

snelheid kunnen bereiken die aanzienlijk hoger is dan die welke met eerstbedoelde vervoermiddelen kan worden bereikt, en thans nog steeds het overgrote deel van het verkeer uitmaken. De met richtlijn 2009/103 nagestreefde doelstelling om slachtoffers van door motorrijtuigen veroorzaakte verkeersongevallen te beschermen, vereist dus niet dat eerstbedoelde vervoermiddelen onder het begrip “voertuig” in de zin van artikel 1, punt 1, van deze richtlijn vallen.

41. Gelet op een en ander dient op de gestelde vraag te worden geantwoord dat artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 aldus moet worden uitgelegd dat een fiets waarvan de elektrische motor uitsluitend trapondersteuning biedt en die beschikt over een functie waarmee de fiets zonder trappen versnelt tot een snelheid van 20 km/u, die echter pas kan worden geactiveerd nadat er spierkracht is gebruikt, geen “voertuig” in de zin van deze bepaling is.

Kosten

42. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vijfde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 1, punt 1, van 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

moet aldus worden uitgelegd dat

een fiets waarvan de elektrische motor uitsluitend trapondersteuning biedt en die beschikt over een functie waarmee de fiets zonder trappen versnelt tot eensnelheid van 20 km/u, die echter pas kan worden geactiveerd nadat er spierkracht is gebruikt, geen “voertuig” in de zin van deze bepaling is.

(...)

Noot – Het gemotoriseerd ‘duwtje in de rug’ maakt van de elektrische fiets nog geen motorrijtuig

De feiten en procedurele voorgaanden

1. Op 14 oktober 2017, omstreeks 00u20, deed zich een verkeersongeval voor te Damme tussen de bestuurder van een elektrische fiets, meer bepaald een *speed pedelec*, die onderweg was naar zijn werk en een personenvoertuig VW Golf. De fietser kwam enkele maanden later te overlijden wegens de ernst van zijn verwondingen.

P&V Verzekeringen betreft de arbeidsongevallenverzekeraar van de werkgever van de betreunde fietser. KBC Verzekeringen is ten andere de WAM-verzekeraar van het personenvoertuig.

2. De arbeidsongevallenverzekeraar betaalde vergoedingen uit en subrogeerde in de rechten van (de rechtshabenden van) het slachtoffer, waarna zij tot dagvaarding overging van de WAM-verzekeraar voor de politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge, teneinde de WAM-verzekeraar te doen veroordelen tot terugbetaling van haar uitgaven op basis van art. 1382 oud B.W. dan wel art. 29bis WAM.

De arbeidsongevallenverzekeraar poneerde dat de fietser niet als een bestuurder van een *motorrijtuig* was te kwalificeren in de zin van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna WAM) en de Richtlijn 2009/103. De elektrische fiets beschikte *in casu* naast trapondersteuning over een zogenaamde boost-functie.

Bij vonnis van 24 oktober 2019 oordeelde de politierechter dat de bestuurder van de elektrische fiets geen verantwoordelijkheid voor het ongeval trof, doch dat zijn WAM-verzekeraar gehouden was tot vergoeding van de gesubrogeerde arbeidsongevallenverzekeraar die in de rechten van het slachtoffer en diens rechtshabenden trad.

De politierechter oordeelde immers dat de fietser géén bestuurder was van een motorrijtuig en derhalve vergoedingsgerechtigd was in toepassing van art. 29bis WAM.

3. Zetelend in hoger beroep oordeelde ook de rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge dat een *speed pedelec* geen “motorrijtuig” is in de zin van art. 1 van de WAM-Wet en dat de vergoeding op basis van art. 29bis WAM gerechtvaardigd was, mede onder verwijzing naar de overeenstemming tussen het begrip “motorrijtuig” en de definitie van “voertuig” in art. 1, punt 1 Richtlijn 2009/103/EG.¹

Beide feitenrechters hielden ook rekening met het element dat de motor van de fiets, zo ook in zogenaamde ‘boostfunctie’, enkel trapondersteuning bood maar zich dus niet *autonoom* kon voortbewegen omdat enige spierkracht vereist was. De boostfunctie was slechts actief, nadat er spierkracht gebruikt werd, door bv. te trappen, te lopen of de fiets te duwen.

Prejudiciële vraag beantwoord

4. Het Hof van Cassatie werd vervolgens gevat door de WAM-verzekeraar, die stelde dat de feitenrechters het begrip “motorrijtuig” verkeerd interpreteerden, dit in strijd met de artikelen 1 en 29bis van de WAM. De WAM-verzekeraar stelde dat er geen onderscheid gemaakt kan worden tussen motorrijtuigen die zich alleen maar op basis van mechanische kracht voortbewegen

1. 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.



en motorrijtuigen die zich door de combinatie van spierkracht en mechanische kracht voortbewegen.²

Het Hof legde in het kader van deze procedure bij verwijzingsbeslissing d.d. 7 april 2022 de volgende prejudiciële vraag voor aan het Hof van Justitie:

*“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?”* (Eigen nadruk)

Het Hof van Cassatie stelde het Hof van Justitie aldus de vraag of een elektrische fiets waarvan de motor slechts trapondersteuning biedt (zodat de fiets niet autonoom, zonder spierkracht, kan voortbewegen maar enkel door gebruik van motorkracht samen met spierkracht) en ook een boostfunctie kent die de fiets kan doen versnellen tot 20 km/u, maar waarbij spierkracht vereist is om deze boostfunctie te activeren, geen voertuig is in de zin van art. 1, punt 1 Richtlijn 2009/103/EG.

5. Bij arrest van 12 oktober 2023 kwam het Hof van Justitie tot het volgende besluit:

“Artikel 1, punt 1, van 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 moet aldus worden uitgelegd dat een fiets waarvan de elektrische motor uitsluitend trapondersteuning biedt en die beschikt over een functie waarmee de fiets zonder trappen versnelt tot een snelheid van 20 km/u, die echter pas kan worden geactiveerd nadat er spierkracht is gebruikt, geen ‘voertuig’ in de zin van deze bepaling is.”

Ter beoordeling van deze vraag grijpt het Hof terug naar de bewoordingen, context en doelstellingen die worden nagestreefd met de regeling (§ 32).

Uit de *bewoordingen* van art. 1.1 besluit het Hof dat het niet mogelijk is om de gestelde vraag te beantwoorden aangezien zij geen aanwijzingen bevatten over de vraag of het betrokken voertuig *alleen* mag worden aangedreven door mechanische kracht (§ 34). Anderzijds merkt het Hof op dat in sommige versies van de richtlijn de betreffende bepaling anders wordt geformuleerd, zodat een interpretatie op basis van de bewoordingen dat de aandrijving niet enkel mechanisch moet zijn, niet mogelijk is (§ 35).

Volgens vaste rechtspraak van het Hof moeten bepalingen van het Unierecht uniform worden uitgelegd en toegepast in het licht van de tekst in alle talen van de Unie.³ Wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies van een Unierechtelijke bepaling, zoals hier het geval blijkt te zijn, moet bij de uitlegging ervan worden gelet op het algemene opzet en de doelstelling van de regeling waarvan de bepaling onderdeel vormt (§ 36). Het Hof gaat daarom de *doelstelling* van de regelgeving analyseren.

Het Hof merkt daarbij ten eerste op dat volgens overweging 2 van de richtlijn deze strekt tot “verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven” wat verwijst naar de “motorrijtuigenverzekering”. Onder een dergelijke verzekering wordt, zo stelt het Hof, volgens het dagelijks taalgebruik begrepen de verzekering afgesloten voor vervoermiddelen die uitsluitend met mechanische kracht worden aangedreven (§ 37).

Het Hof verwijst verder (§ 38) naar de uitsluitingsclausule onder art. 13, lid 1, b) van Richtlijn 2009/103/EG, die zegt dat een verzekering niet tussenkomt inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn bij ongevallen veroorzaakt door een bestuurder zonder rijbewijs en vervolgens ook naar art. 4, lid 1 van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs, dat een nationaal rijbewijs enkel vereist is voor voertuigen die zichzelf over de weg kunnen voortbewegen, anders dan een voertuig op rails.

Het Hof brengt voorts in herinnering dat de richtlijn beoogt het vrije verkeer te waarborgen van voertuigen en hun inzittenden en te verzekeren dat de slachtoffers van de door deze voertuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen in de Unie (§ 39). De vervoermiddelen die niet uitsluitend door mechanische kracht worden aangedreven en die zich dus niet over de grond kunnen voortbewegen zonder

2. Cass. AR C.21.0376.N.

3. HvJ 8 december 2005, C-280/04, EU:C:2005:753, Jyske Finans, punt 31; HvJ. 21 december 2021, C-243/20, EU:C:2021:1045, Trapeza Peiraios, punt 32.



dat er spierkracht wordt gebruikt, zoals de elektrische fiets waarvan sprake, die overigens zonder trappen een snelheid van 20 km/u kan bereiken, kunnen derden evenwel geen lichamelijke of materiële schade berokkenen die qua ernst of omvang vergelijkbaar is met de schade die kan worden veroorzaakt door motorfietsen, auto's, vrachtwagens of andere voertuigen die op de grond rijden en die uitsluitend door een mechanische kracht worden aangedreven (§ 40).

6. Gelet op de hogervermelde overwegingen besluit het Hof van Justitie dat een elektrische fiets waarvan de elektrische motor uitsluitend trapondersteuning biedt en die beschikt over een functie waarmee de fiets zonder trappen versnelt tot een snelheid van 20 km/u, die echter pas kan worden geactiveerd nadat er spierkracht is gebruikt, geen "voertuig" in de zin van deze bepaling is. De met richtlijn 2009/103 nagestreefde doelstelling om slachtoffers van door motorrijtuigen veroorzaakte verkeersongevallen te beschermen, vereist volgens het Hof niet dat de hierboven vermeld vervoermiddelen onder het begrip "voertuig" in de zin van artikel 1, punt 1 van deze richtlijn vallen.

De definitie van "voertuig" in art. 1.1 van Richtlijn 2009/103/EG van 16 september 2009: "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", verwijst dus noodzakelijk naar een vervoermiddel ontworpen om zich over de grond voort te bewegen die opgewekt wordt door een mechanische kracht, *zonder menselijke of dierlijke kracht*, met uitzondering van voertuigen die op rails worden voortbewogen.

Op zich verbaast deze uitspraak van het Hof van Justitie niet, daar waar het Hof aansluit bij de nieuwe definitie die aan te treffen is in art. 1. van de Richtlijn 2021/2118/EG.

Een voertuig wordt in die definitie omschreven als elk voertuig dat zich *exclusief* voortbeweegt door mechanische kracht met een maximumsnelheid van *meer* dan 25 km/u of, indien het voertuig meer weegt dan 25 kg, een maximumsnelheid van meer dan 14 km/u haalt.

De reden dat elektrische fietsen niet onder het toepassingsgebied gebracht zijn van deze nieuwe definitie is aan te treffen in overweging 6 van Richtlijn 2021/2118/EG, met name dat zij kleinere (en tragere) voertuigen zijn waarbij het minder waarschijnlijk is dat zij een lichamenlijk letsel of omvangrijke materiële schade kunnen aanrichten.

Vervoermiddelen die niet uitsluitend door mechanische kracht worden aangedreven, zoals een elektrische fiets die zonder trappen kan versnellen tot een snelheid van 20 km/u, kunnen derden namelijk geen lichamelijke of materiële schade berokkenen die qua ernst of omvang vergelijkbaar is met de schade die kan worden veroorzaakt door motorfietsen, auto's, vrachtwagens of andere voertuigen die wel uitsluitend door mechanische kracht worden aangedreven, waarbij laatstgenoemde vervoermiddelen aanzienlijk sneller kunnen rijden.⁴

Een overweging die toch wel voor kritiek vatbaar is. Zo valt te denken aan elektrische bak- en/of cargo-fietsen, die qua snelheid vaak niet hoeven onder te doen tegenover sommige gemotoriseerde voertuigen en met geladen bak of cargo ernstige schade kunnen toebrengen aan andere deelnemers in het verkeer. Men acht het niettemin "onevenredig en niet toekomstbestendig" om elektrische fietsen onder het toepassingsgebied te brengen, al moet hierbij opgemerkt worden dat dit fungeert als een minimumharmonisatie en de lidstaten het vrij staat nationaal het toepassingsgebied toch uit te breiden.

Dezelfde richting aanhouden in België?

7. De prejudiciële verwijzing biedt rechterlijke instanties van de lidstaten – zoals hier het Hof van Cassatie – de mogelijkheid, in het kader van een bij hen aanhangig geding aan het Hof van Justitie vragen te stellen over de uitlegging van het recht van de Unie of over de geldigheid van een handeling van de Unie, dit in toepassing van art. 267 VWEU.

Het Hof van Justitie beslecht het nationale geding dus niet. De nationale rechterlijke instantie dient het geding wel af te handelen overeenkomstig de beslissing van het Hof. Deze beslissing bindt voorts op dezelfde wijze de andere nationale rechterlijke instanties die kennis dienen te nemen van een soortgelijk probleem. Een beslissing van het Hof van Cassatie, in overeenstemming met deze beslissing van het Hof van Justitie, is aldus te verwachten.

8. Verder is deze rechtspraak, zoals gezegd, niet verrassend, gezien zij in lijn ligt met de nieuwe Europese regelgeving, meer bepaald met de nieuwe definitie aan te treffen in artikel 1 van Richtlijn 2021/2118/EG, die rekening houdt met de opkomst van nieuwe (elektrische) voertuigen. Deze Richtlijn inzake de motorrijtuigenverzekering werd op 2 december 2021⁵ gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie en moet uiterlijk 23 december 2023 omgezet worden in het Belgische recht.

Zoals gezegd wordt aan de lidstaten weliswaar de vrijheid gelaten om nationaal het toepassingsgebied uit te

4. Perscommuniqué nr. 155/23 Hof van Justitie van de Europese Unie bij arrest C-286/22.

5. Pb.L. 430, 2 december 2021, 1, <https://eur-lex.europa.eu/lega/conten/N L/TXT/?uri=CE LEX%3A32021L2118&qj d=1656928547568>.



breiden en een ruimere visie te volgen. Zo kunnen lidstaten vereisen dat toch een motorrijtuigenverzekering wordt afgesloten voor *elke* op land gebruikte gemotoriseerde apparatuur.

De Belgische wetgever (zie daarover onder meer de parlementaire voorbereidingen van de wet van 31 mei 2017) en de meerderheid van de rechtspraak en de rechtsleer hebben deze definitie van artikel 1 WAM-Wet evenwel steeds geïnterpreteerd in de zin dat zodra een voertuig door een mechanische kracht kan worden gedreven, en bijgevolg kan voortbewegen zonder dat hoeft getrapt te worden, het een motorrijtuig is in de zin van artikel 1 WAM-Wet, ongeacht de snelheid, noch het type van aandrijvingskracht van de motor, noch of het beschikt over het vereiste gelijkvormigheidsattest, noch of het kan worden ingeschreven of niet, noch de categorie in de wegcode.

Daarentegen, wanneer voor de voortbeweging van het voertuig steeds spierkracht nodig is, en de mechanische kracht enkel als trapondersteuning dient, en dus het voertuig niet autonoom kan rijden, is dit volgens de meerderheid geen motorrijtuig in de zin van artikel 1 WAM-Wet.

Relevante rechtspraak en rechtsleer *pro* is aan te treffen in: L. SCHUERMANS e.a. (ed.), *De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in de Benelux*, Brussel, Ced Samsom, 1979, 61-63; G. JOCQUÉ, “Verkeersongevallen en de gezinsaansprakelijkheidsverzekering”, *T.Pol.* 2016, 215, nr. 7-8; J. MUYLDERMANS, noot onder Corr. Turnhout 5 april 2011, *TAVW* 2001, 269; I. VERBAEYS, noot onder Pol. Brugge 29 mei 2007, *De Verz.* 2007, 447; C. VAN SCHOUBROECK, “Recente ontwikkelingen in het verzekeringsrecht” in mr. KRUITHOF (ed.), *Inzichten in actueel aansprakelijkheidsrecht en verzekeringsrecht*,

ICAV II, Intersentia, 2018, 85-88. *Contra*: L. SCHOONBAERT en S. VEREECKEN, “De elektrische fiets in het recht op kruissnelheid?”, *T.Pol.* 2019, afl. 1, 7-10.

Deze belangwekkende uitspraak werd door de Belgische wetgever niettemin afgewacht, zo valt onder meer te lezen in de adviezen van de Commissie voor Verzekeringen.

9. Gelet op de rechtspraak van het Hof van Justitie en de nakende omzetting van Richtlijn 2021/2118, allicht dus cfr. dezelfde enge visie, luidt het dat een bestuurder van een dergelijke elektrische fiets, als zwakke weggebruiker, zelf weliswaar onder de toepassing valt van art. 29bis WAM-Wet bij een verkeersongeval met een motorrijtuig.

Maar wordt u bijvoorbeeld als fietser of voetganger, zwakke weggebruiker, aangereden door een dergelijke elektrische fiets zal u zich niet kunnen beroepen op art. 29bis van de WAM-Wet om deze elektrische fietsbestuurder (of rechtstreeks diens verzekeraar dan wel het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds) aan te spreken.

Het is daarbij toch gepast andermaal op te merken dat de overweging dat wie met een elektrische fiets in aanrijding komt, normaliter minder letsel en schade oploopt dan wie met een auto, motorfiets of vrachtwagen dit voor heeft, ernstig bediscussieerbaar is. Het is dan maar te hopen voor de schadelijdende derden dat de betreffende in de fout zijnde fietser minstens een familiale aansprakelijkheidsverzekering of zelfs een omniumverzekering afgesloten heeft, hoewel dit dus geen wettelijke plicht is.

Dieter DECOSTER
Advocaat

Schade en schadeloosstelling – Dommage et indemnisation

**Tribunal de police francophone de
Bruxelles, 16 novembre 2023**

RG : 16A802

Siège : F. Carpentier

Greffier : T. Jadot

Avocats : I. Einhorn *loco* N. Soldatos, I. Besohe *loco* A. Putz

Parties : V.P./AXA BELGIUM SA

Dommage corporel – Préjudice temporaire : majoration des montants préconisés par le tableau indicatif – Préjudice permanent : utilisation de la méthode de la capitalisation pour les préjudices personnel, ménager et esthétique – Taux de 1 % – Préjudice économique évalué à 75 % par l’expert médecin mais à 100 % par le tribunal et octroi d’une rente non sollicitée par la victime et non proposée par l’assureur – Rejet de l’anatocisme

Lichamelijk letsel – Tijdelijke schade: verhoging van de door de indicatieve tabel aanbevolen bedragen – Blijvende schade: gebruik van de kapitalisatiemethode voor persoonlijke, huishoudelijke en esthetische schade – Interestvoet van 1 % – Economische schade die door

