Date de réception : 13/06/2022

Version anonymisée

Affaire C-286/22

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

28 avril 2022

Juridiction de renvoi :

Hof van Cassatie (Belgique)

Date de la décision de renvoi :

7 avril 2022

Partie requérante :

KBC Verzekeringen NV

Partie défenderesse :

P&V Verzekeringen CVBA

Hof van Cassatie van België (Cour de cassation, Belgique)

Arrêt

N° C.21.0376.N

KBC VERZEKERINGEN nv, ayant son siège [OMISSIS] Louvain, [OMISSIS]

partie requérante,

[OMISSIS],

contre

P&V VERZEKERINGEN cv, ayant son siège [OMISSIS] Saint-Josse-ten-Node, [OMISSIS]

partie défenderesse,

[OMISSIS]

I. LA PROCÉDURE DEVANT LA COUR DE CASSATION

Le pourvoi en cassation est dirigé contre l'arrêt rendu en appel du rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen (tribunal de première instance de Flandre occidentale, Belgique), afdeling Brugge, (division de Bruges) du 20 mai 2021.

[OMISSIS]

II. LES FAITS ET LES ANTÉCÉDENTS DE PROCÉDURE

1 Les faits suivants ressortent de l'arrêt attaqué :

- le 14 octobre 2017, vers 00 h 20, un accident de la circulation a eu lieu sur la Bruggesteenweg à Damme, [OMISSIS] au cours duquel BV a été happé avec son vélo électrique (« speed pedelec ») par un véhicule VW Golf, assuré par la partie [requérante] ;

- pour BV, il s'agissait d'un accident de trajet ;

- suite à l'accident, BV a été gravement blessé et il est finalement décédé le 11 avril 2018 ;

- la partie défenderesse, l'assureur en matière d'accidents du travail de l'employeur de BV, a versé des indemnisations et a ainsi été subrogée dans les droits de la victime et de ses ayants droit ;

- la partie requérante est l'assureur au titre de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (« WAM ») de la VW Golf ;

- le vélo électrique de BV disposait, en plus d'une assistance au pédalage, d'une fonction dite « turbo ».

2 La partie défenderesse a assigné la partie requérante devant le politierechtbank West-Vlaanderen (tribunal de police de Flandre occidentale, Belgique), afdeling Brugge (division de Bruges), afin d'obtenir le remboursement de ses frais sur la base de l'article 1382 de l'ancien code civil ou de l'article 29bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. La partie requérante a présenté une demande reconventionnelle visant à obtenir un remboursement de la part de la partie défenderesse au titre du montant de 4.892,26 euros indûment versé. La partie défenderesse a fait valoir, en invoquant l'article 29bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, que BV ne pouvait pas être considéré comme le conducteur d'un véhicule automoteur.

Version anonymisée

3 Par jugement du 24 octobre 2019, le politierechtbank West-Vlaanderen (tribunal de police de Flandre occidentale), afdeling Brugge (division de Bruges), a jugé que le conducteur de la VW Golf, l'assuré de la partie requérante, n'est pas responsable de l'accident, mais que la partie requérante est tenue d'indemniser la victime et l'assureur en matière d'accidents du travail subrogé dans ses droits en vertu de l'article 29bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. En effet, la victime n'était pas conductrice d'un véhicule automoteur et avait donc droit à une indemnisation au sens dudit article 29bis. Le politierechtbank (tribunal de police) a condamné la partie requérante à verser à la partie défenderesse une provision d'un euro et a rejeté la demande reconventionnelle comme non fondée.

4 La partie requérante a interjeté appel de ce jugement par requête déposée au greffe du rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen (tribunal de première instance de Flandre occidentale, Belgique), afdeling Brugge, (division de Bruges), le 3 janvier 2020. La partie défenderesse a formé un appel incident.

5 Dans son arrêt du 20 mai 2021, le rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen (tribunal de première instance de Flandre occidentale, Belgique), afdeling Brugge, (division de Bruges), a déclaré le recours principal non fondé et le recours incident fondé. Le juge d'appel a confirmé le jugement a quo. [omissis]

III. Le moyen de cassation

Dispositions légales violées

- *article 1er de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (« WAM », ci-après la « loi de 1989 »),*

- *article 29bis de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, dans sa version en vigueur avant sa modification par la loi du 2 mai 2019,*

- *article 48bis,* § 1, et article 48ter de *la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail,*

- *articles 10, 11 et 149 de la Constitution,*

- *article 1er, point 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité,*

- *article 1er de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à*

Version anonymisée

Luxembourg le 24 mai 1966 et approuvée par la loi du 19 février 1968, et article 1er des dispositions communes annexées à cette Convention Benelux.

Décision attaquée

Le rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen (tribunal de première instance de Flandre occidentale), afdeling Brugge, (division de Bruges) [OMISSIS]

[fonde son arrêt du 20 mai 2021] sur les motifs suivants :

« 3. En ce qui concerne l'application de l'article 29bis de la loi de 1989

Conformément à l'article 29bis, § 1er, de la loi de 1989, en cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de la loi de 1989, et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs. En vertu de l'article 29bis, § 2 de la loi de 1989, le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages. Conformément à l'article 29bis, § 3, de la loi de 1989, il faut entendre par véhicules automoteurs tout véhicule visé à l'article 1er de cette loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

Conformément à l'article 1er de la loi de 1989, on entend par véhicules automoteurs les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée. Tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

[OMISSIS] *[Modification législative qui n'est pas applicable]*

Il appartient au législateur belge de définir la notion de "véhicule automoteur" visée à l'article 29bis de la loi de 1989. Cette notion a été définie à l'article 1er de la loi de 1989. Ladite définition correspond à celle de la notion de "véhicule" figurant à l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

La notion de "force mécanique" n'est pas définie dans la loi de 1989, ni dans la directive 2009/103/CE. Cette notion est toutefois explicite, à savoir sans force musculaire.

Version anonymisée

[OMISSIS]

Ainsi, un véhicule automoteur est un véhicule équipé d'un moteur qui lui permet de se déplacer de manière autonome par sa propre force. Le membre de phrase "qui peuvent être actionnés par une force mécanique" doit être compris comme signifiant que ces véhicules sont capables de mouvement sans effort musculaire. Cette expression ne laisse place à aucune interprétation.

Cela signifie que le vélo n'est pas un véhicule automoteur au sens de l'article 1er de la loi de 1989 s'il dispose d'un moteur auxiliaire, mais que cette force mécanique ne peut à elle seule faire démarrer ou maintenir le vélo en mouvement. La force musculaire reste nécessaire pour faire avancer un vélo électrique avec moteur auxiliaire, car la force mécanique sert uniquement d'assistance au pédalage. Si le cycliste ne pédale pas, le vélo ne bouge pas, car le moteur ne fonctionne pas tout seul. [OMISSIS]

Le rechtbank (tribunal) doit donc examiner la question de savoir si le speed pedelec avec lequel BV roulait ne fournit qu'une assistance au pédalage et soutient la force musculaire ou si le speed pedelec avec lequel BV roulait peut rouler de manière autonome sans pédalage et donc sans utilisation de la force musculaire.

BV roulait, au moment des faits, sur un speed pedelec de la marque Stromer ST2. [OMISSIS]

La notice d'utilisation indique, notamment, ce qui suit :

- *par sécurité, le moteur du Stromer ne se met en marche que lorsque vous avez atteint une vitesse minimale ;*

- *l'assistance par moteur est fonction de la force que vous exercez sur les pédales. Plus vous exercez de pression sur les pédales, plus le degré d'assistance fourni par le moteur est élevé. Si vous ne pédalez pas pendant le trajet, l'assistance fournie par le moteur s'arrête. L'assistance par moteur n'est réactivée que lorsque vous exercez une pression sur les pédales ;*

- *le fait d'appuyer pendant deux secondes sur le bouton "Plus" du panneau de commande active le mode turbo. Cela fait que le Stromer accélère jusqu'à une vitesse de 20 km/h sans avoir à pédaler. Ce mode turbo ne fonctionne qu'au-dessus d'une vitesse légèrement supérieure à 0,5 km/h.*

Dans les réponses du fabricant figurent les informations suivantes :

- *la fonction turbo ne fonctionne que lorsque l'assistance est activée et que le bouton "Plus" est pressé pendant un certain temps. Ensuite, la roue arrière doit tourner (peu importe que vous poussiez ou pédaliez) ;*

Version anonymisée

Il ressort clairement de ce qui précède que le conducteur doit pédaler, c'est-à-dire utiliser la force musculaire, et que le moteur ne fournit qu'une assistance. La fonction turbo ne peut être activée qu'après utilisation de la force musculaire (une vitesse légèrement supérieure à 0,5 km/h), cette force musculaire sera normalement utilisée sur les pédales, mais il est également possible [comme le suggère (la partie requérante)] d'atteindre la vitesse minimale en marchant ou en poussant le vélo (ce qui revient à utiliser la force musculaire). Sans l'utilisation de la force musculaire, le vélo reste immobile. Le fait de simplement s'asseoir sur le vélo ne le fait pas bouger. Le conducteur doit toujours utiliser la force musculaire pour utiliser l'assistance au pédalage ou la fonction dite "turbo".

Selon le rechtbank (tribunal), un véhicule automoteur au sens de l'article 1er de la loi de 1989 (ou un véhicule au sens de la directive 2009/103/CE) ne comprend donc pas un vélo électrique équipé d'un moteur servant d'assistance au pédalage ni un vélo électrique équipé d'un moteur avec assistance au pédalage et d'une fonction dite "turbo". [OMISSIS]

[OMISSIS] *[Modification législative non applicable]*

Par conséquent, BV n'était pas conducteur d'un véhicule automoteur au sens de l'article 1er de la loi de 1989 et il pouvait prétendre à une indemnisation au titre de l'article 29 bis de la loi de 1989 en tant qu'usager faible de la route. L'assureur en matière d'accidents du travail étant subrogé dans ses droits, (la partie défenderesse) peut également y prétendre.

C'est donc à juste titre que le premier juge a estimé que la demande principale initiale (de la partie défenderesse) était bien fondée et que la demande reconventionnelle initiale (de la partie requérante) n'était pas fondée ».

[OMISSIS]

Griefs

1.1 Aux termes de l'article 29bis, § 1, de la loi de 1989, en cas d'accident de la circulation impliquant un ou plusieurs véhicules automoteurs, aux endroits visés à l'article 2, § 1er, de cette loi et à l'exception des dégâts matériels et des dommages subis par le conducteur de chaque véhicule automoteur impliqué, tous les dommages subis par les victimes et leurs ayants droit et résultant de lésions corporelles ou du décès, y compris les dégâts aux vêtements, sont réparés solidairement par les assureurs qui, conformément à la présente loi, couvrent la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur des véhicules automoteurs.

Selon l'article 29bis, § 2, de la loi de 1989, le conducteur d'un véhicule automoteur et ses ayants droit ne peuvent se prévaloir du présent article, sauf si le

Version anonymisée

conducteur agit en qualité d'ayant droit d'une victime qui n'était pas conducteur et à condition qu'il n'ait pas causé intentionnellement les dommages.

L'article 29bis, § 3, de la loi de 1989, dans sa version en vigueur avant sa modification par la loi du 2 mai 2019, prévoit qu'il faut entendre par véhicule automoteur tout véhicule visé à l'article 1er de cette loi, à l'exclusion des fauteuils roulants automoteurs susceptibles d'être mis en circulation par une personne handicapée.

1.2 L'article 1er de la loi de 1989 définit les « véhicules automoteurs » comme des « véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie ».

1.3 L'article 48bis, § 1, *de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail prévoit que, sans préjudice des dispositions de l'article 29bis de la loi de 1989, l'assureur en matière d'accidents du travail reste tenu du paiement des indemnités résultant de cette loi dans les délais fixés aux articles 41 et 42.*

Selon l'article 48ter de la loi sur les accidents du travail, l'assureur en matière d'accidents du travail peut intenter une action contre l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité du propriétaire, du conducteur ou du détenteur du véhicule automoteur jusqu'à concurrence des débours effectués en vertu de l'article 48bis, § 1er, des capitaux y correspondants, ainsi que des montants et capitaux visés aux articles 51bis, 51ter et 59quinquies. L'assureur en matière d'accidents du travail peut exercer cette action de la même façon que la victime ou ses ayants droit, et être subrogé dans les droits que la victime ou ses ayants droit auraient pu exercer en vertu de l'article 29bis de la loi de 1989, en cas de non-indemnisation conformément à l'article 48bis, § 1er.

2. Comme il sera expliqué ci-dessous, c'est à tort que le rechtbank van eerste aanleg (tribunal de première instance) a décidé, dans l'arrêt attaqué, que le « speed pedelec » que conduisait BV n'est pas un véhicule automoteur au sens de l'article 1er de la loi de 1989, et que, par conséquent, il n'était pas conducteur d'un véhicule automoteur, de sorte que l'assureur en matière d'accidents du travail, subrogé dans ses droits, peut réclamer une indemnisation au titre de l'article 29bis de la loi de 1989 contre la partie requérante.

3.1 Conformément à l'article 3 de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, chaque État membre prend toutes les mesures appropriées, sous réserve de l'application de l'article 5, pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance.

L'article 12, paragraphe 3, de cette directive prévoit que l'assurance visée à l'article 3 couvre les dommages corporels et matériels subis par les piétons, les

Version anonymisée

cyclistes et les autres usagers de la route non motorisés qui, à la suite d'un accident impliquant un véhicule automoteur, ont droit à une indemnisation conformément au droit civil national.

Aux termes de l'article 1er, point 1, de la directive, on entend par « véhicule » : « tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées ».

La définition de l'expression « véhicule automoteur » à l'article 1er de la loi de 1989 correspond à la définition du terme « véhicule » à l'article 1er de la directive 2009/103/CE.

L'interprétation du terme « véhicule » figurant à l'article 1er de la directive 2009/103 n'est pas laissée à la discrétion de chaque État membre. Il s'agit d'une notion autonome du droit de l'Union qui doit être interprétée dans le contexte de ces dispositions et des objectifs de la législation dont elle fait partie. Le droit national doit donc être interprété conformément à la directive.

3.2 Conformément à l'article 1e de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg le 24 mai 1966 et approuvée par la loi du 19 février 1968, les parties contractantes s'engagent à adapter au plus tard à la date de l'entrée en vigueur de la convention, leur législation nationale sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules automoteurs aux dispositions communes annexées à la convention.

La définition des « véhicules automoteurs » prévue à l'article 1er de la loi de 1989 correspond à la définition prévue à l'article 1er des dispositions communes annexées à la convention Benelux susmentionnée, à savoir : « les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie »

Première sous-partie

4. Comme indiqué, les « véhicules automoteurs » au sens de l'article 1er de la loi de 1989 sont des « véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée ; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie ».

L'article 1er de la loi de 1989 ne fait aucune distinction entre les véhicules destinés à circuler sur le sol qui peuvent être actionnés exclusivement par une force mécanique et les véhicules destinés à circuler sur le sol qui peuvent également être actionnés par une force mécanique. Les deux types de transport [...] relèvent donc de l'article 1er.

Version anonymisée

L'article 1er de la loi de 1989 n'exige donc pas, pour qu'il y ait un véhicule automoteur, que ce véhicule soit actionné exclusivement par une force mécanique. Un véhicule qui peut être actionné par une force mécanique et par la force musculaire est un véhicule automoteur. Le fait que la force mécanique ne soit pas suffisante pour actionner (mettre en mouvement et/ou maintenir en mouvement) le véhicule et que la force musculaire soit également nécessaire à cette fin est sans incidence à cet égard. Seuls les véhicules actionnés exclusivement par la force musculaire ne sont pas des véhicules automoteurs et sont exclus du champ d'application de la loi de 1989.

Un vélo est un véhicule automoteur dès lors qu'il peut également être actionné par une force mécanique.

Un vélo électrique est un « véhicule automoteur » au sens de l'article 1er de la loi de 1989. Il s'agit, en effet, d'un véhicule destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique sans être lié à une voie ferrée.

Cela s'applique aussi bien au vélo électrique qui peut rouler de manière autonome (sans utiliser la force musculaire), qu'au vélo électrique dont le moteur ne fournit qu'une assistance au pédalage (sans que le vélo puisse rouler de manière autonome).

Un vélo électrique dont le moteur fournit une assistance au pédalage, mais qui est également équipé d'une « fonction turbo » qui permet au vélo d'atteindre une certaine vitesse au-delà laquelle celui-ci peut rouler de manière autonome jusqu'à ce que la batterie soit épuisée et sans que le conducteur ait à pédaler est également un véhicule automoteur.

5. Il ressort de l'arrêt attaqué que le *rechtbank van eerste aanleg (tribunal de première instance) s'est prononcé sur un accident de la circulation qui a eu lieu le 14 octobre 2017 à Damme et dans lequel un véhicule VW Golf assuré par la partie requérante est entré en collision avec le vélo électrique/speed pedelec conduit par BV, qui était équipé d'une « fonction turbo ». [OMISSIS]*

6.1 Le rechtbank van eerste aanleg (tribunal de première instance) a jugé que l'expression « force mécanique » (à l'article 1er de la loi de 1989 et à l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103) doit être comprise comme signifiant « sans force musculaire ». Selon le rechtbank, un véhicule équipé d'un moteur n'est un « véhicule automoteur » au sens de cette disposition que s'il peut se déplacer de manière autonome, par sa propre force, c'est-à-dire sans la force musculaire.

Selon le rechtbank, un vélo électrique dont le « moteur auxiliaire » fournit une force mécanique qui ne peut pas faire démarrer le vélo ou le maintenir en mouvement, mais qui fournit seulement une assistance au pédalage, n'est pas un véhicule automoteur.

Le « speed pedelec » (Stromer type ST2) conduit par la victime BV n'est, selon le rechtbank, pas un véhicule automoteur, car avec un tel vélo, le conducteur doit

Version anonymisée

pédaler, c'est-à-dire utiliser la force musculaire, et le moteur ne fournit qu'une assistance et la fonction turbo ne peut être activée qu'après l'utilisation de la force musculaire. Le rechtbank tient compte du fait que le vélo ne se déplace pas sans l'utilisation de la force musculaire. [OMISSIS]

Selon le rechtbank, BV n'était donc pas le conducteur d'un véhicule automoteur au sens de l'article 1er de la loi de 1989, de sorte qu'il (et l'assureur en matière d'accidents du travail subrogé dans ses droits) peut prétendre à une indemnisation au titre de l'article 29bis de la loi de 1989. [OMISSIS]

6.2 Le recthbank van eerste aanleg (tribunal de première instance) a donc jugé que le vélo électrique/speed pedelec que conduisait BV, dont le moteur fournit une assistance au pédalage et qui est équipé d'une fonction turbo, n'est pas un véhicule auomoteur au sens de l'article 1er de la loi de 1989, car ce vélo ne peut pas se déplacer de manière autonome (sans force musculaire). Toutefois, pour déterminer si un vélo électrique est ou non un véhicule automoteur, il importe peu qu'il puisse se déplacer de manière autonome ou non. Un vélo est un véhicule automoteur dès lors qu'il peut être actionné par une force mécanique (que ce soit de manière autonome ou en combinaison avec la force musculaire).

En décidant qu'un vélo électrique/speed pedelec dont le moteur fournit une assistance au pédalage et qui est équipé d'une fonction turbo n'est pas un véhicule automoteur au sens de l'article 1er de la loi de 1989 et que BV et la partie défenderesse peuvent prétendre à une indemnisation au titre de l'article 29bis de la loi de 1989, l'arrêt attaqué méconnaît donc la notion juridique de « véhicule automoteur » et viole les articles 1er et 29bis (dans leurs versions en vigueur avant la modification par la loi du 2 mai 2019) de la loi de 1989, l'article 48bis, § 1 et l'article 48ter de la loi sur les accidents du travail, l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, l'article 1er de la Convention Benelux relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signée à Luxembourg le 24 mai 1966 et approuvée par la loi du 19 février 1968, et l'article 1er des dispositions communes annexées à cette Convention Benelux.

6.3 [OMISSIS]

[question préjudicielle proposée par la partie requérante]

[...]

IV. LA DÉCISION DU HOF (COUR DE CASSATION)

Appréciation

Version anonymisée

Première sous-partie

1. [OMISSIS] [Répétition des dispositions applicables : article 29bis de la loi de 1989 et article 1er, point 1, de la directive 2009/103/CE]

2. La partie requérante fait valoir que, pour déterminer si un vélo électrique est ou non un véhicule automoteur au sens de l'article 1er, de la loi de 1989, il importe peu qu'il puisse ou non se déplacer de manière autonome. Selon elle, un vélo est un véhicule automoteur dès lors qu'il peut être actionné par une force mécanique, que ce soit de manière autonome ou en combinaison avec la force musculaire.

3. Le litige ainsi soulevé ne peut être résolu que par une interprétation de la notion de « *véhicule* » figurant à l'article 1er, point 1, de la directive 2009/103/CE, tel qu'applicable en l'espèce, pour laquelle seule la Cour de justice de l'Union européenne est compétente.

4. Il y a donc lieu, en application de l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, de poser à la Cour de justice de l'Union européenne la question préjudicielle formulée dans le dispositif du présent arrêt.

Dispositif

Le Hof (Cour de cassation)

sursoit à statuer jusqu'à ce que la Cour de justice se soit prononcée à titre préjudiciel sur la question suivante :

> *« L'article 1er, point 1, de la directive 2009/103/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 septembre 2009, concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, tel qu'applicable avant sa modification par la directive 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant ladite directive, qui définit le terme "véhicule" comme "tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques, même non attelées" doit-il être interprété en ce sens qu'un vélo électrique ("speed pedelec"), dont le moteur fournit uniquement une assistance au pédalage, de sorte que le vélo ne peut pas se déplacer de manière autonome, sans force musculaire, mais uniquement en utilisant la force motrice et la force musculaire, et qu'un vélo électrique qui est équipé d'une fonction "turbo" grâce à laquelle le vélo accélère sans pédaler jusqu'à une vitesse de 20 km/h lorsqu'on appuie sur le bouton "turbo", mais qui nécessite la force musculaire pour utiliser la fonction "turbo", ne sont pas des véhicules au sens de la directive 2009/103 ? »*

[OMISSIS]

Version anonymisée

[formule finale et signature]

Version anonymisée