

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2010-2011

22 OCTOBRE 2010

Proposition de loi modifiant diverses dispositions relatives au régime d'indemnisation des usagers de la route les plus vulnérables

(Déposée par M. François Bellot)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi reprend le texte d'une proposition qui a déjà été déposée à la Chambre des représentants le 19 septembre 2007 (doc. Chambre, n° 52-0155/001).

L'arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique a changé la philosophie du code de la route. Désormais, nous devons parler de Code de la rue.

Toute une série de définitions ont été introduites, élargissant le champ d'application de l'arrêté de 1975 à tous les usagers de la rue. Chaque utilisateur doit pouvoir circuler en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion. Cette nouvelle réglementation a introduit un principe général de prudence et impose une obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible. Elle stipule en effet que le conducteur ne peut mettre en danger les usagers les plus vulnérables, qu'il doit adapter sa vitesse en fonction de la présence d'usagers faibles et qu'il doit redoubler de prudence en présence d'usagers plus vulnérables. Tel est le cas, par exemple, du chauffeur de poids lourd à l'égard d'une voiture ou d'une voiture vis-à-vis des piétons. Enfin, les usagers doivent se comporter de manière à ne causer aucune gêne ou aucun danger pour les autres usagers et il va de soi que tout comportement agressif dans le trafic est totalement inacceptable.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2010-2011

22 OKTOBER 2010

Wetsvoorstel tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de vergoedingsregeling voor de meest kwetsbare weggebruikers

(Ingediend door de heer François Bellot)

TOELICHTING

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van een voorstel dat reeds op 19 september 2007 in de Kamer van volksvertegenwoordigers werd ingediend (stuk Kamer, nr. 52-0155/001).

De Wegcode heeft een andere invulling gekregen door het koninklijk besluit van 4 april 2003 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. Voortaan hebben we het over de zogenaamde « Straatcode ».

Er wordt gewerkt met een hele reeks nieuwe definities, die de werkingssfeer van het koninklijk besluit van 1 december 1975 verruimen tot alle gebruikers van de openbare weg. Elke weggebruiker moet zich veilig kunnen verplaatsen, ongeacht zijn leeftijd, zijn lichamelijke vermogens en zijn vervoermiddel. Met die nieuwe reglementering werd een algemeen voorzichtigheidsbeginsel ingesteld, en wordt de sterkere weggebruiker verplicht voorzichtig te zijn jegens de zwakkere weggebruiker. Er is immers in bepaald dat een bestuurder de meest kwetsbare weggebruikers niet in gevaar mag brengen, dat hij zijn snelheid aan de aanwezigheid van zwakke weggebruikers moet aanpassen en dat hij dubbel voorzichtig dient te zijn in aanwezigheid van kwetsbaardere weggebruikers; dat is bijvoorbeeld het geval voor een vrachtwagenchauffeur ten aanzien van een auto, of een autobestuurder jegens voetgangers. Ten slotte moeten de weggebruikers zich gedragen op een manier die de andere gebruikers geenszins hindert noch hen op enigerlei wijze in gevaar brengt. Het spreekt voor zich dat elke vorm van agressief gedrag in het verkeer volstrekt onaanvaardbaar is.

À l'heure actuelle, seuls les piétons et cyclistes sont considérés comme usagers faibles. Les motocyclettes ainsi que les cyclomoteurs font partie des usagers dits forts, au même titre que les autos et les camions.

Cette reconnaissance en tant qu'usager vulnérable ou non entraîne d'importantes conséquences en termes d'indemnisation. En effet, la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs instaure un régime d'indemnisation automatique des usagers de la route les plus vulnérables, à savoir les piétons et les cyclistes. En d'autres termes, en cas d'accident de la route impliquant l'un ou plusieurs véhicules automoteurs, les piétons et les cyclistes sont automatiquement indemnisés pour les dommages corporels subis. Au sens de la loi, les motocyclettes et les cyclomoteurs font partie des dits véhicules automoteurs.

Il ne nous semble pas adéquat que les deux roues motorisés soient sur le même pied que les automobiles. Les conducteurs de motos et de cyclos ne bénéficient pas d'une carrosserie protectrice et subissent dès lors plus facilement des dommages corporels en cas d'accidents de la route. Ils sont par ailleurs sur-représentés dans les statistiques d'accidents.

Nous estimons qu'il est nécessaire de modifier ces deux législations afin de considérer les cyclomoteurs et les motocyclettes comme usagers faibles vis-à-vis des automobiles. Il est important de garder une certaine gradation. Les motocyclettes doivent toujours être usagers forts par rapport aux cyclomoteurs, aux cyclistes et aux piétons. Il en irait de même, pour les cyclomoteurs vis-à-vis des cyclistes et des piétons. Nous souhaitons mettre en évidence, par cette proposition de loi, cette hiérarchie.

François BELLOT.

*
* *

Momenteel worden alleen de voetgangers en de fietsers als zwakke weggebruikers beschouwd. De motorrijders en bromfietzers zijn net als de auto- en vrachtwagenbestuurders zogenaamde sterke weggebruikers.

Het feit of iemand al dan niet als kwetsbare weggebruiker wordt beschouwd, heeft aanzienlijke gevolgen wat de schadevergoeding bij verkeersongevallen betreft. Bij de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen werd immers een regeling ingesteld die voorziet in de automatische schadevergoeding van de meest kwetsbare weggebruikers, met name de voetgangers en de fietsers. Anders gesteld: bij een verkeersongeval waarbij één of meer motorvoertuigen betrokken zijn, worden de voetgangers en de fietsers automatisch vergoed voor de opgelopen lichamelijke letsels. In de zin van de wet behoren de motorfietsen en de bromfietsen tot de zogenaamde motorvoertuigen.

Bromfietsen en motorfietsen op een zelfde lijn zetten als auto's, is ons inziens geen geschikte benadering. De motorrijders en de bromfietzers worden niet door een koetswerk beschermd, en lopen bij verkeersongevallen dus sneller lichamelijke letsels op. Zij zijn trouwens oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken.

Volgens de indieners is het noodzakelijk die beide regelgevingen aan te passen, teneinde de bromfietzers en de motorrijders te beschouwen als zwakke weggebruikers ten opzichte van de auto's. Het is belangrijk een zekere gradatie te handhaven: de motorrijders moeten altijd sterke weggebruikers zijn ten opzichte van de bromfietzers, fietsers en voetgangers; hetzelfde zou gelden voor de bromfietzers ten aanzien van de fietsers en de voetgangers. Met dit wetsvoorstel is het de bedoeling die hiërarchie duidelijk aan te geven.

*
* *

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 7.1, alinéa 2, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 modifié par l'arrêté royal du 4 avril 2003 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, les mots « les motocyclistes » sont insérés entre les mots « tels notamment » et les mots « les cyclistes ».

Art. 3

L'article 40^{ter} du même arrêté royal inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990 est remplacé comme suit :

« Art. 40^{ter}. — Comportement à l'égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et de motocyclettes.

Le conducteur d'un véhicule automobile ne peut mettre en danger un cycliste, un conducteur de cyclomoteur à deux roues ou un conducteur de motocyclette qui se trouve sur la voie publique dans les conditions prévues par le présent règlement.

Il doit redoubler de prudence en présence d'enfants et de personnes âgées cyclistes.

Il doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le cycliste, le conducteur de cyclomoteur à deux roues ou le conducteur de motocyclette.

Il ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qu'à allure modérée, de façon à ne pas mettre en danger les usagers qui y sont engagés et à ne pas les gêner lorsqu'ils achèvent la traversée de la chaussée à vitesse normale. Au besoin, il doit s'arrêter pour les laisser passer.

Il ne peut s'engager sur un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage. »

WETSVORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 7.1, tweede lid, 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, gewijzigd door het koninklijk besluit van 4 april 2003, worden de woorden « motorfietsers, » ingevoegd tussen de woorden « wanneer het gaat om » en het woord « fietsers ».

Art. 3

Artikel 40^{ter} van hetzelfde koninklijk besluit, ingevoegd door het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt vervangen als volgt :

« Art. 40^{ter}. — Gedrag tegenover fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en bestuurders van motorfietsen

De bestuurder van een auto mag een fietser, een bestuurder van een tweewielige bromfiets of een bestuurder van een motorfiets die zich op de openbare weg bevindt onder de in dit reglement voorziene voorwaarden niet in gevaar brengen.

Hij moet dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van fietsende kinderen en bejaarden.

Hij moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de fietser, de bestuurder van een tweewielige bromfiets of de bestuurder van een motorfiets.

Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen slechts met matige snelheid naderen, teneinde de weggebruikers die er zich op bevinden, niet in gevaar te brengen en ze niet te hinderen wanneer zij het oversteken van de rijbaan met normale snelheid beëindigen. Zo nodig moet hij stoppen om ze te laten doorrijden.

Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen niet oprijden, wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die oversteekplaats zou moeten stoppen. »

Art. 4

Il est inséré dans le même arrêté royal un article 40*quater*, rédigé comme suit :

«Art. 40*quater*. — Comportement à l'égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues

Le conducteur d'une motocyclette ne peut mettre en danger un cycliste ou un conducteur de cyclomoteur à deux roues qui se trouve sur la voie publique dans les conditions prévues par le présent règlement.

Il doit redoubler de prudence en présence d'enfants et de personnes âgées cyclistes.

Il doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le cycliste ou le conducteur de cyclomoteur à deux roues.

Il ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qu'à allure modérée, de façon à ne pas mettre en danger les usagers qui y sont engagés et à ne pas les gêner lorsqu'ils achèvent la traversée de la chaussée à vitesse normale. Au besoin, il doit s'arrêter pour les laisser passer.

Il ne peut s'engager sur un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage.»

Art. 5

L'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs est complété par un alinéa, rédigé comme suit :

«Par motocyclettes : les véhicules automoteurs ainsi dénommés par le règlement général sur la police de la circulation routière.»

Art. 6

L'article 29*bis*, § 3, de la même loi, inséré par la loi du 30 mars 1994, remplacé par la loi du 13 avril 1995 et modifié par la loi du 19 janvier 2001, est complété comme suit :

«des motocyclettes et des cyclomoteurs.»

Art. 7

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

Art. 4

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 40*quater* ingevoegd, luidende :

«Art. 40*quater*. — Gedrag tegenover fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen

De bestuurder van een motorfiets mag een fietser of een bestuurder van een tweewielige bromfiets die zich op de openbare weg bevindt onder de in dit reglement voorziene voorwaarden niet in gevaar brengen.

Hij moet dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van fietsende kinderen en bejaarden.

Hij moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de fietser of de bestuurder van een tweewielige bromfiets.

Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen slechts met matige snelheid naderen, teneinde de weggebruikers die er zich op bevinden, niet in gevaar te brengen en ze niet te hinderen wanneer zij het oversteken van de rijbaan met normale snelheid beëindigen. Zo nodig moet hij stoppen om ze te laten doorrijden.

Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen niet oprijden, wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die oversteekplaats zou moeten stoppen.»

Art. 5

Artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt aangevuld met een lid, luidende :

«Motorfietsen : de aldus bij het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer genoemde motorrijtuigen.»

Art. 6

Artikel 29*bis*, § 3, van dezelfde wet, ingevoegd bij de wet van 30 maart 1994, vervangen bij de wet van 13 april 1995 en gewijzigd door de wet van 19 januari 2001, wordt aangevuld als volgt :

« , van motorfietsen en van bromfietsen.»

Art. 7

Artikel 29*ter* van dezelfde wet, opgeheven bij de wet van 13 april 1995, wordt hersteld in de volgende lezing :

« Art. 29^{ter}. — § 1^{er}. En cas d'accident de la circulation impliquant une ou plusieurs motocyclettes, aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque motocyclette impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des motocyclettes. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur.

Les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles. Il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles : les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles.

L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux accidents de la circulation, au sens de l'alinéa 1^{er}, impliquant des motocyclettes qui sont exemptées de l'obligation d'assurance, en vertu de l'article 10 de la présente loi, et dont les propriétaires ont fait usage de cette exemption.

Les victimes âgées de plus de quatorze ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne peuvent se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}.

Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas.

§ 2. Le conducteur d'une motocyclette et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.

§ 3. Il faut entendre par motocyclette tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

§ 4. L'assureur ou le fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun.

« Art. 29^{ter}. — § 1. Bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorfietsen betrokken zijn, op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van elk van de betrokken motorfietsen, alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade, hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorfietsen overeenkomstig deze wet dekken. Deze bepaling is ook van toepassing indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de bestuurder.

Schade aan functionele prothesen wordt beschouwd als lichamelijke schade. Onder functionele prothesen wordt verstaan : de door het slachtoffer gebruikte middelen om lichamelijke gebreken te compenseren.

Artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen is van toepassing op deze schadevergoeding. Wanneer het ongeval evenwel door toeval gebeurde, blijft de verzekeraar tot vergoeding gehouden.

De bepalingen van dit artikel zijn tevens van toepassing op de verkeersongevallen in de zin van het eerste lid waarbij motorfietsen zijn betrokken die krachtens artikel 10 van deze wet vrijgesteld zijn van de verplichting tot verzekering en wanneer de eigenaars van die motorfietsen gebruik hebben gemaakt van die vrijstelling.

Slachtoffers die ouder zijn dan veertien jaar en het ongeval en de gevolgen ervan hebben gewild, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid.

Deze vergoedingsplicht wordt uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering in het algemeen en de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in het bijzonder, voor zover daarvan in dit artikel niet wordt afgeweken.

§ 2. De bestuurder van een motorfiets en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.

§ 3. Onder motorfiets moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet, met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht.

§ 4. De verzekeraar of het gemeenschappelijk waarborgfonds treden in de rechten van het slachtoffer tegen de in het gemene recht aansprakelijke derden.

Les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

§ 5. Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article.»

Art. 8

Il est inséré dans la même loi un article 29^{quater}, rédigé comme suit:

«Art. 29^{quater}. — § 1^{er}. En cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs cyclomoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque cyclomoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des cyclomoteurs. La présente disposition s'applique également si les dommages ont été causés volontairement par le conducteur.

Les dommages occasionnés aux prothèses fonctionnelles sont considérés comme des lésions corporelles. Il y a lieu d'entendre par prothèses fonctionnelles: les moyens utilisés par la victime pour compenser des déficiences corporelles.

L'article 80 de la loi du 9 juillet 1975 relative au contrôle des entreprises d'assurance s'applique à cette indemnisation. Toutefois, si l'accident résulte d'un cas fortuit, l'assureur reste tenu.

Les dispositions du présent article s'appliquent également aux accidents de la circulation, au sens de l'alinéa 1^{er}, impliquant des cyclomoteurs qui sont exemptées de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 10 de la présente loi et dont les propriétaires ont fait usage de cette exemption.

Les victimes âgées de plus de quatorze ans qui ont voulu l'accident et ses conséquences ne peuvent se prévaloir des dispositions visées à l'alinéa 1^{er}.

Cette obligation d'indemnisation est exécutée conformément aux dispositions légales relatives à l'assurance de la responsabilité en général et à l'assurance de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, pour autant que le présent article n'y déroge pas.

De vergoedingen, die ter uitvoering van dit artikel werden uitgekeerd, zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van andere vergoedingen wegens het verkeersongeval.

§ 5. De regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld.»

Art. 8

In dezelfde wet wordt een artikel 29^{quater} ingevoegd, luidende:

«Art. 29^{quater}. — § 1. Bij een verkeersongeval waarbij een of meer bromfietsen betrokken zijn, op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van elk van de betrokken bromfietsen, alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade, hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de bromfietsen overeenkomstig deze wet dekken. Deze bepaling is ook van toepassing indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de bestuurder.

Schade aan functionele prothesen wordt beschouwd als lichamelijke schade. Onder functionele prothesen wordt verstaan: de door het slachtoffer gebruikte middelen om lichamelijke gebreken te compenseren.

Artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen is van toepassing op deze schadevergoeding. Wanneer het ongeval evenwel door toeval gebeurde, blijft de verzekeraar tot vergoeding gehouden.

De bepalingen van dit artikel zijn tevens van toepassing op de verkeersongevallen in de zin van het eerste lid waarbij bromfietsen zijn betrokken die krachtens artikel 10 van deze wet vrijgesteld zijn van de verplichting tot verzekering en wanneer de eigenaars van die bromfietsen gebruik hebben gemaakt van die vrijstelling.

Slachtoffers die ouder zijn dan veertien jaar en het ongeval en de gevolgen ervan hebben gewild, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid.

Deze vergoedingsplicht wordt uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering in het algemeen en de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in het bijzonder, voor zover daarvan in dit artikel niet wordt afgeweken.

§ 2. Le conducteur d'un cyclomoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.

§ 3. Il faut entendre par cyclomoteur tout véhicule visé à l'article 1^{er} de la présente loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

§ 4. L'assureur ou le fonds commun de garantie automobile sont subrogés dans les droits de la victime contre les tiers responsables en droit commun.

Les indemnités versées en exécution du présent article ne peuvent faire l'objet de compensation ou de saisie en vue du paiement des autres indemnités dues à raison de l'accident de la circulation.

§ 5. Les règles de la responsabilité civile restent d'application pour tout ce qui n'est pas régi expressément par le présent article. »

Art. 9

La présente loi entre en vigueur trois mois après sa publication au *Moniteur belge*.

21 septembre 2010.

François BELLOT.

§ 2. De bestuurder van een bromfiets en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.

§ 3. Onder bromfiets moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet, met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht.

§ 4. De verzekeraar of het gemeenschappelijk waarborgfonds treden in de rechten van het slachtoffer tegen de in het gemene recht aansprakelijke derden.

De vergoedingen, die ter uitvoering van dit artikel werden uitgekeerd, zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van andere vergoedingen wegens het verkeersongeval.

§ 5. De regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld. »

Art. 9

Deze wet treedt in werking drie maanden nadat ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

21 september 2010.