie oordeelde uiteindelijk dat artikel 3, lid 1 van de Richtlijn 2009/103/EG zodanig moet worden uitgelegd dat het zich verzet tegen een nationale regeling op grond waarvan de schade die is ontstaan door het rijden met motorrijtuigen op wegen en terreinen die niet ‘geschikt voor verkeer’ zijn (met uitzondering van terreinen die weliswaar niet geschikt zijn voor verkeer maar toch ‘algemeen gebruikt’ worden) uitgesloten mag worden van de dekking door de verplichte verzekering.

82. In de zaak *Juliana*¹⁷¹ werd ook een prejudiciële vraag gesteld aan het Hof van Justitie omtrent de uitlegging van artikel 3 van Richtlijn 72/166/EEG.¹⁷² In deze zaak had de zoon van de eigenares van een auto die ze bij haar thuis in de tuin had gestald zonder haar toestemming en buiten haar medeweten met het voertuig gereden. Het voertuig raakte van de weg en de bestuurder en twee inzittenden kwamen om het leven. Op het moment van het ongeval had de eigenares geen wettelijke

¹⁶⁹ Zie o.m. HvJ 28 maart 1996, nr. C-129/94, ECLI:EU:C:1996:143, punt 13 en HvJ 11 juli 2013, nr. C-409/11, ECLI:EU:C:2013:512, punt 26, HvJ 23 oktober 2012, nr. C-300/10, ECLI:EU:C:2012:656, punt 26, HvJ 4 september 2014, nr. C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146, punt 50 en HvJ 28 november 2017, nr. C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908, punt 32.

¹⁷⁰ HvJ 20 december 2017, nr. C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁷¹ HvJ 4 september 2018, nr. C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661.

¹⁷² Richtlijn 76/166/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid vervangen door Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid.

aansprakelijkheidsverzekering voor deelneming aan het verkeer afgesloten. De rechthebbenden van de inzittenden werden vergoed door het fonds (vergelijkbaar met het BGWF) en vervolgens wilde het fonds het bedrag aan schadevergoeding terugvorderen van de eigenares van het voertuig. Zij was van oordeel dat zij niet aansprakelijk kon worden gesteld voor het ongeval aangezien zij niet verplicht was een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor deelneming aan het verkeer af te sluiten omdat zij het voertuig bij haar thuis in de tuin had gestald en niet de intentie had om in het verkeer te brengen.

Ook hier hanteerde het Hof van Justitie een gelijkaardige redenering als in het arrest Vnuk¹⁷³ en Torreiro¹⁷⁴ en wees opnieuw op het feit dat de doelstelling van de Uniewetgever de bescherming van de slachtoffers is van door motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen en dat een slachtoffer in ieder geval vergoed moet worden, ofwel door de verzekeraar op grond van een overeenkomst, ofwel door een fonds. Uiteindelijk besliste het Hof van Justitie dat artikel 3, lid 1 van de Richtlijn zodanig moet worden uitgelegd dat het sluiten van een verzekeringsovereenkomst tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van een motorrijtuig aanleiding kan geven, verplicht is wanneer het voertuig in kwestie nog steeds ingeschreven staat in de lidstaat en geschikt is voor de weg maar de eigenaar niet meer het voornemen heeft om er nog mee te rijden en beslist heeft het op privéterrein te stallen.

83. In de zaak Rodrigues¹⁷⁵ werd aan het Hof van Justitie de vraag gesteld of een voertuig dat in een privégarage gestald is en vuur vat wat leidt tot brand en schade veroorzaakt aan het gebouw onder het begrip ‘deelnemen aan het verkeer’ valt in de zin van artikel 3 van Richtlijn 2009/103. Voor een verdere bespreking van deze zaak kan verwezen worden naar randnummer 18.

6.2.2. Koninklijk Besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de WAM

84. De vrijstelling van de verzekeringsplicht van bepaalde voertuigen is een gevolg van de mogelijkheid die artikel 5 van de Europese richtlijn 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 aansprakelijkheid¹⁷⁶ biedt. Artikel 5, lid 1 bepaalt dat iedere lidstaat kan afwijken van de verplichting om de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied gestald zijn te dekken.¹⁷⁷ België heeft daarvan gebruik gemaakt door de invoering van artikel *2bis* WAM.

¹⁷³ HvJ 4 september 2014, nr. C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

¹⁷⁴ HvJ 20 december 2017, nr. C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

¹⁷⁵ HvJ 20 juni 2019, nr. C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517.

¹⁷⁶ Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid.

¹⁷⁷ Art. 3 Richtlijn betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid.

85. Ondanks het feit dat er een uitzondering voor bepaalde voertuigen werd opgenomen in artikel 2bis WAM, was het oorspronkelijke idee om via een Koninklijk Besluit in een vrijstelling te voorzien om zo te zorgen voor duidelijkheid voor alle betrokkenen over welke verzekeringsregeling van toepassing is. Aan de Commissie voor Verzekeringen¹⁷⁸ werd gevraagd over dit voorstel¹⁷⁹ een advies uit te brengen. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen, van de tussenpersonen en de deskundigen waren van oordeel dat het ontwerp niet voldeed aan de doelstelling van duidelijkheid en dat het bovendien ook de bescherming van de aansprakelijke bestuurder en van de slachtoffers indien een ongeval door deze vervoermiddelen veroorzaakt wordt, beduidend zou verminderen. Een van de redenen hiervoor was de juridische grondslag die voor het ontwerp-KB gebruikt werd. Het ontwerp-KB beoogde bepaalde voertuigen die motorrijtuigen zijn in de zin van artikel 1 WAM en onder het toepassingsgebied van de WAM vallen volledig uit te sluiten van het toepassingsgebied. Hierbij werd artikel 1 WAM als grondslag gebruikt maar het tweede lid bepaalt dat de Koning bij Koninklijk Besluit nader kan bepalen welke vervoermiddelen onder de definitie van het begrip motorrijtuig vallen. De wettekst bepaalt dus dat de Koning wel kan bepalen welke vervoermiddelen onder de definitie vallen maar de Koning heeft niet de bevoegdheid om te bepalen wat *niet* onder de definitie valt.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen en de deskundigen waren ten tweede ook van oordeel dat de regeling die in het ontwerp-KB was voorzien strijdig was met de Richtlijn 2009/103/EG¹⁸⁰ aangezien bepaalde voertuigen die motorrijtuigen zijn in de zin van artikel 1 WAM zonder meer uitgesloten worden van het toepassingsgebied van de wettelijke regeling inzake de aansprakelijkheidsverzekering. De uitsluitingen die voorgesteld werden in het ontwerp-KB waren niet in overeenstemming met de artikelen 1, 1^o¹⁸¹ en artikel 5¹⁸². Men was van oordeel dat nationale wetgeving de definitie van het begrip motorrijtuig zoals bepaald in artikel 1, 1^o van de Richtlijn niet kan wijzigen. Bovendien was de voorgestelde tekst ook niet in overeenstemming met artikel 5 van de Richtlijn dat een afwijking op artikel 3¹⁸³ toelaat aangezien er geen organisme werd aangeduid dat de

¹⁷⁸ COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN, *Advies over het voorontwerp van Koninklijk Besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen*, 9 maart 2018, nr. 2018/4, https://www.fsma.be/sites/default/files/public/content/advorg/2018/advise_c_2018_4.pdf.

¹⁷⁹ COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN, *Advies over het voorontwerp van Koninklijk Besluit tot nadere bepaling van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen*, 9 maart 2018, nr. 2018/4, https://www.fsma.be/sites/default/files/public/content/advorg/2018/advise_c_2018_4.pdf.

¹⁸⁰ Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid.

¹⁸¹ Artikel 1, 1^o van Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid definieert wat een motorrijtuig is.

¹⁸² Artikel 5 van Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid biedt de mogelijkheid om af te wijken van artikel 3 op voorwaarde dat er een organisme aangeduid wordt dat de schade zal vergoeden bij gebreke aan een verplichte verzekering.

¹⁸³ Artikel 3 van de Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid bepaalt dat iedere lidstaat de nodige maatregelen moet treffen opdat de wettelijke aansprakelijkheid m.b.t. de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt.

schade moest vergoeden bij gebreke aan een verplichte verzekering. Uiteindelijk kwam er dus geen Koninklijk Besluit dat voorziet in de mogelijkheid om af te wijken van de verplichting om de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen te dekken maar werd artikel 2*bis* aan de WAM toegevoegd.

6.2.3. Vergoeding door nationale garantiefondsen

86. De Europese Commissie¹⁸⁴ heeft verduidelijkt dat indien de lidstaten gebruik maken van de mogelijkheid om af te wijken van de verzekeringsplicht voor bepaalde types van voertuigen, de nationale garantiefondsen de kosten van vergoeding van slachtoffers van ongevallen die door deze voertuigen veroorzaakt worden wel voor hun rekening moeten nemen. Voor België gebeurde dit door artikel 19*bis*-11, §1 aan te vullen met 9° waarin bepaald is dat indien er een ongeval veroorzaakt wordt door een motorrijtuig zoals bedoeld in artikel 2*bis* WAM en geen enkele verzekeringsonderneming gehouden is tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de bestuurder het BGWF zal tussenkomen.

87. De parlementaire voorbereidingen wijzen ook nog op het feit dat de meeste gezinnen beschikken over een gezinsaansprakelijkheidsverzekering en in dat geval moet het slachtoffer zich rechtstreeks tot de verzekeraar van de BA familiale richten zodanig dat de vergoedingsprocedure sneller kan verlopen. Het is pas wanneer er geen dergelijke verzekering werd afgesloten dat het slachtoffer zich tot het BGWF kan richten om een schadevergoeding te bekomen. Er dient nog op gewezen te worden dat het feit dat er een BA familiale is afgesloten niet betekent dat deze ook per definitie de schade zal vergoeden. Er zal aan de voorwaarden die vereist zijn om een dekking van de schade te krijgen voldaan moeten zijn, zoals bijvoorbeeld het feit dat er sprake moet zijn van buitencontractuele aansprakelijkheid (contractuele aansprakelijkheid wordt niet gedekt door de gezinsaansprakelijkheidsverzekering) en dat het ongeval zich voordoet in het privéleven van de verzekerde (de aansprakelijkheid mag niet voortvloeien uit de beroepsactiviteit: zie randnummer 47-48). Bovendien bestaat ook de mogelijkheid dat dergelijke aansprakelijkheid helemaal niet gedekt is door het feit dat er toepassing gemaakt wordt van artikel 6 van het KB betreffende de gezinsaansprakelijkheid. Dit artikel bepaalt dat bepaalde risico's geheel of gedeeltelijk kunnen worden uitgesloten van verzekeringsdekking of aan bepaalde modaliteiten kunnen worden onderworpen (randnummer 50). De mogelijkheid bestaat dus dat de verzekeringsovereenkomst bepaalt dat de schade die veroorzaakt wordt door bijvoorbeeld de gebruiker van een elektrische step niet zal worden vergoed.

¹⁸⁴ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/001, 34.

6.3. Parlementaire voorbereidingen

88. De reden voor de invoering van artikel *2bis* WAM is dat er volgens de wetgever nood was aan flexibiliteit en rekening gehouden moest worden met de recente opkomst van dergelijke nieuwe, elektrische motorrijtuigen en de snelle evolutie ervan. Dit blijkt ook uit de parlementaire voorbereiding waarin het volgende wordt aangegeven:

“Een enge interpretatie van de definitie in artikel 1 WAM en meer in het bijzonder het aspect autonoom rijden zou ertoe kunnen leiden dat:

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

2° de bestuurders ervan buiten het toepassingsgebied zouden vallen van de automatische wettelijke vergoedingsregeling van artikel *29bis* WAM (zwakke weggebruikers)”¹⁸⁵

De parlementaire voorbereidingen spreken over het begrip ‘motorrijtuig’ maar het is beter de meer algemene term ‘voertuigen’ te gebruiken aangezien er niet altijd sprake zal zijn van een motorrijtuig. Zo zal een elektrische fiets met hulpmotor zonder dat de mechanische kracht de fiets op gang kan brengen of houden en waarbij dus nog steeds spierkracht vereist is om voort te bewegen geen motorrijtuig zijn.¹⁸⁶ Bovendien omschrijft COLLE¹⁸⁷ het begrip motorrijtuig als “elk rijtuig bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kan worden gedreven zonder aan spoorstaven te zijn gebonden, ongeacht het type van aandrijvingskracht of de maximale snelheid”. Gelet op het feit dat de parlementaire voorbereidingen spreken over ‘elektrische motorrijtuigen’ speelt het type aandrijvingskracht hier wel degelijk een rol (met name elektriciteit) en bovendien zal er voor dergelijke voertuigen ook vaak een maximumsnelheid bepaald zijn (met name 25 km/u). Dit is bijvoorbeeld het geval voor de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

89. De parlementaire voorbereidingen¹⁸⁸ geven verder nog aan dat er omwille van consistentie en rechtszekerheid voor de rechtsonderhorige gekozen wordt voor een plafond van autonome snelheid dat ligt op 25 km/u.

90. Het criterium dat gebruikt wordt om uit te maken of een motorrijtuig aan de verzekeringsplicht onderworpen is, is de kinetische energie. Dit wordt in de parlementaire stukken omschreven als “de

¹⁸⁵ GwH 21 januari 2021, nr. 15/2021, overw. B.2.3.

¹⁸⁶ C. VAN SCHOU BROECK, “Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht” in M. Kruithof (ed.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht: ICAV II*, Antwerpen, Intersentia, 2018, 88.

¹⁸⁷ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, Morsel, Intersentia, 2019, 110.

¹⁸⁸ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/001, 33-34.

vorm van energie die een lichaam of voorwerp in zich heeft doordat het beweegt".¹⁸⁹ De hoeveelheid kinetische energie wordt bepaald door de massa en de snelheid van het lichaam of het voorwerp. In tegenstelling tot de wet, die enkel snelheid als criterium aanhaalt, hanteren de parlementaire voorbereidingen dus ook massa als criterium. De reden waarom een bromfiets klasse A wel verzekerd moet zijn en een voortbewegingstoestel niet, is namelijk het verschil in massa: een bromfiets klasse A weegt al snel tussen de 80 en 100 kg terwijl een voortbewegingstoestel of een elektrische fiets gemiddeld 20 tot 30 kg weegt. De kinetische energie van een bromfiets klasse A zal aan eenzelfde snelheid veel groter zijn dan die van een voortbewegingstoestel waardoor het volgens de wetgever gerechtvaardigd is dat de bestuurders van voortbewegingstoestellen niet aan een verplichte verzekering onderworpen zijn aangezien de impact bij een verkeersongeval ook minder groot zal zijn. De parlementaire voorbereidingen geven ook nog een niet-exhaustieve opsomming van motorrijtuigen die daaronder kunnen vallen zoals bijvoorbeeld een elektrische rolstoel en een hoverboard. Wat er ook onder valt, zijn motorrijtuigen met bepaalde functies zoals de boost-, launch-, garage-, walk-assist- en parkeerfunctie. Dergelijke functies zorgen ervoor dat het voertuig wanneer het niet bereden wordt gemakkelijker kan worden verplaatst (bijvoorbeeld wanneer men met een elektrische fiets aan de hand een helling opwandelt) zonder dat er sprake is van een echte aandrijving. De parlementaire voorbereidingen geven aan dat in zo'n geval het verkeersrisico verwaarloosbaar is aangezien de autonome snelheid zeer laag ligt.¹⁹⁰

6.4. Advies Raad van State over artikel 2bis WAM

91. In het advies omtrent de invoering van artikel 2bis WAM wijst de Raad van State¹⁹¹ erop dat het criterium van de autonome snelheid van 25 km/u verantwoord wordt in de memorie van toelichting door te verwijzen naar het feit dat de snelheid een bepalende factor is bij de beoordeling van het impactrisico bij een verkeersongeval. Er wordt geen verantwoording gegeven voor het verschil in behandeling tussen de uitgesloten voertuigen bedoeld in artikel 2bis WAM en de bromfietsen klasse A.

Dit verschil heeft tot gevolg dat de bestuurders bedoeld in artikel 2bis WAM dus beschouwd worden als zwakke weggebruikers waardoor zij onder het toepassingsgebied vallen van de automatische vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM terwijl dat niet het geval is voor de bestuurders van bromfietsen klasse A. Wat betreft het feit dat bestuurders van bromfietsen niet gezien worden als zwakke weggebruikers en dus niet het voordeel genieten van de automatische vergoedingsregeling van artikel

¹⁸⁹ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/001, 33-34.

¹⁹⁰ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/001, 33-34.

¹⁹¹ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/004, 33-34.

29bis WAM verwijst de Raad van State in zijn advies naar een arrest van het Grondwettelijk Hof (toen nog het Arbitragehof) van 2002¹⁹² waarbij de vraag gesteld werd of het verschil in behandeling tussen enerzijds bestuurders van motorrijtuigen met inbegrip van bromfietsen klasse A en anderzijds andere weggebruikers zoals fietsers en ruiters voor de toepassing van artikel 29bis, §2 WAM gerechtvaardigd is in het licht van het gelijkheidsbeginsel. Bromfietsen worden door de wet als motorrijtuigen beschouwd waardoor de bestuurders uitgesloten zijn van het voordeel van de automatische vergoedingsregeling voorzien in artikel 29bis WAM. Er is dus sprake van een verschil in behandeling tussen de bestuurders van dergelijke motorrijtuigen en andere weggebruikers zoals fietsers en ruiters terwijl bestuurders van bromfietsen van oordeel zijn dat zij zich in een vergelijkbare situatie bevinden.

92. Het Arbitragehof besliste toen om verschillende redenen dat er geen sprake was van een schending van het gelijkheidsbeginsel. Het Arbitragehof voerde om te beginnen aan dat artikel 29bis WAM een systeem van objectieve aansprakelijkheid installeert voor de bestuurders van motorrijtuigen aangezien dergelijke bestuurders zich bij een ongeval niet van hun verplichting kunnen ontdoen de door het slachtoffer geleden lichamelijke schade te herstellen.¹⁹³

In het advies over het voorontwerp van artikel 29bis WAM maakte de Raad van State¹⁹⁴ wel bezwaar omwille van het feit dat bestuurders van motorrijtuigen uitgesloten zijn van het voordeel van de automatische vergoeding van artikel 29bis WAM. De wetgever repliceerde hierop door te verwijzen naar het arrest van het Arbitragehof van 2002¹⁹⁵ waarin bepaald is dat het ontwerp van artikel 29bis WAM ertoe strekt om te voorzien in een vergoeding voor de slachtoffers in alle omstandigheden aangezien zij het slachtoffer zijn van een toestand die ze zelf niet gewild hebben (met name het verkeersongeval dat is ontstaan). Bovendien brengt een bestuurder die een motorrijtuig in het verkeer brengt een dergelijk grote kinetische energie tot stand dat dit onvermijdelijk een risico creëert ook al legt de bestuurder voldoende voorzichtigheid aan de dag. Het Hof wijst er nog op dat men met de invoering van artikel 29bis WAM nog een tweede doelstelling nastreefde met name dat er geen overbelasting zou ontstaan van de sociale zekerheid, meer bepaald de ziekte- en invaliditeitsverzekering.

93. Het Arbitragehof voert ten slotte ook nog enkele argumenten aan waarom juist de zwakke weggebruikers recht hebben op een vergoeding. Er worden twee criteria gehanteerd om de ‘zwakheid’¹⁹⁶ te bepalen met name enerzijds het feit dat zij niet de bestuurder zijn van een motorrijtuig en anderzijds het gevaar dat het in het verkeer brengen van een motorrijtuig op de openbare weg met zich meebrengt. Het Arbitragehof wijst er wel op dat ook bestuurders van motorrijtuigen het slachtoffer kunnen zijn van

¹⁹² Arbitragehof 23 januari 2002, nr. 23/2002.

¹⁹³ Arbitragehof 23 januari 2002, nr. 23/2002, overw. B.4.1.

¹⁹⁴ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/004, 34.

¹⁹⁵ Arbitragehof 23 januari 2002, nr. 23/2002, overw. B.4.2.

¹⁹⁶ Arbitragehof 23 januari 2002, nr. 23/2002, overw. B.4.3.

een verkeersongeval maar zij kunnen niet als zwak beschouwd worden rekening houdend met de doelstelling die de wetgever nastreeft (namelijk de bescherming van de zwakke weggebruiker) en dit zou ook een buitensporige verhoging van de verzekeringspremie voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van motorrijtuigen met zich meebrengen.¹⁹⁷

94. Het Arbitragehof besloot¹⁹⁸ dus dat er geen sprake is van een discriminatie tussen bestuurders van bromfietsen klassen A enerzijds en andere weggebruikers zoals ruiters en fietsers anderzijds omwille van het feit dat bestuurders van bromfietsen een motorrijtuig besturen waarvan het in het verkeer brengen op zich al een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg en zij dus geen zwakke weggebruikers zijn.

6.4.1. Wetsvoorstel voor kwetsbare weggebruikers

95. In 2015 werd er een wetsvoorstel¹⁹⁹ ingediend “tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de vergoedingsregeling voor de meest kwetsbare weggebruikers”. De idee achter het wetsvoorstel was dat iedere weggebruiker zich veilig moet kunnen verplaatsen ongeacht leeftijd, lichamelijke vermogens en het vervoermiddel dat gebruikt wordt. De bedoeling was een duidelijke hiërarchie aan te geven waarbij de verschillende weggebruikers in een zekere gradatie ten opzichte van elkaar geplaatst worden. Zo moeten bromfietzers en motorrijders als zwakke weggebruikers beschouwd worden ten opzichte van auto’s. Motorrijders worden dan weer als ‘sterke’ weggebruikers gezien ten opzichte van bromfietzers, fietsers en voetgangers en bromfietzers worden als ‘sterke’ weggebruikers beschouwd ten opzichte van voetgangers en fietsers. Op die manier wordt er een algemeen voorzichtigheidsbeginsel ingesteld en wordt de ‘sterkere’ weggebruiker aangemaand tot voorzichtigheid ten opzichte van de zwakke weggebruiker.

Ook VEREECKEN en SCHOONBAERT zijn van oordeel dat een trapsgewijs systeem voor alle weggebruikers soelaas zou kunnen bieden en beter zou aansluiten bij de nood om zwakkere verkeersdeelnemers te beschermen. Indien een motorrijtuig vrijgesteld is van de verzekeringsplicht (zoals bijvoorbeeld een elektrische step waarbij enkel op een knopje moet worden gedruwd en er verder geen spierkracht vereist is om voort te bewegen) en in aanrijding komt met een ‘sterker’ motorrijtuig zoals een bromfiets, motorfiets of auto, dan zal de bestuurder van het vrijgesteld motorrijtuig een vergoeding kunnen krijgen op grond van artikel 29bis WAM. Indien het vrijgesteld motorrijtuig in aanrijding komt met een ‘zwakkere’ partij zoals een fietser of voetganger, dan zou het

¹⁹⁷ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/004, 35.

¹⁹⁸ GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021, overw. B.2.6.

¹⁹⁹ Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de vergoedingsregeling voor de meest kwetsbare weggebruikers, *Parl. St.* Kamer 2014-15, nr.54-0954/001, 5-6.

voortbewegingstoestel wel gekwalificeerd worden als motorrijtuig en kan de zwakkere partij genieten van de automatische wettelijke vergoedingsregeling (waarbij dan wel de familiale verzekeraar van de vrijgestelde motorrijtuigen als vergoedingsplichtige onder artikel 29bis WAM moeten worden aangeduid).²⁰⁰

6.5. Beslissing Grondwettelijk Hof

96. Zoals reeds gezegd wordt er in de wet wat de omschrijving van een bromfiets klasse A betreft enkel verwezen naar de snelheid en niet naar de massa.²⁰¹ Dit verantwoordt volgens het Grondwettelijk Hof dat een bestuurder van een dergelijke bromfiets niet tot de categorie van de zwakke weggebruikers behoort omdat het in het verkeer brengen van dat motorrijtuig op zich een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg. Het is dus niet onredelijk om bromfietsen klasse A te onderwerpen aan de verzekeringsplicht aangezien de massa in combinatie met de toegelaten maximale snelheid tot een grotere kinetische energie leidt. Het Grondwettelijk Hof wijst er dan vervolgens wel op dat dit geen reden is om alle andere voertuigen die niet onder de omschrijving van een bromfiets klasse A vallen vrij te stellen van de verzekeringsplicht enkel op basis van hun maximale autonome snelheid, zonder de massa mee in aanmerking te nemen. Het is namelijk niet zo dat voertuigen die een maximale snelheid van 25 km/u hebben altijd een kleinere massa hebben dan een bromfiets (bijvoorbeeld een hoogtewerker). De wetgever verantwoordt dit laatste doordat hij uitgaat van de veronderstelling dat de autonome snelheid van dergelijke voertuigen lager ligt dan 25 km/u gelet op de grote massa die zij hebben.²⁰² Bovendien wijst de wetgever ook nog op het feit dat bromfietsen klasse A al geruime tijd onderworpen zijn aan de verzekeringsplicht. Dit wordt door de Raad van State van tafel geveegd als een niet pertinente en objectief verantwoorde rechtvaardiging voor het onderscheid. De Raad van State voegt er nog aan toe dat het beter is om in de memorie van toelichting²⁰³ nog een bijkomende, afdoende verantwoording te geven voor het onderscheid maar daaraan heeft de wetgever geen gehoor gegeven.

97. Het Grondwettelijke Hof vindt snelheid alleen dus geen goed criterium om het onderscheid te maken tussen het al dan niet onderworpen zijn aan de verzekeringsplicht terwijl de voorbereidende werken net dit criterium gekozen hebben omwille van rechtszekerheid en consistentie. Daarnaast

²⁰⁰ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ e.a. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 239.

²⁰¹ Art. 2.2.17, 1) van de Wegcode omschrijft een bromfiets klasse A als “elk twee- of driewielig voertuig uitgerust met een motor met inwendige verbranding waarvan de cilinderinhoud ten hoogste 50 cm³ bedraagt met netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW, of met een elektrische motor met een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km per uur, met uitsluiting van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.”

²⁰² GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021, overw. B.3.3-B.3.4.

²⁰³ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/004, 35.

verwijzen de voorbereidende werken zowel naar snelheid als naar massa terwijl in de wet enkel snelheid als criterium gebruikt wordt en ook daar heeft het Grondwettelijk Hof een probleem mee.

98. Het Grondwettelijk Hof stelt dus een schending vast van het gelijkheidsbeginsel voor zover motorrijtuigen die door mechanische kracht 25 km/u niet kunnen overschrijden uitgezonderd zijn van de verzekeringsplicht, zonder dat de massa mee in aanmerking genomen wordt.²⁰⁴

6.6. Gevolgen uitspraak Grondwettelijk Hof

99. Het arrest van het Grondwettelijk Hof heeft verstrekkende gevolgen voor al wie zich verplaatst met een voortbewegingstoestel. De mogelijkheid bestaat dat gemotoriseerde voortbewegingstoestellen voortaan aan de verzekeringsplicht onderworpen zullen zijn, al is er wel nog veel onduidelijkheid. Theoretisch gezien bestaat de kans dat de politie al wie een voortbewegingstoestel bestuurt en niet verzekerd is een boete geeft en kunnen rechters die over dergelijke zaken moeten oordelen zich baseren op de uitspraak van het Grondwettelijk Hof. Of ze dit ook daadwerkelijk zullen doen, is nog maar de vraag.

100. Het Grondwettelijk Hof stelde een schending van het gelijkheidsbeginsel vast omdat de massa niet in aanmerking genomen wordt en er enkel rekening gehouden wordt met de snelheid van dergelijke voertuigen. Het Hof doet in zijn arrest aan actieve rechtsvorming. Omdat er in artikel *2bis* WAM enkel verwezen wordt naar een snelheidsgrens van 25 km/u en massa niet mee in aanmerking genomen wordt, paste het Hof het artikel inhoudelijk aan om de constitutionele ongrondwettigheid die ontstaan was te verhelpen. Voor de vrijstelling van de verzekeringsplicht mag er dus niet alleen met de snelheid rekening gehouden worden maar ook de massa moet mee in aanmerking genomen worden en die moet dan lager zijn dan de gemiddelde massa van een bromfiets klasse A.²⁰⁵ Het toepassingsgebied van artikel *2bis* WAM wordt dus door het Hof ingeperkt door te bepalen dat motorrijtuigen die een autonome snelheid hebben van maximum 25 km/u en dus onder de letterlijke tekst van artikel *2bis* WAM vallen, toch aan de verzekeringsplicht onderworpen blijven als hun massa groter is dan de gemiddelde massa van een bromfiets klasse A. Dit betekent dus dat artikel *2bis* WAM wel van toepassing blijft op voertuigen met een lagere massa dan een bromfiets klasse A. Aangezien het Grondwettelijk Hof de terugwerkende kracht niet heeft beperkt²⁰⁶, zal het prejudicieel arrest dus moeten worden toegepast op alle feiten sinds de inwerkingtreding van artikel *2bis* WAM.²⁰⁷

²⁰⁴ GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021, overw. B.4.1.

²⁰⁵ Gelet op de specifieke vraagstelling en het bevestigend antwoord.

²⁰⁶ Het Grondwettelijk Hof kan in principe de gevolgen van een ongrondwettigheid tijdelijk handhaven.

²⁰⁷ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ e.a. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 252-255.

101. Het is dus nu aan de wetgever om meer duidelijkheid te scheppen en hieromtrent een regeling te ontwerpen. Men zou ervoor kunnen opteren om een nieuwe wet uit te vaardigen waarin duidelijke criteria opgenomen zijn en niet enkel verwezen wordt naar de snelheid zoals nu het geval is maar ook naar massa. De wetgever zou de verzekeringsplicht afhankelijk kunnen stellen van de massa van het voertuig: bijvoorbeeld een zware elektrische fiets²⁰⁸ moet wel verzekerd zijn maar een elektrische step of monowheel die een veel kleinere massa hebben niet. Hierbij zou ook artikel 2bis WAM kunnen worden aangepast waarbij bijvoorbeeld aangegeven wordt dat enkel voertuigen met een bepaalde massa en die door mechanische kracht niet sneller kunnen rijden dan 25 km/u niet onderworpen zijn aan de verzekeringsplicht. Anderzijds kan men ook terugvallen op de Europese Richtlijn die bepaalt dat alle gemotoriseerde voertuigen een aansprakelijkheidsverzekering nodig hebben.

6.6.1. Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet van 21 november 1989

102. Op 15 april 2021 werd in de Kamer een wetsvoorstel²⁰⁹ ingediend tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wat de verzekeringsplicht betreft voor motorrijtuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden. Het wetsvoorstel beoogt de vastgestelde ongrondwettigheid weg te werken door vanaf nu in de regelgeving te bepalen vanaf welke massa de verzekeringsplicht geldt voor voertuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden (zodanig dat ook elektrische fietsen in de toekomst gevrijwaard blijven van een verzekeringsplicht). De indieners van het voorstel stellen voor om de grenswaarde niet rechtstreeks in de wet zelf in te schrijven maar een delegatie te geven aan de Koning zodanig dat het wettelijk kader flexibel kan worden aangepast in functie van de motorrijtuigen die in de toekomst op de markt aanwezig zullen zijn en op basis van de ongevallenstatistieken. Dit alles zou wel tot gevolg kunnen hebben dat elektrische rolstoelen en scootmobielen die doorgaans gebruikt worden door personen met een beperkte mobiliteit ook verplicht verzekerd moeten zijn. Aangezien die motorrijtuigen veelal beperkt zijn tot een mechanische kracht die de snelheid van 18 km/u niet overschrijdt, zou er een algemene vrijstelling van de verzekeringsplicht moeten worden opgenomen voor dat type motorrijtuigen.²¹⁰

²⁰⁸ De vraag is natuurlijk of hier voor draagvlak zal zijn. Het Europees Parlement verwierp immers het idee van de Europese Commissie om een verplichte aansprakelijkheidsverzekering op te leggen aan eigenaars van o.a. e-bikes, segways en elektrische steps. Lidstaten zijn wel nog steeds vrij om zelf verzekeringen op te leggen maar de vraag is in hoeverre ze dat ook zullen doen gelet op het feit dat dergelijke nieuwe vervoersmiddelen een alternatief voor de auto vormen dus een duwtje in de rug verdienen, zie “Europees Parlement verwierpt verplichte verzekering voor e-bikes”, 23 januari 2019, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/01/23/europees-parlement-verwerpt-verplichte-verzekering-voor-e-bikes/>, (22/03/2021).

²⁰⁹ Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat de verzekeringsplicht betreft voor motorrijtuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden, *Parl. St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1916/001, 2-4.

²¹⁰ Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat de verzekeringsplicht betreft voor motorrijtuigen die

6.6.2. Aanpassing artikel 2bis WAM

103. Voor wat betreft de hoogtewerker is het probleem reeds van de baan aangezien de Kamer een wetsontwerp²¹¹ goedgekeurd heeft waarbij zware werf- en bouwmachines verplicht verzekerd moeten zijn in aansprakelijkheid wanneer zij de openbare weg op gaan. In de parlementaire voorbereidingen wordt opnieuw verwezen naar de kinetische energie als criterium om uit te maken of een motorrijtuig aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering onderworpen is. Het feit dat bouwmachines, werfvoertuigen of landbouwvoertuigen vaak een groot gewicht hebben en dus ook een grote kinetische energie rechtvaardigt volgens het wetsvoorstel waarom dergelijke voertuigen gedekt moeten zijn door de verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen. De parlementaire voorbereidingen verwijzen ter ondersteuning van de verplichting naar een arrest van het Hof van Justitie²¹² waarin een onderscheid gemaakt wordt tussen enerzijds het gebruik van dergelijke motorrijtuigen in het verkeer waarvoor de verplichte aansprakelijkheidsverzekering moet worden afgesloten en anderzijds het gebruik dat ervan gemaakt wordt als werktuig waarvoor een exploitatieverzekering moet worden afgesloten. Het Hof wijst erop dat bepaalde voertuigen zoals een tractor niet alleen bestemd zijn om als vervoermiddel te worden gebruikt maar in bepaalde omstandigheden ook als machine en in dergelijk geval dus niet “deelnemen aan het verkeer” zoals bepaald in artikel 3, lid 1 van de Eerste Richtlijn.²¹³ Dit betekent dat wanneer het motorrijtuig deelneemt aan het verkeer en er op dat ogenblik een ongeval wordt veroorzaakt, de verzekeraar burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen zal tussenkomen. Indien het motorrijtuig op het ogenblik van het ongeval gebruikt wordt als een werktuig, dan zal het de exploitatieverzekering zijn die in dekking zal voorzien.

104. De goedkeuring van het wetsontwerp van 16 september 2020 heeft geleid tot een aanpassing van artikel 2bis WAM en werd ingevoerd bij de wet van 2 februari 2021.²¹⁴ Bij de oorspronkelijke invoering van artikel 2bis WAM had de wetgever enkel rekening gehouden met elektrische fietsen, gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en elektrische rolstoelen die “door mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden”. Er werd geen rekening gehouden met het feit dat ook traag rijdende, zware motorrijtuigen zoals een pletwals, bulldozer of sommige landbouwvoertuigen onder de snelheidsgrens van 25 km/u kunnen zitten waardoor ze vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht indien ze zich op de

door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden, *Parl. St. Kamer* 2020-21, nr. 55-1916/001, 2-4.

²¹¹ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St. Kamer* 2019-20, nr. 55-1515/001, 10-11.

²¹² HvJ 28 november 2017, nr. C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

²¹³ Richtlijn 76/166/EEG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid vervangen door Richtlijn 2009/103/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid.

²¹⁴ Art. 18 Wet van 2 februari 2021 houdende diverse bepalingen inzake economie, *BS* 11 februari 2021, 12.984.

openbare weg of een openbare plaats begeven. In het wetsontwerp van 16 september 2020 werd voorgesteld om het tweede lid van artikel 2bis WAM te vervangen als volgt: “Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, §1, de motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen evenals 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”. Met “motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen” worden motorrijtuigen bedoeld die hoofdzakelijk een andere functie hebben dan voortbeweging²¹⁵ wat volgens VERECKEN en SCHOONBAERT overeenstemt met motorrijtuigen die mede of uitsluitend als werktuig dienen.²¹⁶

105. Hierbij vraagt JOCQUÉ zich terecht af of het nieuwe criterium (het criterium tussen voertuigen op basis van hun bestemming, met name het er zich al dan niet enkel ermee verplaatsen) redelijk verantwoord is. Er zijn namelijk voertuigen die wel dienen om zich mee te verplaatsen en niet sneller dan 25 km/u kunnen rijden maar toch een grotere massa hebben dan een bromfiets klasse A (bijvoorbeeld een toeristentreintje) of omgekeerd, voertuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen en niet sneller dan 25 km/u kunnen rijden en geen grotere massa hebben dan een bromfiets klasse A (bijvoorbeeld een zitmaaier). Een toeristentreintje zal onder de uitzondering van artikel 2bis WAM vallen en niet aan de verzekeringsplicht onderworpen zijn ondanks het feit dat het voertuig toch een grotere massa heeft.²¹⁷ Een zitmaaier daarentegen zal dan weer wel onder de verzekeringsplicht vallen ook al heeft het geen grote massa.^{218, 219} Het nieuwe artikel 2bis WAM biedt dus niet echt een oplossing voor de vastgestelde ongrondwettigheid. Het recente wetvoorstel²²⁰ dat in de Kamer werd ingediend zou hieraan tegemoet kunnen komen door massa als criterium in aanmerking te nemen (in plaats van bestemming van het voertuig) en een grenswaarde te bepalen vanaf dewelke de verzekeringsplicht geldt.

106. Voor mogelijke verkeersslachtoffers is het arrest alvast goed nieuws aangezien zij beter beschermd zullen zijn. Vóór het arrest van het Grondwettelijk Hof bestond de kans dat iemand die het

²¹⁵ Zie verslag namens de Commissie voor economie, consumentenbescherming en digitale agenda uitgebracht door Kathleen Verhelst, *Parl. St. Kamer 2019-20*, nr. 1515/002, 4-5.

²¹⁶ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering” in P. LECOCQ e.a. (eds.), *Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters*, Brugge, die Keure, 2021, 249.

²¹⁷ De reden hiervoor is dat een toeristentreintje gebruikt wordt om zich te verplaatsen (en enkel de “motorrijtuigen die voor andere doeleinden bestemd zijn dan het zich enkel verplaatsen” moeten verplicht verzekerd zijn).

²¹⁸ Een zitmaaier is een motorrijtuig dat wel voor andere doeleinden gebruikt wordt dan het zich enkel verplaatsen (voornamelijk om het gras te maaien) dus moet het verplicht verzekerd zijn.

²¹⁹ G. JOCQUÉ, “Discriminatie in de WAM-verzekering opgelost door de wetgever?”, *RW 2020-21*, 1282.

²²⁰ Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuige, wat de verzekeringsplicht betreft voor motorrijtuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden, *Parl. St. Kamer 2019-21*, nr. 55-1916/001, 2-4.

slachtoffer werd van een verkeersongeval met een gemotoriseerd voortbewegingstoestel dat niet onderworpen was aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering geconfronteerd werd met een insolvable tegenpartij. De vergoedingsregeling van artikel 29*bis* WAM was in dergelijk geval niet van toepassing.²²¹ Het slachtoffer kon enkel een beroep doen op een vergoeding van de gezinsaansprakelijkheidsverzekering van de aansprakelijke (als de aansprakelijke die had afgesloten) maar dan moesten de voorwaarden wel vervuld zijn (buitencontractuele aansprakelijkheid en niet in het kader van de beroepsactiviteit van de verzekerde). Bovendien bestond ook de mogelijkheid dat de verzekeringsovereenkomst niet voorzag in een dekking van de schade die door dergelijke ongevallen werd veroorzaakt²²² of dat er maar een vergoeding wordt uitgekeerd beperkt tot een (vrij laag) plafond. Er kon ook een beroep gedaan worden op het BGWF dat tussenkomt indien het motorrijtuig is vrijgesteld van de verzekeringsplicht²²³ maar dat zal enkel de lichamelijke schade vergoeden tenzij er aanzienlijk lichamelijk letsel is, dan zal ook de materiële schade vergoed worden.

Indien alle of bepaalde voertuigen die door mechanische kracht niet sneller kunnen rijden dan 25 km/u (eventueel massa mee in aanmerking genomen) onder de verzekeringsplicht zouden vallen ten gevolge van het arrest van het Grondwettelijk Hof, dan zou de automatische vergoedingsregeling van artikel 29*bis* WAM van toepassing zijn. Dit zorgt voor een betere bescherming van het slachtoffer aangezien het een vergoeding kan vragen van de verzekeringsmaatschappij van de gebruiker van het voortbewegingstoestel ongeacht wie en of er iemand aansprakelijk is voor het ongeval.²²⁴ Bovendien zal naast de lichamelijke schade en de gevolgschade ervan ook kledischade en schade aan functionele prothesen vergoed worden.²²⁵

Deel 5: Inschrijving van voertuigen

1. Typegoedkeuringsverordening

1.1. Europa

²²¹ Art. 29*bis*, §3 WAM bepaalt dat de vergoedingsregeling enkel geldt voor andere voertuigen dan deze bedoeld in artikel 2*bis*, eerste lid WAM.

²²² Art. 6 van het KB betreffende de gezinsaansprakelijkheidsverzekering biedt de mogelijkheid om bepaalde risico's uit te sluiten.

²²³ Art. 19*bis*-11, 9° WAM.

²²⁴ P. COLLE, *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2019, 129-130.

²²⁵ Art. 29*bis*, §1, lid 1 WAM.

107. De Europese Verordening betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers van 2013²²⁶ geeft aan welke voertuigen verplicht moeten worden ingeschreven en over een gelijkvormigheidsattest (certificaat van overeenstemming) moeten beschikken om te worden toegelaten tot de openbare weg in de Europese Unie. Deze Typegoedkeuringsverordening vervangt alle voorgaande richtlijnen hieromtrent.²²⁷ Het doel van de Typegoedkeuringsverordening is “geharmoniseerde regels voor de type-goedkeuring van voertuigen van categorie L vast te stellen om de goede werking van de interne markt te waarborgen”.²²⁸ De voertuigen die tot de categorie L behoren zijn twee-, drie- of driewielige voertuigen zoals gemotoriseerde twee-, drie- of vierwielers. Hiervoor werd een EU-typegoedkeuringsstelsel uitgewerkt dat tot doel heeft elke lidstaat in staat te stellen voor elk voertuigtype te bevestigen dat het de in de verordening vastgestelde controles heeft ondergaan en dat de fabrikant van het voertuig een typegoedkeuringscertificaat heeft verkregen. Het verplicht de fabrikant er ook toe een certificaat van overeenstemming af te geven voor elk voertuig dat geproduceerd is in overeenstemming met de typegoedkeuring en leidt ertoe dat een dergelijk voertuig op de markt mag worden aangeboden en geregistreerd waardoor het op het hele grondgebied van de Europese Unie mag worden gebruikt.²²⁹

108. Artikel 2 van de Typegoedkeuringsverordening geeft aan welke voertuigen onder het toepassingsgebied van de verordening vallen. Het gaat om de zogenaamde “voertuigen van de categorie L” die bedoeld zijn om op de openbare weg te rijden. De voertuigen die onder de categorie L vallen, staan opgesomd in artikel 4 van de Typegoedkeuringsverordening.²³⁰ Vervolgens wordt er in bijlage I van de verordening nog een verdere onderverdeling gemaakt in subcategorieën.

1.2. Internationaal

109. Op internationaal niveau bepaalt het Verdrag inzake het Wegverkeer van 8 november 1968²³¹ de regels die van toepassing zijn voor wat betreft de inschrijving van voertuigen. Het Verdrag bevat onder meer bepalingen omtrent de verkeersregels, het rijbewijs, de verlichting van voertuigen en ook de voorwaarden voor de toelating van auto's en aanhangwagens, rijwielen en bromfietsen tot het internationale verkeer. Deze bepalingen gelden voor alle verdragsluitende staten. Artikel 35 van het Verdrag bepaalt dat elke auto en elke aanhangwagen (met uitzondering van een lichte aanhangwagen)

²²⁶ Verordening 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, *Pb.L.* 2 maart 2013, afl. 60, 52-128 (hierna: Typegoedkeuringsverordening).

²²⁷ Overweging 28 van de Typegoedkeuringsverordening geeft aan welke richtlijnen moeten worden ingetrokken.

²²⁸ Overweging 8 Typegoedkeuringsverordening.

²²⁹ Overweging 13 Typegoedkeuringsverordening.

²³⁰ Het gaat o.m. over gemotoriseerde rijwielen, bromfietsen op twee en drie wielen, motorfietsen op twee en drie wielen, motorfietsen met zijspan, lichte en zware quads voor gebruik op de weg en lichte en zware quadri-mobiles.

²³¹ Verdrag inzake Wegverkeer van 8 november 1968, *BS* 28 december 1989, 21.056.

in het internationale verkeer door een Verdragsluitende Partij moet worden ingeschreven en de bestuurder van de auto moet een bewijs van dergelijke inschrijving bij zich dragen. Wat de rijwielen (zonder motor) en de bromfietsen betreft, zegt het Verdrag niets over een eventuele inschrijving. Er wordt enkel iets gezegd over hoe zij uitgerust moeten zijn (bijvoorbeeld het hebben van remmen, een bel, reflector...). Het Verdrag bepaalt ook niet of een voortbewegingstoestel al dan niet ingeschreven moet zijn.

1.3. België

110. De Belgische regels zijn terug te vinden in het Koninklijk Besluit van 20 juli 2001²³² betreffende de inschrijving van voertuigen. Om toegelaten te worden tot de openbare weg op het Belgisch grondgebied, bepaalt artikel 2, §1 van het KB dat een voertuig slechts in het verkeer mag worden gebracht als het ingeschreven is en over een nummerplaat beschikt. Het begrip ‘voertuig’ wordt omschreven in artikel 1, 6° van het KB. Het gaat enerzijds om “elk voertuig dat beantwoordt aan de begripsomschrijving vermeld in artikel 1, §2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen”.²³³ Artikel 1, §2, 40°-89° geeft een zeer uitgebreide opsomming van de voertuigen die daaronder begrepen moeten worden. Het gaat onder meer om een personenwagen, een autobus of autocar, een vrachtwagen, een bestelwagen, een land- of bosbouwtrekker, een ambulance, een kampeerwagen, een lijkwagen, een gepantserd voertuig, een kraanwagen... Anderzijds gaat het om “elk voertuig dat beantwoordt aan de begripsomschrijving vermeld in artikel 2 van de Verordening Nr. 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”.²³⁴ Het gaat onder meer om een gemotoriseerd rijwiel, een bromfiets op twee wielen, een motorfiets met zijspan, een driewieler, een quad...²³⁵

1.4. Uitzonderingen

111. Artikel 2, lid 2 van de Typegoedkeuringsverordening geeft aan dat de verordening niet van toepassing is op bepaalde voertuigen zoals bijvoorbeeld:

- Voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/h;
- Voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door lichamelijke gehandicapten;
- Voertuigen die uitsluitend bestemd zijn om door een voetganger te worden meegevoerd;

²³² KB 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, *BS* 8 augustus 2001, 27.022.

²³³ Artikel 1, 6°, a), KB betreffende de inschrijving van voertuigen.

²³⁴ Artikel 1, 6°, b) van het KB betreffende de inschrijving van voertuigen.

²³⁵ Art. 4 Typegoedkeuringsverordening.

- Voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik in wedstrijden;
- Fietsen met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van ten hoogste 250 W waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt;
- Zelfbalancerende voertuigen

Ook het KB²³⁶ bevat enkele uitzonderingen zoals voertuigen die gebruikt worden door het ministerie van landsverdediging, aanhangwagens waarvan de toelaatbare maximummassa niet meer bedraagt dan 750 kg, gemotoriseerde rijwielen...

1.4.1. Voortbewegingstoestellen

112. Wat de voortbewegingstoestellen betreft, kunnen er in de uitzonderingen voorzien in de Typegoedkeuringsverordening verschillende categorieën worden onderscheiden. Ten eerste spreekt de verordening over “voertuigen met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 6 km/u”. Hierbij kan gedacht worden aan voertuigen met een walk- of garage-assist die ervoor zorgt dat het voertuig gemakkelijker kan worden verplaatst (bijvoorbeeld een elektrische step met dergelijke functie). Indien enkel deze functie gebruikt wordt en er niet daadwerkelijk mee gereden wordt om zich te verplaatsen is er geen sprake van een echte aandrijving en zal de snelheid in dergelijk geval slechts maximum 6 km/u bedragen.²³⁷

De tweede categorie zijn “de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door lichamelijk gehandicapten”, namelijk de elektrische rolstoel. Over wat onder het begrip elektrische rolstoel precies moet worden begrepen, bestaat soms discussie. In een zaak voor de politierechtbank van Oost-Vlaanderen (afdeling Dendermonde)²³⁸ werd de vraag gesteld of een scootmobiel²³⁹ gelijkgesteld kan worden met een elektrische rolstoel. De rechtbank haalde aan dat er in de Wegcode²⁴⁰ geen onderscheid gemaakt wordt tussen een elektrisch aangedreven rolstoel en een scootmobiel aangezien zij beiden onder de categorie van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen vallen. Voor zover een scootmobiel dus

²³⁶ KB 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, *BS* 8 augustus 2001, 27.022.

²³⁷ Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/001, 33-34.

²³⁸ Pol. Oost-Vlaanderen (afd. Dendermonde) 11 augustus 2017, *VAV* 2017, afl. 6, 38-40.

²³⁹ Een scootmobiel is drie-, vier- of vijfwielig rijvoertuig met een elektrische aandrijving voor mindervaliden en mensen met een mobiliteitsbeperking. Aangezien het vaak wordt gebruikt door mensen die mindervalide zijn of een beperkte mobiliteit hebben is het dus vergelijkbaar met een elektrische rolstoel, zie <https://www.encyclo.nl/begrip/scootmobiel>, (01/03/2021).

²⁴⁰ Art. 2.15.2, 2° Wegcode.

eenzelfde maximaal haalbare snelheid als een elektrische rolstoel heeft, kan een scootmobiel gelijkgesteld worden met een elektrische rolstoel.

Ten derde voorziet de Typegoedkeuringsverordening ook in een uitzondering voor “zelfbalancerende voertuigen”. De verordening geeft zelf ook een omschrijving van wat een zelfbalancerend voertuig is, met name “een voertuigontwerp dat is gebaseerd op een inherent instabiel evenwicht en dat een hulpcontrolesysteem nodig heeft om in evenwicht te blijven, en waartoe onder andere gemotoriseerde eenwielaars en gemotoriseerde voertuigen met twee parallel geplaatste wielen behoren”.²⁴¹ De voortbewegingstoestellen die onder deze categorie vallen zijn onder andere de segway, het hoverboard, de monowheel en de elektrische step. Een hoverboard²⁴² lijkt op een skateboard maar heeft twee grotere wielen en het sturen gebeurt door het verplaatsen van het gewicht en het manipuleren van de plank met de voeten. Hetzelfde geldt voor de segway met dat verschil dat er bij een segway een verticale buis is met een stuur aan. Een monowheel heeft dan weer een groot wiel in het midden en sturen gebeurt via een steun tussen de knieën waarmee de richting kan worden aangegeven. Ook een elektrische step werkt volgens hetzelfde principe.

Voortbewegingstoestellen²⁴³ moeten dus niet ingeschreven worden en moeten ook niet beschikken over een gelijkvormigheidsattest aangezien zij onder de uitzondering van de Typegoedkeuringsverordening vallen.

113. Daarnaast is de Typegoedkeuringsverordening ook niet van toepassing op voertuigen uitgerust met een bestuurderszitplaats waarvan de hoogte van een R-punt minder bedraagt dan of gelijk is aan 540 mm voor de categorieën L1e, L3e en L4e of minder dan of gelijk aan 400 mm voor de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e.²⁴⁴ Voor elektrische steps met zadel (randnummer 129) zal er dus telkens gekeken moeten worden of zij aan die criteria voldoen en dus niet onder de uitzonderingen bepaald in de verordening vallen. Indien het gaat om een elektrische step waar een zitje op bevestigd is om bijvoorbeeld een kind te vervoeren, dan zal deze elektrische step wel moeten worden ingeschreven aangezien dit niet meer onder de uitzonderingen valt van de Typegoedkeuringsverordening. De verordening bepaalt immers dat er enkel een uitzondering geldt indien het gaat om voertuigen die niet met ten minste één zitplaats zijn uitgerust.²⁴⁵

²⁴¹ Art. 3, 71) Typegoedkeuringsverordening.

²⁴² Voor een omschrijving: <https://www.politie.be/5427/vragen/fietsen-en-bromfietsen/welke-verkeersregels-gelden-voor-hoverboards>, (18/02/2021).

²⁴³ Het gaat hier enkel om voortbewegingstoestellen zonder aanhangwagentje, zadel of zitje.

²⁴⁴ Art. 2, 2, k) Typegoedkeuringsverordening.

²⁴⁵ Art. 2, 2, j) Typegoedkeuringsverordening.

114. Wat de pocket-bike betreft, besliste het Hof van Cassatie in een arrest van 22 januari 2008²⁴⁶ dat dit voertuig beantwoordt aan de omschrijving van het begrip motorrijtuig uit artikel 2.16 van de Wegcode. De pocket-bike moet voldoen aan de voorschriften bepaald in de Typegoedkeuringsverordening en dus over een inschrijving en een gelijkvormigheidsattest beschikken. Aangezien zij niet voldoen aan de technische veiligheidsvereisten, kan de Dienst Voertuigen van de FOD Mobiliteit en Voertuigen dergelijke voertuigen niet homologeren. Dit betekent dat geen enkel type pocket-bike gehomologeerd werd en het gebruik ervan op de openbare weg verboden is. Wie toch met een pocket-bike de weg opgaat begaat een overtreding en is dus strafbaar. In het reeds eerder aangehaalde arrest van het Hof van Cassatie van 2008 rees de vraag of een pocket-bike verzekerd moet zijn op grond van de WAM. Die vraag werd gesteld naar aanleiding van een vonnis van de correctionele rechtbank van Leuven waarin de rechtbank oordeelde dat een pocket-bike eigenlijk gemotoriseerd speelgoed is en niet verzekerd moet zijn wanneer het de openbare weg opgaat. Het Hof ging niet mee in die redenering en besliste dat een pocket-bike een motorrijtuig is in de zin van de WAM en dus onderworpen is aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering. Deze beslissing van het Hof van Cassatie is enigszins vreemd aangezien al wie zich met een pocket-bike op de openbare weg begeeft strafbaar is en een overtreding begaat maar tegelijk toch een verplichte aansprakelijkheidsverzekering moeten hebben.²⁴⁷

1.4.2. Rijwiel, gemotoriseerd rijwiel en speed pedelec

115. Wat de rijwielen betreft, wordt er in de Wegcode een onderscheid gemaakt tussen drie categorieën: de rijwielen met elektrische hulpmotor (artikel 2.15.1, Wegcode)²⁴⁸, de gemotoriseerde rijwielen (artikel 2.15.3, Wegcode)²⁴⁹ en de speed pedelecs (artikel 2.17, 3) Wegcode)²⁵⁰ waarbij de speed pedelec ondergebracht wordt in de categorie van de bromfietsen. Een eerste verschil tussen het rijwiel enerzijds en het gemotoriseerd rijwiel en de speed pedelec anderzijds is dat bij een rijwiel de hulpmotor enkel trapondersteuning biedt wat betekent dat de aandrijfkracht van de motor onderbroken wordt zodra de bestuurder ophoudt met trappen terwijl bij een gemotoriseerd rijwiel en een speed

²⁴⁶ Cass. 22 januari 2008, *Arr. Cass.* 2008, 48.

²⁴⁷ E. BREWAEYS, "Pocket bikes zijn onderworpen aan verzekeringsplicht", *Juristenkrant* 2008, afl. 168, 8.

²⁴⁸ Elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler. De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel.

²⁴⁹ Elke twee-, drie- of vierwielig voertuig met pedalen, uitgerust met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 25 km per uur met uitsluiting van de rijwielen bedoeld in artikel 2.15.1, tweede lid.

²⁵⁰ Elk tweewielig voertuig met pedalen, met uitsluiting van de gemotoriseerde rijwielen, met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 45 km per uur.

pedelec de motor er ook voor kan zorgen dat de fiets autonoom rijdt wanneer er wordt opgehouden met trappen. Een ander verschil is het aantal wielen. Een rijwiel met elektrische hulpmotor heeft twee of meer wielen en kan worden voortbewogen door pedalen maar ook door middel van handgrepen, bijvoorbeeld indien de bestuurder verlamd is aan de onderste ledematen. Een gemotoriseerd rijwiel kan een twee-, drie- of vierwielig voertuig zijn maar moet wel pedalen hebben. Een speed pedelec ten slotte kan slechts twee wielen hebben en moet ook pedalen hebben.²⁵¹ Deze drie categorieën van elektrische fietsen verschillen dus van een voortbewegingstoestel.

De Typegoedkeuringsverordening bepaalt dat “fietsen met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van ten hoogste 250 W waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt” ook onder de uitzonderingen vallen.²⁵² Hiermee worden de rijwielen met een elektrische hulpmotor uit artikel 2.15.1 van de Wegcode bedoeld. Dit betekent dat er voor dergelijke rijwielen geen inschrijving of nummerplaat vereist is. Voor de gemotoriseerde rijwielen bepaalt het KB inschrijving voertuigen in artikel 2, §2, 10°, dat een inschrijving niet vereist is. De speed pedelecs werden ingevoerd in de Wegcode door de wijziging ervan door het Koninklijk Besluit van 21 juli 2016.²⁵³ Aangezien de speed pedelecs gelijkgesteld worden met bromfietsen klasse B, zijn zij wel onderworpen aan een inschrijving en is een gelijkvormigheidsattest vereist.²⁵⁴

2. LEVA-EU

2.1. Light electric vehicles

116. In het kader van de Typegoedkeuringsverordening kan gewezen worden op het belang van LEVA-EU. LEVA-EU is de enige handelsorganisatie binnen de Europese Unie die zich bezighoudt met licht elektrische voertuigen (ook wel ‘light electric vehicles’ of ‘LEV’s’ genoemd). LEVA-EU onderhandelt met de Europese beleidsmakers om de regels voor LEV’s te verbeteren aangezien de richtlijnen en verordeningen daaromtrent vandaag soms verouderd en inaccuraat zijn. LEVA-EU is van oordeel dat een beter begrip van de regels en voorschriften de markttoegang en de ontwikkeling van

²⁵¹ L. SCHOONBAERT en S. VERECKEN, “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T. Pol.* 1/2019, (3), 4, nr. 3.

²⁵² Art. 2, 2., h) Typegoedkeuringsverordening.

²⁵³ Art. 3, 3) Koninklijk Besluit 21 juli 2016 tot wijziging 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 en van het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 9 september 2016, 60.978.

²⁵⁴ Een speed pedelec valt onder categorie “bromfiets op twee wielen” (L1e-B-voertuig), zie art. 4, 2. A), ii) Typegoedkeuringsverordening.

LEV-bedrijven vergemakkelijkt. Op zijn beurt profiteert de EU-markt dan van een gevarieerder en kwalitatief hoogstaand LEV-aanbod. Daarnaast staat de organisatie ook in contact met nationale beleidsmakers om informatie uit te wisselen over *best practice*.²⁵⁵ LEVA-EU wijst ook op het belang van de LEV's voor duurzame mobiliteit: LEV's zijn de meest duurzame vorm van gemotoriseerd vervoer in stedelijke gebieden, zowel voor vervoer van personen als goederen.²⁵⁶

117. LEV's zijn (volgens LEVA-EU) alle voertuigen met een, twee, drie of meer wielen die aangedreven worden door een motor of door een motor in combinatie met menselijke spierkracht. Het gaat bijvoorbeeld om monowheels, hoverboards, elektrische scooters, skateboards of elektrische fietsen. Alle elektrische voertuigen die inbegrepen zijn in de L-categorie uit de Typegoedkeuringsverordening zijn LEV's maar daarnaast bestaan er ook nog LEV's die niet onder de L-categorie vallen zoals elektrische zelfbalancerende voertuigen en elektrische driewielers.²⁵⁷

2.2. Standpunt Europese Commissie met betrekking tot de Machinerichtlijn

118. LEVA-EU pleit reeds geruime tijd voor een herziening van de regelgeving omtrent LEV's. Vandaag vallen sommige LEV's zoals speed pedelecs of vrachtfietsen met meer dan 250 W onder de Typegoedkeuringsverordening. Andere voertuigen zoals elektrische fietsen met trapondersteuning tot 25 km/u en 250 W, e-scooters of zelfbalancerende voertuigen zijn uitgesloten van de Typegoedkeuringsverordening en vallen bijgevolg onder de Machinerichtlijn.²⁵⁸ LEVA-EU argumenteert al sinds het begin van hun oprichting dat beide regelgevende kaders slecht aangepast zijn aan en inaccuraat zijn voor LEV's. De organisatie pleit ervoor om LEV's tot 50 km/u uit de Typegoedkeuringsverordening en de Machinerichtlijn te halen. In de plaats zou de EU een nieuwe horizontale voertuigenverordening moeten ontwikkelen die aangevuld kan worden met geharmoniseerde standaarden en indien noodzakelijk voor sommige voertuigen zelfs in een typegoedkeuring voorziet.²⁵⁹

119. TRL, een onderzoekscentrum gespecialiseerd in mobiliteit, voerde een studie uit over de zogenaamde 'Personal Mobility Devices' ('PMD's) en typegoedkeuringswetgeving. Een van de doelstellingen was een aanbeveling te formuleren voor de Europese Commissie. De term 'PMD' omvat

²⁵⁵ LEVA-EU, "Who we are: about LEVA-EU", <https://leva-eu.com/frequently-asked-questions/>, (11/04/2021).

²⁵⁶ LEVA-EU, "Frequently Asked Questions: What are Light Electric Vehicles?", <https://leva-eu.com/frequently-asked-questions/>, (11/04/2021).

²⁵⁷ LEVA-EU, "Frequently Asked Questions: What are Light Electric Vehicles?", <https://leva-eu.com/frequently-asked-questions/>, (11/04/2021).

²⁵⁸ Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG, *Pb. L.* 9 juni 2006, afl. 57, 24-86.

²⁵⁹ A. ROETYNCK, "European Commission: Machinery Directive unsuitable for vehicles", <https://leva-eu.com/european-commission-machinery-directive-unsuitable-for-vehicles/>, (11/04/2021).

een breed gamma aan LEV's zoals elektrische fietsen voor persoonlijk transport of om mensen of goederen mee te vervoeren, speed pedelecs, e-scooters, monowheels, zelfbalancerende voertuigen... TRL heeft de argumenten van LEVA-EU meegenomen in zijn studie en een van de aanbevelingen was om een specifieke goedkeuringsprocedure voor PMD's te creëren los van de Typegoedkeuringsverordening en de Machinerichtlijn.

120. Eerder had de Europese Commissie al bevestigd aan LEVA-EU dat de Machinerichtlijn nooit bedoeld was voor voertuigen voor vervoer van mensen op de weg en dat de Machinerichtlijn dus niet het juiste regelgevend kader vormt voor de PMD's (die net bedoeld zijn voor vervoer van mensen op de weg). Deze bevestiging van de Europese Commissie kwam er ook op een moment dat het duidelijk werd dat het moeilijk, zo niet onmogelijk is om de standaarden voor PMD's te harmoniseren onder de Machinerichtlijn (aangezien verschillende pogingen hiertoe mislukten). De Machinerichtlijn is dus niet geschikt voor dergelijke voertuigen. De vraag stelt zich vervolgens hoe de Commissie gevolg zal geven aan de conclusie dat de Machinerichtlijn ongeschikt is. Er zijn namelijk slechts twee opties. De eerste mogelijkheid zou kunnen zijn dat de voertuigen die onder het toepassingsgebied van de Machinerichtlijn vallen uit de Machinerichtlijn gehaald worden en ondergebracht worden in de Typegoedkeuringsverordening. Dit gaat wel in tegen de aanbeveling van TRL dat de zogenaamde 'Electrically Power Assisted Cycles' ('EPAC's') ofwel fietsen met elektrische ondersteuning uit het toepassingsgebied van de Typegoedkeuringsverordening moeten blijven. De tweede optie bestaat erin dat EPAC's uit de Typegoedkeuringsverordening zouden blijven maar dan stelt zich de vraag waar ze dan wel kunnen worden ondergebracht. Bovendien kan het ook niet gerechtvaardigd worden dat andere LEV's met dezelfde maximumsnelheid zoals e-scooters wel onder de Typegoedkeuringsverordening zouden vallen. Dit wijst er volgens LEVA-EU nog meer op dat de enige oplossing hier een afzonderlijke verordening voor voertuigen met een nul-uitstoot kan zijn.²⁶⁰

2.3. Voorstel LEVA-EU verordening voor voertuigen met een nul-uitstoot

121. LEVA-EU stelde voor om een nieuwe categorie te creëren voor voertuigen met een nul-uitstoot (ook wel 'Zero Tailpipe Emission Vehicle' of 'ZEV' genoemd). Daarnaast wil ze ook dat ZEV's met een maximumsnelheid van 50 km/u uitgesloten worden van de Typegoedkeuringsverordening en de Machinerichtlijn en lidstaten moeten ook verplicht worden om te denken over een categorisering in de nationale Wegcode en adequate gebruikstermen. Daarnaast stelt LEVA-EU ook een aantal technische reguleringen voor zoals het feit dat de uitgesloten ZEV's onder een nieuwe horizontale verordening moeten worden ondergebracht en er regelgeving moet komen over de essentiële veiligheidsvereisten

²⁶⁰ A. ROETYNCK, "European Commission: Machinery Directive unsuitable for vehicles", <https://leva-eu.com/european-commission-machinery-directive-unsuitable-for-vehicles/>, (11/04/2021).

voor alle ZEV's met een maximumsnelheid van 50 km/u. Deze regelgeving zou moeten voorzien in vier categorieën ZEV's gebaseerd op een maximumsnelheid en gewicht en er moet ook beslist worden hoe elke categorie moet worden gedefinieerd, rekening houdend met de LEV-sector en de mogelijkheid moet voorzien worden om verschillende soorten certificaten te voorzien gaande van zelfcertificering gebaseerd op geharmoniseerde standaarden tot typegoedkeuring.

TRL is enkel voorstander van het idee voor een afzonderlijke verordening voertuigen met een nuluitstoot met een maximumsnelheid van 25 of 30 km/u. Voor voertuigen met een hogere snelheid wordt er door TRL enkel verwezen naar speed pedelecs waarbij men aanbeveelt om speed pedelecs onder te brengen onder de categorie L1e-A (de categorie van het gemotoriseerd rijwiel) en een vermogensgrens op te leggen van 1000W. Omwille van verschillende redenen vindt LEVA-EU dit geen goed idee. Ten eerste verduidelijkt TRL niet dat de typegoedkeuringsvoorschriften nog moeten worden aangepast aan de voertuigen, ten tweede wordt er geen rekening gehouden met het feit dat de categorie L1e-A momenteel een technologie neutrale categorie is (deze categorie staat open voor alle soorten fietsen, niet enkel met trapondersteuning) en ten derde houdt de aanbeveling geen rekening met het feit dat er ook LEV's zijn met een snelheidsbeperking van 45 km/u, andere dan speed pedelecs.²⁶¹

122. De Europese Commissie heeft al aangegeven dat vooraleer er een dergelijke herziening kan komen, er een stappenplan en effectenbeoordeling nodig is. Bovendien is het niet waarschijnlijk dat er een herziening zal komen voor de tweede helft van volgend jaar. LEVA-EU wijst erop dat er geen tijd verloren mag gaan bij het wegnemen van bepaalde wettelijke knelpunten (de organisatie verwijst naar de dringendheid van de klimaatcrisis).²⁶²

3. Aanhangwagens en zadel/zitje

3.1. Algemeen

123. Wanneer aan een voortbewegingstoestel een aanhangwagentje gekoppeld wordt (bijvoorbeeld aan een elektrische rolstoel) of wanneer een zitje of zadel op een voortbewegingstoestel bevestigd wordt (bijvoorbeeld op een elektrische step), dan kan de vraag gesteld worden welke verplichtingen er gelden op vlak van aansprakelijkheid en verzekeringen.

²⁶¹ A. ROETYNCK, "European Commission: Machinery Directive unsuitable for vehicles", <https://leva-eu.com/european-commission-machinery-directive-unsuitable-for-vehicles/>, (11/04/2021).

²⁶² A. ROETYNCK, "European Commission: Machinery Directive unsuitable for vehicles", <https://leva-eu.com/european-commission-machinery-directive-unsuitable-for-vehicles/>, (11/04/2021).

3.2. Rijwiel en gemotoriseerde rijwielen

124. De Wegcode bevat heel wat regels omtrent aanhangwagens, de lading, de maximale breedte en hoogte van het voertuig en het aantal personen dat vervoerd mag worden voor rijwielen en gemotoriseerde rijwielen. Het begrip aanhangwagen wordt omschreven als “elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen”.²⁶³ Voor een rijwiel en gemotoriseerd rijwiel is het niet verboden een aanhangwagen te trekken maar de Wegcode bepaalt wel dat een rijwiel en een gemotoriseerd rijwiel slechts één aanhangwagen mogen trekken.²⁶⁴ De Wegcode bepaalt verder ook dat het mogelijk is om passagiers mee te nemen in een aanhangwagen (maximum twee personen) op voorwaarde dat de aanhangwagen uitgerust is met beveiligde zitplaatsen met een afdoende bescherming van handen, voeten en rug.²⁶⁵ Bij een fiets met of zonder motor mag de lading van achteren niet meer dan een halve meter uitsteken buiten het voertuig. Als er een aanhangwagen aan gekoppeld is, dan mag de lading niet meer dan een halve meter uitsteken buiten de aanhangwagen.²⁶⁶ De lengte van een aanhangwagen die door een fiets zonder motor getrokken wordt, mag niet meer dan twee en een halve meter bedragen, lading inbegrepen.²⁶⁷ De breedte van een fiets mag niet meer dan een meter bedragen.²⁶⁸ De hoogte van een beladen fiets mag niet meer dan vier meter bedragen tenzij het gaat om een fiets zonder motor. In dat geval mag de hoogte (lading inbegrepen) niet meer dan twee en een halve meter bedragen.²⁶⁹

De Wegcode bevat ook de nogal vage bepaling die aangeeft dat een fiets met of zonder motor niet meer personen mag vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn.²⁷⁰ Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het kinderstoeltje dat achteraan op de fiets bevestigd is. Ten gevolge van deze bepaling is het dus ook verboden om iemand te vervoeren op de bagagedrager van een fiets en passagiers mogen ook niet de zogenaamde ‘amazonezit’²⁷¹ aannemen.²⁷²

3.3. Speed pedelec

²⁶³ Art. 2.24 Wegcode.

²⁶⁴ Art. 44.4, lid 4 Wegcode.

²⁶⁵ Art. 44.4, lid 2 en 3 Wegcode.

²⁶⁶ Art. 46.2.2 Wegcode.

²⁶⁷ Art. 46.2.2, *in fine* Wegcode.

²⁶⁸ Art. 46.1, 4° Wegcode.

²⁶⁹ Art. 46.3 Wegcode.

²⁷⁰ Art. 44.4, lid 1 Wegcode.

²⁷¹ De amazonezit is een zithouding die aangenomen wordt wanneer men met beide benen langs een kant zit, bijvoorbeeld op een motorvoertuig.

²⁷² Art. 44.5, lid 2 Wegcode.

125. De speed pedelec wordt voor de toepassing van de Wegcode beschouwd als een bromfiets.²⁷³ Voor de bromfiets en dus de speed pedelec is bepaald dat zij niet meer personen mogen vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn, net zoals het geval is voor fietsen.²⁷⁴ Voor speed pedelecs wordt hieraan nog een belangrijke bepaling toegevoegd ter bescherming van jonge kinderen. Kinderen van drie jaar of meer en minder dan acht jaar moeten worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem. Kinderen jonger dan drie jaar mogen niet vervoerd worden op een speed pedelec.²⁷⁵ Wat de lading betreft mag de breedte van de speed pedelec of diens aanhangwagen niet meer bedragen dan een meter²⁷⁶, de lading mag vanachter niet meer dan een halve meter uitsteken buiten de speed pedelec of de aanhangwagen²⁷⁷ en de hoogte mag niet meer bedragen dan vier meter.²⁷⁸

3.4. Voortbewegingstoestel

126. Voor de voortbewegingstoestellen bepaalt de Wegcode enkel iets over de lading maar er wordt niet gesproken over de vraag of het al dan niet toegestaan is om een aanhangwagentje te trekken of een zadel of stoeltje erop te bevestigen. Het trekken van een aanhangwagentje of bevestigen van een zadel of stoeltje zal enkel mogelijk zijn bij een gemotoriseerd voortbewegingstoestel aangezien dit voor een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel niet mogelijk is omwille van fysieke en praktische redenen.²⁷⁹ Artikel 46.4 van de Wegcode bepaalt dat de lading van een voortbewegingstoestel niet meer dan een halve meter vooraan en achteraan en dertig centimeter langs de zijkanten mag uitsteken. De hoogte van een beladen voortbewegingstoestel mag niet meer bedragen dan twee en een halve meter.

127. Aangezien er geen specifieke wettelijke bepalingen van toepassing zijn op voortbewegingstoestellen, is er veel onduidelijkheid over wat wel en niet kan in dergelijke situaties. Ofwel moet de wetgever tussenkomen en duidelijk aangeven wat de regels zijn wat betreft aanhangwagens en lading (zoals ook gebeurd is voor fietsen en speed pedelecs), ofwel moet het mogelijk zijn om sommige bepalingen naar analogie toe te passen op voortbewegingstoestellen aangezien zij zich toch in een vergelijkbare situatie bevinden als fietsen of speed pedelecs.

128. Artikel 2.15.2 van de Wegcode geeft een omschrijving van het begrip voortbewegingstoestel en voegt er in 2°, lid 2 aan toe dat voor de toepassing van de Wegcode het gemotoriseerd

²⁷³ Art. 2.17, 3) Wegcode.

²⁷⁴ Art. 44.4 Wegcode.

²⁷⁵ Art. 35.1.1, lid 7 en 8 Wegcode.

²⁷⁶ Art. 46.1, 4° Wegcode.

²⁷⁷ Art. 46.2.2 Wegcode.

²⁷⁸ Art. 46.3 Wegcode.

²⁷⁹ Het is fysiek en praktisch gezien niet mogelijk om aan aanhangwagentje, zadel of stoeltje te bevestigen aan iemand die zich bv. met een skateboard of op rolschaatsen voortbeweegt.

voortbewegingstoestel niet gelijkgesteld kan worden met motorvoertuigen.²⁸⁰ Een voortbewegingstoestel kan dus niet gelijkgesteld worden met een speed pedelec aangezien dit door de Wegcode gezien wordt als een bromfiets wat een motorvoertuig is. Daarnaast is het ook moeilijk om een voortbewegingstoestel gelijk te stellen met een rijwiel gelet op het feit dat er bij een gewoon rijwiel (bijvoorbeeld een gewone fiets) geen sprake is van een motor wat wel het geval is bij een gemotoriseerd voortbewegingstoestel. Het lijkt er dus op dat een voortbewegingstoestel nog het meeste gelijkenissen vertoont met een gemotoriseerd rijwiel. Ondanks de verschillen (bijvoorbeeld het feit dat het hoofddoel van het gemotoriseerd rijwiel het bieden van trapondersteuning is en het voertuig uitgerust moet zijn met pedalen) vertoont het gemotoriseerd rijwiel toch enkele gelijkenissen met een voortbewegingstoestel. Een gemotoriseerd rijwiel kan ook autonoom rijden wanneer er opgehouden wordt met trappen en kan met aandrijving van de motor ook slechts een maximumsnelheid halen van 25 km/u zoals ook het geval is bij een voortbewegingstoestel. Artikel 7ter van de Wegcode bepaalt dat de bestuurders van gemotoriseerde rijwielen gelijkgesteld worden met fietsers. Dezelfde bepalingen inzake lading en aanhangwagens als degene die van toepassing zijn op fietsers zullen dus ook gelden voor voortbewegingstoestellen (randnummer 124). Omwille van duidelijkheid en rechtszekerheid zou het toch beter zijn mocht de wetgever aangeven wat kan en niet kan inzake aanhangwagentjes, zadels en stoeltjes bevestigd aan voortbewegingstoestellen.

Aangezien dezelfde regels die gelden voor fietsers kunnen worden toegepast op een voortbewegingstoestel, is het mogelijk om bijvoorbeeld op een elektrische step een zitje te bevestigen. Artikel 44.4, lid 1 van de Wegcode bepaalt immers dat een fiets niet meer personen mag vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn. Ook dezelfde regels die voor fietsen gelden wat betreft de mogelijkheid om aanhangwagentjes aan voortbewegingstoestellen te bevestigen, zullen van toepassing zijn.

3.4.1. Elektrische step met zadel

129. Ook al is hierover niets terug te vinden in de wet²⁸¹, toch zijn de regels voor de elektrisch step met een zadel (dat gebruikt wordt als bestuurderszitplaats) anders dan de regels voor een elektrische step zonder zadel. Een elektrische step met een zadel met een maximale snelheid van 25 km/u wordt gelijkgesteld met een bromfiets klasse A. Hiervoor is een gelijkvormigheidsattest en inschrijving vereist. Een elektrische step met een zadel met een maximale snelheid van 45 km/u wordt gelijkgesteld met een bromfiets klasse B waarvoor ook een gelijkvormigheidsattest en inschrijving vereist is. Er moet wel

²⁸⁰ Elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden, art. 2.16 Wegcode.

²⁸¹ In geen enkele wetgevende akte kan hierover iets teruggevonden worden. Toch geven verschillende websites zoals die van de Vlaamse Overheid of de lokale politie van Gent aan dat de regels voor een elektrische step met zadel wel degelijk verschillen van die met een elektrische step zonder zadel.

worden opgemerkt dat er in dat geval geen sprake meer is van een voortbewegingstoestel aangezien de elektrische step met zadel beschouwd wordt als een bromfiets klasse A of B. Toch is het relevant om te vermelden omdat dergelijke voertuigen ook ‘elektrische step’ genoemd worden waardoor er verwarring kan ontstaan en men kan denken dat elektrische steps met zadel ook onder de categorie van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen vallen. In beide gevallen zal de step een verplichte verzekering inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen moeten hebben. Voor een elektrische step zonder zadel is vooralsnog geen verplichte verzekering inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen vereist hoewel het recente arrest van het Grondwettelijk Hof hierin wel verandering kan brengen.

3.4.2. Aanhangwagen gekoppeld aan een voortbewegingstoestel

130. Het recente arrest van het Grondwettelijk Hof²⁸² maakt het noodzakelijk twee hypothesen te maken, namelijk enerzijds de situatie zoals ze bestond voor het arrest waarin voortbewegingstoestellen niet onderworpen waren aan de verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen en de situatie waarbij de mogelijkheid bestaat dat (bepaalde) voortbewegingstoestellen voortaan wel onderworpen zijn aan de verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen.²⁸³

Hypothese 1

131. In de eerste hypothese wordt ervan uitgegaan dat een voortbewegingstoestel niet onderworpen is aan de verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen. In dergelijk geval is het mogelijk dat de bestuurder van het voortbewegingstoestel wel verzekerd is via de gezinsaansprakelijkheidsverzekering. Bij de niet-gereguleerde verzekeringen waaronder ook de gezinsaansprakelijkheidsverzekering valt, moeten de partijen de omvang van de waarborg in de verzekeringsovereenkomst afbakenen. De partijen moeten bepalen in welke omstandigheden de aansprakelijkheid zich moet voordoen opdat er sprake zal zijn van dekking. Het is dus vereist dat er in de verzekeringsovereenkomst een exacte en nauwkeurige omschrijving van de verzekeringsactiviteiten wordt opgenomen om te vermijden dat bepaalde activiteiten buiten het dekkinggebied zouden vallen. Artikel 141 van de Wet betreffende de Verzekeringen geeft aan dat de waarborg van de aansprakelijkheidsverzekering gekoppeld is aan “het voorvallen van schade die in de overeenkomst is

²⁸² GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021.

²⁸³ Uiteraard is het afwachten wat de wetgever hiermee doet aangezien er vooralsnog geen wettelijke bepalingen hieromtrent werden aangenomen. In deze hypothese wordt ervan uitgegaan dat dergelijke wettelijke regeling er vroeg of laat zal komen en voortbewegingstoestellen dus onderworpen zullen zijn aan de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

beschreven”.²⁸⁴ Voor de gezins aansprakelijkheidsverzekering is eigenlijk enkel vereist dat de verzekerde aansprakelijkheid oploopt in zijn privéleven.²⁸⁵

132. De gezins aansprakelijkheidsverzekering voorziet in de mogelijkheid om bepaalde gevallen van aansprakelijkheid uit te sluiten.²⁸⁶ Het is dus mogelijk dat de gezins aansprakelijkheidsverzekering bijvoorbeeld wel de aansprakelijkheid zal dekken indien er zich een schadegeval voordoet met een voortbewegingstoestel zoals het is omschreven in de verzekeringsovereenkomst maar waarbij uitdrukkelijk in de polis bepaald is dat de verzekeraar geen dekking zal bieden indien er iets aan het voortbewegingstoestel gekoppeld wordt zoals een aanhangwagen of indien er iets op bevestigd wordt zoals bijvoorbeeld een zadel of stoeltje. Het is ook mogelijk dat de verzekeringsovereenkomst bepaalt dat het verboden is om tegelijkertijd met twee personen gebruik te maken van het voortbewegingstoestel (bijvoorbeeld een ouder die een elektrische step bestuurt en een jong kind voor zich op de step laat staan). Dit moet dan wel uitdrukkelijk in de polis vermeld staan. Daarnaast is het ook mogelijk dat de uitsluiting aan bepaalde modaliteiten onderworpen is. Het kan zijn dat de verzekeraar bijvoorbeeld wel zal tussenkomen indien er zich een schadegeval voordoet met een voortbewegingstoestel waaraan een aanhangwagentje gekoppeld is of waarop een stoeltje of zadel bevestigd is, maar enkel indien daarin of daarop goederen vervoerd worden en geen kinderen. Het is ook mogelijk dat de verzekeringsovereenkomst bepaalt dat er enkel voorzien zal zijn in dekking indien het voortbewegingstoestel waaraan een aanhangwagentje gekoppeld is of waarop een stoeltje of zadel bevestigd is niet sneller reed dan stapvoets.

Hypothese 2

133. De tweede hypothese beschrijft de toestand die kan ontstaan na het arrest van het Grondwettelijk Hof. Ten gevolge van de beslissing van het Hof bestaat de mogelijkheid dat gemotoriseerde voortbewegingstoestellen voortaan ook een verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen moeten hebben waardoor zij dus als motorrijtuigen beschouwd worden. Hoewel dit nergens terug te vinden is een wetgevende akte, moet een elektrische step met zadel ook een dergelijke verzekering hebben (randnummer 129). Als er een aanhangwagentje aan een voortbewegingstoestel gekoppeld is, zal er ofwel een aparte verzekering voor het aanhangwagentje moeten worden afgesloten, ofwel zal het aanhangwagentje mee verzekerd zijn met het voortbewegingstoestel zelf, zoals ook het geval is voor een auto (wat ook een motorrijtuig is).

²⁸⁴ Art. 141 W. Verz.

²⁸⁵ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 93.

²⁸⁶ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 112.

134. Bij een gereguleerde verzekeringsovereenkomst zoals de WAM-verzekering zal de waarborg beperkt zijn tot de aansprakelijkheid bij het gebruik van een motorrijtuig. Hiervoor gelden drie vereisten: het motorrijtuig waarvan het gebruik geleid heeft tot aansprakelijkheid moet beantwoorden aan de omschrijving van het begrip motorrijtuig zoals bepaald in de WAM, het moet gaan om het voertuig zoals het in de verzekeringsovereenkomst omschreven is en de waarborg zal enkel gelden indien het voortbewegingstoestel deelnam aan het verkeer. Het begrip motorrijtuig wordt omschreven in artikel 1 WAM en vereist een mechanische kracht (randnummer 31 en volgende).²⁸⁷ De aansprakelijkheid van niet om het even welk motorrijtuig zal gedekt zijn maar enkel het motorrijtuig dat zowel de verzekeraar als de verzekeringnemer hebben willen verzekeren en dat ook in de verzekeringsovereenkomst omschreven is. In de verzekeringsovereenkomst worden ook de verzekerde personen aangeduid en hun aansprakelijkheid zal niet gedekt zijn bij het besturen van om het even welk motorrijtuig maar enkel bij het gebruik van het motorrijtuig zoals het in de verzekeringsovereenkomst is omschreven.²⁸⁸

135. Wanneer er aan het motorrijtuig een ander rijtuig gekoppeld is, zoals bijvoorbeeld een aanhangwagen, dan zal dit gekoppeld rijtuig geen deel uitmaken van het motorrijtuig zoals het in de verzekeringsovereenkomst omschreven is. Toch zal dit gekoppeld rijtuig een bijkomend risico creëren als het in het verkeer wordt gebracht. Om die reden voorziet artikel 1, lid 1 *in fine* van de WAM dat alles wat gekoppeld is aan het voertuig als een deel van het motorrijtuig zoals omschreven in de verzekeringsovereenkomst moet worden gezien. De aansprakelijkheid die zou kunnen ontstaan door het gebruik van het motorrijtuig waaraan een aanhangwagen gekoppeld is, zal dus gedekt zijn door de WAM-verzekering van het trekkend voertuig.²⁸⁹ Toch zal het voor sommige aanhangwagens vereist zijn dat er een aparte WAM-verzekering wordt afgesloten hetgeen voortvloeit uit artikel 1, lid 2 WAM. Deze bepaling geeft aan dat de door de Koning bepaalde aanhangwagens²⁹⁰ die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen of zaken gelijkgesteld kunnen worden met een motorrijtuig waarvoor een aparte WAM-verzekering zal moeten worden afgesloten. De verzekeringsplicht geldt enkel voor die aanhangwagens die door de Koning zijn aangeduid bij Koninklijk Besluit en vloeit voort uit het feit dat de aanhangwagens met motorrijtuigen gelijkgesteld worden.²⁹¹

²⁸⁷ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 99-100.

²⁸⁸ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 101-102.

²⁸⁹ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 102-103.

²⁹⁰ Koninklijk Besluit 19 oktober 1995 houdende uitvoering van artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 23 november 1995, 31.973.

²⁹¹ G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 103-104.

136. Artikel 1 van het KB van 1995 somt enkel de uitzonderingen op, met name de aanhangwagens die niet aan een aparte verzekeringsplicht onderworpen zijn. Het gaat bijvoorbeeld om aanhangwagens waarvan de maximale toegelaten massa niet meer bedraagt dan 750 kg, de landbouwaanhangwagens en de werfaanhangwagens, de aanhangwagens uitsluitend bestemd voor folkloristische manifestaties... Gelet op de beperkte motorcapaciteit van voortbewegingstoestellen is het onwaarschijnlijk dat zij ooit een aanhangwagen zullen trekken die meer dan 750 kg weegt. Er kan dus besloten worden dat er geen aparte verzekering vereist is voor een aanhangwagentje dat aan een voortbewegingstoestel gekoppeld wordt waarbij het voortbewegingstoestel zelf wel aan de verplichte WAM-verzekering onderworpen is. Niets belet de eigenaar van een voortbewegingstoestel natuurlijk om toch een aparte verzekering af te sluiten voor het aanhangwagentje. De dekking van het trekkend motorrijtuig zal van toepassing zijn op het aanhangwagentje wanneer het eraan gekoppeld is. Wanneer het aanhangwagentje schade veroorzaakt op een ogenblik dat het niet gekoppeld is aan het trekkend motorrijtuig, dan kan er eventueel beroep gedaan worden op de WAM-verzekering die de eigenaar zou hebben afgesloten voor het aanhangwagentje afzonderlijk. In vele gevallen zal er geen dergelijke WAM-verzekering voorhanden zijn waardoor er kan worden teruggevallen op de gezins aansprakelijkheidsverzekering. Gelet op het feit dat de verzekering voor het aanhangwagentje niet verplicht is, valt dit niet onder de uitsluitingen van artikel 6, 1^o van het KB van 12 januari 1984 met betrekking tot de minimumvoorwaarden van de gezins aansprakelijkheidsverzekering.²⁹²

137. Artikel 1, lid 2 WAM geeft aan dat 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 gelijkgesteld kunnen worden met een motorrijtuig, waarvoor een aparte WAM-verzekering zal moeten worden afgesloten. De vraag rijst dus wat er gebeurt indien er personen vervoerd worden in de aanhangwagen. Hiervoor kan er worden teruggekeken naar de Wegverkeerswet waarin artikel 17, §2 bepaalt dat het verboden is personen door middel van aanhangwagens te vervoeren, tenzij het gaat om aanhangwagens die uitsluitend worden gebruikt door kermisexploitanten en die eigen zijn aan dat beroep. Dit betekent dus dat het verboden is personen te vervoeren in een aanhangwagentje dat aan een voortbewegingstoestel gekoppeld is.

138. Ook hier lijkt het beter dat de wetgever tussenkomt en voor duidelijkheid zorgt aangezien er verschillende regels van toepassing zijn, afhankelijk van de vraag of een voortbewegingstoestel wel of niet als motorrijtuig beschouwd wordt wat de rechtszekerheid niet ten goede komt. Bovendien kan dit tot absurde situaties leiden. Zo is het verboden om kinderen te vervoeren in een aanhangwagentje als er voor een gemotoriseerd voortbewegingstoestel een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moet worden afgesloten, bijvoorbeeld een elektrische step waar je enkel op een knopje

²⁹² G. JOCQUÉ, *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsels, Intersentia, 2016, 104.

moet duwen om de voortdrijving te starten, terwijl dit wel toegelaten is voor bijvoorbeeld een elektrische fiets (waarvoor geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moet worden afgesloten). Beide voertuigen halen immers een maximale snelheid van 25 km/u waardoor een verschil in behandeling moeilijk te verantwoorden lijkt.

Deel 6: De plaats van voortbewegingstoestellen op de openbare weg

139. Naast de vergoedings- en verzekeringsrechtelijke regeling, is het ook van belang te weten welke plaats de voortbewegingstoestellen innemen op de openbare weg. Ook hierover bestaat er veel verwarring bij bestuurders van voortbewegingstoestellen en andere weggebruikers. Bovendien is de infrastructuur van de wegen in België niet altijd aangepast aan dergelijke voortbewegingstoestellen (bijvoorbeeld te hoge stoepanden, kasseien, slecht onderhouden wegdek, putten...).

1. Plaats op de openbare weg van voortbewegingstoestellen krachtens de Wegcode

140. De Wegcode bevat een specifieke bepaling voor de gebruikers van voortbewegingstoestellen.²⁹³ Het artikel maakt een onderscheid tussen voortbewegingstoestellen waarmee niet sneller dan stapvoets gereden wordt en voortbewegingstoestellen waarmee wel sneller dan stapvoets gereden wordt. In het eerste geval worden gebruikers van voortbewegingstoestellen gelijkgesteld met voetgangers, in het tweede geval met fietsers. De Wegcode bevat dus geen uitgebreide regeling specifiek voor de gebruikers van voortbewegingstoestellen maar past de bepalingen van voetgangers en fietsers naar analogie toe afhankelijk van de gehaalde snelheid. Omwille van het feit dat voortbewegingstoestellen de ene keer gelijkgesteld worden met voetgangers en de andere keer met fietsers, zorgt dit ervoor dat voortbewegingstoestellen een dubbel statuut (voetganger/fietsers) krijgen. Niet alle weggebruikers zijn hiermee vertrouwd omdat het dubbel statuut nog niet algemeen bekend is bij het grote publiek.²⁹⁴

1.1. Het begrip ‘stapvoets’

²⁹³ Art. 7bis Wegcode.

²⁹⁴ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 1)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 44, (1) 1, nr. 3.

141. Wat onder het begrip ‘stapvoets’ moet worden verstaan blijkt niet altijd duidelijk. De Wegcode specificeert ook niet welke snelheid hiermee bedoeld wordt. Volgens BRUGGEMAN²⁹⁵ lijkt de overheid hiermee een snelheid van 4 tot 8 km/u te bedoelen. Er kan hierbij gewezen worden op het verslag aan de Koning met betrekking tot het Koninklijk Besluit betreffende de voortbewegingstoestellen.²⁹⁶ Daarin wordt gezegd dat het geen zin heeft om numeriek te bepalen wat de maximaal toegelaten snelheid is die onder het begrip ‘stapvoets’ moet worden begrepen aangezien de snelheidsmeters die de Belgische politie gebruikt vandaag geen snelheden kunnen meten die lager liggen dan 20 km/u ten gevolge van technische beperkingen. Bovendien zijn de meeste voortbewegingstoestellen ook niet uitgerust met een snelheidsmeter waardoor zowel de gebruiker van een voortbewegingstoestel als de politie niet kan bepalen aan welke snelheid het voortbewegingstoestel zich voortbeweegt. Vandaar is het volgens BRUGGEMAN noodzakelijk om een snelheidsbepaling te hanteren die visueel bepaald kan worden. Hij is van oordeel dat onder ‘stapvoets’ de snelheid moet worden begrepen waarmee een voetganger zich op dat ogenblik en op die plaats voortbeweegt. Deze snelheid zal wel afhangen van bepaalde factoren. Er zal een verschil in snelheid zijn tussen een voetganger die gaat wandelen op een niet drukke plaats, bijvoorbeeld langs de vaart en een voetganger die door een drukke winkelstraat in de stad loopt.

Het verslag aan de Koning voegt er nog aan toe dat het niet van belang is voor de gevoerde snelheid of het voortbewegingstoestel gemotoriseerd is of niet. Toch wordt er een waarborg opgelegd voor de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen in die zin dat zij naar bouw en motorvermogen de snelheid van 25 km/u niet mogen overschrijden. Voor de niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen geldt er geen snelheidsbeperking aangezien de snelheid zal afhangen van de kracht van de gebruiker.

142. In een zaak voor de politierechtbank in Gent²⁹⁷ keek de rechter naar de schade die veroorzaakt was aan de auto van de bestuurster om te bepalen of het voortbewegingstoestel al dan niet sneller dan stapvoets reed. In deze zaak sloeg de eiseres af om van de parking van een ziekenhuis te rijden waarbij ze een persoon op een step raakte. De gebruiker van de step was van oordeel dat de eiseres aansprakelijk was. De rechtbank stelde vast dat er niet betwist werd dat de step van de verweerder een voortbewegingstoestel is, meer bepaald een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel in de zin van artikel 2.15.2, 1° Wegcode. Dit betekent dus dat wanneer de gebruiker van de step stapvoets rijdt, de regels die gelden voor voetgangers op hem van toepassing zijn en wanneer hij sneller rijdt dan stapvoets de regels die gelden voor fietsers van toepassing zijn.²⁹⁸ Uit de schade die veroorzaakt werd aan het

²⁹⁵ I. BRUGGEMAN, “Artikel 9 – Plaats van de bestuurder op de openbare weg” in T. PAPART, S. DE CARITAT, F. LEBRUN, C. LORENT, M. HESSE, I. REUSENS en I. THIELEMANS (eds.), *Het wegverkeer. ‘De Postal. Praktisch – Snel – Gecommentarieerd’*. Wetgeving. Rechtsleer. Rechtspraak, Mechelen, Wolters Kluwer, 2019, 27-31.

²⁹⁶ Zie verslag aan de Koning: KB 13 februari 2007 betreffende de voortbewegingstoestellen, BS 15 maart 2007.

²⁹⁷ Pol. Gent 8 mei 2017, *T.Pol.* 2017, 109-11.

²⁹⁸ Art. 7bis Wegcode.

voertuig van de eiseres leidde de rechtbank af dat op het ogenblik dat de verweerder het voertuig raakte de verweerder niet meer kon stoppen. Het feit dat er schade was boven op de motorkap bewees dan volgens de rechtbank weer dat de verweerder over de motorkap was gerold. Het feit dat de verweerder na contact met de wielkast van het voertuig (de zijkant, helemaal vooraan) over de motorkap gerold was en dit enkel mogelijk is bij een zekere kracht van een contact, bewees volgens de rechtbank dat de snelheid van de gebruiker van de step hoger lag dan stapvoets wat dan betekent dat de regels die gelden voor fietsers van toepassing waren en de verweerder op het fietspad moest rijden en dus niet op het voetpad zoals het geval was in deze zaak. Hier werd er dus gekeken naar de veroorzaakte schade aan het voertuig en de impact van het ongeval om de snelheid in te schatten eerder dan te vergelijken met een voetganger die op een bepaalde plaats wandelt. Het lijkt dus dat het begrip ‘stapvoets’ door de feitenrechter moet worden ingevuld rekening houdend met de concrete omstandigheden van het geval.

In een andere zaak voor de politierechtbank van Antwerpen (afdeling Antwerpen) werd de gebruiker van een elektrische rolstoel gedagvaard voor dronkenschap. De rechtbank oordeelde dat een elektrische rolstoel beschouwd moet worden als een gemotoriseerd voortbewegingstoestel in de zin van artikel 2.15.2, 2° van de Wegcode. Aangezien niet kon worden vastgesteld dat de beklaagde sneller reed dan stapvoets, werd de gebruiker van de rolstoel gezien als een voetganger en dus niet als een bestuurder waardoor hij niet veroordeeld werd voor ‘het besturen van een voertuig in staat van dronkenschap’.²⁹⁹

143. Ten gevolge van het arrest van het Grondwettelijk Hof mag snelheid niet het enige criterium zijn dat in aanmerking genomen wordt om de verzekeringsplicht te bepalen maar moet er ook rekening gehouden worden met massa. Dit kan ook een invloed hebben op de interpretatie van het begrip ‘stapvoets’ aangezien er nu enkel rekening gehouden wordt met snelheid (doorgaans wordt met stapvoets een snelheid van 4 tot 8 km/u bedoeld). Het is niet uitgesloten dat er in de toekomst ook rekening gehouden zal worden met de massa van een voortbewegingstoestel eventueel in combinatie met snelheid. Zo is het mogelijk dat bepaalde voortbewegingstoestellen die zich niet sneller dan stapvoets voortbewegen, maar toch een vrij grote massa hebben – bijvoorbeeld een elektrische vrachtfiets of cargobike – beschouwd zullen worden als fietser voor wat betreft hun plaats op de openbare weg en de toepassing van de Wegcode.

144. Artikel 2.15.2, 2° *in fine* van de Wegcode bepaalt verder ook nog dat gebruikers van een voortbewegingstoestel die niet sneller dan stapvoets rijden, niet gelijkgesteld worden met een bestuurder. Dit heeft tot gevolg dat artikel 9 van de Wegcode waarin de plaats van de bestuurders op de openbare weg verder wordt bepaald, niet van toepassing zal zijn. In dergelijk geval zal artikel 42 van de Wegcode van toepassing zijn wat betreft de plaats op de openbare weg.

²⁹⁹ Pol. Antwerpen 26 februari 2018, *T. Pol.* 2018, 88-90.

1.2. Niet sneller dan stapvoets

145. Krachtens artikel 42 van de Wegcode moeten voetgangers (en dus ook gebruikers van voortbewegingstoestellen die niet sneller dan stapvoets rijden) de trottoirs, de delen van de openbare weg voor hen voorbehouden of de begaanbare verhoogde bermen volgen. Wanneer een gebruiker van een voortbewegingstoestel het voortbewegingstoestel aan de hand leidt, dan zal hij de rijbaan moeten volgen indien hij andere voetgangers daardoor aanzienlijk hindert.³⁰⁰ Indien er geen begaanbare trottoirs of bermen zijn, dan mogen voortbewegingstoestellen die niet sneller dan stapvoets rijden andere gedeelten van de openbare weg volgen. Indien ze gebruik maken van het fietspad moeten zij wel voorrang verlenen aan de fietsers en bromfietzers en wanneer ze de rijbaan volgen, moeten zij zich links, zo dicht mogelijk bij de rand van de rijbaan houden in de door hen gevolgde richting.³⁰¹ In een vonnis van de politierechtbank van Luik³⁰² oordeelde de rechter dat een vrouw die met een elektrische rolstoel niet sneller dan stapvoets reed op de parkeerstrook aan de linkerkant van de rijbaan omdat de berm en het trottoir niet begaanbaar waren en aangereden werd door een auto die van de parking van een supermarkt kwam niet in fout was. In deze zaak was de eiser van oordeel dat de vrouw de Wegcode³⁰³ overtreden had doordat zij in de verkeerde rijrichting kwam aangereden. De rechtbank was van oordeel dat er aan de vrouw geen wangedrag verweten kan worden voor zover zij niet sneller dan stapvoets reed aangezien de Wegcode duidelijk bepaalt dat bij gebrek aan begaanbare trottoirs of bermen gebruikers van voortbewegingstoestellen de rijbaan mogen volgen waarbij zij zich links, zo dicht mogelijk bij de rand van de rijbaan moeten houden. De rechtbank voegde er nog aan toe dat de verweerder bij het verlaten van het parkeerterrein voorrang moest verlenen aan de andere weggebruikers die gebruik maken van het trottoir of het fietspad.

146. Het feit dat een voortbewegingstoestel stapvoets voortbeweegt, heeft voor de gebruiker ervan verschillende voordelen: het voortbewegingstoestel zal worden toegelaten in een voetgangerszone³⁰⁴, wanneer de gebruiker van het voortbewegingstoestel aan het zebrapad staat³⁰⁵, op het punt om over te steken, moeten alle voertuigen hem voorrang verlenen en het voortbewegingstoestel moet niet uitgerust zijn met lichten.^{306, 307}

³⁰⁰ Art. 42.2.1 Wegcode.

³⁰¹ Art. 42.2.2 Wegcode.

³⁰² Pol. Luik, 29 oktober 2015, *VAV* 2016, afl. 3, 80-83.

³⁰³ Art. 9.1.2, 1^o Wegcode.

³⁰⁴ Art. 22^{sexies} Wegcode.

³⁰⁵ Art. 40.4.2 Wegcode.

³⁰⁶ Art. 30.3, 6^o Wegcode.

³⁰⁷ S. VERECKEN en L. SCHOONBAERT, "Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 1)", *Actua Leges*, 2019, afl. 44, (1) 1, nr.3.

1.3. Sneller dan stapvoets

147. Wanneer een voortbewegingstoestel sneller dan stapvoets rijdt, moeten de regels die gelden voor fietsers gevolgd worden.³⁰⁸ Krachtens artikel 9.1.2, 1° van de Wegcode moeten fietsers, bestuurders van bromfietsen klasse A en dus ook voortbewegingstoestellen die sneller dan stapvoets rijden op het fietspad rijden wanneer de openbare weg een berijdbaar fietspad heeft dat is aangeduid door wegmarkeringen. Als dit fietspad links in hun rijrichting ligt, dan mogen zij dit fietspad niet volgen. Hetzelfde geldt indien dit fietspad aangeduid is door een verkeersbord met dat verschil dat wanneer het links in hun rijrichting ligt zij dit fietspad niet moeten volgen indien bijzondere omstandigheden dit rechtvaardigen. Er wordt in de Wegcode niet aangegeven wat precies een bijzondere omstandigheid kan uitmaken maar er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het geval waarbij een gebruiker van het voortbewegingstoestel het fietspad slechts over een korte afstand moet volgen.³⁰⁹ Als er geen fietspad is (of het fietspad is onberijdbaar), mogen gebruikers van voortbewegingstoestellen gebruik maken van de rijbaan, bermen en parkeerzones en wanneer zij zich buiten de bebouwde kom bevinden ook van de trottoirs en verhoogde bermen.³¹⁰ Voorbeelden zijn: een fietspad dat onberijdbaar is door sneeuw of door werken. Aangezien de regels die gelden voor fietsers van toepassing zijn op gebruikers van voortbewegingstoestellen die sneller dan stapvoets rijden, mogen gebruikers van voortbewegingstoestellen die jonger zijn dan tien jaar in alle omstandigheden de trottoirs en verhoogde bermen volgen.³¹¹

148. Zoals reeds gezegd bestaan er ook elektrische steps met een zadel. Indien deze step niet sneller kan rijden dan 25 km/u dan wordt deze gelijkgesteld met een bromfiets klasse A en zullen de verkeersregels die van toepassing zijn op een bromfiets klasse A ook van toepassing zijn op dit soort elektrische steps. Deze regels zijn dezelfde als degene die van toepassing zijn op de fiets wat betekent dat indien de openbare weg een berijdbaar fietspad heeft, aangeduid door wegmarkeringen, de bestuurders van bromfietsen klasse A dit fietspad moeten volgen voor zover het rechts in hun rijrichting ligt.³¹² Hetzelfde geldt indien de openbare weg een berijdbaar fietspad omvat dat aangeduid wordt door een verkeersbord tenzij dit fietspad links in hun rijrichting ligt. In dat geval moeten zij dat niet volgen indien bijzondere omstandigheden dit rechtvaardigen.³¹³ Ook in dit geval zullen gebruikers van elektrische steps met zadel en een maximumsnelheid van 25 km/u gebruik mogen maken van de rijbaan,

³⁰⁸ Art. 7bis Wegcode.

³⁰⁹ I. BRUGGEMAN, “Artikel 9 – Plaats van de bestuurder op de openbare weg” in T. PAPART, S. DE CARITAT, F. LEBRUN, C. LORENT, M. HESSE, I. REUSENS en I. THIELEMANS (eds.), *Het wegverkeer. ‘De Postal. Praktisch – Snel – Gecommentarieerd’*. Wetgeving. Rechtsleer. Rechtspraak, Mechelen, Wolters Kluwer, 2019, 27-31.

³¹⁰ Art. 9.1.2, 4° Wegcode.

³¹¹ Art. 9, 5° Wegcode.

³¹² Art. 9.1.2, 1°, lid 1 Wegcode.

³¹³ Art. 9.1.2, 1°, lid 2 Wegcode.

bermen en parkeerzones en wanneer zij zich buiten de bebouwde kom bevinden ook van de trottoirs en verhoogde bermen indien er geen berijdbaar fietspad is. Indien er sprake is van een elektrische step met een zadel met een maximumsnelheid van 45 km/u, dan wordt deze step gelijkgesteld met een bromfiets klasse B. In dergelijk geval mag de elektrische step gebruik maken van het fietspad dat aangeduid is door een verkeersbord indien de snelheid op de rijbaan beperkt is tot 50 km/u op voorwaarde dat zij andere weggebruikers die zich op het fietspad bevinden niet in gevaar brengen. Het is dus ook toegelaten om in een dergelijk geval de rijbaan te gebruiken. Wanneer de snelheid op de rijbaan hoger ligt dan 50 km/u, moeten de bestuurders van elektrische steps met een maximumsnelheid van 45 km/u het fietspad volgen dat aangeduid is door een verkeersbord of door wegmarkeringen wanneer dit aanwezig en bruikbaar is.³¹⁴

149. Voor elektrische fietsen gelden dezelfde verkeersregels als voor gewone fietsen en voortbewegingstoestellen die sneller dan stapvoets rijden. Voor speed pedelecs gelden dezelfde regels als voor bromfietsen klasse B. Hierbij valt op te merken dat wegbeheerders zelf mogen bepalen of een speed pedelec toegelaten is op het fietspad indien de maximumsnelheid op de rijbaan 50 km/u bedraagt. Het is dus mogelijk dat er in bepaalde omstandigheden een verbod geldt voor speed pedelecs om op het fietspad te rijden.³¹⁵ In dat geval moeten zij verplicht op de rijbaan wat soms tot gevaarlijke situaties en verkeersagressie aanleiding geeft omdat veel automobilisten hiervan niet op de hoogte zijn.

2. Helmplicht

150. Artikel 36 van de Wegcode bepaalt dat de bestuurders en passagiers van drie- en vierwielers met motor en van bromfietsen, zonder passagiersruimte een valhelm moeten dragen. De bestuurders van speed pedelecs hebben de keuze tussen een fietshelm of een bromfietshelm. Dit betekent dat bestuurders van bijvoorbeeld een hoverkart (een soort driewieler zonder passagiersruimte) of een walkcar (een plank van A4-formaat met vier wielen) verplicht zullen zijn een helm te dragen terwijl deze verplichting niet geldt voor andere voortbewegingstoestellen zoals een segway (aangezien dit maar twee wielen heeft), een monowheel (wat maar een wiel heeft) en voortbewegingstoestellen met meer dan vier wielen.³¹⁶ Dit is enigszins vreemd aangezien al deze voortbewegingstoestellen zich in dezelfde (soms gevaarlijke) situatie bevinden maar er toch andere regels van toepassing zijn. Toch is het niet omdat het dragen van een helm niet verplicht is dat dit in bepaalde omstandigheden geen onvoorzichtigheid kan uitmaken. Zo oordeelde het Duitse *Bundesverfassungsgericht* in een arrest van 17 juni 2014 dat van een normaal,

³¹⁴ Art. 9.1.2, 2° Wegcode.

³¹⁵ Dit wordt aangeduid via speciale onderborden “P verboden” met de afbeelding van een brommer erbij.

³¹⁶ R. VANBERGEN, “Nieuwe vervoermiddelen, elektrische step, éénwieler, enz.: verzekerings- en aansprakelijkheidskwesties voor deze nieuwe “voortbewegingstoestellen””, *Verzekeringsnieuws* 2020, afl. 1, (1) 3.

zorgvuldig fietser verwacht mag worden dat deze steeds een fietshelm draagt, ook al is dit wettelijk niet verplicht. In deze zaak reed een vrouw op het fietspad en opende de bestuurder van de auto die naast het fietspad geparkeerd stond het portier op het ogenblik dat de vrouw passeerde zonder dat hij de aankomende fietser had gezien. De vrouw kwam hierdoor ongelukkig ten val en liep een ernstig hoofdletsel op. De zaak kwam voor de rechtbank en de autobestuurder voerde aan dat de fietser minstens gedeeltelijk aansprakelijk was voor de schade. Indien zij wel een helm zou hebben gedragen, zou het hoofdletsel immers aanzienlijk minder ernstig geweest zijn. Zowel in eerste aanleg als in hoger beroep werd de redenering van de autobestuurder gevolgd en werd er besloten tot gedeelde aansprakelijkheid.³¹⁷

151. Daarnaast lijkt het dat de helmplicht ook bestaat voor bestuurders van elektrische rolstoelen aangezien het mogelijk is dat zij uitgerust zijn met drie of vier wielen. In artikel 2.15.2, 2° van de Wegcode wordt de elektrische rolstoel als voorbeeld van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel aangehaald waardoor besloten kan worden dat een elektrische rolstoel eerder onder de categorie van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen³¹⁸ valt dan onder het begrip ‘drie- of vierwieler³¹⁹ met motor’ waardoor er geen helmplicht geldt.

3. Verlichting

152. Wat betreft de verlichting moet er terug een onderscheid gemaakt worden tussen voortbewegingstoestellen die niet sneller dan stapvoets voortbewegen en gelijkgesteld worden met voetgangers en voortbewegingstoestellen die sneller dan stapvoets voortbewegen en gelijkgesteld worden met fietsers. In het eerste geval is er geen verlichting vereist aangezien artikel 30.3, 6° van de Wegcode bepaalt dat enkel de voortbewegingstoestellen die rijden op andere delen van de openbare weg dan degene die voorbehouden zijn voor het verkeer van voetgangers uitgerust moeten zijn met verlichting. Voor voortbewegingstoestellen die sneller dan stapvoets voortbewegen geldt artikel 82 van de Wegcode. Gebruikers van voortbewegingstoestellen moeten tussen het vallen van de avond en het aanbreeken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, vooraan en achteraan een niet verblindend vast licht of

³¹⁷ H. LAMON, *De illusie van de juridische waarheid*, Morsel, Intersentia, 2016, 21.

³¹⁸ Het artikel geeft duidelijk aan wat er onder meer moet begrepen worden onder ‘gemotoriseerde voortbewegingstoestellen’ en daaronder vallen elektrische rolstoelen.

³¹⁹ Art. 2.19 bepaalt dat een ‘driewieler met motor’ elk driewielig motorvoertuig is dat niet beantwoordt aan de bepaling van de bromfiets en waarvan de maximale ledige massa niet meer dan 1000 kg bedraagt. Art. 2.20 bepaalt dat een ‘vierwieler met motor’ elk vierwielig motorvoertuig is, andere dan die welke als bromfietsen beschouwd worden, met een lege massa van ten hoogste 450 kg of 600 kg voor voertuigen gebruik voor het goederenvervoer en met een netto-maximumvermogen van de motor van ten hoogste 15 kW.

knipperlicht vervoeren.³²⁰ Vooraan moet het licht geel of wit zijn en achteraan rood. Bovendien moet er vooraan altijd een witte reflector en achteraan een rode reflector bevestigd zijn.³²¹

4. Rijbewijs en minimumleeftijd

153. Artikel 21 van de Wegverkeerswet bepaalt dat niemand op de openbare weg een motorvoertuig mag besturen, tenzij hij houder is van, en tevens bij zich heeft, een rijbewijs in België regelmatig afgegeven (...). Het rijbewijs moet ook geldig zijn voor de categorie waartoe het voertuig behoort. Het begrip ‘motorvoertuig’ wordt in het Koninklijk Besluit betreffende het rijbewijs gedefinieerd als “elk zichzelf over de weg voortbewegend voertuig uitgerust met een aandrijfmotor anders dan een voertuig dat op rails wordt voortbewogen”.³²² Belangrijk is dat in het Koninklijk Besluit ook duidelijk vermeld wordt dat voor de toepassing van dit besluit de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals bedoeld in artikel 2.15.2, 2° van de Wegcode niet gelijkgesteld worden met motorvoertuigen.³²³ Dit betekent dus dat er voor het besturen van een gemotoriseerd voortbewegingstoestel geen rijbewijs vereist is. Voor het besturen van een speed pedelec is daarentegen wel een rijbewijs vereist.³²⁴

154. Er geldt geen minimumleeftijd voor gebruikers van voortbewegingstoestellen. Hoewel artikel 8.2, 3° van de Wegcode bepaalt dat de minimumleeftijd voor het besturen van andere motorvoertuigen dan degene die in het artikel opgesomd zijn op 18 jaar ligt, geldt dit niet voor de voortbewegingstoestellen. Artikel 2.15.2, 2°, lid 2 van de Wegcode bepaalt immers dat voor de toepassing van dit besluit de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen niet gelijkgesteld worden met motorvoertuigen. Voor gebruikers van een elektrische step met zadel zal wel een minimumleeftijd vereist zijn gelet op het feit dat deze niet als voortbewegingstoestel maar als bromfiets klasse A of B worden beschouwd, afhankelijk van de snelheid waarmee ze zich kunnen voortbewegen. In beide gevallen is de minimumleeftijd bepaald op 16 jaar³²⁵ wat ook de leeftijd is vanaf dewelke een rijbewijs behaald kan worden voor een bromfiets klasse A of B. Ook voor het besturen van een speed pedelec geldt een minimumleeftijd van 16 jaar aangezien er een rijbewijs AM vereist³²⁶ is en dit kan pas gehaald worden vanaf de leeftijd van 16 jaar.

³²⁰ Art. 82.1.1, 1° Wegcode.

³²¹ Art. 82.1.1, 2° Wegcode.

³²² Art. 1, 3° KB 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 30 april 1998, 13.483.

³²³ Art. 1, 3°, lid 3 KB betreffende het rijbewijs.

³²⁴ Art. 2, §1, 1° van het KB betreffende het rijbewijs bepaalt dat voor een bromfiets met een maximumsnelheid van meer dan 25 km/u – waaronder ook een speed pedelec valt – een rijbewijs categorie AM vereist is. Wie een rijbewijs categorie B (autorijbewijs) heeft, mag ook met een speed pedelec rijden.

³²⁵ Art. 8.2, 3°, a) Wegcode.

³²⁶ Art. 2, 1° KB betreffende het rijbewijs.

5. Gevolgen arrest Grondwettelijk Hof

155. Ten gevolge van het arrest van het Grondwettelijk Hof bestaat de mogelijkheid dat (sommige) voortbewegingstoestellen voortaan ook onderworpen zullen zijn aan de verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen. Op het vlak van de plaats die voortbewegingstoestellen innemen op de openbare weg zal het arrest weinig gevolgen hebben. Artikel 2.15.2, 2°, lid 2 van de Wegcode bepaalt immers dat voor de toepassing van de Wegcode voortbewegingstoestellen niet als motorvoertuigen beschouwd worden. Dit heeft tot gevolg dat de plaats die zij moeten innemen op de openbare weg krachtens de Wegcode ongewijzigd blijft, dat er nog steeds geen helmplicht is (ook al is dit in bepaalde omstandigheden toch aangewezen en kan het niet dragen van een helm zelfs een onzorgvuldigheid uitmaken) er geen rijbewijs vereist is en er ook geen minimumleeftijd geldt. Toch kan het aangewezen zijn bepaalde verplichtingen die gelden voor speed pedelecs ook toe te passen op gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zoals bijvoorbeeld de helmplicht aangezien gemotoriseerde voortbewegingstoestellen toch een snelheid van 25 km/u kunnen halen.

Deel 7: conclusie

156. Voortbewegingstoestellen mogen dan wel een populair vervoermiddel zijn dat door vele mensen gebruikt worden, toch zijn er nog altijd verschillende leemtes op verzekeringsrechtelijk en vergoedingsvlak omdat de wet- en regelgeving vaak niet aangepast of onduidelijk is. Dit zorgt dus voor veel verwarring bij alle weggebruikers maar meer in het bijzonder, bij gebruikers van voortbewegingstoestellen.

Vooreerst is het niet altijd duidelijk of een voortbewegingstoestel beschouwd wordt als een motorrijtuig. Dit is namelijk afhankelijk van de visie die men aanhangt.³²⁷ In de ruime visie is er al sprake van een voortbewegingstoestel van zodra er een mechanische kracht is die het voertuig helpt voort te bewegen en er dus niet louter gebruik gemaakt wordt van spierkracht. In de enge visie³²⁸ zal er maar sprake zijn van een voortbewegingstoestel als het voertuig zich op eigen kracht, autonoom kan voortbewegen. Toch

³²⁷ L. SCHOONBAERT en S. VEREecken, “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T. Pol.* 1/2019, (3) 8, nr. 12.

³²⁸ Zie: G. JOCQUÉ, “Verkeersongevallen en de gezins aansprakelijkheidsverzekering”, *T. Pol.* 2016, (212) 215; G. JOCQUÉ, “Verplichte WAM-verzekering voor een pocketbike”, *VAV* 2008/3, (181) 181; J.P. KESTELOOT, “Véhicules autonomes, vélos électriques & drones: incidences en matière de responsabilité et d’assurance”, *T. Verz.* 2017/3, (248) 260; J. MUYLDERMANS, “noot onder rb. Turnhout 5 april 2001”, *TAVW* 2001, 270-271; C. VAN SCHOU BROECK, “Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht” in M. Kruithof (ed.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht: ICAV II*, Antwerpen, Intersentia, 2018, (55) 88.

zal een voortbewegingstoestel ten gevolge van de uitzondering voorzien in artikel *2bis* WAM nooit aan de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen onderworpen zijn. Het artikel bepaalt namelijk dat bepaalde motorrijtuigen die door mechanische kracht niet sneller kunnen dan 25 km/u worden uitgesloten van de verzekeringsplicht.³²⁹

Het artikel *2bis* komt dan weer op losse schroeven te staan ten gevolge van het arrest van het Grondwettelijk Hof³³⁰ waarbij het Hof een discriminatie vaststelde omdat er enkel rekening gehouden wordt met snelheid, en niet met de massa voor het bepalen van de verzekeringsplicht. Om hieraan te verhelpen werd artikel *2bis* WAM gewijzigd³³¹ waardoor de verzekeringsplicht blijft bestaan voor motorrijtuigen die voornamelijk bedoeld zijn voor andere doeleinden dan het zich verplaatsen, zoals bijvoorbeeld een bulldozer. Hiermee lijken de problemen van de baan, maar niets is minder waar: er bestaan namelijk ook voertuigen die een grote massa hebben maar wel voornamelijk bedoeld zijn om zich mee te verplaatsen zoals een toeristentreintje, of voertuigen die toch een vrij kleine massa hebben maar wel voornamelijk voor andere doeleinden dan het zich verplaatsen bedoeld zijn, zoals een zitmaaier. De wetgever legt hiermee een verzekeringsplicht op aan bepaalde voertuigen of stelt bepaalde voertuigen vrij van een verzekeringsplicht daar waar dit waarschijnlijk niet de bedoeling was. Ook al werd er recent een wetsvoorstel³³² ingediend om duidelijk bij Koninklijk Besluit te bepalen vanaf welke massa de verzekeringsplicht geldt, toch is dit vooralsnog niet volledig uitgeklaard.

Aangezien er voorlopig dus nog geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering moet worden afgesloten voor de meeste voortbewegingstoestellen, kan men een gezinsaansprakelijkheidsverzekering³³³ afsluiten voor de schade die men als gebruiker van een voortbewegingstoestel eventueel zou veroorzaken aan een derde. Deze verzekering is niet verplicht en bovendien moeten er ook bepaalde voorwaarden³³⁴ vervuld zijn waardoor er in vele gevallen geen adequate bescherming voorzien zal zijn voor slachtoffers van een ongeval met een voortbewegingstoestel. Aangezien er geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moet worden afgesloten, zullen zij ook geen beroep kunnen doen op de automatische vergoedingsregeling van artikel *29bis* WAM. Daarnaast kan er ook nog in bepaalde omstandigheden een beroep gedaan worden op het BGWF³³⁵, bijvoorbeeld wanneer er een ongeval gebeurd is met een

³²⁹ Om de kwalificatie van ‘voortbewegingstoestel’ te krijgen, mag het voertuig niet sneller kunnen rijden dan 25 km/u, zie hiervoor art. 2.15.2, 1° en 2° Wegcode.

³³⁰ GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021.

³³¹ Art. 18 Wet van 2 februari 2021 houdende diverse bepalingen inzake economie, *BS* 11 februari 2021, 12.984.

³³² Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat de verzekeringsplicht betreft voor motorrijtuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden, *Parl. St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1916/001, 2-4.

³³³ Zie KB betreffende de gezinsaansprakelijkheidsverzekering.

³³⁴ Er moet sprake zijn van buitencontractuele aansprakelijkheid die zich voordoet in het privéleven van de verzekerde en er kan ook toepassing gemaakt worden van bepaalde uitsluitingen voorzien in art. 6 van het KB.

³³⁵ Art. *19bis*-11, §1 WAM.

motorrijtuig zoals bedoeld in artikel 2bis WAM en geen enkele verzekeringsonderneming gehouden is tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid.

Voortbewegingstoestellen moeten ook niet beschikken over een certificaat van overeenstemming en een inschrijving. Toch kan er verwarring ontstaan voor wat betreft de elektrische step met zadel. Strikt genomen wordt dit niet als voortbewegingstoestel beschouwd maar wel als een bromfiets klasse A of B, afhankelijk van de gehaalde snelheid ook al krijgen ze ook de benaming ‘elektrische step’. Voor dergelijke voertuigen zal er wel gekeken moeten worden of zij verplicht over een certificaat van overeenstemming moeten beschikken en ingeschreven moeten zijn aangezien de Typegoedkeuringsverordening³³⁶ bepaalt dat indien het R-punt van voertuigen met een bestuurderszitplaats meer bedraagt dan 540 mm (voor de categorieën L1e, L3e en L4e) of 400 mm (voor de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e), er een certificaat van overeenstemming en inschrijving vereist is. Als er dan een zitje op het voortbewegingstoestel bevestigd is om een passagier mee te vervoeren, zal de Typegoedkeuringsverordening wel van toepassing zijn en moet het voortbewegingstoestel over een certificaat van overeenstemming beschikken en is een inschrijving vereist.³³⁷

Vervolgens is het ook niet altijd duidelijk wat de regelgeving omtrent het bevestigen aan een voortbewegingstoestel van een aanhangwagentje, zadel of zitje is. De wet bevat maar weinig bepalingen omtrent de lading en maximale lengte en breedte van een voortbewegingstoestel. Ook hier zal het ervan afhangen of een voortbewegingstoestel als een motorrijtuig wordt beschouwd (indien dit het geval is, dan moeten de regels die gelden voor auto's naar analogie worden toegepast, en indien dit niet het geval is, dan moeten de regels van een gemotoriseerd rijwiel naar analogie worden toegepast aangezien een voortbewegingstoestel daarmee het meest gelijkenissen toont).

Tot slot kan er ook gewezen worden op het feit dat een voortbewegingstoestel een dubbel statuut heeft wat de plaats op de openbare weg betreft (voetganger/fietser) wat ook voor veel verwarring en onduidelijkheid zorgt want veel mensen zijn hiervan niet op de hoogte. Afhankelijk van de gehaalde snelheid zal een voortbewegingstoestel de regels die gelden voor voetgangers of fietser moeten volgen. Ook wat de helmplicht betreft is er geen eenduidigheid: voor bepaalde voortbewegingstoestellen zal de gebruiker verplicht een helm moeten dragen (dit is het geval voor bijvoorbeeld een hoverkart en walkcar) maar voor andere voortbewegingstoestellen (zoals een segway) geldt die verplichting dan weer niet.

³³⁶ Art. 2, 2, k) Typegoedkeuringsverordening.

³³⁷ Art. 2, 2, j) Typegoedkeuringsverordening bepaalt dat de uitzondering van het certificaat van overeenstemming en de inschrijving enkel geldt indien het voertuig niet met tenminste één zitplaats is uitgerust.

Wat hierboven werd opgesomd, zijn maar enkele voorbeelden van waar er zich nog tekortkomingen, onduidelijkheden en lacunes voordoen. Er kan dus geconcludeerd worden dat de voortbewegingstoestellen nog onvoldoende ingeburgerd zijn in de wet- en regelgeving waardoor veel bepalingen naar analogie moeten worden toegepast of helemaal niet geschikt zijn om te worden toegepast op voortbewegingstoestellen. Bovendien ligt de regelgeving ook verspreid over verschillende wetten, koninklijke besluiten, richtlijnen en verordeningen, wat het er niet gemakkelijker op maakt. Wellicht heeft dit ook te maken met het feit dat de wetgever werd ingehaald door de realiteit. Er kwamen namelijk op korte tijd verschillende nieuwe voertuigen op de markt en het wetgevend kader was hier niet klaar voor. Nu de voortbewegingstoestellen stilaan ingeburgerd geraken, wordt het dus tijd voor een grondige herziening van de regelgeving zodanig dat deze beter afgestemd kan worden op voortbewegingstoestellen en de bestaande lacunes weggewerkt kunnen worden. Zolang dit niet gebeurd is, blijft het voor alle weggebruikers maar vooral de gebruikers van voortbewegingstoestellen een ingewikkelde zoektocht doorheen de verschillende wet- en regelgeving.

Bibliografie

Wetgeving

Internationale wetgeving

Verdrag inzake Wegverkeer van 8 november 1968, *BS* 28 december 1989.

Europese wetgeving

Verordening 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, *Pb.L.* 2 maart 2013, afl. 60, 52-128.

Richtlijn 76/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten 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, *Pb. L.* 2 mei 1972, afl. 103, 1-4.

Richtlijn 2006/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 mei 2006 betreffende machines en tot wijziging van Richtlijn 95/16/EG, *Pb. L.* 9 juni 2006, afl. 57, 24-86.

Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, *Pb.L.* 7 oktober 2009, afl. 263, 11-31.

Belgische wetgeving

Strafwetboek 8 juni 1867.

Wet 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 27 maart 1968.

Arbeidsongevallenwet 10 april 1971, *BS* 24 april 1971.

Wet 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, *BS* 22 augustus 1978.

Wet 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 8 december 1989.

Wet 8 juni 2008 houdende diverse bepalingen, *BS* 16 juni 2008.

Wet 4 april 2014 betreffende de verzekeringen, *BS* 30 april 2014.

Wet 2 mei 2019 houdende diverse bepalingen inzake economie, *BS* 22 mei 2019.

Wet 2 februari 2021 houdende diverse bepalingen inzake economie, *BS* 11 februari 2021.

Koninklijk Besluit 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, *BS* 9 december 1975.

Koninklijk Besluit 12 januari 1984 tot vaststelling van de minimumgarantievoorwaarden van de verzekeringsovereenkomst tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot het privéleven, *BS* 31 januari 1984.

Koninklijk Besluit 19 oktober 1995 houdende uitvoering van artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *BS* 23 november 1995.

Koninklijk Besluit 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 30 april 1998.

Koninklijk Besluit 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, *BS* 8 augustus 2001.

Koninklijk Besluit 4 juli 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 12 januari 1984 tot vaststelling van de minimumgarantievoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst met betrekking tot het privéleven, *BS* 22 juli 2004.

Koninklijk Besluit 13 februari 2007 betreffende de voortbewegingstoestellen, *BS* 23 februari 2007.

Koninklijk Besluit 21 juli 2016 tot wijziging 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 en van het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 9 september 2016.

Nederlandse wetgeving

Wet 30 mei 1963 betreffende de verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, *Stb.* 1963, 228.

Besluit van 28 augustus 2006 inzake vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen alsmede houdende wijziging van het besluit van 16 september 1965 houdende vaststelling van het bewijs van verzekering voor de niet-kentekenplichtige motorrijtuigen en enkele regelen met betrekking tot het bewijs van vrijstelling, *Stb.* 2006, 414.

Parlementaire stukken

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN, Advies over het voorontwerp van Koninklijk Besluit tot nadere bepalinge van het begrip motorvoertuigen in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, 9 maart 2018, nr. 2018/4, https://www.fsma.be/sites/default/files/public/content/advorg/2018/advice_c_2018_4.pdf.

Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de vergoedingsregeling voor de meest kwetsbare weggebruikers, *Parl. St.* Kamer 2014-15, nr. 54-0954/001.

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/001.

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2018-19, nr. 54-3570/004.

Wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake economie, *Parl. St.* Kamer 2019-20, nr. 55-1515/001.

Hand. Kamer comm. economie, consumentenbescherming en digitale agenda 2019-20, 13 januari 2021, nr. 1515/002.

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat de verzekeringsplicht betreft voor motorrijtuigen die door hun mechanische kracht de snelheid van 25 km/u niet overschrijden, *Parl. St.* Kamer 2020-21, nr. 55-1916/001.

Rechtspraak

HvJ 28 maart 1996, nr. C-129/94, ECLI:EU:C:1996:43.

HvJ 16 juni 2011, nr. C-536/09, ECLI:EU:C:2011:398.

HvJ 23 oktober 2012, nr. C-300/10, ECLI:EU:C:2012:656.

HvJ 11 juli 2013, nr. C-409/11, ECLI:EU:C:2013:512.

HvJ 4 september 2014, nr. C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

HvJ 28 november 2017, nr. C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

HvJ 20 december 2017, nr. C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

HvJ 4 september 2018, nr. C-80/17, ECLI:EU:C:2018:661.

HvJ 15 november 2018, nr. C-648/17, ECLI:EU:C:2018:917.

HvJ 20 juni 2019, C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517.

Cass. 16 februari 1987, *Arr. Cass.* 1987, 800.

Cass. 26 oktober 2007, *Arr. Cass.* 2007, 507.

Cass. 20 december 2007, *Arr. Cass.* 2007, 650.

Cass. 22 januari 2008, *Arr. Cass.* 2008, 48.

Cass. 24 april 2009, *Arr. Cass.* 2009, 275.

Cass. 2 september 2011, *Arr. Cass.* 2011, 447.

Cass. 16 januari 2012, *Arr. Cass.* 2012, 41.

Cass. 26 september 2016, *Arr. Cass.* 2016, 521.

GwH 28 januari 2021, nr. 15/2021.

Arbitragehof 23 januari 2002, nr. 23/2002.

Arbh. Gent 1 december 1988, *JTT* 1989, 111.

Pol. Charleroi 25 mei 2004, *RGAR* 2005, 14059.

Pol. Brugge 24 januari 2007, *De. Verz.* 2007, 440.

Rb. Verviers 14 februari 2006, *TBBR* 2008, 140.

Pol. Mechelen 6 september 2006, *VAV* 2007, 232.

Rb. Antwerpen 28 mei 2010, *RW* 2011-12, 1857.

Pol. Luik, 29 oktober 2015, *VAV* 2016, afl. 3, 80-83.

Pol. Gent 8 mei 2017, *T.Pol.* 2017, 109-11.

Pol. Oost-Vlaanderen (afd. Dendermonde) 11 augustus 2017, *VAV* 2017, afl. 6, 38-40.

Pol. Antwerpen 26 februari 2018, *T. Pol.* 2018, 88-90.

Rechtsleer

Handboeken

BOCKEN, H., BOONE, I. en KRUIHOF, M., *Inleiding tot het schadevergoedingsrecht*, die Keure, Brugge, 2014, 283 p.

COLLE, P., *Handboek bijzonder gereguleerde verzekeringscontracten*, 7^{de} ed., Mortsel, Intersentia; 2019, 398 p.

JOCQUÉ, G., *De verzekerde en de benadeelde in de aansprakelijkheidsverzekering*, Mortsel, Intersentia, 2016, 568 p.

LAMON, H., *De illusie van de juridische waarheid*, Mortsel, Intersentia, 2016, 192 p.

REYBROUCK, K. en SOTTIAUX, S., *De federale bevoegdheden*, Mortsel, Intersentia, 2019, 892 p.

STEVENS, Y., LOUCKX, F., JORENS, Y. en VAN LANGENDONCK, J., *Handboek socialezekerheidsrecht*, 10^{de} ed., Mortsel, Intersentia, 2020, 744 p.

Tijdschriften

AUVRAY, F., GILLAERTS, P., SAMOY, I., VAN SCHOUBROECK, C., DE REY, S., BORUCKI, C. en STROOBANTS, N., “Step by step: complexiteit verzekerd bij ongevallen met elektrische steps”, *De Juristenkrant* 2019, afl. 393, 13.

BREWAEYS, E., “Pocket bikes zijn onderworpen aan verzekeringsplicht”, *Juristenkrant* 2008, afl. 168, 8.

JOCQUÉ, G., “Verplichte WAM-verzekering voor een pocketbike”, *VAV* 2008, afl. 3, 181-182.

JOCQUÉ, G., “Actualia schade en schadeloosstelling”, *VAV* 2014, afl. 3, 3-18.

JOCQUÉ, G., “Verkeersongevallen en de gezins aansprakelijkheidsverzekering”, *T. Pol.* 2016, afl. 4, 212-227.

JOCQUÉ, G., “Discriminatie in de WAM-verzekering opgelost door de wetgever?”, *RW* 2020-2, 1282.

KESTELOOT, J.P., “Véhicules autonomes, vélos électriques & drones: incidences en matière de responsabilité et d’assurance”, *T. Verz.* 2017, afl. 3, 248-270.

MUYLDERMANS, J., “noot onder rb. Turnhout 5 april 2001”, *TAVW* 2001, 269-271.

SCHOONBAERT, L. en VEREECKEN, S., “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T. Pol.* 1/2019, 3-17.

VANBERGEN, R., “Nieuwe vervoermiddelen, elektrische step, éénwieler, enz.: verzekerings- en aansprakelijkheidskwesties voor deze nieuwe “voortbewegingstoestellen” ”, *Verzekeringsnieuws*, Wolters Kluwer, 2020, afl. 1, 1-5.

VEREECKEN, S. en SCHOONBAERT, L., “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 1)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 44, 1-5.

VEREECKEN, S. en SCHOONBAERT, L., “Vooruit met de euh... voortbewegingstoestellen (deel 2)”, *Actua Leges*, 2019, afl. 45, 1-4.

Bijdragen in verzamelwerken

BOONE, I., “De grenzen van het begrip verkeersongeval” in BOONE, I., CLAEYS, I., LAVRYSEN, L., BOCKEN, J., BOUCKAERT, J., BOURGEOIS, J.H.J., BRAND, R.A., CORNELIS, L., CREVITS, H., COUSY, H., DAUTRICOURT, C., DE KEZEL, E., DE SMEDT, P., DE VOS, M., DIRIX, E., DUBUISSON, B., ERAUW, J., FAGNART, J., FAURE, M., FOGLEMAN, V., FORRIER, E., GIELEN, B., GOETTEYN, N., HONDIUS, E., JOCQUÉ, G., LANDO, O., LARMUSEUA, I., LEROY, P., MAES, F., MARESCEAU, M., PÂCQUES, M., ROGGE, J., RYCKBOST, D., SLABBINCK, R., SNIJDERS, H.J., STORME, M., TROCH, J., VAN DUNNÉ, J., VAN EECKHOUTTE, W., VAN GERVEN, W., VAN HOORICK, G., VAN OEVELEN, A., VANDENBERGHE, H., VERMEERSVH, D., VANISTENDAEL, F., VEREECKEN, S., VERHEEKE, J., DUFWA, B.W. en WYLLEMAN, A. (eds.) *Liber Amicorum Hubert Bocken*, Brugge, die Keure, 2009, 9-30.

BRUGGEMAN, I., “Artikel 9 – Plaats van de bestuurder op de openbare weg” in X., *Het wegverkeer. ‘De Postal. Praktisch – Snel – Gecommentarieerd’. Wetgeving. Rechtsleer. Rechtspraak*, Mechelen, Wolters Kluwer, 2019, 27-31.

DE LY, F., “Artikel 6 KB 12 januari 1984” in DE LY, F., VAN DONGEN, M., DE GRAEVE, M., WUYTS, D., VAEL, L., HEIRMAN, G., JOCQUÉ, G., VAN SCHOUBROECK, C., GOESSENS, E., VANPARYS, H., WINDEY, B., VANSWEEVELT, T., ALLARY, P., LATERVEER, F., VAN GORP, H., DE WILDE, A., DIRIX, E., BECUE, P., VRANCKEN, I., SIERENS, R., PETITAT, V., HENSKENS, C., HULPIAU V., COLLE, P., TERMOTE, K., SCHUERMANS, D., VAN DEN BOSSCHE, A., TORFS, N., VANLESBERGHE, P., MUYLDERMANS, J., DE GRAEVE, A. en MEURS, T., *Verzekeringsrecht. Artikelsgewijze commentaar met overzicht van rechtspraak en rechtsleer, V. B.A. privé-leven, art. 6-1 – Art. 8-9-3.*, Antwerpen, Kluwer, 1989, 1-18.

VAN SCHOUBROECK, C., “Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht” in M. Kruithof (ed.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht: ICAV II*, Antwerpen, Intersentia, 2018, 55-90.

VEREECKEN, S., “De tussenkomst van het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds geactualiseerd” in P., LECOCQ en C., ENGELS (eds.), *Rechtskroniek voor Vrede- en Politierechters 2008*, Brugge, die Keure, 2008, 193-238.

VEREECKEN, S. en SCHOONBAERT, L., “Elektrische fietsen en voortbewegingstoestellen: een kwestie van verzekering?” in LECOCQ, P., DAMBRE, M., BARÉ, C., CHARLIER, A., DEGUEL, F., ERNOUX, A., FALQUE, G., KOHL, B., LAMBOTTE, SCHOONBAERT, L., P., SIAS, B.,

VEREECKEN, S., VERHELLEN, J., WAUTELET, P. en WERBROUCK, J. (eds.), Rechtskroniek voor de vrede- en politierechters, Brugge, die Keure, 2021, 223-256.

Online bronnen

DUGERNIER, G., “New Urban Mobility: risico’s en risicoperceptie van de nieuwe elektrische voortbewegingstoestellen”, 2017, <https://www.vias.be/nl/newsroom/nieuwe-voortbewegingstoestellen-een-echte-hype-maar-niet-zonder-risico/>, (10/07/2019).

“Gemeenschappelijke toelichting bij de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, I, A, <https://wetten.overheid.nl/BWBV0004166/1976-06-01>, (10/11/2020).

“Verzekering voor Segway, Hoverboard en Elektrische Step; Waarom kiezen voor ‘Ethias bike and more’?” <https://www.ethias.be/part/nl/verzekeringgemotoriseerdevoortbewegingstoestellen.html>, (03/12/2020).

“Pack OmniMobility”, <https://www.aginsurance.be/Retail/nl/mobiliteit/fiets/Paginas/fietsverzekering-pack-omnimobility.aspx>, (03/12/2020).

“Europees Parlement verwierpt verplichte verzekering voor e-bikes”, 23 januari 2019, <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/01/23/europees-parlement-verwierpt-verplichte-verzekering-voor-e-bikes/>, (22/03/2021).

“Definitie scootmobiel”, <https://www.encyclo.nl/begrip/scootmobiel>, (01/03/2021).

“Welke verkeersregels gelden voor hoverboards: waar gaat het juist over?”, <https://www.politie.be/5427/vragen/fietsen-en-bromfietsen/welke-verkeersregels-gelden-voor-hoverboards>, (18/02/2021).

LEVA-EU, “Who we are: about LEVA-EU”, <https://leva-eu.com/frequently-asked-questions/>, (11/04/2021).

LEVA-EU, “Frequently Asked Questions: What are Light Electric Vehicles?”, <https://leva-eu.com/frequently-asked-questions/>, (11/04/2021).

A., ROETYNCK, “European Commission: Machinery Directive unsuitable for vehicles”, <https://leva-eu.com/european-commission-machinery-directive-unsuitable-for-vehicles/>, (11/04/2021).