

Conclusions

de monsieur l'avocat général J.F. Leclercq
dans l'affaire A 2004/2 – Ministère public contre A.N.

I. Exposé succinct de l'affaire

1. Par jugement du 15 janvier 2004, le tribunal de police d'Anvers a prononcé une condamnation pénale contre monsieur A.N., entre autres motifs parce que, le 23 mars 2003, étant propriétaire d'une motocyclette, il avait mis ce véhicule en circulation ou avait toléré qu'il fût mis en circulation sur la voie publique ou des terrains suffisamment accessibles, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule pouvait donner lieu ait été couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi belge du 21 novembre 1989 'relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs' (loi RC autos) et dont les effets ne sont pas suspendus.

Monsieur A.N. et le ministère public ont interjeté appel respectivement le 28 et le 29 janvier.

2. Monsieur A.N. ne conteste pas que, le 23 mars 2003, il était propriétaire d'un cyclomoteur 'classe B' qui pouvait atteindre une vitesse nettement supérieure à la vitesse légalement autorisée (45 km/h). Alors qu'il est constant que le véhicule était assuré comme 'cyclomoteur' au moment des faits, il s'agissait en réalité d'une 'motocyclette' qui n'était pas assurée en tant que telle.

Le tribunal correctionnel d'Anvers a des hésitations à condamner monsieur A.N. en vertu de l'article 22, § 1, de la loi RC autos (voyez toutefois : Cass. 26 janvier 1999, *Arr. Cass.* 1999, n° 41, *De Verz.* 1999, 442; Cass. 1^{er} juin 1999, *Arr. Cass.* 1999, n° 321, *R.W.* 1999-00, 708, note G. JOCQUÉ; voyez p.ex. aussi : Anvers 23 mars 1989, *R.W.* 1988-89, 1434, note B. SPRIET; Anvers 19 juin 1992, *R.W.* 1992-93, 1063, note; Corr. Liège 24 mars 1987, *De Verz.* 1987, 595; Corr. Turnhout 25 février 1992, *Turnh. Rechtsl.* 1993, 143). Aux termes de cette disposition, est punissable le propriétaire d'un véhicule automoteur qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation sur la voie publique ou en des lieux suffisamment accessibles, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la loi. Le tribunal correctionnel se demande en d'autres termes si une assurance qui, conformément à la loi RC autos, couvre la responsabilité civile relative à un cyclomoteur pourrait également être considérée comme une assurance qui, conformément à la même loi, couvre la responsabilité civile de ce véhicule, lorsqu'il a été

'trafiqué' en motocyclette. Dans la négative, le propriétaire en question est punissable (parce qu'il met en circulation une motocyclette non assurée comme telle ou la tolère sur la voie publique ou en des endroits suffisamment accessibles).

II. Question préjudicielle

3. Le tribunal correctionnel se réfère d'abord à la Convention Benelux du 24 mai 1966 'relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs' (Convention Benelux). En vertu de l'article 1, § 1, de la Convention Benelux, la Belgique s'est engagée à adapter sa législation nationale sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à laquelle les véhicules automoteurs peuvent donner lieu aux 'Dispositions communes' annexées à ladite Convention (Dispositions communes). En vertu de l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux, la Belgique s'est engagée à introduire dans sa législation des dispositions pénales contre la personne à qui incombe l'obligation de contracter l'assurance et qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler un véhicule sur la voie publique ou sur des terrains suffisamment accessibles, sans qu'une assurance répondant aux Dispositions communes ait été contractée ou après que la garantie de l'assurance a pris fin. En exécution de cet article, la Belgique a adopté, entre autres, l'article 22 précité de la loi RC autos.

Le tribunal correctionnel se réfère ensuite à l'article 2, § 1^{er}, des Dispositions communes qui impose au propriétaire d'un véhicule automoteur admis à la circulation l'obligation de contracter une assurance de la responsabilité civile. En parfaite concordance avec cet article, l'article 2, § 1^{er}, de la loi RC autos énonce, d'une part, que les véhicules automoteurs ne sont admis à la circulation sur la voie publique et sur des terrains suffisamment accessibles que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de cette loi et dont les effets ne sont pas suspendus et, d'autre part, que l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule automoteur.

Enfin, le tribunal correctionnel se réfère à l'article 1^{er}, sous 1, du Protocole du 26 septembre 1968, additionnel à la Convention Benelux. En vertu de cet article, les dispositions de la Convention Benelux et des Dispositions communes sont désignées comme règles juridiques communes dont la Cour de Justice Benelux a pour mission de promouvoir l'application uniforme en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg, entre autres, par la technique des questions préjudicielles (Traité du 31 mars 1965 'relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice Benelux').

4. Dans ce contexte, le tribunal correctionnel pose la question préjudicielle suivante : “L’interprétation des articles 2, § 1^{er}, et 22, § 1^{er}, de la loi RC autos selon laquelle le propriétaire qui a contracté une assurance responsabilité civile pour un cyclomoteur (classe B) mais transforme juridiquement ce cyclomoteur en motocyclette en augmentant sa vitesse maximale, est punissable en vertu de l’article 22, § 1^{er}, de la loi RC autos parce que ce contrat d’assurance ne répond pas aux dispositions de la loi RC autos, est-elle compatible avec les dispositions de la Convention Benelux relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, entre autres l’art. 8, § 2, sous 1, et avec les Dispositions communes annexées à cette Convention, entre autres l’article 2, § 1^{er} ?”

III. Examen du problème

5. La Cour de Justice est-elle compétente pour répondre à pareille question ? En d’autres termes, la Cour de Justice Benelux a-t-elle compétence pour se prononcer, à la lumière de la législation Benelux, sur la compatibilité ou la ‘validité’ d’une législation nationale (ou d’une interprétation déterminée d’une telle législation)?

6. Les questions préjudicielles qu’un tribunal belge a la faculté de soumettre à la Cour de Justice Benelux ne sont pas des questions relatives à la compatibilité ou à la validité de la législation nationale, mais des questions qui ont pour objet l’interprétation de la législation Benelux. Ces questions portent sur les règles juridiques communes dans le Benelux. Ces règles sont constituées par des dispositions figurant dans des textes adoptés par les Etats membres du Benelux (traités, conventions, protocoles, règlements d’exécution), par le Comité de Ministres du Benelux (décisions, recommandations) ou par le Bureau Benelux des Marques ou le Bureau Benelux des Dessins ou Modèles (règlements d’application). La liste de ces règles juridiques communes est disponible sur le site internet de la Cour de Justice Benelux et est tenue régulièrement à jour par le greffe. Font partie de ces règles les lois uniformes (comme la loi uniforme Benelux sur les marques de produits, annexe à la Convention Benelux du 19 mars 1962 ‘en matière de marques de produits’, la loi uniforme Benelux en matière de dessins ou modèles, annexe à la Convention Benelux du 25 octobre 1966 ‘en matière de dessins ou modèles’, la loi uniforme relative à l’astreinte, annexe à la Convention Benelux du 26 novembre 1973 ‘portant loi uniforme relative à l’astreinte’) et les Dispositions communes (telles que celles annexées à la Convention Benelux du 24 mai 1966 ‘relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs’) qui ont été transposées plus ou moins fidèlement dans la législation nationale (p. ex. les articles 1385*bis* à 1385*nonies* du Code judiciaire belge, qui ont trait à l’astreinte,

ou la loi belge du 21 novembre 1989 'relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs'). Seul le juge national applique la législation nationale, même si celle-ci concorde avec la législation Benelux. Lorsque la législation nationale est considérée comme une règle juridique commune, c'est le texte correspondant de la législation Benelux qui (formellement) peut faire l'objet d'une question d'interprétation posée à la Cour de Justice Benelux. L'interprétation que donne la Cour ne peut donc pas porter sur la législation nationale.

Relevons à titre de comparaison que la Cour de justice des Communautés européennes ne se prononce pas davantage sur la validité des législations nationales (la Cour de Justice CE contrôle en revanche la validité des actes des institutions communautaires : règlements, directives et décisions de même que les accords internationaux entre les Communautés européennes et les pays tiers et les actes des institutions créées par de tels accords).

7. Il n'empêche que les questions d'interprétation qu'une juridiction nationale pose à la Cour de Justice Benelux (ou à la Cour de Justice CE) ont généralement pour but de permettre à la juridiction de renvoi de cerner la portée de la norme internationale afin de pouvoir se prononcer ainsi sur le respect de celle-ci par la norme nationale. Le libellé des questions préjudicielles posées à la Cour de Justice Benelux (ou à la Cour de Justice CE) exprime le plus souvent l'intention de la juridiction de renvoi qui s'interroge manifestement sur la conformité d'une norme nationale (législative ou non) avec le droit international.

Ainsi, en l'espèce, perçoit-on ce que le tribunal correctionnel vise par sa question : peut-on interpréter l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux en ce sens qu'en vertu de cette disposition, le propriétaire qui a contracté une assurance de la responsabilité civile pour un cyclomoteur d'une classe déterminée mais qui a transformé en fait ce cyclomoteur en motocyclette en augmentant sa vitesse maximale est punissable pour défaut d'assurance concernant le véhicule automoteur ainsi transformé ?

8. La question préjudicielle ainsi reformulée a pour objet l'interprétation de l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux. Comme mentionné plus haut, les Etats membres du Benelux se sont engagés à introduire dans leurs législations des dispositions pénales contre la personne à qui incombe l'obligation de contracter l'assurance et qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler un véhicule sur la voie publique ou sur des terrains suffisamment accessibles, sans qu'une assurance répondant aux Dispositions communes ait été contractée ou après que la garantie de l'assurance a pris fin.

9. L'exécution concrète de cette disposition n'est-elle pas laissée au soin des Etats membres du Benelux ? En d'autres termes, les Etats membres ne sont-ils pas libres dans la mise en œuvre de leur obligation de prévoir des dispositions pénales contre la personne à qui incombe l'obligation de contracter l'assurance ?

Dans l'affirmative, la Cour de Justice Benelux ne serait pas compétente pour répondre la question préjudicielle précitée.

10. Dans cette perspective, relevons tout d'abord un arrêt du 19 janvier 1981 (A 80/2) dans lequel la Cour de Justice Benelux considère que la Convention Benelux ainsi que les Dispositions communes n'ont qu'une portée limitée en ce sens que, visant essentiellement à garantir dans la mesure du possible le dédommagement de la partie lésée, elles se bornent en principe à régir ce domaine précis, tout en laissant en principe aux législateurs nationaux le soin et la liberté de régler les autres questions. La Cour précise que l'article 2, § 1^{er}, sous 3, de la Convention Benelux se limite à attribuer à chacun des Etats membres le pouvoir d'exempter de l'obligation de l'assurance les véhicules automoteurs appartenant aux autorités publiques ou à certaines personnes juridiques d'intérêt public à déterminer par l'Etat. Ni cet article, poursuit la Cour, ni aucune autre disposition de la Convention Benelux ou des Dispositions communes ne prévoient des modalités suivant lesquelles serait couverte la responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules automoteurs appartenant à l'Etat dispensé de conclure un contrat d'assurance. En l'absence de règle juridique commune, les Etats membres sont donc libres de définir ces modalités.

Dans la même ligne, la Cour de Justice Benelux se déclare incompétente, dans son arrêt du 11 juin 1991 (A 90/7), pour se prononcer sur une question préjudicielle dans la mesure où celle-ci vise à faire préciser l'étendue de l'obligation d'indemnisation à charge du fonds de garantie au sens de l'article 7, § 1^{er}, de la Convention Benelux. En effet, l'article 7, § 2, dispose que chacun des Etats membres détermine dans les cas où l'intervention du fonds de garantie est prévue, les conditions d'octroi et l'étendue de l'indemnité. Il est ainsi loisible aux Etats membres de déterminer l'étendue de l'obligation d'indemnisation à charge du fonds de garantie.

11. Plus proche de la présente question préjudicielle est celle qui a conduit à l'arrêt du 15 décembre 1989 (A 88/5): résulte-t-il de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des Dispositions communes que, dans les rapports entre l'assuré et l'assureur, il y a lieu de considérer comme un véhicule automoteur dont la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu est couverte par une assurance répondant à l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des Dispositions communes, un véhicule automoteur, assuré comme cyclomoteur, dont la puissance a été

augmentée au point d'en faire une motocyclette, avant ou après la conclusion du contrat d'assurance?

Tout comme dans la présente affaire, c'est une condamnation pénale pour défaut d'assurance qui a donné lieu à la question préjudicielle. L'accent est mis en particulier sur le passage 'assurance répondant aux Dispositions communes'. A partir de quand est-on en présence d'une assurance au sens des Dispositions communes ? Y-a-t-il (ou y-a-t-il encore) pareille assurance lorsque, en vertu du contrat d'assurance, l'assureur sanctionne l'assuré (en lui opposant une nullité, une exception ou une déchéance) parce que ce dernier a aggravé le risque illicitement ? Cette sanction conventionnelle peut consister en un refus d'intervention de la part de l'assureur eu égard à la faute contractuelle de l'assuré, du moins dans les rapports entre l'assureur et l'assuré (Anvers 23 novembre 1988, *De Verz.* 1989, 676). Comme l'avait d'ailleurs souligné l'avocat général suppléant H. LENAERTS dans ses conclusions, c'est bien de cela qu'il s'agit dans l'arrêt du 15 décembre 1989 : les rapports entre l'assureur et l'assuré. Les choses se présentent différemment dans les arrêts du 15 février 1988 (A 1986/3), du 19 février 1988 (A 1986/2) et du 20 décembre 1988 (A 1987/9 et A 1987/10), qui concernent les rapports entre l'assureur et la personne lésée et dans lesquels la Cour de Justice Benelux a décidé chaque fois que la sanction prévue (nullité, exception ou déchéance) que l'assureur invoque parce que l'assuré a aggravé illicitement le risque assuré, est inopposable à la personne lésée. Or, dans son arrêt du 15 décembre 1989, la Cour de Justice Benelux a décidé qu'aucune disposition de la Convention Benelux et des Dispositions communes ne détermine quelles sont les conditions auxquelles l'assurance doit satisfaire pour avoir été contractée valablement, qui peut conclure le contrat d'assurance, quelles sont les causes de nullité, et comment s'opère la suspension, l'expiration ou la résiliation du contrat. La définition des conditions de validité du contrat d'assurance est dès lors laissée au législateur national. La Cour considère qu'il y a assurance au sens de l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des Dispositions communes même si, dans les rapports entre l'assuré et l'assureur, ce dernier n'est pas tenu à indemnisation parce que l'assuré a augmenté la puissance d'un véhicule automoteur assuré comme cyclomoteur au point de le transformer en motocyclette. La Cour ajoute que le même raisonnement s'applique à l'interprétation de l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux qui prévoit que chacun des Etats membres du Benelux s'engage à introduire dans sa législation des dispositions pénales contre la personne qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler un véhicule sur la voie publique ou sur des terrains suffisamment accessibles sans qu'une assurance répondant aux Dispositions communes ait été contractée ; il est loisible aux législateurs nationaux d'aller plus loin dans leur incrimination au plan national. La Cour décide qu'en cas de dissimulation à l'assureur de l'aggravation du risque résultant de l'augmentation de la puissance du véhicule assuré, les conséquences juridiques qui en

découlent dans les rapports entre l'assureur et l'assuré ne sont pas régies par les Dispositions communes.

12. La question préjudicielle qui nous occupe ici se présente sous un aspect un peu différent. L'accent n'y est pas mis tellement sur le membre de phrase 'assurance répondant aux Dispositions communes'. La question d'interprétation ne vise pas (du moins pas au premier chef) le point de savoir à partir de quel moment il y a assurance au sens des Dispositions communes.

L'arrêt du 15 décembre 1989 examiné plus haut nous enseigne d'ailleurs que les règles juridiques communes n'apportent guère de grandes précisions de ce point de vue. C'est ainsi que, d'une part, l'article 2, § 2, des Dispositions communes prévoit que l'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le Gouvernement, que, d'autre part, l'article 3 détermine la personne dont la responsabilité civile doit être couverte et les dommages que l'assurance doit couvrir, tandis que l'article 4 comporte une liste limitative des motifs 'autorisés' d'exclusion du bénéfice de l'assurance. Mais pour le reste, le texte est muet au sujet des conditions de validité de l'assurance, de la personne qui peut contracter une assurance, des causes de nullité et des motifs de suspension, d'expiration ou de résiliation : il est loisible aux Etats membres de régler tous ces aspects et de préciser ce faisant – c'est là le noeud de la question - le contenu de la notion d'assurance afin de rendre punissable le défaut d'assurance.

C'est dans ce sens que la Cour de Justice Benelux a considéré, comme il a été dit plus haut, que dans la mesure où l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux prévoit que chacun des Etats membres du Benelux s'engage à introduire dans sa législation des dispositions pénales contre la personne qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler un véhicule sur la voie publique ou sur des terrains suffisamment accessibles, sans qu'une assurance répondant aux Dispositions communes ait été contractée, il est loisible au législateur national d'aller plus loin dans l'incrimination au plan national. En exécutant leur obligation de sanctionner pénalement le défaut d'assurance, les Etats membres doivent se conformer en tout état de cause à la notion d'assurance au sens des Dispositions communes. Mais ils peuvent aller au-delà. En sanctionnant pénalement le défaut d'assurance, les Etats membres peuvent donc eux-mêmes spécifier les conditions de validité de l'assurance (quand n'est-on pas en présence d'une assurance valable et quand le propriétaire du véhicule dépourvu d'assurance valable est-il punissable ?) et les causes de nullité, de suspension, d'expiration ou de résiliation (quand l'assureur est-il fondé ainsi à refuser son intervention et quand le propriétaire du véhicule frappé de non-couverture est-il punissable ?). Ces indications (qui donnent un contenu plus précis à l'incrimination) échappent à toute législation Benelux.

13. La question préjudicielle posée dans la présente affaire, met l'accent sur l'obligation pour chaque Etat membre, inscrite à l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux, 'd'introduire dans sa législation des dispositions pénales'. Quelle est l'étendue de cette obligation ? Va-t-elle jusqu'à imposer que soit également punissable le propriétaire d'un véhicule qui le fait assurer comme cyclomoteur mais le transforme en motocyclette (laquelle n'est plus couverte par l'assurance)?

14. Il apparaît clairement à ce stade que l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux constitue en tout cas une disposition dont l'interprétation appartient à la Cour de Justice Benelux. L'obligation prévue dans cet article d'introduire des dispositions pénales dans la législation nationale est susceptible d'interprétation. La Cour de Justice Benelux est autorisée à en donner l'interprétation. On ne peut donc pas soutenir que les Etats membres auraient une entière liberté d'en fixer le contenu (cfr: art. 7, § 2 et l'arrêt précité de la Cour de Justice Benelux du 11 juin 1991 dans l'affaire A 90/7).

C'est ce que la Cour confirme dans son arrêt du 8 décembre 1994 (A 1993/6). Cette affaire posait la question de savoir si les Etats membres étaient tenus, en vertu de l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux d'introduire dans leur législation nationale des dispositions pénales contre les conducteurs qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou contre ceux qui, sans motif légitime, utiliseraient sciemment un tel véhicule. La Cour de Justice Benelux a souligné la portée limitée de l'obligation visée à l'article 8, § 2, sous 1. En ce sens, elle précise que les Etats membres sont tenus en premier lieu de prévoir des dispositions pénales contre le propriétaire d'un véhicule pour lequel aucune assurance au sens des Dispositions communes n'a été contractée (art. 8, § 2, sous 1); de plus, les Etats membres sont tenus de prévoir des dispositions pénales contre le conducteur d'un véhicule pour lequel aucune assurance au sens des Dispositions communes n'a été contractée (art. 8, § 2, sous 2). S'agissant du contenu à donner au passage 'assurance au sens des Dispositions communes', la Cour s'inscrit dans la ligne de son arrêt précité du 15 décembre 1989 (A 1988/5). Les Dispositions communes (art. 3, § 1) ne précisent nulle part que l'assurance visée doit couvrir également la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres d'un véhicule par vol ou violence ou de ceux qui, sans motif légitime, utiliseraient sciemment un tel véhicule. De cette façon, une assurance qui (tout en répondant aux Dispositions communes) ne couvre pas cette responsabilité civile continue à correspondre à la notion d'assurance' au sens des Dispositions communes. *A fortiori*, une assurance qui (tout en répondant aux Dispositions communes) couvre effectivement cette responsabilité civile continue à correspondre à la notion d'assurance' au sens des Dispositions communes. En d'autres termes, le fait que l'assurance (qui satisfait aux Dispositions communes) couvre cette responsabilité reste sans incidence sur la notion

d'assurance' au sens des Dispositions communes. La Cour de Justice Benelux décide dès lors que l'obligation visée à l'article 8, § 2, sous 1, n'a pas pour objet l'introduction dans la législation nationale de dispositions pénales contre les conducteurs qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou qui sans motif légitime utiliseraient sciemment un tel véhicule. Les Etats membres n'en restent pas moins libres d'adopter une telle disposition pénale. Mais un Etat membre qui ne le fait pas respecte tout autant l'engagement visé à l'article 8, § 2, sous 1.

15. La solution de la question préjudicielle posée en l'espèce peut être recherchée dans la même direction. L'obligation visée à l'article 8, § 2, sous 1 a-t-elle une portée impliquant qu'il faut punir le propriétaire d'un véhicule qui le fait assurer comme cyclomoteur mais le transforme en motocyclette (laquelle n'est plus couverte par l'assurance)?

La réponse est négative. Comme mentionné ci-dessus, les Etats membres sont tenus en premier lieu de prévoir des dispositions pénales contre le propriétaire d'un véhicule pour lequel aucune assurance au sens des Dispositions communes n'a été contractée (art. 8, § 2, sous 1). Quand une assurance au sens des Dispositions communes fait-elle défaut ? Tel est le cas lorsque les conditions énoncées aux articles 2, 3 et 4 des Dispositions communes ne sont pas remplies. Pour le reste, la législation Benelux n'apporte aucune précision. Il ne cesse pas d'y avoir assurance au sens des Dispositions communes, même si, dans les rapports de l'assuré avec l'assureur, celui-ci (en raison d'une nullité, d'une exception ou d'une déchéance) n'est pas tenu à couverture parce que l'assuré a augmenté la puissance d'un véhicule assuré comme cyclomoteur, le transformant en motocyclette. Dès lors que l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux dispose que chacun des Etats membres s'engage à introduire dans sa législation des dispositions pénales contre la personne qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler un véhicule sur la voie publique ou sur des terrains suffisamment accessibles, sans qu'une assurance répondant aux Dispositions communes ait été contractée, les Etats membres ne sont pas tenus d'adopter des dispositions pénales contre le propriétaire d'un véhicule qui le fait assurer comme cyclomoteur mais qui le transforme en motocyclette (laquelle n'est plus couverte par l'assurance). Décider s'il existe ou non une assurance nonobstant le fait que le propriétaire d'un véhicule le fait assurer comme cyclomoteur mais le transforme en motocyclette (laquelle n'est plus assurée) est une question indépendante de la notion d'assurance au sens des Dispositions communes. Précisément parce qu'il est loisible aux Etats membres de déterminer les conséquences (dans les rapports entre l'assureur et l'assuré) d'une telle aggravation illicite du risque.

IV. Conclusion

16. Je conclus de ce qui précède que l'obligation visée à l'article 8, § 2, sous 1, de la Convention Benelux n'a pas pour objet de faire introduire dans la législation nationale des dispositions pénales contre le propriétaire d'unvéhicule automoteur qui le fait assurer comme cyclomoteur mais le transforme en motocyclette (laquelle n'est plus couverte par l'assurance). Les Etats membres n'en restent pas moins libres d'adopter une telle disposition pénale. Mais un Etat membre qui ne le fait pas respecte tout autant l'engagement visé à l'article 8, § 2, sous 1.

Bruxelles, le 29 octobre 2004

