

Lettre d'info Auto

Avril 2024 Numéro 4 27 année
Mensuel Ne paraît pas en juillet et août Bureau de dépôt Bruxelles X P309263

contenu

courtier

Taxe sur les rémunérations pour les services d'intermédiation en assurances

1

jurisprudence

Constatation d'infractions à l'aide d'une caméra ANPR

3

Nombreuses condamnations, aucun motif d'incapacité physique

5

Permis de conduire requis pour conduire un cyclomoteur débridé

6

courtier

Taxe sur les rémunérations pour les services d'intermédiation en assurances

Dans la lettre d'info Auto de décembre 2023, n° 10, page 6, nous évoquions l'intention du gouvernement d'instaurer une taxe sur les rémunérations des courtiers, c'est-à-dire sur les honoraires que les intermédiaires en assurances demandent pour les services qu'ils fournissent. Cette taxe concerne donc les courtiers qui ne demandent pas de commissions classiques, mais qui concluent un accord avec leur client concernant la rémunération de leurs services d'intermédiation. Cette rémunération n'était pas soumise à une quelconque taxe, à la TVA ni à une cotisation INAMI. Voilà qui fait un monde de différence pour le prix final que le client doit payer. À travers la loi du 28 décembre 2023 portant des dispositions fiscales diverses, le gouvernement met un terme à cette perte de recettes fiscales.

La loi a été publiée le 29 décembre 2023 et est entrée en vigueur le 8 janvier 2024.

Concrètement, à l'article 176¹ du Code des droits et taxes divers, les mots « le montant total des primes, contributions personnelles et contributions patronales, augmentées des charges » ont été remplacés par les mots « le montant des primes, contributions personnelles et contributions patronales, ainsi que sur la rémunération des services liés à l'assurance lorsqu'ils sont exemptés de la taxe sur la valeur ajoutée conformément à l'article 44, § 3, 4°, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée ».

Le fait est que la rémunération des services d'intermédiation en assurances est exemptée de TVA sur la base de l'article 44, § 3, 2°, d), 4°, du Code de la taxe sur la valeur ajoutée.

Dès lors, la taxe annuelle sur les opérations d'assurance s'applique aux honoraires. Toutefois, elle est uniquement valable pour les risques situés en Belgique.

Un risque est situé en Belgique lorsque l'établissement ou la résidence habituelle du preneur d'assurance s'y trouve. Par exemple, si un transporteur belge a complètement délocalisé sa flotte de camions en Europe de l'Est, la taxe sur la commission d'intermédiation reste applicable, et ce, même si le courtier intervient exclusivement pour les assureurs étrangers.

Le taux standard de la taxe est de 9,25 %.



Cependant, il y a des exceptions. Ainsi, pour une assurance vie ou décès, il s'élève à 4,4 %. Pour ce qui est de l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs pour les taxis, autobus et poids lourds avec une MMA de 3,5 à 12 tonnes, le taux est de 1,4 %.

Sur le plan juridique, l'intermédiaire en assurances devient le débiteur ou l'assujéti à cette taxe, et pas le preneur d'assurance. Chaque infraction est passible d'une amende de 250 euros.

La taxe annuelle doit être payée au plus tard le vingtième jour du mois suivant celui durant lequel une prime, cotisation patronale ou cotisation personnelle est due.

Un acompte sur la taxe annuelle due au mois de janvier doit être payé au plus tard le quinzième jour du mois de décembre précédent. Cet acompte équivaut au montant de la taxe annuelle dû et payé au mois de novembre de l'année en cours.

Si la taxe est payée en retard, un intérêt est calculé de plein droit.

Nous n'avons pas retrouvé dans la loi le taux d'intérêt qui sera appliqué. Selon le site web du SPF Finances, il est question d'un taux de 7 %.

En cas de dépôt tardif de la déclaration ou du relevé de la taxe due, une amende de 12,50 euros par semaine de retard est imposée. Une semaine entamée est considérée comme une semaine complète.

L'administration qui gère les déclarations et paiements est le Centre de perception – section taxes diverses, boulevard du Roi Albert II 33 boîte 431, 1030 Bruxelles, CPIC.TAXDIV@minfin.fed.be.

Un document bien précis est requis pour introduire la déclaration. Pour l'heure, il n'est toutefois pas possible de télécharger ce document sur le site web du SPF Finances, ni sur le site web Fisconet, ni dans l'application MyMinfin. Vous devez donc en demander un exemplaire dans la langue souhaitée par e-mail, à l'adresse susmentionnée.

Il est impossible d'introduire une véritable déclaration électronique. Vous devez compléter le formulaire de déclaration en version papier, le scanner et l'envoyer par e-mail en utilisant l'adresse précitée. L'administration recommande de le faire quelques jours avant de verser la somme sur le compte bancaire BE17 6792 0022 9521.

Report

La nouvelle loi soulève de nombreuses questions d'ordre pratique.

Les fédérations de courtiers FVF, Feprabel et BVVM/UPCA ont dès lors demandé un report à l'administration. Ce report a été accepté et court jusqu'au 20 juin 2024. Nous attendons de l'administration qu'elle publie une circulaire répondant, espérons-le, clairement aux diverses questions.

Problèmes pratiques

Il nous semble évident que les auteurs de cette loi ignorent comment les choses se déroulent en pratique.

Ainsi, il est indiqué que la taxe annuelle doit être payée au plus tard le vingtième jour du mois suivant celui au cours duquel une prime, cotisation patronale ou cotisation personnelle est due. Il serait plus logique de prendre en compte le mois durant lequel le courtier a reçu la rémunération. Sinon, en cas de non-paiement, le courtier doit réclamer son argent, étant donné qu'il n'est pas permis de comptabiliser ce crédit dans une déclaration mensuelle ultérieure.

Le législateur part également du principe que la rémunération relative aux services d'intermédiation est toujours demandée en même temps que la prime et que des rémunérations sont ainsi perçues chaque mois. Or, ce n'est généralement pas le cas.

La plupart des courtiers travaillent de la sorte uniquement avec des clients professionnels. L'échéance annuelle des polices est alors en règle générale le 1^{er} janvier. Dès lors, aucune rémunération n'étant perçue en octobre, la déclaration et le paiement du mois de novembre sont nuls.

Pourtant, la loi indique quand même qu'une partie de la taxe annuelle doit être payée au plus tard le 15 décembre, en guise d'acompte pour le mois de janvier. Cet acompte équivaut au montant de la taxe annuelle dû et payé au mois de novembre de l'année en cours. Dans la pratique, cet acompte s'élèvera dès lors généralement à 0 euro.

En vue d'éviter les menaces d'amendes et d'intérêts de la part de l'administration, les courtiers devraient peut-être quand même émettre une déclaration nulle chaque mois. Peut-être est-ce là d'ailleurs l'objectif. Sur l'année fiscale, il convient en effet de mentionner systématiquement le mois et l'année dont il est question.

Un courtier prudent et prévoyant a tout intérêt à inscrire cet exercice mensuel à l'ordre du jour afin de s'assurer que les paiements soient effectués et déclarés à temps.

En outre, le législateur part du principe que chaque rémunération liée à des services d'intermédiation est associée à une assurance individuelle. Cette approche serait effectivement judicieuse, étant donné que le taux de la taxe due peut varier de 9,25 % à 1,4 % en fonction du type de police pour lequel le courtier est intervenu.

Toutefois, nous supposons que les courtiers négocient parfois des honoraires pour l'ensemble des assurances. Il peut donc s'agir d'un montant forfaitaire qui n'est pas calculé sur la base de la commission classique pour les polices souscrites, par exemple. Dès lors, la question est la suivante : comment calculer cette taxe ?

Nous informerons nos lecteurs dès que nous connaissons les réponses de l'administration à toutes ces questions.

Nous souhaitons encore préciser qu'aucune cotisation sociale n'est due sur les honoraires. Pour les branches Incendie et Véhicules automoteurs, il reste avantageux de travailler avec des honoraires. Bien entendu, il est possible que l'INAMI suive l'exemple du fisc.

jurisprudence

Constataction d'infractions à l'aide d'une caméra ANPR

La police intégrée utilise de plus en plus les caméras ANPR. Les caméras ANPR mobiles, qui se trouvent à bord de certains véhicules de service, lisent de manière entièrement automatisée les plaques d'immatriculation de tous les véhicules qui entrent dans leur champ de vision, que le véhicule de service soit à l'arrêt ou en mouvement. Il existe également un modèle fixe qui se pose par exemple sur un poteau ou sur la façade d'un bâtiment. Si la caméra ANPR scanne une plaque d'immatriculation se trouvant sur une liste noire, l'utilisateur de l'appareil reçoit une notification à ce sujet.

Base de données

La base de données d'une caméra ANPR est mise à jour très régulièrement. La base de données est alimentée par les plaques d'immatriculation figurant sur la liste noire des véhicules potentiellement non assurés, la liste noire des véhicules potentiellement en défaut de contrôle technique, etc.

Base légale

L'utilisation de caméras ANPR afin de constater des infractions aux dispositions de la loi sur la circulation routière et à ses arrêtés d'exécution est évoquée comme suit à l'article 62, alinéas 2 et 3, de la loi sur la circulation routière : « Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en présence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci.

Les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié font foi jusqu'à preuve du contraire lorsqu'il s'agit d'infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, désignées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Lorsqu'une infraction a été constatée par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'agent qualifié, le procès-verbal en fait mention. »

Dans le cadre de l'identification des véhicules potentiellement non assurés, est indiqué ce qui suit à l'article 29, alinéa 2, de la loi RC Auto : « *Les appareils automatiques peuvent, dans les mêmes conditions que celles visées à l'article 62 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, être utilisés pour constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution.* » Cette même disposition figure à l'article 3, § 1, alinéa 2, de la loi relative aux conditions techniques afin d'identifier les véhicules potentiellement en défaut de contrôle technique.

Cas

Le 29 octobre 2020, Monsieur M roule au volant d'un véhicule en défaut de contrôle technique. La plaque d'immatriculation de son véhicule est scannée par une caméra ANPR mobile. Sur la base de ces constatations, la police établit un procès-verbal.

Condamné pour ces faits par le tribunal de police, Monsieur M interjette appel de cette décision. L'affaire est traitée en appel le 27 octobre 2023 par le tribunal correctionnel du Brabant wallon.

Le tribunal correctionnel le condamne pour ces mêmes faits.

Monsieur M conteste cette condamnation et se pourvoit en cassation.

L'équipement

Dans sa défense, Monsieur M indique que le jugement mentionne que les faits ont été constatés à l'aide d'une caméra ANPR. À la lecture des informations pénales, la défense ajoute qu'un tel équipement n'est évoqué nulle part. Il est fait mention d'un « système de caméras de reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation ». De toute évidence, Monsieur M ignore que « ANPR » est la dénomination du dispositif couramment utilisé. « ANPR » est l'abréviation du terme anglais « Automatic Number Plate Recognition ». La défense souligne également le fait que le procès-verbal ne mentionne ni le numéro de série du dispositif automatique, ni le certificat d'agrément du modèle du dispositif, ni le moindre élément permettant de l'identifier.

Dans l'établissement de la défense, l'alinéa 4 de l'article 62 de la loi sur la circulation routière n'a manifestement pas été lu suffisamment en profondeur. Cet alinéa dispose que : « *Les appareils fonctionnant automatiquement, utilisés pour surveiller l'application de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, doivent, pour autant qu'ils exécutent des mesures, être agréés ou homologués, aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'agrément ou l'homologation, conformément aux dispositions déterminées par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, dans lequel peuvent en outre être fixées des modalités particulières d'utilisation de ces appareils.* » Étant donné qu'une caméra ANPR ne prend pas de mesures, les dispositions de l'alinéa susmentionné ne s'appliquent pas à cet appareil.

La Cour de cassation juge que cette partie de la défense ne peut pas être reçue.

Aucune photo dans le dossier

La défense indique également que le dossier pénal ne contient aucune photo des constatations issues de l'appareil automatique, à savoir la caméra ANPR, prouvant que Monsieur M circulait sur la voie publique au volant d'un véhicule en défaut de contrôle technique. Monsieur M estime que le tribunal ne peut pas se baser uniquement sur les constatations reprises dans un procès-verbal.

Dans l'arrêt, la Cour de cassation mentionne les dispositions de l'article 3, § 1, alinéa 3, et § 3, de la loi relative aux conditions techniques. Elles mentionnent que les fonctionnaires qualifiés chargés de rechercher les infractions à cette loi et à ses arrêtés d'exécution doivent constater ces infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. La Cour ajoute que ni l'article 3 de la loi relative aux conditions techniques ni l'article 62 de la loi sur la circulation routière n'indiquent que la constatation d'une infraction à la loi relative aux conditions techniques effectuée à l'aide d'un dispositif automatique ne fait foi que si une photo des faits est jointe au dossier.

Ce moyen de défense est également déclaré non fondé par la Cour de cassation.

Il appartient donc à Monsieur M de prouver que les constatations reprises dans le procès-verbal ne sont pas correctes.

Loi caméras et LFP

Enfin, Monsieur M ajoute dans sa défense que la constatation d'infractions relatives à un véhicule en défaut de contrôle technique n'entre pas dans le champ d'application de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ni de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police. Selon la défense, une caméra ANPR ne peut pas être utilisée pour identifier des véhicules en défaut de contrôle technique.

En réponse à cet argument de la défense, la Cour de cassation évoque dans son arrêt les dispositions de l'article 3, § 1, 2°, de la loi du 21 juin 1985, qui a déjà fait l'objet d'explications détaillées

ci-dessus et qui montre qu'une caméra ANPR peut être utilisée pour mettre en évidence les véhicules en défaut de contrôle technique. Selon la Cour de cassation, les lois invoquées dans la défense ne s'appliquent pas à la constatation de ces délits à l'aide de cet appareil.

Ce moyen de défense est également déclaré non fondé par la Cour de cassation.

Sur cette base, la Cour de cassation rejette le pourvoi en cassation de Monsieur M.

La Cour de cassation indique dès lors que l'identification de véhicules en défaut de contrôle technique ainsi que la constatation d'infractions à l'aide d'une caméra ANPR constituent des moyens de contrôle autorisés par la loi.

Cass. 24 janvier 2024, P.22.1560.F, <https://juportal.be>

Nombreuses condamnations, aucun motif d'incapacité physique

La déchéance du droit de conduire doit notamment être prononcée lorsqu'à la suite d'une condamnation pour infraction au Code de la route, le coupable est reconnu physiquement ou psychiquement incapable de conduire un véhicule automoteur. La durée de la déchéance du droit de conduire dépend de la preuve que l'intéressé n'est plus incapable de conduire un véhicule automoteur.

Récidive

Monsieur DV ne prend manifestement pas très au sérieux le respect des règles de circulation. Il ressort de son casier judiciaire qu'en l'espace d'environ neuf ans, il a été condamné pas moins de dix-huit fois pour des infractions au Code de la route, dont plusieurs fois pour conduite en dépit d'une déchéance du droit de conduire et sans permis, et une fois pour conduite en dépit des tests réglementaires.

Monsieur DV doit à nouveau comparaître devant le tribunal pour une nouvelle infraction au Code de la route. Condamné par le tribunal de police, il interjette appel de cette décision. L'affaire est traitée en appel le 31 août 2023 par le tribunal correctionnel de Flandre orientale, division Termonde.

Le tribunal correctionnel tient compte des nombreuses condamnations précédentes et décide sur cette simple base que Monsieur DV n'est pas apte à conduire des véhicules automoteurs. La déchéance du droit de conduire pour incapacité physique ou psychique est ainsi prononcée.

Base légale

Les dispositions en matière de déchéance du droit de conduire sont reprises aux articles 42, 43 et 44 de la loi sur la circulation routière. Elles mentionnent que la déchéance du droit de conduire doit être prononcée si, à l'occasion d'une condamnation ou d'une suspension de peine ou d'un internement pour infraction à la police de la circulation routière ou pour accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement ou psychiquement incapable de conduire un véhicule à moteur. Cette déchéance peut être prononcée dans chaque degré de condamnation, quelle que soit la personne qui a exercé le recours. La durée de la déchéance du droit de conduire dépend de la preuve que l'intéressé n'est plus incapable de conduire un véhicule automoteur.

La déchéance du droit de conduire pour incapacité physique ou psychique du conducteur prend cours dès le prononcé de la décision si celle-ci est contradictoire et dès sa signification, si elle a été rendue par défaut, nonobstant tout recours.

Celui qui a été déchu du droit de conduire pour incapacité physique ou psychique peut, après au moins six mois à compter de la date du prononcé du jugement passé en force de chose jugée, demander une révision, au moyen d'une requête adressée au ministère public, devant la juridiction qui a prononcé la déchéance. La décision de cette juridiction n'est pas susceptible d'appel. En

cas de rejet de la requête, aucune nouvelle requête ne peut être introduite avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date du rejet.

En outre, il convient de mentionner le fait que la déchéance pour incapacité physique ou psychique constitue une mesure de sûreté prononcée par le tribunal. Il ne s'agit donc aucunement d'une peine.

Monsieur DV conteste sa condamnation par le tribunal correctionnel de Flandre orientale, division Termonde, et se pourvoit en cassation.

Défense

Dans sa défense, Monsieur DV indique que les faits portés à sa charge ainsi que les faits pour lesquels il a déjà été condamné n'impliquent en aucun cas une incapacité physique ou psychique. Son casier judiciaire ne permet pas non plus d'en venir à une telle conclusion. Il avance n'avoir jamais été condamné pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues et ajoute que l'article 42 de la loi sur la circulation routière n'a jamais été appliqué auparavant.

Arrêt de la Cour de cassation

Dans son arrêt, la Cour de cassation indique que le prononcé de cette mesure de sûreté requiert la constatation que l'intéressé est physiquement ou psychologiquement incapable de conduire un véhicule automoteur ainsi que le motif de cette décision. Le juge apprécie souverainement si cette incapacité physique ou psychique est établie au moment de sa décision. Il peut s'appuyer pour ce jugement sur les données qui lui sont régulièrement soumises sur lesquelles l'intéressé a pu former un contredit. Cette constatation ne peut pas être déduite du fait qu'aucune preuve n'est avancée selon laquelle il est physiquement ou psychologiquement incapable de conduire un véhicule automoteur.

Pour que la Cour puisse exercer son contrôle de légalité, le juge doit mentionner dans sa décision les données lui permettant de déduire l'incapacité physique ou psychique de conduire un véhicule automoteur. La Cour vérifie si le juge ne tire pas de ses constatations des conséquences qui ne sauraient être admises sur cette base.

Selon la Cour de cassation, le juge ne peut légalement déduire des dix-huit condamnations pour infractions au Code de la route en l'espace d'environ neuf ans figurant déjà dans le casier judiciaire de Monsieur DV qu'il est physiquement ou psychologiquement incapable de conduire un véhicule automoteur et, sur cette base, prononcer la mesure de sûreté visée à l'article 42 de la loi sur la circulation routière.

La Cour de cassation annule le jugement attaqué, mais uniquement dans la mesure où elle applique l'article 42 de la loi sur la circulation routière. Pour l'autre partie de l'affaire, la Cour de cassation renvoie la cause ainsi limitée au tribunal correctionnel de Flandre orientale, siégeant en degré d'appel, autrement composé.

Cass. 9 janvier 2024, P.23.1375.N/2, <https://juportal.be>

Permis de conduire requis pour conduire un cyclomoteur débridé

En Belgique, les cyclomoteurs sont répartis en trois catégories : les cyclomoteurs classe A, les cyclomoteurs classe B et les speed pedelecs. Seuls les cyclomoteurs des classes A et B peuvent rouler par leurs moyens propres sans que le conducteur doive pédaler pour les y aider. La différence entre un cyclomoteur classe A et un cyclomoteur classe B est liée à la vitesse maximale par construction que le cyclomoteur peut atteindre. Le terme « vitesse maximale par construction » n'est pas clair. S'agit-il de la vitesse maximale déterminée par le constructeur ou de la vitesse que le cyclomoteur est effectivement capable d'atteindre ? La Cour de cassation clarifie la question.

Infractions

La conduite d'un cyclomoteur débridé entraîne en règle générale trois infractions. Le véhicule est considéré comme n'étant pas assuré, il n'est pas conforme au modèle agréé et le conducteur ne possède généralement pas le permis de conduire requis. En outre, des infractions peuvent être commises à l'égard des dispositions du Code de la route, comme le fait de ne pas avoir l'âge minimum requis et de ne pas respecter l'emplacement prévu sur la voie publique.

Distinction

Une distinction est établie dans le Code de la route entre un cyclomoteur classe A et un cyclomoteur classe B en fonction de la vitesse maximale par construction. Pour un cyclomoteur classe A, elle s'élève à 25 km/h. Dès que cette vitesse dépasse 25 km/h, mais n'excède pas 45 km/h, il est question d'un cyclomoteur classe B. Si le véhicule automoteur à deux roues est capable d'atteindre une vitesse de plus de 45 km/h, il s'agit d'une motocyclette.

Dans la pratique, la police vérifie la vitesse maximale qu'un cyclomoteur à deux roues peut atteindre à l'aide d'un banc d'essai à rouleaux, également connu sous le nom de « curvomètre ». Bien qu'il n'existe aucune disposition réglementaire en la matière, dans la pratique, la vitesse maximale mesurée à l'aide du banc d'essai à rouleaux est réduite de 10 km/h afin de déterminer les suites lorsque la vitesse maximale mesurée avec cet appareil atteint 40 km/h ou moins. Si la vitesse maximale dépasse 40 km/h, 8 km/h sont déduits. Cette méthode découle d'une recommandation du service Métrologie du SPF Économie. Pour autant que l'on puisse en juger, aucun tribunal n'a encore critiqué cette méthode appliquée pour déterminer la vitesse maximale.

Cas

Un jour, Monsieur J est contrôlé par la police tandis qu'il conduit un cyclomoteur. Dans son état d'origine, il s'agit d'un cyclomoteur classe A. Lors du contrôle sur le banc d'essai à rouleaux, la police constate, en appliquant la méthode susmentionnée, que le cyclomoteur appartient à la classe B. Monsieur J ne possède pas de permis de conduire valable pour la catégorie AM, qui est requis pour conduire un cyclomoteur classe B. Il ne peut pas non plus prétendre à une exemption de l'obligation d'être titulaire et d'être en possession d'un permis de conduire. Cette exemption s'applique notamment aux personnes nées avant le 15 février 1961.

Après une première condamnation par le tribunal de police, Monsieur J est condamné en appel le 11 mai 2023 par le tribunal correctionnel de Louvain, entre autres pour avoir conduit un cyclomoteur classe B sans être titulaire du permis de conduire requis.

Monsieur J conteste cette condamnation et se pourvoit en cassation.

Contenu de la défense

Dans sa défense, Monsieur J indique que le tribunal correctionnel l'a déclaré à tort coupable de ne pas être titulaire d'un permis de conduire valable pour la conduite d'un cyclomoteur classe B. Selon la défense, la vitesse que le cyclomoteur peut atteindre *de facto* n'est pas déterminante pour savoir s'il s'agit d'un cyclomoteur classe A ou classe B. Elle ajoute que la vitesse maximale (d'origine) définie par le fabricant est déterminante.

Ensuite, la défense évoque notamment les dispositions de l'article 2.17 du Code de la route, qui mentionnent ce qui suit : « Pour l'application des dispositions du présent règlement :

Le terme "cyclomoteur" désigne :

- 1) soit un "cyclomoteur classe A", c'est-à-dire tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ 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 ;
- 2) soit un "cyclomoteur classe B", c'est-à-dire :
 - a) tout véhicule à deux roues, à l'exclusion des cyclomoteurs classe A et des engins de déplacement motorisés, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 45 km à l'heure et dont les caractéristiques sont les suivantes :
 - une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale inférieure ou égale à 4 kW si le moteur est à combustion interne, ou
 - une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique ;

(...) »

En soi, il est étrange que la défense évoque, en ce qui concerne le fait de ne pas être titulaire d'un permis de conduire valable, une disposition du Code de la route commençant par « Pour l'application des dispositions du présent règlement : ». Cette phrase indique clairement que

cette disposition s'applique uniquement au Code de la route et non aux autres lois ou arrêtés d'exécution.

Dans le cadre du permis de conduire, d'autres dispositions sont applicables, à savoir celles de l'arrêté royal relatif au permis de conduire.

L'article 1.4° de l'arrêté royal relatif au permis de conduire dispose que pour l'application de cet arrêté, le terme « cyclomoteur » désigne tout véhicule à moteur à deux ou trois roues ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km à l'heure comme défini à l'annexe I du règlement n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

Ensuite, l'article 2, § 1, de l'arrêté royal relatif au permis de conduire indique que pour l'application des dispositions légales et réglementaires relatives au droit de conduire, les véhicules à moteur sont classés en plusieurs catégories. Ainsi, dans la Région flamande, les cyclomoteurs présentant une vitesse maximale de plus de 25 km/h, les quadricycles légers et les speed pedelecs appartiennent à la catégorie AM, et ce, indépendamment du fait qu'une remorque soit attelée ou non à ces véhicules. En ce qui concerne uniquement la déchéance du droit de conduire, les cyclomoteurs dont la vitesse maximale est inférieure ou égale à 25 km/h sont également classés dans la catégorie AM.

Étant donné que les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 25 km/h ne sont classés dans aucune catégorie, leur conducteur ne doit pas être titulaire d'un permis de conduire.

L'arrêté royal relatif au permis de conduire n'établit donc aucune distinction entre un cyclomoteur classe A et un cyclomoteur classe B. Seules des règles sont appliquées en fonction de la vitesse maximale par construction.

Dès que la vitesse maximale par construction d'un cyclomoteur (débridé) dépasse 45 km/h, le véhicule en question est une motocyclette et il appartient à la catégorie A1, A2 ou A.

Le pourvoi en cassation est ainsi rejeté.

Nous pouvons donc en conclure que ce n'est pas la vitesse maximale par construction qu'un cyclomoteur d'origine peut atteindre qui est déterminante, mais la vitesse maximale que le cyclomoteur peut effectivement atteindre, après adaptation ou non de ses caractéristiques techniques.

Cass. 17 octobre 2023, P.23.0873.N/1, <https://juportal.be>

Comité de rédaction : Johan De Wit, Kathleen Kengen, Peter Vanheusden, Tom Vanwambeke, Filip Willems

Rédacteur en chef : Ivan Bruggeman – **Coordination** : Zita Servaes.

La rédaction s'efforce à ce que les informations publiées soient fiables, mais ne peut cependant s'en porter garante. Les noms mentionnés dans les articles sont fictifs. Toute ressemblance avec des personnes ou affaires réelles n'est pas intentionnelle et est purement fortuite.

La Lettre d'info Auto est une publication de Wolters Kluwer – www.wolterskluwer.be.

Éditeur responsable : Peter Immink, Raghen Business Park, Motstraat 30, B-2800 Malines.

Service clientèle Wolters Kluwer : tel. : + 32 15 78 76 00, e-mail : clientBE@wolterskluwer.com.

©2024 Wolters Kluwer Belgium SA. Sous réserve des exceptions expressément prévues par la loi, aucune information contenue dans la présente publication ne peut être reproduite, enregistrée dans un fichier automatisé de données ou rendue publique, sous quelque forme que ce soit, sans l'autorisation expresse préalable et écrite de l'éditeur.