

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCJ066810

TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA

Sentencia de 12 de octubre de 2023

Sala Quinta

Asunto n.º C-286/22

SUMARIO:

Seguro de responsabilidad civil por circulación de vehículos. Concepto de «vehículo». Concepto equivalente. Bicicleta equipada con un motor eléctrico. Indemnización automática para determinados usuarios de la vía pública.

El tribunal remitente pregunta, en esencia, **si en el artículo 1.1 de la Directiva 2009/103 está comprendida, en el concepto de «vehículo», una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo** y que dispone de una función que le permite acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h; función que, no obstante, solo puede activarse tras utilizar la fuerza muscular.

Del artículo 1.1 de la Directiva 2009/103 se desprende que solo están comprendidos en el concepto de «vehículo», en el sentido de esta disposición, los vehículos destinados a circular por el suelo accionados mediante una **fuerza mecánica**, a excepción de los que se desplazan sobre raíles; tenor que no permite, por sí solo, responder a la cuestión planteada, ya que no contiene ninguna indicación que permita determinar si tal fuerza mecánica debe desempeñar un papel exclusivo en el accionamiento del vehículo de que se trate. En las versiones francesa, italiana, neerlandesa y portuguesa, en la medida en que se refieren, en relación con la fuerza mecánica, a la circunstancia de que esta «puede» accionar los vehículos de que se trata, podrían interpretarse en el sentido de que constituyen «vehículos», con arreglo a dicha disposición, no solo los propulsados exclusivamente por una fuerza mecánica, sino también los que pueden moverse por otros medios. Sin embargo, en otras versiones lingüísticas, en particular en las versiones española, alemana, griega, inglesa y lituana, dicha disposición está redactada de manera diferente, de modo que no puede interpretarse en este mismo sentido. El Derecho de la Unión debe ser interpretado y aplicado de modo uniforme a la luz de las versiones de todas las lenguas y, si hay divergencias, la norma debe interpretarse en función de la **estructura general** y de la **finalidad de la normativa** en que se integra.

Por lo que respecta a la **estructura general de la Directiva 2009/103**, la obligación de «seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles» que establece se refiere al «seguro de vehículos automóviles», esto es, al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de máquinas como motocicletas, coches y camiones, que se desplazan exclusivamente por medio de una fuerza mecánica. En cuanto a los **objetivos**, la Directiva tiene por objeto garantizar la libre circulación tanto de los vehículos como de los ocupantes y que las víctimas de accidentes reciban una protección comparable en toda la Unión, un objetivo, el de la protección de las víctimas, perseguido y reforzado de modo constante por el legislador.

Pues bien, unas máquinas que no se accionan exclusivamente por una fuerza mecánica y que, por tanto, no pueden desplazarse por el suelo sin utilizar la fuerza muscular, como la bicicleta con pedaleo asistido sobre la que versa el litigio principal, que, por otro lado, puede acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h, no parecen capaces de causar a terceros daños corporales o materiales comparables, por su gravedad o su cantidad, a los que puedan causar las motocicletas, los automóviles, los camiones u otros vehículos que circulan por el suelo, accionados exclusivamente por una fuerza mecánica, ya que estos últimos pueden alcanzar una velocidad sensiblemente superior a la que pueden alcanzar tales máquinas y, a día de hoy, se utilizan más frecuentemente en la circulación. Por lo tanto, el objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico causados por vehículos automóviles, perseguido por la Directiva 2009/103, no exige que tales máquinas estén comprendidas en el concepto de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de dicha Directiva.

En virtud de lo expuesto, **el Tribunal de Justicia declara que:**

El artículo 1 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que **no está comprendida en el concepto de «vehículo», a efectos de esa disposición, una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo** y que dispone de una función que le permite acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h; función que, no obstante, solo puede activarse tras utilizar la fuerza muscular.

PRECEPTOS:

Directiva 2009/103/CE (seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles), arts. 1, 3 y 13.1.

Directiva (UE) 2021/2118 (por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE), arts. 1 y 2.

PONENTE:

Don I. Jarukaitis.

En el asunto C-286/22,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por Hof van Cassatie (Tribunal de Casación, Bélgica), mediante resolución de 7 de abril de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 28 de abril de 2022, en el procedimiento entre

KBC Verzekeringen NV

y

P&V Verzekeringen CVBA,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por el Sr. E. Regan, Presidente de Sala, y los Sres. Z. Csehi, M. Ilešič, I. Jarukaitis (Ponente) y D. Gratsias, Jueces;

Abogada General: Sra. L. Medina;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de KBC Verzekeringen NV, por el Sr. B. Maes, advocaat,
- en nombre de P&V Verzekeringen CVBA, por el Sr. J. Verbist, advocaat,
- en nombre del Gobierno belga, por los Sres. S. Baeyens y P. Cottin y la Sra. C. Pochet, en calidad de agentes,
- en nombre del Gobierno alemán, por los Sres. J. Möller, P. Busche y M. Hellmann, en calidad de agentes,
- en nombre del Gobierno finlandés, por la Sra. M. Pere, en calidad de agente,
- en nombre de la Comisión Europea por el Sr. A. Nijenhuis y la Sra. H. Tserepa-Lacombe, en calidad de agentes,

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oída la Abogada General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO 2009, L 263, p. 11).

2. Dicha petición se ha presentado en el marco de un litigio entre KBC Verzekeringen NV (en lo sucesivo, «KBC») y P&V Verzekeringen CVBA (en lo sucesivo, «P&V») en relación con el eventual derecho de una compañía aseguradora en materia de accidentes laborales, subrogada en los derechos de un ciclista que circulaba en una bicicleta con pedaleo asistido, a ser indemnizada por la aseguradora de la responsabilidad civil del conductor del vehículo implicado en el accidente que provocó el fallecimiento del ciclista.

Marco jurídico**Derecho de la Unión**

3. El considerando 2 de la Directiva 2009/103 establece:

«El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos [...]».

4. A tenor de lo dispuesto en el artículo 1 de dicha Directiva, titulado «Definiciones»:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1) “vehículo”: todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados;

[...]».

5. El artículo 3, párrafo primero, de la Directiva, cuyo título es «Obligación de asegurar los vehículos automóviles», establece lo siguiente:

«Cada Estado miembro adoptará todas las medidas apropiadas [...] para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su estacionamiento habitual en su territorio, sea cubierta mediante un seguro.»

6. El artículo 13 de la misma Directiva, titulado «Cláusulas de exclusión», establece en su apartado 1:

«Cada Estado miembro tomará todas las medidas apropiadas para que sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación del artículo 3, toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con el artículo 3, y que excluya del seguro la utilización o la conducción de vehículos por:

[...]

b) personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate;

[...]».

7. El 24 de noviembre de 2021 se adoptó la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se modifica la Directiva 2009/103/CE (DO 2021, L 430, p. 1). La Directiva 2021/2118 modifica, en particular, el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103. De conformidad con el artículo 2 de la Directiva 2021/2118, esta modificación será aplicable a partir del 23 de diciembre de 2023.

Derecho belga

8. El artículo 1 de la wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Ley del seguro obligatorio de responsabilidad civil en materia de vehículos de motor), de 21 de noviembre de 1989 (*Belgisch Staatsblad*, 8 de diciembre de 1989, p. 20122), en su versión aplicable al litigio principal (en lo sucesivo, «Ley de 21 de noviembre de 1989»), contiene, en particular, la siguiente definición:

«A efectos de la aplicación de la presente Ley, se entenderá:

Por vehículos automóviles: todo vehículo destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea; se considerará que todo lo que esté enganchado al vehículo forma parte de él.

Se asimilarán a los vehículos automóviles los remolques fabricados especialmente para engancharse a un vehículo automóvil para el transporte de personas o cosas y que se determinen mediante Real Decreto. Mediante Real Decreto aprobado en Consejo de Ministros se podrá precisar cuáles son los medios de transporte incluidos en la definición de vehículo automóvil.»

9. El artículo 29 *bis* de esta Ley dispone, en sus apartados 1 a 3:

«§ 1. En los casos de accidentes de tráfico en que resulten involucrados uno o varios vehículos automóviles [...] y con excepción de los daños materiales y de los daños sufridos por el conductor de cada uno de los vehículos automóviles involucrados, todos los daños sufridos por las víctimas y sus causahabientes y que resulten de lesiones

corporales o muerte [...] serán reparados solidariamente por los aseguradores que, de conformidad con la presente Ley, cubran la responsabilidad del propietario, del conductor o del poseedor de los vehículos automóviles. La presente disposición se aplicará también cuando los daños hayan sido causados voluntariamente por el conductor.

[...]

§ 2. El conductor de un vehículo automóvil y sus causahabientes no podrán acogerse a lo dispuesto en el presente artículo a menos que el conductor actúe como causahabiente de una víctima que no fuera conductor y a condición de que no haya causado intencionalmente los daños.

§ 3. Se entenderá por vehículo automóvil cualquier vehículo de los contemplados en el artículo 1 de esta Ley, con exclusión de las sillas de ruedas motorizadas que puedan ser puestas en circulación por una persona discapacitada.»

Litigio principal y cuestión prejudicial

10. El 14 de octubre de 2017, BV (en lo sucesivo, la «víctima»), que circulaba en una bicicleta con pedaleo asistido por la vía pública, fue atropellada por un automóvil asegurado por KBC con arreglo a la Ley de 21 de noviembre de 1989. La víctima resultó gravemente herida y falleció el 11 de abril de 2018. Dado que dicho accidente constituía, para la víctima, un «accidente *in itinere*», P&V, aseguradora de su empleador en materia de accidentes de trabajo, abonó indemnizaciones y se subrogó en sus derechos y en los de sus causahabientes.

11. P&V presentó una demanda contra KBC ante el politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunal de Infracciones Leves de Flandes Occidental, División de Brujas, Bélgica) con el fin de obtener el reembolso de sus gastos sobre la base del artículo 1382 del antiguo Código Civil belga o del artículo 29 *bis* de la Ley de 21 de noviembre de 1989. KBC presentó una demanda reconventional en la que solicitaba la devolución, por parte de P&V, de una cantidad de dinero indebidamente pagada. En su escrito de contestación, P&V alegó, basándose en el artículo 29 *bis*, que no podía considerarse que la víctima fuera conductor de un vehículo automóvil.

12. Mediante sentencia de 24 de octubre de 2019, dicho órgano jurisdiccional declaró que el conductor del vehículo en cuestión no era responsable del accidente, pero que, en virtud del citado artículo 29 *bis*, KBC estaba obligado, no obstante, a indemnizar a la víctima, así como a P&V, que se había subrogado en los derechos de dicha víctima, debido a que esta última no era conductor de un vehículo automóvil y que, por lo tanto, tenía derecho a una indemnización con arreglo al mismo artículo.

13. KBC interpuso recurso de apelación contra dicha sentencia ante el rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunal de Primera Instancia de Flandes Occidental, División de Brujas, Bélgica). P&V se adhirió a la apelación.

14. Mediante sentencia de 20 de mayo de 2021, dicho órgano jurisdiccional declaró infundado el recurso de apelación principal y fundada la adhesión a la apelación. Por lo que respecta a la aplicación del artículo 29 *bis* de la Ley de 21 de noviembre de 1989, señaló, en particular, que el concepto de «vehículo automóvil», contemplado en dicho artículo, se correspondía con el de «vehículo», que figura en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103. Tras constatar que el concepto de «fuerza mecánica» no estaba definido ni en esa Ley ni en dicha Directiva, consideró que ese concepto era no obstante explícito y que la expresión «accionado mediante una fuerza mecánica» debía entenderse en el sentido de que un vehículo automóvil es un vehículo que se puede desplazar sin realizar un esfuerzo muscular. De ello dedujo que una bicicleta no es un vehículo automóvil, en el sentido de dicha Ley, si dispone de un motor auxiliar cuando la fuerza mecánica por sí sola no puede poner en marcha la bicicleta o mantenerla en movimiento.

15. A la vista de la información facilitada por el fabricante de la bicicleta con pedaleo asistido en cuestión, el citado órgano jurisdiccional declaró que el motor de esta solo prestaba asistencia al pedaleo, incluida la función «turbo» del motor, y que esa función solo podía activarse tras la utilización de la fuerza muscular, ya fuera pedaleando, caminando con la bicicleta o empujándola. De ello dedujo que la víctima no era conductora de un vehículo automóvil, en el sentido del artículo 1 de la Ley de 21 de noviembre de 1989, y que podía reclamar una indemnización con arreglo al artículo 29 *bis* de dicha Ley como «usuario vulnerable de la vía pública», al igual que la aseguradora en materia de accidentes laborales, subrogada en los derechos de dicha víctima.

16. KBC interpuso recurso de casación contra la sentencia mencionada en el apartado 14 de la presente sentencia ante el Hof van Cassatie (Tribunal de Casación, Bélgica), el órgano jurisdiccional remitente. Ante dicho órgano jurisdiccional, KBC señala, en particular, que la definición del concepto de «vehículo automóvil» que figura

en el artículo 1 de dicha Ley se corresponde con la del término «vehículo» que figura en el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103. De ello deduce que el Derecho belga debe interpretarse de conformidad con dicha Directiva.

17. En cuanto al fondo, KBC sostiene que, dado que el artículo 1 de la Ley de 21 de noviembre de 1989 no distingue entre los vehículos destinados a circular por el suelo que pueden ser accionados exclusivamente mediante fuerza mecánica y los que pueden ser accionados también mediante fuerza mecánica, solo los vehículos accionados exclusivamente mediante fuerza muscular están excluidos del ámbito de aplicación de dicha Ley. De ello deduce que el rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunal de Primera Instancia de Flandes Occidental, División de Brujas) interpretó erróneamente el concepto de «vehículo automóvil» e infringió los artículos 1 y 29 *bis* de dicha Ley y, en particular, el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103.

18. El órgano jurisdiccional remitente alega que la solución del litigio del que conoce requiere una interpretación del concepto de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103.

19. En tales circunstancias, el Hof van Cassatie (Tribunal de Casación) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el artículo 1, punto 1, de la Directiva [2009/103], en su versión aplicable antes de su modificación por la Directiva [2021/2118], en el que se define “vehículo” como “todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados”, en el sentido de que una bicicleta con pedaleo asistido (“speed pedelec”) cuyo motor ofrece únicamente asistencia al pedaleo, de suerte que la bicicleta no puede desplazarse de forma autónoma sin utilizar la fuerza muscular, sino únicamente mediante el uso de la fuerza motriz y de la fuerza muscular, y una bicicleta con pedaleo asistido dotada con una función “turbo” mediante la cual la bicicleta acelera hasta una velocidad de 20 km/h sin pedalear cuando se pulsa el botón “turbo”, pero en la que se requiere fuerza muscular para poder utilizar dicha función, no son vehículos en el sentido de dicha Directiva?»

Sobre la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial

20. El Gobierno alemán cuestiona la admisibilidad de la presente petición de decisión prejudicial por considerar que esta no pone de manifiesto por qué la interpretación del Derecho de la Unión solicitada es pertinente para la resolución del litigio principal. Sostiene que este litigio se rige exclusivamente por el Derecho nacional en materia de responsabilidad, que no ha sido armonizado por el Derecho de la Unión, y afirma que de los autos no se desprende que las disposiciones del Derecho de la Unión hayan sido declaradas aplicables por el Derecho nacional.

21. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, dentro del marco de la cooperación entre este y los órganos jurisdiccionales nacionales establecida por el artículo 267 TFUE, corresponde exclusivamente al juez nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que se ha de pronunciar, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia. Por consiguiente, cuando las cuestiones planteadas se refieren a la interpretación o a la validez de una norma del Derecho de la Unión, en principio el Tribunal de Justicia está obligado a pronunciarse (sentencias de 16 de junio de 2015, Gauweiler y otros, C-62/14, EU:C:2015:400, apartado 24 y jurisprudencia citada, y de 28 de octubre de 2020, Pegaso y Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, apartado 26 y jurisprudencia citada).

22. De ello se deduce que las cuestiones relativas al Derecho de la Unión disfrutan de una presunción de pertinencia. El Tribunal de Justicia solo puede negarse a pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional cuando resulte evidente que la interpretación o la apreciación de validez de una norma de la Unión Europea que se ha solicitado carece de relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema sea de naturaleza hipotética o, también, cuando el Tribunal de Justicia no disponga de los datos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (sentencias de 16 de junio de 2015, Gauweiler y otros, C-62/14, EU:C:2015:400, apartado 25 y jurisprudencia citada, y de 28 de octubre de 2020, Pegaso y Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, apartado 27 y jurisprudencia citada).

23. Dicho esto, es cierto que el Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente que la obligación de cobertura por el seguro de responsabilidad civil de los daños causados a los terceros por la circulación de vehículos automóviles es distinta del alcance de la indemnización a estos últimos en virtud de la responsabilidad civil del asegurado. En efecto, mientras que la primera está garantizada y definida por la normativa de la Unión, la segunda se rige, fundamentalmente, por el Derecho nacional [sentencias de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida,

C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 28, y de 30 de marzo de 2023, AR y otros (Acción directa contra el asegurador), C-618/21, EU:C:2023:278, apartado 42 y jurisprudencia citada].

24. En este sentido, la normativa de la Unión no tiene como finalidad armonizar los regímenes de responsabilidad civil de los Estados miembros y, en el estado actual del Derecho de la Unión, estos tienen libertad para definir el régimen de responsabilidad civil aplicable a los siniestros derivados de la circulación de vehículos [véanse, en este sentido, las sentencias de 23 de octubre de 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, apartado 29, y de 30 de marzo de 2023, AR y otros (Acción directa contra el asegurador), C-618/21, EU:C:2023:278, apartado 43 y jurisprudencia citada].

25. En consecuencia, en el estado actual del Derecho de la Unión, en principio los Estados miembros tienen libertad para definir, en el marco de sus sistemas de responsabilidad civil, en particular, los daños causados por vehículos automóviles que deben repararse, el alcance de la indemnización de dichos daños y las personas que tienen derecho a tal reparación [véanse, en ese sentido, las sentencias de 24 de octubre de 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, apartado 32, y de 30 de marzo de 2023, AR y otros (Acción directa contra el asegurador), C-618/21, EU:C:2023:278, apartado 43 y jurisprudencia citada].

26. Dicho esto, cuando, en virtud del Derecho de un Estado miembro, para interpretar una disposición que entra en un ámbito no armonizado es necesario remitirse a un concepto del Derecho de la Unión, existe un interés de la Unión manifiesto en que, con el fin de evitar futuras divergencias de interpretación, el concepto tomado del Derecho de la Unión reciba una interpretación uniforme, cualesquiera que sean las condiciones en que tenga que aplicarse [véanse, por analogía, las sentencias de 24 de octubre de 2019, Belgische Staat, C-469/18 y C-470/18, EU:C:2019:895, apartado 22, y de 27 de abril de 2023, Banca A (Aplicación de la Directiva sobre fusiones en una situación interna), C-827/21, EU:C:2023:355, apartado 44].

27. En el caso de autos, la cuestión prejudicial no se refiere a las materias mencionadas en el apartado 25 de la presente sentencia. En particular, mediante esta cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente no pregunta al Tribunal de Justicia si una víctima como la del litigio principal tiene derecho a obtener una indemnización con arreglo a la Directiva 2009/103, sino que únicamente pregunta al Tribunal de Justicia sobre el alcance del concepto de «vehículo» que figura en el artículo 1, punto 1, de dicha Directiva.

28. Pues bien, aunque es cierto que las explicaciones facilitadas por el órgano jurisdiccional remitente sobre la relación existente entre la normativa nacional aplicable y esta disposición de la Directiva 2009/103 —relación que los órganos jurisdiccionales nacionales deben exponer al Tribunal de Justicia en virtud del artículo 94, letra c), de su Reglamento de Procedimiento— son sucintas, dicho órgano jurisdiccional indica, no obstante, en su petición de decisión prejudicial, que la resolución del litigio del que conoce presupone la interpretación de este concepto. Además, de esta petición se desprende que, según dicho órgano jurisdiccional, la definición del concepto de «vehículos automóviles» que figura en el artículo 1 de la Ley de 21 de noviembre de 1989 se corresponde con la de «vehículo» que figura en la citada disposición de la Directiva 2009/103.

29. Asimismo, por una parte, el Tribunal de Justicia dispone de todos los elementos de hecho y de Derecho necesarios para responder de manera útil a la cuestión que se le plantea y, por otra parte, no suscitan ninguna duda la realidad del litigio principal y el hecho de que la cuestión prejudicial no reviste carácter hipotético.

30. En estas circunstancias, procede declarar la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial.

Sobre la cuestión prejudicial

31. Mediante su cuestión prejudicial, el tribunal remitente pregunta, en esencia, si el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que está comprendida en el concepto de «vehículo», a efectos de esa disposición, una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo y que dispone de una función que le permite acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h; función que, no obstante, solo puede activarse tras utilizar la fuerza muscular.

32. Para interpretar una disposición del Derecho de la Unión, procede tener en cuenta no solo su tenor, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte.

33. Por lo que respecta al tenor del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, procede recordar que esta disposición establece que, a efectos de esta Directiva, el concepto de «vehículo» se refiere a «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea,

así como los remolques, incluso no enganchados». Por lo tanto, conforme al sentido habitual de estos términos en el lenguaje corriente, este concepto, en la medida en que alude a «todo vehículo automóvil», se refiere necesariamente a un aparato diseñado para desplazarse sobre el suelo mediante una fuerza producida por una máquina, por oposición a una fuerza humana o animal, a excepción de los vehículos que se desplazan sobre raíles.

34. Así pues, si bien del tenor del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 se desprende que solo están comprendidos en el concepto de «vehículo», en el sentido de esta disposición, los vehículos destinados a circular por el suelo accionados mediante una fuerza mecánica, a excepción de los que se desplazan sobre raíles, este tenor no permite, por sí solo, responder a la cuestión planteada, ya que no contiene ninguna indicación que permita determinar si tal fuerza mecánica debe desempeñar un papel exclusivo en el accionamiento del vehículo de que se trate.

35. En efecto, las versiones de dicho artículo 1, punto 1, en particular en las versiones francesa, italiana, neerlandesa y portuguesa, en la medida en que se refieren, en relación con la fuerza mecánica, a la circunstancia de que esta «puede» accionar los vehículos de que se trata, podrían interpretarse en el sentido de que constituyen «vehículos», con arreglo a dicha disposición, no solo los propulsados exclusivamente por una fuerza mecánica, sino también los que pueden moverse por otros medios. Sin embargo, en otras versiones lingüísticas, en particular en las versiones española, alemana, griega, inglesa y lituana, dicha disposición está redactada de manera diferente, de modo que no puede interpretarse en este mismo sentido.

36. Pues bien, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, las disposiciones del Derecho de la Unión deben ser interpretadas y aplicadas de modo uniforme a la luz de las versiones de todas las lenguas de la Unión. En caso de divergencia entre las diferentes versiones lingüísticas de un texto del Derecho de la Unión, la norma de que se trata debe interpretarse en función de la estructura general y de la finalidad de la normativa en que se integra (sentencias de 8 de diciembre de 2005, *Jyske Finans*, C-280/04, EU:C:2005:753, apartado 31, y de 21 de diciembre de 2021, *Trapeza Peiraios*, C-243/20, EU:C:2021:1045, apartado 32).

37. Así pues, por lo que respecta a la estructura general de la Directiva 2009/103, procede señalar, por una parte, que, a tenor del considerando 2 de esta Directiva, la obligación de «seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles», que dicha Directiva establece, se refiere al «seguro de vehículos automóviles», expresión que se refiere tradicionalmente, en el lenguaje corriente, al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de máquinas como las motocicletas, los coches y los camiones que, salvo en los casos en que estén al final de su vida útil, se desplazan exclusivamente por medio de una fuerza mecánica.

38. Por otra parte, el artículo 13 de la Directiva 2009/103 precisa, en su apartado 1, letra b), que cada Estado miembro tomará todas las medidas apropiadas para que sea reputada sin efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, para la aplicación de su artículo 3, toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros librada de conformidad con ese artículo 3, y que excluya del seguro la utilización o la conducción de vehículos por personas no titulares de un permiso que les permita conducir el vehículo de que se trate. Pues bien, del tenor del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO 2006, L 403, p. 18), se desprende que, en principio, únicamente la conducción de vehículos que puedan circular por sus propios medios, a excepción de los que se desplazan sobre raíles, está sujeta a un permiso de conducción nacional.

39. En cuanto a los objetivos perseguidos por la Directiva 2009/103, procede recordar que esta tiene por objeto garantizar la libre circulación tanto de los vehículos con estacionamiento habitual en el territorio de la Unión como de los ocupantes de dichos vehículos y garantizar que las víctimas de accidentes causados por estos vehículos reciban un trato comparable sea cual sea el lugar de la Unión en que haya ocurrido el accidente, así como garantizar de esta forma la protección de las víctimas de accidentes causados por los vehículos automóviles, un objetivo, el de la protección de las víctimas, que ha sido perseguido y reforzado de modo constante por el legislador de la Unión [véase, en este sentido, las sentencias de 20 de junio de 2019, *Línea Directa Aseguradora*, C-100/18, EU:C:2019:517, apartados 33, 34 y 46 y jurisprudencia citada, y de 20 de mayo de 2021, *K. S. (Gastos de remolque de un vehículo siniestrado)*, C-707/19, EU:C:2021:405, apartado 27].

40. Pues bien, unas máquinas que no se accionan exclusivamente por una fuerza mecánica y que, por tanto, no pueden desplazarse por el suelo sin utilizar la fuerza muscular, como la bicicleta con pedaleo asistido sobre la que versa el litigio principal, que, por otro lado, puede acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h, no parecen capaces de causar a terceros daños corporales o materiales comparables, por su gravedad o su cantidad, a los que puedan causar las motocicletas, los automóviles, los camiones u otros vehículos que circulan por el suelo, accionados exclusivamente por una fuerza mecánica, ya que estos últimos pueden alcanzar una velocidad

sensiblemente superior a la que pueden alcanzar tales máquinas y, a día de hoy, se utilizan más frecuentemente en la circulación. Por lo tanto, el objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico causados por vehículos automóviles, perseguido por la Directiva 2009/103, no exige que tales máquinas estén comprendidas en el concepto de «vehículo», en el sentido del artículo 1, punto 1, de dicha Directiva.

41. Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a la cuestión prejudicial planteada que el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 debe interpretarse en el sentido de que no está comprendida en el concepto de «vehículo», a efectos de esa disposición, una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo y que dispone de una función que le permite acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h; función que, no obstante, solo puede activarse tras utilizar la fuerza muscular.

Costas

42. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Quinta) declara:

El artículo 1 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, debe interpretarse en el sentido de que no está comprendida en el concepto de «vehículo», a efectos de esa disposición, una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo y que dispone de una función que le permite acelerar sin pedalear hasta una velocidad de 20 km/h; función que, no obstante, solo puede activarse tras utilizar la fuerza muscular.

Firmas

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.