

Rolnummers 7264 en 7323
Arrest nr. 15/2021 van 28 januari 2021

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vragen over artikel 43 van de wet van 2 mei 2019 « houdende diverse bepalingen inzake economie » (artikel *2bis* van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen »), gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters L. Lavrysen en F. Daoût, en de rechters J.-P. Moerman, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, T. Giet, R. Leysen, J. Moerman, M. Pâques en Y. Kherbache, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter L. Lavrysen,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van de prejudiciële vragen en rechtspleging*

a. Bij vonnis van 8 oktober 2019, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 15 oktober 2019, heeft de Rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent, de volgende prejudiciële vragen gesteld :

« 1. Schendt artikel 43 Wet van 2 mei 2019 houdende diverse bepalingen inzake economie, de bepalingen over de fundamentele rechten en vrijheden gewaarborgd in titel II van de Grondwet, (met name de artikelen 10, 11 en 13 van de Grondwet) én artikel 6.1 E.V.R.M., in zoverre deze bepaling de verzekeringsplicht handhaaft voor bromfietsen klasse A, zoals omschreven in art. 2.17.1 Wegverkeersreglement, doch niet voor voertuigen die niet onder het toepassingsveld van art. 2.17.1 Wegverkeersreglement sorteren en een autonome snelheid van maximaal 25 km/u hebben, doch via ondersteuning een hogere snelheid kunnen halen en bijgevolg een evenwaardige dan wel grotere kinetische energie hebben dan bromfietsen klasse A ?

2. Schendt artikel 43 Wet van 2 mei 2019 houdende diverse bepalingen inzake economie, de bepalingen over de fundamentele rechten en vrijheden gewaarborgd in titel II van de Grondwet, (met name de artikelen 10, 11 en 13 van de Grondwet) én artikel 6.1 E.V.R.M., in zoverre deze bepaling de verzekeringsplicht handhaaft voor bromfietsen klasse A, zoals omschreven in art. 2.17.1 Wegverkeersreglement, doch niet voor voertuigen die niet onder het toepassingsveld van art. 2.17.1 Wegverkeersreglement sorteren en een autonome snelheid van maximaal 25 km/u hebben, doch gemiddeld een grotere massa hebben dan bromfietsen klasse A en bijgevolg een grotere kinetische energie hebben dan bromfietsen klasse A ? ».

b. Bij vonnis van 28 november 2019, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 5 december 2019, heeft de Rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent, de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Schendt artikel 43 Wet van 2 mei 2019 houdende diverse bepalingen inzake economie, de bepalingen over de fundamentele rechten en vrijheden gewaarborgd in titel II van de Grondwet, (met name de artikelen 10, 11 en 13 van de Grondwet) én artikel 6.1 E.V.R.M., in zoverre deze bepaling de verzekeringsplicht handhaaft voor bromfietsen klasse A, zoals omschreven in artikel 2.17.1 Wegverkeersreglement, doch niet voor voertuigen die niet onder het toepassingsveld van artikel 2.17.1 Wegverkeersreglement sorteren en een autonome snelheid van maximaal 25 km/u hebben, doch gemiddeld een grotere massa hebben dan bromfietsen klasse A en bijgevolg een grotere kinetische energie hebben dan bromfietsen klasse A ? ».

Die zaken, ingeschreven onder de nummers 7264 en 7323 van de rol van het Hof, werden samengevoegd.

De Ministerraad, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. L. Schuermans, advocaat bij de balie van Antwerpen, heeft memories ingediend.

Bij beschikking van 12 november 2020 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers T. Merckx-Van Goey en P. Nihoul te hebben gehoord, beslist dat de zaken in staat van wijzen zijn, dat geen terechtzitting zal worden gehouden, tenzij de Ministerraad binnen zeven dagen na ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek heeft ingediend om te worden gehoord, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten zullen worden gesloten op 25 november 2020 en de zaken in beraad zullen worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, zijn de zaken op 25 november 2020 in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. *De feiten en de rechtspleging in de bodemgeschillen*

P.V. wordt op 7 februari 2019 door de Politierechtbank Oost-Vlaanderen, afdeling Gent, bij verstek veroordeeld tot voor het in het verkeer brengen van een bromfiets klasse A zonder dat hij beschikte over de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Voor de Rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent, in hoger beroep, voert P.V. aan dat de verplichting, voor bromfietsen klasse A, om over een aansprakelijkheidsverzekering te beschikken, discriminerend is aangezien andere voertuigen, zoals elektrische steps en fietsen, niet aan die verplichting zijn onderworpen. Daarop stelt de Rechtbank de hierboven weergegeven prejudiciële vragen.

M.M. wordt op 23 april 2019 door de Politierechtbank Oost-Vlaanderen, afdeling Gent, veroordeeld voor het in het verkeer brengen van een hoogtewerker, zonder dat hij beschikte over de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. In hoger beroep voert hij voor de Rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent, aan dat het voertuig, waarvan de maximumsnelheid niet hoger ligt dan 25 km/u, en dat geen bromfiets klasse A is, sinds de inwerkingtreding van de wet van 2 mei 2019 « houdende diverse bepalingen inzake economie » onder de uitzondering van artikel 2*bis* van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (hierna : WAM-Wet) valt. Krachtens artikel 2 van het Strafwetboek zou een veroordeling bijgevolg niet langer mogelijk zijn. De Rechtbank stelt vast dat het voertuig echter meer dan 7,5 ton weegt, en vraagt aan het Hof of de toepassing van de voormelde uitzondering op dergelijke voertuigen geen discriminatie inhoudt ten opzichte van bromfietsen klasse A.

II. *In rechte*

- A -

A.1. In de zaak nr. 7264 voert de Ministerraad aan dat de vrijstelling steunt op artikel 5 van de 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 ». De bedoeling van de wetgever is te vermijden dat de bestuurders van voertuigen die onder de betrokken regeling vallen, niet als zwakke weggebruiker kunnen worden beschouwd en bijgevolg zonder die regeling ook niet onder artikel 29*bis* van de WAM-Wet zouden vallen. Het onderscheid is gebaseerd op objectieve criteria, namelijk de mechanische snelheid en de kinetische energie. Die criteria zijn pertinent aangezien zij een duidelijk verband tonen met het gevaar dat de inverkeerstelling van die motorrijtuigen met zich meebrengt.

Ondergeschikt voert de Ministerraad aan dat als er al sprake zou zijn van een discriminatie tussen bromfietsen klasse A en de voertuigen die wel onder de in het geding zijnde uitzondering vallen, deze wordt veroorzaakt door het gebrek aan verzekeringsplicht voor die laatste voertuigen, en niet door de verzekeringsplicht voor de eersten. Hij verwijst daarbij naar de rechtspraak van het Hof inzake de verzekeringsplicht voor architecten.

A.2. Wat betreft de zaak nr. 7323, voert de Ministerraad aan dat de vraag gebaseerd is op een verkeerde interpretatie, aangezien de vrijstelling niet van toepassing is op « speedpedelecs », noch op werktuigen zoals hoogtewerkers, waarvan het gewicht evident veel groter is. Ofwel is de hoogtewerker krachtens de in het geding zijnde bepalingen niet onderworpen aan de verzekeringsplicht. In dat geval is er geen sprake van een ongunstige behandeling van de betrokken bestuurder. Ofwel is de hoogtewerker wel onderworpen aan de verzekeringsplicht. In dat geval is er geen sprake van een verschil in behandeling ten opzichte van de bromfiets klasse A, die ook onderworpen is aan de verzekeringsplicht. In beide gevallen is het antwoord op de prejudiciële vraag in de zaak nr. 7323 zonder belang voor de beslissing in de zaak ten gronde. In ondergeschikte orde voert de Ministerraad dezelfde argumenten aan als in de zaak nr. 7264.

- B -

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de zaak nr. 7323

B.1.1. De Ministerraad voert aan dat het antwoord op de prejudiciële vraag in de zaak nr. 7323 niet nuttig is voor het oplossen van het geschil, omdat de vraag gebaseerd is op de verkeerde veronderstelling dat een hoogtewerker onder het toepassingsgebied van de in het geding zijnde bepaling valt.

B.1.2. In de regel komt het de verwijzende rechter toe te oordelen of het antwoord op de prejudiciële vraag nuttig is voor het oplossen van het geschil. Alleen indien dat klaarblijkelijk niet het geval is, kan het Hof beslissen dat de vraag geen antwoord behoeft.

B.1.3. Uit de motieven van de verwijzingsbeslissing kan worden afgeleid dat de verwijzende rechter van oordeel is dat de hoogtewerker onder het toepassingsgebied valt van artikel 2bis van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » (hierna : WAM-Wet), zoals ingevoegd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019 « houdende diverse bepalingen inzake economie » (hierna : de wet van 2 mei 2019). De Ministerraad, in zijn exceptie, vermeldt zelf de mogelijkheid dat de in het geding zijnde bepaling van toepassing is op de hoogtewerker, en voert bijgevolg geen elementen aan waaruit blijkt dat de in het geding zijnde bepaling klaarblijkelijk niet van toepassing is op het voor de verwijzende rechter voorgelegde geschil.

B.1.4. De exceptie wordt verworpen.

Ten aanzien van de in het geding zijnde bepaling

B.2.1. Artikel 1, eerste lid, van de WAM-Wet definieert het begrip « motorrijtuig » als volgt :

« Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt ».

Wanneer een voertuig als een motorrijtuig wordt beschouwd, heeft dit tot gevolg dat de eigenaar in principe verplicht is een verzekering inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid te sluiten wanneer het voertuig zich in het verkeer begeeft 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 (artikel 2 van de WAM-Wet). Die verplichte verzekering is onder andere bedoeld om de vergoeding van de schade geleden door slachtoffers van een verkeersongeval en hun rechthebbenden, te waarborgen.

B.2.2. Bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019, wordt een artikel *2bis* ingevoegd in de WAM-Wet :

«Zijn niet onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden.

Blijven onderworpen aan de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, 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 ».

B.2.3. Volgens de parlementaire voorbereiding past de vrijstelling van de verzekeringsplicht in het kader van de mogelijkheid, geboden door artikel 5 van de 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 », om elektrische fietsen of andere nieuwe elektrische motorrijtuigen van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering uit te sluiten. Met de invoering van artikel *2bis* van de WAM-Wet had de wetgever de bedoeling de verzekeringsplicht aan te passen aan de recente opkomst van nieuwe elektrische motorrijtuigen :

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

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

2° de bestuurders ervan buiten het toepassingsgebied zouden vallen van de automatische wettelijke vergoedingsregeling van artikel *29bis* WAM (zwakke gebruikers) » (*Parl. St., Kamer, 2018-2019, DOC 54-3570/001, p. 33*).

B.2.4. Artikel *29bis* van de WAM-Wet organiseert een systeem van objectieve aansprakelijkheid van de bestuurders van motorrijtuigen dat afwijkt van het gemeen recht van de burgerlijke aansprakelijkheid, aangezien de bestuurder van een motorrijtuig dat bij een ongeval is betrokken, zich niet kan onttrekken aan zijn verplichting om de door de slachtoffers geleden schade te herstellen door zich te beroepen op de afwezigheid van een door hem begane fout. De verplichting om de door de slachtoffers van een verkeersongeval en hun rechthebbenden geleden schade te vergoeden, wordt ten laste gelegd van de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen dekken.

B.2.5. Artikel 46 van de wet van 2 mei 2019 wijzigt artikel *29bis*, § 3, van de WAM-Wet, waardoor, voor de toepassing van de objectieve aansprakelijkheid van artikel *29bis*, de voertuigen bedoeld in het nieuwe artikel *2bis*, eerste lid, van de WAM-Wet niet als motorrijtuigen worden beschouwd, maar als voertuigen van zwakke weggebruikers.

B.2.6. 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 », definieert 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 een 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 ».

In haar advies merkte de afdeling wetgeving van de Raad van State op dat de keuze om bromfietsen klasse A niet mee te nemen in de uitzondering, niet kon worden verantwoord door de vaststelling dat die bromfietsen reeds geruime tijd aan de verzekeringsplicht onderworpen zijn :

« De gemachtigde werd om een verantwoording verzocht in het licht van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet voor het gemaakte onderscheid tussen de bestuurders van de voertuigen bedoeld in het ontworpen artikel 2*bis*, eerste lid, van de wet van 21 november 1989, enerzijds, en bestuurders van bromfietsen klasse A, anderzijds, waarbij onder meer werd gewezen op het voormelde arrest van het Grondwettelijk Hof. De gemachtigde verantwoordde het gemaakte onderscheid als volgt :

[‘ In het arrest nr. 23/2002 van 23 januari 2002 van het Grondwettelijk Hof wordt nadrukkelijk gewezen op de doelstellingen die de wetgever nastreeft met de aanneming van de automatische schadevergoeding voor de zwak geachte slachtoffers van verkeersongevallen.

De in aanmerking genomen criteria om die “ zwakheid ” te kenmerken, zijn, enerzijds, het feit dat men niet de bestuurder van een motorrijtuig is en, anderzijds, het gevaar dat de inverteerstelling van een motorrijtuig op de openbare weg *in se* betekent.

Het criterium dat in het wetsontwerp is gekozen, neemt het criterium van het gevaar van een voertuig in aanmerking, daar de maximumsnelheid is beperkt tot 25 km/u.

De uitsluiting van klasse A houdt rekening ermee dat die voertuigen reeds vele jaren zijn onderworpen (aan de inschrijving, alsook) aan de verzekeringsplicht ’.]

Het gegeven dat de bromfietsen van klasse A reeds sedert verschillende jaren onderworpen zijn aan de verzekeringsplicht kan in het licht van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet bezwaarlijk worden beschouwd als een pertinente en objectieve verantwoording die het in het voorontwerp gemaakte onderscheid vermag te billijken » (*Parl. St.*, Kamer, 2018-2019, DOC 54-3570/004, p. 35).

B.2.7. De wetgever heeft het verschil tussen de vrijgestelde voertuigen en de bromfietsen klasse A bijkomend verantwoord op basis van de zogenaamde kinetische energie van het voertuig, waarbij enerzijds de snelheid en anderzijds de massa van het voertuig in overweging worden genomen om de risico's die de inverkeerstelling met zich meebrengt, te evalueren :

« Via deze bepaling worden een aantal nieuwe elektrische motorrijtuigen van de verzekeringsverplichting ontheven. Omwille van consistentie en rechtszekerheid voor de rechtsonderhorige werd geopteerd voor een uniform plafond van autonome snelheid van 25 km/u.

Het criterium dat wordt gehanteerd om al dan niet aan de verzekeringsplicht onderworpen te zijn, is de kinetische energie van het voertuig.

Kinetische energie is de vorm van energie die een lichaam of voorwerp in zich heeft doordat het beweegt. De massa en de snelheid van het lichaam of het voorwerp bepalen de hoeveelheid kinetische energie.

Aangezien een bromfiets klasse A al snel 80 tot 100 kg weegt en een elektrische fiets gemiddeld 20 tot 30 kg weegt, inclusief de batterij, is het gerechtvaardigd dat de bromfiets klasse A onderhevig blijft aan de verzekeringsplicht. De kinetische energie aan eenzelfde snelheid [is immers] significant [...] groter.

Voorbeelden van geïllustreerde motorrijtuigen : de elektrische rolstoel, die reeds werd uitgesloten van artikel 29bis, het hoverboard, de zelfbalancerende toestellen, het elektrisch skateboard, de elektrische fiets, de miniquad, de minimoto, voor zover ze rijden met een maximum snelheid van 25 km/u. Deze lijst is geenszins exhaustief en louter indicatief.

Ook motorrijtuigen met de volgende functies kunnen hieronder begrepen worden : de boost-, launch-, garage-, walk-assist-, parkeerfunctie, ongeacht hun benaming en vorm. De wandel-, garage-, parkeerassistentie is bijvoorbeeld bedoeld om de elektrische fiets in onbereiden toestand gemakkelijker te kunnen manipuleren en niet om de fiets aan te drijven bij het rijden, zodat het verkeersrisico *quasi* verwaarloosbaar is (de autonome snelheid ligt immers zeer laag, meestal rond 6 km/u).

De burgerrechtelijke aansprakelijkheid buiten overeenkomst waartoe deze vervoermiddelen aanleiding kunnen geven, zou kunnen worden verzekerd middels een andere verzekeringspolis dan de B.A. auto (bv. BA-privéleven) » (*Parl. St.*, Kamer, 2018-2019, DOC 54-3570/001, pp. 33-34).

Uit die bespreking in de parlementaire voorbereiding blijkt 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 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.

Ten aanzien van het verschil in behandeling tussen bromfietsen klasse A en voertuigen met een grotere massa

B.3.1. De prejudiciële vraag in de zaak nr. 7323 is identiek aan de tweede prejudiciële vraag in de zaak nr. 7264. Het Hof wordt ondervraagd over de bestaanbaarheid, van artikel 2*bis* van de WAM-Wet, zoals ingevoerd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019, met onder andere de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, doordat die bepaling een verschil in behandeling invoert tussen bromfietsen klasse A, enerzijds, en andere voertuigen waarvan de autonome snelheid eveneens beperkt is tot 25 km/u en die een grotere massa hebben dan de bromfietsen klasse A, anderzijds. Die laatste voertuigen vallen immers wel onder de uitzondering op de verzekeringsplicht, terwijl bromfietsen klasse A uitdrukkelijk aan de verzekeringsplicht worden onderworpen.

B.3.2. Het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie sluit niet uit dat een verschil in behandeling tussen categorieën van personen wordt ingesteld, voor zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is.

Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie is geschonden wanneer vaststaat dat er geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

B.3.3. De wetgever had met de in het geding zijnde bepaling de bedoeling de bestuurders van bepaald motorrijtuigen alsnog als zwakke weggebruikers in de zin van artikel 29*bis* te beschouwen, en hen vrij te stellen van de verzekeringsplicht voor motorrijtuigen. Zoals blijkt uit de in B.2.7 vermelde parlementaire voorbereiding, wou de wetgever bromfietsen klasse A alsnog specifiek aan de verzekeringsplicht onderwerpen, ondanks het feit dat hun maximale snelheid 25 km/u niet overschrijdt, omdat de massa van dergelijke bromfietsen, in combinatie met de toegestane maximale snelheid, bepaalde risico's inhoudt. Daarnaast beroept de wetgever zich op het arrest van het Hof nr. 23/2002 van 26 maart 2002. Bij dat arrest oordeelde het Hof dat de wetgever redelijkerwijze vermocht te oordelen dat bestuurders van bromfietsen klasse A

tot de niet-zwakke weggebruikers behoren, in zoverre zij een soort motorrijtuig besturen waarvan de inverkeerstelling op zich een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg.

Hoewel de definitie van een bromfiets klasse A, zoals is vermeld in B.2.6, op zich niet verwijst naar de massa van het voertuig, maar enkel betrekking heeft op het vermogen en de snelheid, is het niet onredelijk te oordelen dat de bestuurder van een voertuig dat aan die definitie voldoet, tot de niet-zwakke weggebruikers behoort, omdat de inverkeerstelling van het voertuig in kwestie op zich een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg. Bijgevolg is het niet zonder redelijke verantwoording om bromfietsen klasse A, waarvan de massa, in combinatie met de toegelaten maximale snelheid, over het algemeen tot een grotere kinetische energie leidt, te onderwerpen aan de verzekeringsplicht.

B.3.4. Gelet op de in B.3.3 vermelde doelstelling is het daarentegen niet redelijk verantwoord dat voor alle andere voertuigen die niet aan de definitie van een bromfiets klasse A voldoen, wel een vrijstelling van de verzekeringsplicht geldt, ongeacht hun massa, louter op basis van hun maximale autonome snelheid. Uit de niet-exhaustieve opsomming van de voertuigen in de parlementaire voorbereiding blijkt dat de wetgever veronderstelt dat alle andere voertuigen die een maximale snelheid van 25 km/u hebben, noodzakelijk een minder grote massa hebben dan bromfietsen klasse A. Anderzijds veronderstelt de wetgever dat voor die voertuigen, die toch een grotere massa hebben en die bijgevolg een motorische aandrijving vereisen om eenvoudig hanteerbaar te zijn, de autonome snelheid aanzienlijk lager zal zijn dan 25 km/u, wat zou verantwoorden dat zij eveneens worden uitgesloten.

In tegenstelling tot wat die opsomming laat vermoeden, bevat de in het geding zijnde bepaling zelf echter enkel een vereiste inzake de maximale snelheid, en wordt voor de vrijstelling geen rekening gehouden met de massa van het betrokken voertuig.

De nood aan flexibiliteit om rekening te houden met de snelle evolutie van dit nieuw soort voertuigen verantwoordt evenmin dat die voertuigen louter op basis van de maximale autonome snelheid, en het feit dat zij niet als bromfietsen klasse A worden beschouwd, worden vrijgesteld van de verzekeringsplicht. Die snelle evolutie maakt het immers eveneens moeilijk om bijvoorbeeld de massa, en in het algemeen het verkeersrisico, van dergelijke nieuwe voertuigen te voorspellen.

B.4.1. Artikel *2bis*, eerste lid, van de WAM-Wet, zoals ingevoerd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019, schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre het bepaalt dat de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, zijn uitgezonderd van de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, van de WAM-Wet, zonder de massa van die motorrijtuigen in aanmerking te nemen.

De prejudiciële vraag dient bevestigend te worden beantwoord.

B.4.2. De toetsing van de in het geding zijnde bepalingen aan de andere in de prejudiciële vraag vermelde bepalingen kan niet tot een ruimere vaststelling van ongrondwettigheid leiden.

B.4.3. Nu het onderzoek van de eerste prejudiciële vraag heeft geleid tot een vaststelling van schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, is er geen aanleiding om over te gaan tot een onderzoek van de andere prejudiciële vraag in de zaak nr. 7264, dat niet zou kunnen leiden tot een ruimere vaststelling van ongrondwettigheid.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel *2bis*, eerste lid, van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen », zoals ingevoegd bij artikel 43 van de wet van 2 mei 2019 « houdende diverse bepalingen inzake economie », schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre het bepaalt dat de motorrijtuigen bedoeld in artikel 1, eerste lid, die door de mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden, zijn uitgezonderd van de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 2, § 1, van de voormelde wet van 21 november 1989, zonder de massa van die motorrijtuigen in aanmerking te nemen.

Aldus gewezen in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 28 januari 2021.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

L. Lavrysen