ARREST VAN HET HOF (Vijfde kamer)

12 oktober 2023 *

„Prejudiciële verwijzing – Verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven – Richtlijn 2009/103/EG – Artikel 1, punt 1 – Begrip ‚voertuig' – Nationale wettelijke regeling die voorziet in automatische schadeloosstelling van bepaalde weggebruikers die het slachtoffer zijn van verkeersongevallen – Persoon die geen ‚motorrijtuig' in de zin van deze regeling bestuurt – Begrip dat overeenkomt met het begrip ‚voertuig' in de zin van richtlijn 2009/103 – Fiets uitgerust met een elektrische motor die trapondersteuning biedt en een versnellingsfunctie heeft die alleen kan worden geactiveerd nadat er spierkracht is gebruikt"

In zaak C-286/22,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Hof van Cassatie (België) bij beslissing van 7 april 2022, ingekomen bij het Hof op 28 april 2022, in de procedure

KBC Verzekeringen NV

tegen

P&V Verzekeringen CVBA,

wijst

HET HOF (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: E. Regan, kamerpresident, Z. Csehi, M. Ilešič, I. Jarukaitis (rapporteur) en D. Gratsias, rechters,

advocaat-generaal: L. Medina,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– KBC Verzekeringen NV, vertegenwoordigd door B. Maes, advocaat,

* Procestaal: Nederlands.

– P&V Verzekeringen CVBA, vertegenwoordigd door J. Verbist, advocaat,

– de Belgische regering, vertegenwoordigd door S. Baeyens, P. Cottin en C. Pochet als gemachtigden,

– de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller, P. Busche en M. Hellmann als gemachtigden,

– de Finse regering, vertegenwoordigd door M. Pere als gemachtigde,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door A. Nijenhuis en H. Tserepa-Lacombe als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van 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 (PB 2009, L 263, blz. 11).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen KBC Verzekeringen NV (hierna: „KBC") en P&V Verzekeringen CVBA (hierna: „P&V") over het eventuele recht van een arbeidsongevallenverzekeraar, die is gesubrogeerd in de rechten van een fietser die reed op een elektrische fiets (speed pedelec), om schadeloos te worden gesteld door de wettelijkeaansprakelijkheidsverzekeraar van de bestuurder van de auto die betrokken was bij het ongeval dat tot het overlijden van die fietser heeft geleid.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

3 Overweging 2 van richtlijn 2009/103 luidt als volgt:

„De verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (motorrijtuigenverzekering) is van bijzonder groot belang voor Europese burgers, [...]."

4 Artikel 1 („Definities”) van deze richtlijn bepaalt:

„Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1) ‚voertuigen’: 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;

[...]”

5 Artikel 3 („Verplichte motorrijtuigenverzekering”) van die richtlijn bepaalt in de eerste alinea:

„Iedere lidstaat treft [...] 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.”

6 Artikel 13 („Uitsluitingsclausules”) van die richtlijn bepaalt in lid 1:

„Iedere lidstaat neemt de nodige maatregelen, opdat alle wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis, afgegeven overeenkomstig artikel 3, voor de toepassing van dat artikel worden geacht niet te gelden inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn van een ongeval, in gevallen waarin van de verzekering is uitgesloten het gebruik of het besturen van voertuigen:

[...]

b) door personen die geen rijbewijs hebben om het betrokken voertuig te besturen;

[...]”

7 Op 24 november 2021 is richtlijn (EU) 2021/2118 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van richtlijn 2009/103 (PB 2021, L 430, blz. 1) vastgesteld. Richtlijn 2021/2118 wijzigt onder meer artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103. Overeenkomstig artikel 2 van richtlijn 2021/2118 is deze wijziging van toepassing met ingang van 23 december 2023.

Belgisch recht

8 Artikel 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (*Belgisch Staatsblad*, 8 december 1989, blz. 20122), in de op het hoofdgeding toepasselijke versie (hierna: „wet van 21 november 1989”), bevat onder meer de volgende definitie:

„Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

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

Met motorrijtuigen worden gelijkgesteld, de door de Koning bepaalde aanhangwagens die speciaal gebouwd zijn om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld met het oog op het vervoer van personen

of zaken. De Koning kan, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, nader bepalen welke vervoermiddelen onder de definitie van motorrijtuigen vallen."

9 Artikel 29 bis, leden 1 tot en met 3, van deze wet luidt:

"§ 1. Bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn [...] wordt, 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 [...] hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken. Deze bepaling is ook van toepassing indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de bestuurder.

[...]

§ 2. De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen 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.

§ 3. 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."

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

10 Op 14 oktober 2017 is BV (hierna: „slachtoffer"), die met een elektrische fiets (speed pedelec) op de openbare weg reed, aangereden door een auto die was verzekerd door KBC onder de wet van 21 november 1989. Het slachtoffer raakte zwaargewond en overleed op 11 april 2018. Aangezien dit ongeval voor het slachtoffer een „arbeidswegongeval" vormde, heeft P&V, arbeidsongevallenverzekeraar van de werkgever van het slachtoffer, vergoedingen uitbetaald en is zij gesubrogeerd in de rechten van het slachtoffer en zijn rechthebbenden.

11 P&V heeft KBC gedagvaard 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 van de wet van 21 november 1989. KBC stelde bij conclusie een tegenvordering teneinde van P&V terugbetaling te verkrijgen van het onverschuldigd betaalde bedrag. In haar verweerschrift voerde P&V in het kader van artikel 29 bis van die wet aan dat het slachtoffer niet als een bestuurder van een motorrijtuig kon worden beschouwd.

12 Bij vonnis van 24 oktober 2019 heeft deze rechtbank vastgesteld dat de bestuurder van de auto in kwestie niet aansprakelijk was voor het betrokken ongeval, maar dat KBC op grond van artikel 29 bis van die wet niettemin gehouden was het slachtoffer en P&V, die in de rechten van dat slachtoffer was gesubrogeerd, te vergoeden omdat het slachtoffer niet de bestuurder van een motorrijtuig was en dus recht had op schadevergoeding op grond van dat artikel.

13 KBC heeft hoger beroep aangetekend tegen dit vonnis bij de rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge. P&V heeft incidenteel hoger beroep ingesteld.

14 Bij vonnis van 20 mei 2021 heeft deze rechtbank het hoofdberoep ongegrond verklaard en het incidenteel hoger beroep gegrond verklaard. Wat de toepassing van artikel 29 bis van de wet van 21 november 1989 betreft, heeft hij met name opgemerkt dat het in dat artikel bedoelde begrip „motorrijtuig" overeenkwam met het begrip „voertuig" in artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103. Na te hebben vastgesteld dat het begrip „mechanische kracht" noch in deze wet noch in die richtlijn is gedefinieerd, heeft hij geoordeeld dat dit begrip niettemin expliciet is en dat de zinsnede „die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven" aldus moet worden begrepen dat een motorrijtuig een voertuig is dat zich kan voortbewegen zonder spierkracht. De rechtbank heeft hieruit afgeleid dat een fiets geen motorrijtuig is in de zin van die wet wanneer deze fiets een hulpmotor heeft maar deze mechanische kracht op zich de fiets niet op gang kan brengen noch in beweging kan houden.

15 Op basis van de door de fabrikant van de betrokken elektrische fiets verstrekte informatie, heeft de rechtbank vastgesteld dat de motor van de fiets, ook in boostfunctie, enkel trapondersteuning biedt, en dat deze functie pas kan worden geactiveerd nadat er spierkracht is gebruikt, door te trappen, door te lopen met de fiets of door deze te duwen. De rechtbank heeft daaruit afgeleid dat het slachtoffer geen bestuurder was van een motorrijtuig in de zin van artikel 1 van de wet van 21 november 1989 en dat het in het kader van artikel 29 bis van die wet als „zwakke weggebruiker" aanspraak kon maken op schadevergoeding, net zoals de in de rechten van dat slachtoffer gesubrogeerde arbeidsongevallenverzekeraar.

16 KBC heeft tegen het in punt 14 van dit arrest vermelde vonnis cassatieberoep ingesteld bij het Hof van Cassatie (België), de verwijzende rechter. Voor deze rechter merkt KBC met name op dat de definitie van het begrip „motorrijtuig" in artikel 1 van die wet overeenkomt met die van het begrip „voertuig" in artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103. KBC leidt hieruit af dat het Belgische recht in overeenstemming met deze richtlijn moet worden uitgelegd.

17 Ten gronde betoogt KBC dat artikel 1 van de wet van 21 november 1989 geen onderscheid maakt tussen rijtuigen bestemd om zich over de grond te bewegen die uitsluitend door een mechanische kracht kunnen worden gedreven enerzijds en rijtuigen bestemd om zich over de grond te bewegen die mede door een mechanische kracht kunnen worden gedreven anderzijds, zodat alleen voertuigen die uitsluitend door spierkracht worden aangedreven, van de werkingssfeer van deze wet zijn uitgesloten. Zij leidt hieruit af dat de rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge, het begrip „motorrijtuig" onjuist heeft uitgelegd en de artikelen 1 en 29 bis van die wet alsmede met name artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 heeft geschonden.

18 Naar het oordeel van de verwijzende rechter moet voor de beslechting van het bij hem aanhangige geding het begrip „voertuig" in de zin van artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 worden uitgelegd.

19 In die omstandigheden heeft het Hof van Cassatie de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Dient artikel 1, punt 1, van richtlijn [2009/103], zoals van toepassing vóór de wijziging bij richtlijn [2021/2118], 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?"

Ontvankelijkheid van het verzoek om een prejudiciële beslissing

20 Volgens de Duitse regering is het onderhavige verzoek om een prejudiciële beslissing niet-ontvankelijk omdat uit dit verzoek niet blijkt waarom de gevraagde uitlegging van het Unierecht relevant is voor de beslechting van het hoofdgeding. Dit geding valt uitsluitend onder het nationale aansprakelijkheidsrecht, dat niet door het Unierecht is geharmoniseerd, en uit het dossier blijkt niet dat de Unierechtelijke bepalingen door het nationale recht toepasselijk zijn gemaakt.

21 Volgens vaste rechtspraak van het Hof is het in het kader van de in artikel 267 VWEU geregelde samenwerking tussen het Hof en de nationale rechterlijke instanties uitsluitend een zaak van de nationale rechter aan wie het geschil is voorgelegd en die de verantwoordelijkheid voor de te geven rechterlijke beslissing draagt om, rekening houdend met de bijzonderheden van de zaak, zowel de noodzaak van een prejudiciële beslissing voor het wijzen van zijn vonnis als de relevantie van de vragen die hij aan het Hof voorlegt te beoordelen. Wanneer de gestelde vragen betrekking hebben op de uitlegging of de geldigheid van een Unierechtelijke regel, is het Hof derhalve in beginsel verplicht daarop te antwoorden (arresten van 16 juni 2015, Gauweiler e.a., C-62/14, EU:C:2015:400, punt 24 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 28 oktober 2020, Pegaso en Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

22 Bijgevolg worden vragen die het Unierecht betreffen, vermoed relevant te zijn. Het Hof kan slechts weigeren op een door een nationale rechterlijke instantie gestelde prejudiciële vraag te antwoorden wanneer duidelijk blijkt dat de gevraagde uitlegging of toetsing van de geldigheid van een regel van het Unierecht geen verband houdt met een reëel geschil of met het voorwerp van het hoofdgeding, wanneer het vraagstuk van hypothetische aard is of wanneer het Hof niet beschikt over de gegevens, feitelijk en rechtens, die noodzakelijk zijn om een zinvol antwoord te geven op de gestelde vragen (arresten van 16 juni 2015, Gauweiler e.a., C-62/14, EU:C:2015:400, punt 25 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 28 oktober 2020, Pegaso en Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, punt 27 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

23 Voorts is het juist dat het Hof herhaaldelijk heeft geoordeeld dat de verplichting om bij wege van een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering de door motorrijtuigen aan derden veroorzaakte schade te dekken, moet worden onderscheiden van de omvang van die schadeloosstelling op grond van de wettelijke aansprakelijkheid van de verzekerde. Terwijl de verplichte dekking is vastgesteld en gewaarborgd door de regeling van de Europese Unie, wordt de omvang van de schadeloosstelling namelijk hoofdzakelijk door het nationale recht bepaald [arresten van 23 oktober 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punt 28, en 30 maart 2023, AR e.a. (Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar), C-618/21, EU:C:2023:278, punt 42 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

24 De Unieregeling beoogt dus niet de wettelijke aansprakelijkheidsregelingen van de lidstaten te harmoniseren, en de lidstaten blijven bij de huidige stand van het Unierecht bevoegd om te bepalen welke regeling inzake wettelijke aansprakelijkheid geldt voor ongevallen ten gevolge van de deelneming aan het verkeer met motorrijtuigen [zie in die zin arresten van 23 oktober 2012,

Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punt 29, en 30 maart 2023, AR e.a. (Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar), C-618/21, EU:C:2023:278, punt 43 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

25 De lidstaten blijven bij de huidige stand van het Unierecht derhalve in beginsel vrij om in het kader van hun wettelijke aansprakelijkheidsregelingen met name te bepalen welke soorten door motorrijtuigen veroorzaakte schade moeten worden vergoed, wat de omvang van de vergoeding is en wie er recht op die vergoeding heeft [zie in die zin arresten van 24 oktober 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punt 32, en 30 maart 2023, AR e.a. (Rechtstreekse vordering tegen de verzekeraar), C-618/21, EU:C:2023:278, punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak].

26 Wanneer volgens het recht van een lidstaat voor de uitlegging van een bepaling die tot een niet-geharmoniseerd gebied behoort, moet worden uitgegaan van een Unierechtelijk begrip, heeft de Unie er evenwel stellig belang bij dat de van het Unierecht overgenomen begrippen, ter vermijding van uiteenlopende uitleggingen in de toekomst, op eenvormige wijze worden uitgelegd, ongeacht de omstandigheden waaronder zij moeten worden toegepast [zie naar analogie arresten van 24 oktober 2019, Belgische Staat, C-469/18 en C-470/18, EU:C:2019:895, punt 22, en 27 april 2023, Banca A (Toepassing van de fusierichtlijn in een interne situatie), C-827/21, EU:C:2023:355, punt 44].

27 In casu heeft de prejudiciële vraag echter geen betrekking op de in punt 25 van dit arrest bedoelde aangelegenheden. In het bijzonder wenst de verwijzende rechter met deze vraag niet om van het Hof te vernemen of een slachtoffer als dat in het hoofdgeding recht heeft op schadevergoeding op grond van richtlijn 2009/103, maar vraagt hij het Hof enkel wat de draagwijdte is van het begrip „voertuig” in artikel 1, punt 1, van deze richtlijn.

28 De toelichting van de verwijzende rechter over het verband tussen de toepasselijke nationale wettelijke regeling en deze bepaling van richtlijn 2009/103 – welk verband de nationale rechterlijke instanties aan het Hof moeten uiteenzetten krachtens artikel 94, onder c), van zijn Reglement voor de procesvoering – is weliswaar beknopt, maar hij geeft in zijn verzoek om een prejudiciële beslissing aan dat het bij hem aanhangige geding slechts kan worden beslecht middels uitlegging van dit begrip. Verder blijkt uit het verzoek dat volgens deze rechter de definitie van het begrip „motorrijtuig” in artikel 1 van de wet van 21 november 1989 overeenkomt met die van het begrip „voertuig” in artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103.

29 Bovendien beschikt het Hof over alle nodige feitelijke en juridische gegevens om een zinvol antwoord te kunnen geven op de gestelde vraag, en staat buiten kijf dat het hoofdgeding reëel is en dat het niet gaat om een hypothetische vraag.

30 Derhalve moet worden vastgesteld dat het verzoek om een prejudiciële beslissing ontvankelijk is.

Beantwoording van de prejudiciële vraag

31 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of 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, een „voertuig” in de zin van deze bepaling is.

32 Voor de uitlegging van een Unierechtelijke bepaling moet niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context en met de doelstellingen die worden nagestreefd met de regeling waarvan zij deel uitmaakt.

33 Wat de bewoordingen van artikel 1, punt 1, van richtlijn 2009/103 betreft, moet eraan worden herinnerd dat in deze richtlijn onder het begrip „voertuig" wordt verstaan „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". Overeenkomstig de gebruikelijke betekenis van deze termen in het dagelijkse taalgebruik verwijst dit begrip, voor zover het betrekking heeft op „alle rij- of voertuigen", dus noodzakelijkerwijs naar een vervoermiddel dat is ontworpen om zich over de grond voort te bewegen door middel van een kracht die wordt opgewekt door een machine, in tegenstelling tot menselijke of dierlijke kracht, met uitzondering van voertuigen die op rails worden voortbewogen.

34 Uit die bewoordingen van artikel 1, punt 1, volgt weliswaar dat onder het begrip „voertuig" in de zin van deze bepaling enkel voertuigen vallen die bestemd zijn om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, met uitzondering van voertuigen die op rails worden voortbewogen, maar deze bewoordingen maken het op zich niet mogelijk om de gestelde vraag te beantwoorden, aangezien zij geen aanwijzingen bevatten over de vraag of het betrokken voertuig alleen mag worden aangedreven door die mechanische kracht.

35 Met name de Franse, de Italiaanse, de Nederlandse en de Portugese taalversie van genoemd artikel 1, punt 1 – voor zover zij met betrekking tot de mechanische kracht verwijzen naar de omstandigheid dat de betrokken voertuigen door die kracht „kunnen" worden gedreven –, zouden immers aldus kunnen worden gelezen dat het begrip „voertuigen" in de zin van deze bepaling niet alleen slaat op voertuigen die uitsluitend door een mechanische kracht worden aangedreven, maar ook op voertuigen die zich met andere middelen kunnen voortbewegen. In andere taalversies, met name de Spaanse, de Duitse, de Griekse, de Engelse en de Litouwse, is deze bepaling echter anders geformuleerd, zodat zij niet in dezelfde zin kan worden gelezen.

36 Volgens vaste rechtspraak van het Hof moeten de bepalingen van het Unierecht uniform worden uitgelegd en toegepast in het licht van de tekst in alle talen van de Unie. Wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies van een Unierechtelijke bepaling, moet bij de uitlegging ervan worden gelet op de algemene opzet en de doelstelling van de regeling waarvan zij een onderdeel vormt (arresten van 8 december 2005, Jyske Finans, C-280/04, EU:C:2005:753, punt 31, en 21 december 2021, Trapeza Peiraios, C-243/20, EU:C:2021:1045, punt 32).

37 Wat de algemene opzet van richtlijn 2009/103 betreft, moet ten eerste worden opgemerkt dat volgens overweging 2 van deze richtlijn de in deze richtlijn opgenomen verplichting tot „verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven" verwijst naar de „motorrijtuigenverzekering", een term die in het dagelijkse taalgebruik traditioneel verwijst naar de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van vervoermiddelen zoals motorfietsen, auto's en vrachtwagens aanleiding kan geven, die, behalve wanneer zij buiten gebruik zijn gesteld, uitsluitend met mechanische kracht worden aangedreven.

38 Ten tweede bepaalt artikel 13, lid 1, onder b), van richtlijn 2009/103 dat iedere lidstaat de nodige maatregelen neemt opdat alle wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis, afgegeven overeenkomstig artikel 3, voor de toepassing van dat artikel worden

geacht niet te gelden inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn van een ongeval, in gevallen waarin van de verzekering is uitgesloten het gebruik of het besturen van voertuigen door personen die geen rijbewijs hebben om het betrokken voertuig te besturen. Uit de bewoordingen van artikel 4, lid 1, van richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PB 2006, L 403, blz. 18) blijkt dat in beginsel alleen voor het besturen van voertuigen die zichzelf over de weg kunnen voortbewegen, anders dan een voertuig dat op rails wordt voortbewogen, een nationaal rijbewijs vereist is.

39 Wat de door richtlijn 2009/103 nagestreefde doelstellingen betreft, zij eraan herinnerd dat deze richtlijn beoogt het vrije verkeer te waarborgen, zowel van gewoonlijk op het grondgebied van de Unie gestalde voertuigen als van de inzittenden van die voertuigen, en te verzekeren dat de slachtoffers van door deze voertuigen veroorzaakte ongevallen een vergelijkbare behandeling krijgen, ongeacht de plaats op het grondgebied van de Unie waar het ongeval zich heeft voorgedaan, waarbij het doel van bescherming van de slachtoffers van door motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen voortdurend door de Uniewetgever is nagestreefd en versterkt [zie in die zin arresten van 20 juni 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, punten 33, 34 en 46 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 20 mei 2021, K.S. (Kosten voor het wegslepen van een beschadigd voertuig), C-707/19, EU:C:2021:405, punt 27].

40 Vervoermiddelen die niet uitsluitend door mechanische kracht worden aangedreven en die zich dus niet over de grond kunnen voortbewegen zonder dat er spierkracht wordt gebruikt, zoals de in het hoofdgeding aan de orde zijnde elektrische fiets, 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, waarbij laatstgenoemde vervoermiddelen een zekere 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.

ondertekeningen