

Numéros du rôle : 7264 et 7323
Arrêt n° 15/2021 du 28 janvier 2021

## ARRÊT

---

*En cause* : les questions préjudicielles concernant l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 « portant dispositions diverses en matière d'économie » (article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs »), posées par le Tribunal de première instance de Flandre orientale, division Gand.

La Cour constitutionnelle,

composée des présidents L. Lavrysen et F. Daoût, et des juges J.-P. Moerman, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, T. Giet, R. Leysen, J. Moerman, M. Pâques et Y. Kherbache, assistée du greffier P.-Y. Dutilleux, présidée par le président L. Lavrysen,

après en avoir délibéré, rend l'arrêt suivant :

\*

\* \*

## I. *Objet des questions préjudicielles et procédure*

a. Par jugement du 8 octobre 2019, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 15 octobre 2019, le Tribunal de première instance de Flandre orientale, division Gand, a posé les questions préjudicielles suivantes :

« 1. L'article 43 de la loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie viole-t-il les dispositions relatives aux droits et libertés fondamentaux garantis par le titre II de la Constitution (notamment les articles 10, 11 et 13 de la Constitution) et par l'article 6, paragraphe 1, de la Convention européenne des droits de l'homme, en ce que cette disposition maintient l'obligation d'assurance pour les cyclomoteurs classe A, tels qu'ils sont définis à l'article 2.17,1) du règlement sur la police de la circulation routière, mais pas pour les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de l'article 2.17,1) du règlement sur la police de la circulation routière et qui atteignent une vitesse autonome maximale de 25 km/h, mais qui peuvent atteindre une vitesse supérieure moyennant une assistance et qui ont par conséquent une énergie cinétique équivalente ou supérieure à celle des cyclomoteurs classe A ?

2. L'article 43 de la loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie viole-t-il les dispositions relatives aux droits et libertés fondamentaux garantis par le titre II de la Constitution (notamment les articles 10, 11 et 13 de la Constitution) et par l'article 6, paragraphe 1, de la Convention européenne des droits de l'homme, en ce que cette disposition maintient l'obligation d'assurance pour les cyclomoteurs classe A, tels qu'ils sont définis à l'article 2.17,1) du règlement sur la police de la circulation routière, mais pas pour les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de l'article 2.17.1 du règlement sur la police de la circulation routière et qui atteignent une vitesse autonome maximale de 25 km/h, mais qui ont en moyenne une masse supérieure à celle des cyclomoteurs classe A et ont par conséquent une énergie cinétique supérieure à celle des cyclomoteurs classe A ?

b. Par jugement du 28 novembre 2019, dont l'expédition est parvenue au greffe de la Cour le 5 décembre 2019, le Tribunal de première instance de Flandre orientale, division Gand, a posé la question préjudicielle suivante :

« L'article 43 de la loi du 2 mai 2019 portant dispositions diverses en matière d'économie viole-t-il les dispositions relatives aux droits et libertés fondamentaux garantis par le titre II de la Constitution (notamment les articles 10, 11 et 13 de la Constitution) et par l'article 6, paragraphe 1, de la Convention européenne des droits de l'homme, en ce que cette disposition maintient l'obligation d'assurance pour les cyclomoteurs classe A, tels qu'ils sont définis à l'article 2.17, 1), du règlement sur la police de la circulation routière, mais pas pour les véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de l'article 2.17, 1), du règlement sur la police de la circulation routière et qui atteignent une vitesse autonome maximale de 25 km/h, mais qui ont en moyenne une masse supérieure à celle des cyclomoteurs classe A et ont par conséquent une énergie cinétique supérieure à celle des cyclomoteurs classe A ? ».

Ces affaires, inscrites sous les numéros 7264 et 7323 du rôle de la Cour, ont été jointes.

Le Conseil des ministres, assisté et représenté par Me L. Schuermans, avocat au barreau d'Anvers, a introduit des mémoires.

Par ordonnance du 12 novembre 2020, la Cour, après avoir entendu les juges-rapporteurs T. Merckx-Van Goey et P. Nihoul, a décidé que les affaires étaient en état, qu'aucune audience ne serait tenue, à moins que le Conseil des ministres n'ait demandé, dans le délai de sept jours suivant la réception de la notification de cette ordonnance, à être entendu, et qu'en l'absence d'une telle demande, les débats seraient clos le 25 novembre 2020 et les affaires mises en délibéré.

Aucune demande d'audience n'ayant été introduite, les affaires ont été mises en délibéré le 25 novembre 2020.

Les dispositions de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle relatives à la procédure et à l'emploi des langues ont été appliquées.

## II. *Les faits et les procédures antérieures*

Le 7 février 2019, P. V. a été condamné par défaut par le Tribunal de police de Flandre orientale, division Gand, pour avoir mis en circulation un cyclomoteur classe A sans disposer de l'assurance obligatoire RC automobile. Devant le Tribunal de première instance de Flandre orientale, division Gand, P. V. fait valoir, en degré d'appel, que l'obligation, pour les cyclomoteurs classe A, de disposer d'une assurance de la responsabilité est discriminatoire, étant donné que d'autres véhicules, comme les trottinettes et bicyclettes électriques, ne sont pas soumis à cette obligation. Le Tribunal pose dès lors les questions préjudicielles reproduites ci-dessus.

Le 23 avril 2019, M. M. a été condamné par le Tribunal de police de Flandre orientale, division Gand, pour avoir mis en circulation une nacelle élévatrice sans disposer de l'assurance obligatoire RC automobile. En degré d'appel, il fait valoir devant le Tribunal de première instance de Flandre orientale, division Gand, que le véhicule, dont la vitesse maximale ne dépasse pas 25 km/h et qui n'est pas un cyclomoteur classe A, relève, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 2 mai 2019 « portant dispositions diverses en matière d'économie », de l'exception prévue par l'article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs » (ci-après : la loi du 21 novembre 1989). En vertu de l'article 2 du Code pénal, une condamnation ne serait par conséquent plus possible. Le Tribunal constate toutefois que le véhicule pèse plus de 7,5 tonnes et il demande à la Cour si l'application de l'exception précitée à de tels véhicules n'est pas discriminatoire par rapport aux cyclomoteurs classe A.

## III. *En droit*

- A -

A.1. Dans l'affaire n° 7264, le Conseil des ministres fait valoir que l'exonération est fondée sur l'article 5 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 « concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ». Le but du législateur est d'éviter que les conducteurs de véhicules qui relèvent du régime concerné ne puissent pas être considérés comme des usagers faibles et que, sans ce régime, ils ne relèvent dès lors pas davantage de l'article 29*bis* de la loi du 21 novembre 1989. La distinction est fondée sur des critères objectifs, à savoir la vitesse mécanique et l'énergie cinétique. Ces critères sont pertinents, étant donné qu'ils présentent un lien évident avec le danger qu'entraîne la mise en circulation de ces véhicules automoteurs.

Subsidiairement, le Conseil des ministres fait valoir que, même s'il était question d'une discrimination entre les cyclomoteurs classe A et les véhicules qui relèvent de l'exception en cause, cette discrimination provient de l'absence d'une obligation d'assurance pour ces derniers véhicules, et non de l'obligation d'assurance pour les premiers. Il se réfère à cet égard à la jurisprudence de la Cour concernant l'obligation d'assurance pour les architectes.

A.2. En ce qui concerne l'affaire n° 7323, le Conseil des ministres fait valoir que la question repose sur une interprétation erronée, étant donné que l'exonération n'est pas applicable aux « speedpedelecs », ni aux engins telles les nacelles élévatrices, dont le poids est évidemment beaucoup plus important. Soit la nacelle élévatrice n'est, en vertu des dispositions en cause, pas soumise à l'obligation d'assurance. Dans ce cas, il n'est nullement question d'un traitement défavorable du conducteur concerné. Soit la nacelle élévatrice est soumise à l'obligation d'assurance. Dans ce cas, il n'est pas question d'une différence de traitement par rapport au cyclomoteur classe A, qui est lui aussi soumis à l'obligation d'assurance. Dans les deux hypothèses, la réponse à la question préjudicielle dans l'affaire n° 7323 est sans intérêt pour la décision à rendre dans l'affaire au fond. En ordre subsidiaire, le Conseil des ministres invoque les mêmes arguments que ceux qu'il a exposés dans l'affaire n° 7264.

- B -

### *Quant à la recevabilité de l'affaire n° 7323*

B.1.1. Le Conseil des ministres fait valoir que la réponse à la question préjudicielle dans l'affaire n° 7323 n'est pas utile à la solution du litige, parce que la question est fondée sur la prémisse erronée selon laquelle une nacelle élévatrice entre dans le champ d'application de la disposition en cause.

B.1.2. C'est en règle à la juridiction *a quo* qu'il appartient d'apprécier si la réponse à la question préjudicielle est utile à la solution du litige. Ce n'est que lorsque tel n'est manifestement pas le cas que la Cour peut décider que la question n'appelle pas de réponse.

B.1.3. Il peut être déduit des motifs de la décision de renvoi que le juge *a quo* considère que la nacelle élévatrice entre dans le champ d'application de l'article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs » (ci-après : la loi du 21 novembre 1989), tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 « portant dispositions diverses en matière d'économie » (ci-après : la loi du 2 mai 2019). Dans son exception, le Conseil des ministres mentionne lui-même la possibilité que la disposition en cause soit applicable à la nacelle élévatrice et n'invoque par conséquent aucun élément faisant apparaître que la disposition en cause n'est manifestement pas applicable au litige dont est saisi le juge *a quo*.

B.1.4. L'exception est rejetée.

*Quant à la disposition en cause*

B.2.1. L'article 1er, alinéa 1er, de la loi du 21 novembre 1989 définit la notion de « véhicule automoteur » comme suit :

« Par véhicules automoteurs[, on entend] : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie ».

Lorsqu'un véhicule est considéré comme un véhicule automoteur, il s'ensuit que son propriétaire est en principe tenu de contracter une assurance de la responsabilité civile lorsque le véhicule circule sur la voie publique et sur les terrains ouverts au public ou les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter (article 2 de la loi du 21 novembre 1989). Cette assurance obligatoire entend notamment garantir la réparation du dommage subi par les victimes d'un accident de roulage et leurs ayants droit.

B.2.2. L'article 43 de la loi du 2 mai 2019 insère un article *2bis* dans la loi du 21 novembre 1989 :

« Ne sont pas soumis à l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, les véhicules automoteurs visés à l'article 1er, alinéa 1er, qui par la force mécanique ne dépassent pas 25 km/h.

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

B.2.3. Selon les travaux préparatoires, l'exonération de l'obligation d'assurance s'inscrit dans le cadre de la possibilité, offerte par l'article 5 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 « concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité », d'exclure les bicyclettes électriques ou d'autres nouveaux véhicules automoteurs électriques de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile. Par l'article *2bis* de la loi du 21 novembre 1989, le législateur entendait adapter l'obligation d'assurance à la commercialisation récente de nouveaux véhicules automoteurs électriques :

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

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

2° à ce que leurs utilisateurs tomberaient hors du champ d'application du système d'indemnisation légale automatique de l'article *29bis* loi RC auto (usagers faibles) » (*Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, DOC 54-3570/001, p. 33).

B.2.4. L'article *29bis* de la loi du 21 novembre 1989 organise un système de responsabilité objective des conducteurs de véhicules automoteurs dérogatoire au droit commun de la responsabilité civile, le conducteur d'un véhicule automoteur impliqué dans un accident ne pouvant pas s'exonérer de son obligation de réparation des dommages subi par les victimes en invoquant l'absence de faute dans son chef. L'obligation d'indemniser le dommage subi par les victimes d'un accident de la route et leurs ayants droit est mise à charge des assureurs qui couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs.

B.2.5. L'article 46 de la loi du 2 mai 2019 modifie l'article *29bis*, § 3, de la loi du 21 novembre 1989 en ce sens que, pour l'application de la responsabilité objective prévue par l'article *29bis*, les véhicules visés dans le nouvel article *2bis*, alinéa 1er, de la loi du 21 novembre 1989 ne sont pas considérés comme des véhicules automoteurs, mais comme des véhicules détenus par des usagers faibles.

B.2.6. L'article 2, 2.17, 1), de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 « portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique » définit le terme cyclomoteur classe A comme suit :

« tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup> avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW, ou d'un moteur électrique avec une puissance nominale continue maximale qui est inférieure ou égale à 4 kW et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure, à l'exclusion des engins de déplacement motorisés ».

Dans son avis, la section de législation du Conseil d'État a relevé que le choix de ne pas faire entrer les cyclomoteurs classe A dans le champ d'application de l'exception ne pouvait être justifié par le constat que ces cyclomoteurs sont déjà soumis depuis longtemps à l'obligation d'assurance :

« Le délégué a été invité à justifier, au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, la distinction opérée entre les conducteurs de véhicules visés à l'article 2*bis*, alinéa 1er, en projet, de la loi du 21 novembre 1989, d'une part, et les conducteurs de cyclomoteurs de classe A, d'autre part, en attirant notamment son attention sur l'arrêt précité de la Cour constitutionnelle. Le délégué a justifié la distinction opérée comme suit :

‘ L'arrêt n° 23/2002 du 23 janvier 2002 de la Cour constitutionnelle met bien en exergue les objectifs poursuivis par le législateur en adoptant l'indemnisation automatique des victimes des accidents de la route réputés faibles.

Les critères retenus pour justifier cette ‘faiblesse’ sont d'une part, de ne pas être conducteur d'un véhicule automoteur et d'autre part, du danger que constitue en soi la mise en circulation d'un véhicule automoteur sur la voie publique.

Le critère retenu dans le projet de loi prend en considération le critère de la dangerosité d'un véhicule puisque sa vitesse maximale est limitée à 25 km/h.

L'exclusion de la classe A tient compte du fait que ces véhicules sont déjà soumis depuis de nombreuses années (à l'immatriculation ainsi qu') à l'obligation d'assurance ’.

Le fait que les cyclomoteurs de classe A sont déjà soumis depuis plusieurs années à une obligation d'assurance peut difficilement être considéré au regard des articles 10 et 11 de la Constitution comme une justification pertinente et objective de la distinction opérée dans l'avant-projet » (*Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, DOC 54-3570/004, p. 45-46).

B.2.7. Le législateur a en outre justifié la différence entre les véhicules exonérés et les cyclomoteurs classe A sur la base de l'énergie « cinétique » du véhicule, faisant intervenir, d'une part, la vitesse et, d'autre part, la masse du véhicule afin d'évaluer les risques qu'entraîne la mise en circulation :

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

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

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

Etant donné qu'un cyclomoteur classe A pèse vite 80 à 100 kg et qu'un vélo électrique, y compris sa batterie, pèse en moyenne 20 à 30 kg, il est justifié de maintenir l'obligation d'assurance pour le cyclomoteur classe A. En effet, l'énergie cinétique à une vitesse identique est significativement plus élevée.

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

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

La responsabilité civile extracontractuelle à laquelle ces moyens de transport pourraient donner lieu, devrait pouvoir être assurée au moyen d'une autre police d'assurance que la RC auto (par ex. RC vie privée) » (*Doc. parl.*, Chambre, 2018-2019, DOC 54-3570/001, pp. 33-34).

Il ressort des travaux préparatoires que le législateur postule que la définition de véhicule automoteur, contenue dans l'article 1er de la loi du 21 novembre 1989, concerne uniquement les véhicules qui sont actionnés par une force mécanique sans requérir une énergie musculaire. Cela suppose également que la vitesse maximale dont il est question à l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 soit la vitesse qui peut être atteinte par la seule force du moteur, sans recourir à l'énergie musculaire.



*Quant à la différence de traitement entre les cyclomoteurs classe A et les véhicules ayant une masse supérieure*

B.3.1. La question préjudicielle posée dans l'affaire n° 7323 est identique à la seconde question préjudicielle dans l'affaire n° 7264. La Cour est interrogée au sujet de la compatibilité de l'article 2*bis* de la loi du 21 novembre 1989, tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019, avec, notamment, les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce que cette disposition établit une différence de traitement entre les cyclomoteurs classe A, d'une part, et d'autres véhicules dont la vitesse autonome est également limitée à 25 km/h et qui ont une masse supérieure à celle des cyclomoteurs classe A, d'autre part. Ces derniers véhicules relèvent en effet de l'exception à l'obligation d'assurance, alors que les cyclomoteurs classe A sont expressément soumis à l'obligation d'assurance.

B.3.2. Le principe d'égalité et de non-discrimination n'exclut pas qu'une différence de traitement soit établie entre des catégories de personnes, pour autant qu'elle repose sur un critère objectif et qu'elle soit raisonnablement justifiée.

L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité et de non-discrimination est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé.

B.3.3. Par la disposition en cause, le législateur entendait considérer les conducteurs de certains véhicules automoteurs comme des usagers faibles au sens de l'article 29*bis* et les exonérer de l'obligation de contracter une assurance pour les véhicules automoteurs. Ainsi qu'il ressort des travaux préparatoires cités en B.2.7, le législateur voulait soumettre spécifiquement les cyclomoteurs classe A à l'obligation d'assurance, bien que leur vitesse maximale ne dépasse pas 25 km/h, parce que la masse de tels cyclomoteurs, combinée avec la vitesse maximale autorisée, comporte certains risques. Par ailleurs, le législateur invoque l'arrêt de la Cour n° 23/2002 du 26 mars 2002. Par cet arrêt, la Cour a jugé que le législateur a pu raisonnablement considérer que les conducteurs de cyclomoteurs classe A ne relevaient pas des usagers faibles,

dans la mesure où ils conduisent un type de véhicule automoteur dont la mise en circulation constitue en soi un danger pour les autres usagers de la voie publique.

Bien que la définition de cyclomoteur classe A, rappelée en B.2.6, ne se réfère pas en soi à la masse du véhicule, mais porte uniquement sur la puissance et la vitesse, il n'est pas déraisonnable de considérer que le conducteur d'un véhicule qui répond à cette définition n'est pas un usager faible parce que la mise en circulation du véhicule en question représente en soi un danger pour les autres usagers de la voie publique. Par conséquent, il n'est pas sans justification raisonnable de soumettre à l'obligation d'assurance les cyclomoteurs classe A, dont la masse, combinée avec la vitesse maximale autorisée, implique en général une énergie cinétique supérieure.

B.3.4. Au regard de l'objectif mentionné en B.3.3, il n'est en revanche pas raisonnablement justifié d'exonérer de l'obligation d'assurance tous les autres véhicules qui ne satisfont pas à la définition de cyclomoteur classe A, quelle que soit leur masse, sur la seule base de leur vitesse autonome maximale. Il ressort de l'énumération non exhaustive des véhicules faite au cours des travaux préparatoires que le législateur suppose que tous les autres véhicules dont la vitesse maximale est de 25 km/h ont nécessairement une masse moindre que les cyclomoteurs classe A. D'autre part, le législateur suppose que ces véhicules, qui ont néanmoins une masse supérieure et qui doivent par conséquent être actionnés par un moteur pour être facilement utilisables, auront une vitesse autonome sensiblement inférieure à 25 km/h, ce qui justifierait qu'ils soient eux aussi exclus.

Contrairement à ce que laisse présumer cette énumération, la disposition en cause elle-même ne contient toutefois qu'une exigence en matière de vitesse maximale et, pour l'exonération, il n'est pas tenu compte de la masse du véhicule concerné.

La flexibilité nécessaire pour tenir compte de l'évolution rapide de ce nouveau type de véhicules ne justifie pas davantage que ces véhicules soient exonérés de l'obligation d'assurance simplement en raison de la vitesse autonome maximale et en raison du fait qu'ils ne sont pas considérés comme des cyclomoteurs classe A. En effet, cette évolution rapide complique également les prévisions, par exemple, en matière de masse de nouveaux véhicules de ce genre et, en général, en matière de risques d'accidents de roulage.

B.4.1. L'article *2bis*, alinéa 1er, de la loi du 21 novembre 1989, tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019, viole les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1er, alinéa 1er, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs.

La question préjudicielle appelle une réponse affirmative.

B.4.2. Le contrôle de la disposition en cause au regard des autres dispositions mentionnées dans la question préjudicielle ne saurait aboutir à un constat d'inconstitutionnalité plus étendu.

B.4.3. L'examen de la première question préjudicielle ayant conduit à un constat de violation des articles 10 et 11 de la Constitution, il n'y a pas lieu de procéder à un examen de l'autre question préjudicielle dans l'affaire n° 7264, qui ne pourrait conduire à un constat d'inconstitutionnalité plus étendu.

Par ces motifs,

la Cour

dit pour droit :

L'article *2bis*, alinéa 1er, de la loi du 21 novembre 1989 « relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs », tel qu'il a été inséré par l'article 43 de la loi du 2 mai 2019 « portant dispositions diverses en matière d'économie », viole les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il dispose que les véhicules automoteurs visés à l'article 1er, alinéa 1er, qui, par la force mécanique, ne dépassent pas 25 km/h, sont exonérés de l'obligation d'assurance visée à l'article 2, § 1er, de la loi du 21 novembre 1989 précitée, sans prendre en considération la masse de ces véhicules automoteurs.

Ainsi rendu en langue néerlandaise et en langue française, conformément à l'article 65 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, le 28 janvier 2021.

Le greffier,

Le président,

P.-Y. Dutilleux

L. Lavrysen