



Datum van
inontvangstneming

:

15/06/2022

Geanonimiseerde versie

C-286/22 - 1

Zaak C-286/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

28 april 2022

Verwijzende rechter:

Hof van Cassatie (België)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

7 april 2022

Verzoekende partij:

KBC Verzekeringen NV

Verwerende partij:

P&V Verzekeringen CVBA

Hof van Cassatie van België

Arrest

Nr. C.21.0376.N

KBC VERZEKERINGEN nv, met zetel te [OMISSIS] Leuven, [OMISSIS]

eiseres,

[OMISSIS],

tegen

P&V VERZEKERINGEN cv, met zetel te [OMISSIS] Sint-Joost-ten-Node,
[OMISSIS]

verweerster,



[OMISSIS]

I. RECHTSPLEGING VOOR HET HOF

Het cassatieberoep is gericht tegen het vonnis in hoger beroep van de rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge, van 20 mei 2021.

[OMISSIS]

II. FEITEN EN PROCEDUREVOORGAANDEN

- 1 Uit het bestreden vonnis blijken de volgende feitelijke gegevens:
 - op 14 oktober 2017 vond omstreeks 00.20 uur een verkeersongeval plaats op de Bruggesteeweg te Damme [OMISSIS] waarbij BV met zijn elektrische fiets ('speed pedelec') werd gegrepen door een voertuig VW Golf, verzekerd bij de verweerster;
 - voor BV betrof het een arbeidswegongeval;
 - ingevolge het ongeval werd BV zwaargewond en hij overleed uiteindelijk op 11 april 2018;
 - de verweerster, arbeidsongevallenverzekeraar van de werkgever van BV, betaalde vergoedingen uit en werd hierdoor gesubrogeerd in de rechten van het slachtoffer en zijn rechthebbenden;
 - de eiseres is de WAM-verzekeraar van de VW Golf;
 - de elektrische fiets van BV beschikte naast trapondersteuning over een zogenaamde boost-functie.
- 2 De verweerster dagvaardde de eiseres voor de politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge, teneinde terugbetaling van haar uitgaven te verkrijgen op grond van artikel 1382 Oud Burgerlijk Wetboek of artikel 29*bis* WAM. De eiseres stelde bij conclusie een tegenvordering in ertoe strekkende vanwege de verweerster terugbetaling te verkrijgen van het door haar onverschuldigd betaalde bedrag van 4.892,26 euro.' De verweerster voerde in het kader van artikel 29*bis* WAM aan dat BV niet als een bestuurder van een motorrijtuig kon worden aangezien.
- 3 De politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge, besliste bij vonnis van 24 oktober 2019 dat de bestuurder van de VW Golf, verzekerde van de eiseres, niet voor het ongeval aansprakelijk is, doch de eiseres gehouden is tot vergoeding van het slachtoffer en de in zijn rechten gesubrogeerde arbeidsongevallenverzekeraar op grond van artikel 29*bis* WAM. Het slachtoffer was immers geen bestuurder van een motorrijtuig en derhalve vergoedingsgerechtigd in de zin van dit artikel 29*bis*. De politierechtbank

veroordeelde de eiseres tot betaling van een provisie van 1 euro aan de verweerster en wees de tegenvordering als ongegrond af.

- 4 De eiseres tekende hoger beroep aan tegen dit vonnis bij verzoekschrift neergelegd ter griffie van de rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge, op 3 januari 2020. De verweerster stelde bij conclusie incidenteel beroep in.
- 5 De rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge, verklaart in haar vonnis van 20 mei 2021 het hoofdberoep ongegrond en het incidenteel beroep gegrond. De appelrechter bevestigt het vonnis *a quo* [OMISSIS].

III. CASSATIEMIDDEL

Geschonden wetsbepalingen

- *artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna: WAM),*
- *artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals van kracht vóór wijziging bij wet van 2 mei 2019,*
- *artikelen 48bis, § 1, en 48ter van de Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971,*
- *artikelen 10, 11 en 149 van de Grondwet,*
- *artikel 1.1 van de richtlijn 2009/103/EG van 16 september 2009 van het Europees Parlement en de Raad 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,*
- *artikel 1 van de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, opgemaakt te Luxemburg op 24 mei 1966 en goedgekeurd bij wet van 19 februari 1968, en artikel 1 van de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij deze Benelux-Overeenkomst.*

Aangevochten beslissing

De rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge, [OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS] [baseert haar vonnis van 20 mei 2021] op volgende motieven:

“3. Met betrekking tot de toepassing van artikel 29bis WAM

Conform artikel 29bis, § 1, WAM wordt bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn, op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, WAM, de schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledij schade, en met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van elk van de betrokken motorrijtuigen, hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken. Conform artikel 29bis, § 2, WAM kunnen de bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbende zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt. Conform artikel 29bis, § 3, WAM moet onder motorrijtuig worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht.

Conform artikel 1 WAM zijn motorvoertuigen 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 verbonden. Al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

[OMISSIS] *[Niet-toepasselijke wetswijziging.]*

Het komt de Belgische wetgever toe het begrip ‘motorrijtuig’ opgenomen in artikel 29bis WAM te definiëren. Dit is gebeurd in artikel 1 WAM. Deze definitie komt overeen met de definitie van ‘voertuig’ in artikel 1.1 Richtlijn 2009/103 EG 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.

Het begrip ‘mechanische kracht’ wordt niet gedefinieerd in de WAM, noch in de Richtlijn 2009/103 EG. Het begrip ‘mechanische kracht’ is evenwel niet mis te verstaan, zijnde zonder spierkracht.

[OMISSIS]

Een motorrijtuig is dus een voertuig uitgerust met een motor, waardoor het autonoom, op eigen kracht kan rijden. Onder de zinsnede ‘door een mechanische kracht kunnen worden gedreven’ moet worden verstaan kunnen voortbewegen zonder spierkracht. Dit is niet voor enige interpretatie vatbaar.

Dit betekent dat de fiets geen motorrijtuig is in de zin van artikel 1 WAM wanneer deze elektrische fiets een hulpmotor heeft maar deze mechanische kracht op zich de fiets niet kan op gang brengen, noch in beweging houden. Er is bij de elektrische fiets met hulpmotor nog steeds spierkracht nodig om voort te bewegen, want de mechanische kracht dient enkel als trapondersteuning. Als de fietser niet

op de pedaal trapt, komt de fiets niet in beweging, want de motor werkt niet op eigen kracht. [OMISSIS]

De rechtbank dient dus na te gaan of de speed pedelec waarmee BV reed enkel trapondersteuning geeft en de spierkracht ondersteunt of de speed pedelec waarmee BV reed autonoom kan rijden zonder dat er getrapt wordt en dus zonder dat spierkracht gebruikt wordt.

BV reed op het moment van de feiten met een speed pedelec van het Merk Strömer ST2. [OMISSIS]

In de handleiding is o.a. het volgende te lezen:

- *voor uw eigen veiligheid begint de motor van de Strömer pas te lopen wanneer u een minimale snelheid heeft bereikt;*
- *de motorondersteuning is afhankelijk van de kracht die u op de pedalen uitoefent. Hoe meer druk u op de pedalen uitoefent, des te groter is de mate van ondersteuning door de motor. Als u tijdens de rit niet trapt, stopt de ondersteuning van de motor. De motorondersteuning wordt pas weer geactiveerd wanneer u druk op de pedalen uitoefent;*
- *door de plusknop op het bedieningspaneel twee seconden ingedrukt te houden, activeert u de boostmodus. De Strömer versnelt dan zonder trapondersteuning tot een snelheid van 20 km/u. Deze boostmodus wordt pas bij een snelheid van iets boven 0,5 km/u actief.*

In de antwoorden van de fabrikant is het volgende te lezen:

- *de boost-functie werkt alleen als ondersteuning aan staat en de plusknop ingedrukt wordt voor enige tijd. Vervolgens moet het achterwiel draaien (of je duwt of trapt maakt niet uit);*

Uit dit alles blijkt duidelijk dat de bestuurder moet trappen, zijnde spierkracht gebruiken, en dat de motor louter ondersteuning geeft. De boost-functie kan pas worden ingeschakeld nadat er spierkracht is gebruikt (een snelheid van iets boven 0,5 km/u), deze spierkracht zal normaal gezien gebruikt worden op de pedalen maar het is ook mogelijk (zoals (de eiseres) voorstelt) om de minimumsnelheid te bereiken door te lopen of af te duwen met de fiets (dit is nog steeds spierkracht gebruiken). Zonder het gebruik van spierkracht, beweegt de fiets niet. Door gewoon op de fiets te zitten, beweegt deze niet. De bestuurder moet altijd spierkracht gebruiken om gebruik te kunnen maken van de trapondersteuning of de zogenaamde boost-functie.

Een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM (of voertuig in de zin van de richtlijn 2009/103 EG) omvat volgens de rechtbank dus niet een elektrische fiets uitgerust met een motor met als doel trapondersteuning en ook niet een elektrische fiets met een motor met trapondersteuning en een zogenaamde boost-functie. [OMISSIS]

[OMISSIS] *[Niet-toepasselijke wetswijziging]*

Bijgevolg was BV geen bestuurder van een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM en kon hij in het kader van artikel 29bis WAM als zwakke weggebruiker aanspraak maken op een vergoeding. Als in zijn rechten gesubrogeerde arbeidsongevallenverzekeraar kan (de verweerster) dit ook.

De eerste rechter heeft derhalve terecht geoordeeld dat de oorspronkelijke hoofdvordering van (de verweerster) gegrond is en de oorspronkelijke tegenvordering van (de eiseres) ongegrond is " [OMISSIS].

[OMISSIS]

Grievan

1.1 Overeenkomstig artikel 29bis, § 1, WAM wordt bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn, op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van deze wet, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van elk van de betrokken motorrijtuigen, alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade, hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken.

Luidens artikel 29bis, § 2, WAM kunnen de bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel, tenzij de bestuurder optreedt als rechthebbende van een slachtoffer dat geen bestuurder was en op voorwaarde dat hij de schade niet opzettelijk heeft veroorzaakt.

Artikel 29bis, § 3, WAM, zoals van kracht vóór zijn wijziging bij wet van 2 mei 2019, bepaalt dat onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht.

1.2 Artikel 1 WAM definieert “motorrijtuigen” als “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”.

1.3 Artikel 48bis, § 1, Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 bepaalt dat de arbeidsongevallenverzekeraar, onverminderd de bepalingen van artikel 29bis WAM, verplicht is de vergoedingen die voortvloeien uit deze wet te betalen binnen de in de artikelen 41 en 42 gestelde termijnen.

Volgens artikel 48ter Arbeidsongevallenwet kan de arbeidsongevallenverzekeraar een rechtsvordering instellen tegen de verzekeringsonderneming die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar, de bestuurder of van de houder van het

motorvoertuig tot beloop van de krachtens artikel 48bis, § 1, gedane uitkeringen, de ermee overeenstemmende kapitalen, alsmede de bedragen en kapitalen bedoeld in de artikelen 51bis, 51ter en 59quinquies. De arbeidsongevallenverzekeraar kan die vordering instellen op dezelfde wijze als de getroffene of zijn rechthebbenden en wordt gesubrogeerd in de rechten die de getroffene of zijn rechthebbenden bij niet-vergoeding overeenkomstig artikel 48bis, § 1, hadden kunnen uitoefenen krachtens artikel 29bis WAM.

2. Zoals hierna zal worden uiteengezet, beslist de rechtbank van eerste aanleg in het aangevochten vonnis ten onrechte dat de door BV bestuurde ‘speed pedelec’ geen motorrijtuig is in de zin van artikel 1 WAM en dat, bijgevolg, BV geen bestuurder van een motorrijtuig was zodat de in zijn rechten gesubrogeerde arbeidsongevallenverzekeraar lastens eiseres aanspraak kan maken op vergoeding krachtens artikel 29bis WAM.

3.1 Volgens artikel 3 van de richtlijn 2009/103/EG van 16 september 2009 van het Europees Parlement en de Raad 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, treft iedere lidstaat, onverminderd de toepassing van artikel 5, de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt.

Artikel 12.3 van deze richtlijn bepaalt dat de in artikel 3 bedoelde verzekering lichamelijk letsel en materiële schade dekt, geleden door voetgangers, fietsers en andere niet-gemotoriseerde weggebruikers die, als gevolg van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, recht hebben op een vergoeding uit hoofde van het nationale burgerlijk recht.

Artikel 1.1 van deze richtlijn definieert “voertuigen” als “alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers”.

De definitie van het begrip “motorrijtuigen” in artikel 1 WAM stemt overeen met de definitie van het begrip “voertuigen” in artikel 1 van de richtlijn 2009/103/EG.

De invulling van het begrip “voertuigen” uit artikel 1 van de richtlijn 2009/103 wordt niet overgelaten aan de beoordeling van elke lidstaat. Het is een autonoom begrip van Unierecht dat moet worden uitgelegd in het verband van de context van deze bepalingen en de doelstellingen van de regeling waarvan het deel uitmaakt. Het nationale recht moet dus richtlijnconform uitgelegd worden.

3.2 Overeenkomstig artikel 1 van de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, opgemaakt te Luxemburg op 24 mei 1966 en goedgekeurd bij wet van 19 februari 1968, verbinden de Verdragsluitende Partijen zich uiterlijk op de dag van het in werking

treden van deze Overeenkomst hun nationale wetgeving op de verplichte verzekering tegen de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven, aan te passen aan de bij deze Overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen.

De definitie van “motorrijtuigen” in artikel 1 WAM stemt overeen met de definitie in artikel 1 van de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij voormelde Benelux-Overeenkomst, m.n.: “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 hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt”.

Eerste onderdeel

4. Zoals uiteengezet, zijn “motorrijtuigen” in de zin van artikel 1 WAM, “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”.

Artikel 1 WAM maakt geen onderscheid tussen rijtuigen bestemd om zich over de grond te bewegen die uitsluitend door een mechanische kracht kunnen worden gedreven en rijtuigen bestemd om zich over de grond te bewegen die mede door een mechanische kracht kunnen worden gedreven. Beide soorten van rijtuigen [...] vallen dus onder dit artikel 1.

Artikel 1 WAM vereist dus niet, opdat sprake zou zijn van een motorrijtuig, dat dit rijtuig louter (uitsluitend) door een mechanische kracht kan worden gedreven. Het rijtuig dat door een mechanische kracht en door spierkracht kan worden gedreven, is een motorrijtuig. Het feit dat mechanische kracht niet volstaat om het rijtuig aan te drijven (in beweging te brengen en/of te houden), en hiervoor tegelijkertijd spierkracht nodig is, doet hieraan geen afbreuk. Alleen rijtuigen die voortgaan door uitsluitend spierkracht zijn geen motorrijtuigen en worden uit het toepassingsgebied van de WAM gesloten.

Een fiets is een motorrijtuig zodra hij mede door een mechanische kracht kan worden gedreven.

Een elektrische fiets is een “motorrijtuig” in de zin van artikel 1 WAM. Het betreft immers een rijtuig bestemd om zich over de grond te bewegen en dat door een mechanische kracht kan worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden.

Dit geldt zowel voor de elektrische fiets die autonoom (zonder gebruik van spierkracht) kan rijden, als voor de elektrische fiets waarvan de motor enkel trapondersteuning biedt (zonder dat de fiets autonoom kan rijden).

De elektrische fiets waarvan de motor trapondersteuning biedt maar die tevens voorzien is van een ‘boostfunctie’ die de fiets tot een bepaalde snelheid lanceert

waarna deze tot uitputting van de batterij autonoom kan rijden zonder dat de bestuurder moet trappen, is eveneens een motorrijtuig.

5. Uit het bestreden vonnis blijkt dat de rechtbank van eerste aanleg uitspraak doet over een verkeersongeval dat op 14 oktober 2017 plaatsvond te Damme en waarbij een door de eiseres verzekerd voertuig VW Golf in aanrijding kwam met de door BV bestuurde elektrische fiets / speed pedelec, die voorzien was van een “boostfunctie” [OMISSIS].

6.1 De rechtbank van eerste aanleg beslist dat het begrip “mechanische kracht” (in artikel 1 WAM en artikel 1.1 van de richtlijn 2009/103) dient te worden begrepen als zijnde “zonder spierkracht”. Een voertuig uitgerust met een motor is, aldus de rechtbank, slechts een “motorvoertuig” in de zin van die bepaling indien het autonoom, op eigen kracht, d.w.z. zonder spierkracht kan voortbewegen.

Een elektrische fiets waarvan de “hulpmotor” een mechanische kracht biedt die de fiets niet kan op gang brengen, noch in beweging houden, maar slechts voor trapondersteuning zorgt, is volgens de rechtbank geen motorrijtuig.

De ‘speed pedelec’ (Strömer type ST2) bestuurd door slachtoffer BV is volgens de rechtbank geen motorrijtuig daar de bestuurder bij dergelijke fiets moet trappen, zijnde spierkracht gebruiken, en de motor louter ondersteuning biedt en de boostfunctie pas kan ingeschakeld worden nadat er spierkracht is gebruikt. De rechtbank houdt rekening met het feit dat de fiets zonder het gebruik van spierkracht niet beweegt [OMISSIS].

BV was volgens de rechtbank bijgevolg geen bestuurder van een motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM zodat hij (en de in zijn rechten gesubrogeerde arbeidsongevallenverzekeraar) aanspraak kan maken op vergoeding in het kader van artikel 29bis WAM [OMISSIS].

6.2 De rechtbank van eerste aanleg beslist dus dat de elektrische fiets/speed pedelec bestuurd door BV, waarvan de motor trapondersteuning biedt en die voorzien is van een boostfunctie, geen motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM is omdat deze fiets niet autonoom (zonder spierkracht) kan voortbewegen. Het is evenwel, om uit te maken of een elektrische fiets al dan niet een motorrijtuig is zonder belang of deze al dan niet autonoom kan voortbewegen. Een fiets is een motorrijtuig van zodra hij door een mechanische kracht (hetzij autonoom, hetzij in combinatie met spierkracht) kan worden gedreven.

Door te beslissen dat een elektrische fiets/speed pedelec waarvan de motor trapondersteuning biedt en die voorzien is van een boostfunctie geen motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM is en BV en de verweerster aanspraak kunnen maken op vergoeding overeenkomstig artikel 29bis WAM, miskent het bestreden vonnis dan ook het wettelijk begrip “motorrijtuig” en schendt het de artikelen 1 en 29bis (zoals van kracht vóór wijziging bij wet van 2 mei 2019) WAM, de artikelen 48bis, § 1, en 48ter Arbeidsongevallenwet, artikel 1.1 van de richtlijn 2009/103/EG van

16 september 2009 van het Europees Parlement en de Raad 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, artikel 1 van de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, opgemaakt te Luxemburg op 24 mei 1966 en goedgekeurd bij wet van 19 februari 1968, en artikel 1 van de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij deze Benelux-Overeenkomst.

6.3 [OMISSIS]

[OMISSIS] *[Door eiseres voorgestelde prejudiciële vraag]*

[...]

IV. BESLISSING VAN HET HOF

Beoordeling

Eerste onderdeel

1. [OMISSIS]

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Herhaling van de toepasselijke bepalingen: artikel 29 bis WAM en artikel 1, lid 1, van richtlijn 2009/103/EG]

2. De eiseres voert aan dat het, om uit te maken of een elektrische fiets al dan niet een motorrijtuig is in de zin van artikel 1 WAM, zonder belang is of deze al dan niet autonoom kan voortbewegen. Een fiets is volgens de eiseres een motorrijtuig van zodra hij door een mechanische kracht hetzij autonoom, hetzij in combinatie met spierkracht, kan worden gedreven.

3. De aldus opgeworpen betwisting kan slechts worden opgelost door de uitleg van het begrip “voertuig” uit artikel 1.1 Richtlijn 2009/103/EG, zoals ten deze van toepassing, waarvoor het Hof van Justitie van de Europese Unie uitsluitend bevoegd is.

4. Het Hof dient aldus overeenkomstig artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan het Hof van Justitie van de Europese Unie de in het dictum van dit arrest geformuleerde prejudiciële vraag te stellen.

Dictum

Het Hof,

Houdt iedere nadere uitspraak aan tot het Hof van Justitie van de Europese Unie bij prejudiciële beslissing over de volgende vraag uitspraak zal hebben gedaan:

“Dient artikel 1.1 van Richtlijn 2009/103/EG van 16 september 2009 van het Europees Parlement en de Raad 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, zoals van toepassing vóór de wijziging bij Richtlijn 2021/2118 van 24 november 2021 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van voormelde richtlijn, waarin “voertuigen” worden gedefinieerd als “alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers”, aldus te worden begrepen dat een elektrische fiets (‘speed pedelec’) waarvan de motor slechts trapondersteuning biedt zodat de fiets niet autonoom, zonder spierkracht, kan voortbewegen, doch enkel door gebruik van motorkracht en spierkracht en een elektrische fiets die voorzien is van een boostfunctie, waardoor de fiets bij het indrukken van de boostknop, zonder trappen versnelt tot een snelheid van 20 km/u, doch waarbij spierkracht nodig is om de boostfunctie te kunnen gebruiken, geen voertuigen zijn zoals bedoeld in deze richtlijn?”

[OMISSIS]

[slotformule en ondertekening]