

**LAS BICICLETAS CON PEDALEO ASISTIDO.
EXCLUSIÓN DEL ÁMBITO DEL SEGURO OBLIGATORIO
DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL AUTOMÓVIL.
SENTENCIA DEL TJUE 12 DE OCTUBRE DE 2023
(ASUNTO C-286/22 | KBC VERZEKERINGEN)***

*PEDAL-ASSISTED BICYCLES.
EXCLUSION FROM THE SCOPE OF COMPULSORY
MOTOR THIRD PARTY LIABILITY INSURANCE. JUDGMENT
OF THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE 12 OCTOBER 2023
(CASE C-286/22 | KBC VERZEKERINGEN)*

*ALBERTO J. TAPIA HERMIDA***

Fecha de recepción: 30 de noviembre de 2022

Fecha de aceptación: 5 de marzo de 2023

Disponible en línea: 30 de junio de 2024

Para citar este artículo/To cite this article

TAPIA HERMIDA, Alberto J. *Las bicicletas con pedaleo asistido. exclusión del ámbito del seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil. sentencia del TJUE 12 de octubre de 2023 (Asunto C-286/22) | Kbc Verzekeringen*, 60 *Rev.Ibero-Latinoam.Seguros*, 185-198 (2024).
<https://doi.org/10.11144/Javeriana.ris59.bpae>

doi:10.11144/Javeriana.ris60. bpae

* Análisis Jurisprudencial

** Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid. Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Es Abogado de Estudio Jurídico Sánchez Calero. Ha sido Letrado de la Comisión Nacional del Mercado de Valores. Es experto en Derecho de seguros y ha intervenido en numerosos litigios relativos a este sector. También tiene una dilatada experiencia en mercados financieros y en Derecho bancario y bursátil. Emite dictámenes e informes en asuntos mercantiles y ha sido requerido para actuar como experto en procedimientos judiciales y arbitrales. Catedrático de Derecho mercantil. Facultad de Derecho. Universidad Complutense de Madrid. Vicepresidente de SEAIDA. Contacto: atapia@sanchezcalero.com; Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-5736-1611>.



RESUMEN

Este comentario examina la Sentencia de la Sala Quinta del TJUE 12 de octubre de 2023 que resuelve la petición de decisión prejudicial planteada ante el TJUE por el Tribunal de Casación de Bélgica que tiene por objeto la interpretación del artículo 1.1, sobre el concepto de vehículo de la Directiva 2009/103/CE declarando la exclusión de las bicicletas con pedaleo asistido de su ámbito.

Palabras clave: Sentencia, TJUE, petición de decisión prejudicial, vehículo, Directiva 2009/103/CE, bicicletas con pedaleo asistido.

ABSTRACT

This commentary examines the Judgment of the Fifth Chamber of the CJEU 12 October 2023 ruling on the reference for a preliminary ruling made to the CJEU by the Belgian Court of Cassation concerning the interpretation of Article 1.1, on the concept of vehicle of Directive 2009/103/EC declaring the exclusion of pedal-assisted bicycles from its scope.

Keywords: *Judgment, CJEU, reference for a preliminary ruling, vehicle, Directive 2009/103/EC, pedal-assisted bicycles.*

SUMARIO: I. Presentación. II. Contexto: la noción de vehículo en la legislación y en la jurisprudencia del TJUE sobre el seguro de responsabilidad civil del automóvil: de la extensión a la restricción. A) Legislación: modificación de la definición del concepto de «vehículo» desde el 23 de diciembre de 2023 por la Directiva (UE) 2021/2118. B) Jurisprudencia del TJUE: De la extensión a la restricción. 1. La interpretación extensa del concepto de «vehículo». 2. El tránsito a una noción estricta de vehículo en la Sentencia comentada. III. Identificación y relevancia de la sentencia del TJUE 12 de octubre de 2023 (asunto c-286/22). IV. Supuesto de hecho del litigio subyacente. A) Síntesis. -B) Cronología. V. Conflicto jurídico del litigio subyacente. A) Síntesis. B) Cronología. VI. Jurisprudencia del TJUE. A) Declaración. B) Razonamiento que sustenta la declaración. 1. Interpretación literal: la letra del art.1.1 de la Directiva 2009/103 establece que es un vehículo automóvil un aparato diseñado para desplazarse sobre el suelo mediante una fuerza producida por una máquina. 2. Interpretación sistemática: la expresión seguro de vehículos automóviles se refiere al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de máquinas como las motocicletas, los coches y los camiones. 3. Interpretación finalista: el objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico causados por vehículos automóviles no exige que las bicicletas con pedaleo asistido por motor eléctrico estén comprendidas en el concepto de vehículo. VII. Conclusiones

I. PRESENTACIÓN

De nuevo abuso de la hospitalidad editorial de mi querido amigo el Doctor Carlos Ignacio Jaramillo, de esta Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros que nuevamente me acoge, de la Pontificia Universidad Javeriana de Colombia y de los amigos de ACOLDESE al invitarme a publicar en sus páginas el comentario de la Sentencia de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea 12 de octubre de 2023 que resuelve la petición de decisión prejudicial planteada ante el TJUE por el Tribunal de Casación de Bélgica. Y seguimos esta grata costumbre satisfechos porque estamos persuadidos de que la Sentencia comentada esta llamada a tener un enorme impacto tanto en Europa como, en general, en el Mundo entero a la vista del uso creciente de este tipo de bicicletas con pedaleo asistido por cuanto son un medio de transporte ecológico que contribuyen a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)¹. En particular, la Sentencia de la Sala Quinta del Tribunal de Justicia de la Unión Europea 12 de octubre de 2023 declara que las bicicletas con pedaleo asistido están excluidas del concepto de vehículo del artículo 1.1 de la Directiva 2009/103/CE y, por lo tanto, de su ámbito.

II. CONTEXTO: LA NOCIÓN DE VEHÍCULO EN LA LEGISLACIÓN Y EN LA JURISPRUDENCIA DEL TJUE SOBRE EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL AUTOMÓVIL: DE LA EXTENSIÓN A LA RESTRICCIÓN

A) Legislación: modificación de la definición del concepto de «vehículo» desde el 23 de diciembre de 2023 por la Directiva (UE) 2021/2118

Debemos iniciar este comentario advirtiendo al lector de que la Sentencia de 12 de octubre de 2023 de la Sala Quinta del TJUE (asunto C-286/22 | KBC Verzekeringen) que comentamos interpreta la noción de vehículo del art.1.1 de la Directiva 2009/103/CE en su versión vigente y que esta definición se modificará a partir del 23 de diciembre de 2023, cuando sea aplicable la Directiva (UE) 2021/2118 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica la Directiva 2009/103². Y esta nueva definición indicará expresamente que un «vehículo» es «todo

¹ Sobre esta materia, el lector interesado puede ver nuestra monografía *Sostenibilidad financiera*. Editorial Reus. Colección Sostenibilidad y Derecho (Dir. Tapia Hermida, A.J.), Madrid 2021; así como nuestros estudios “Reformas del Reglamento de las Entidades Aseguradoras. Sostenibilidad corporativa y medioambiental y tablas biométricas”, Revista Española de Seguros (RES) n.º 187, julio/septiembre 2021, SEAIDA., pp. 495-507; Sostenibilidad financiera y corporativa en la Unión Europea, Revista Iberoamericana del Mercados de Valores (RIMV) n.º 62 (2021), pp. 4-12; Sostenibilidad financiera en el mundo posterior al COVID 19, *RDBB* n.º 159 (2020), pp. 31-74; y Sostenibilidad financiera en la UE: un salto cualitativo en su regulación mediante el Reglamento (UE) 2020/852 de 18 de junio de 2020 sobre inversiones sostenibles, *La Ley Unión Europea* n.º 83, Sección Tribuna.

² DOUE 2021, L 430, p. 1.

vehículo automóvil accionado exclusivamente mediante una fuerza mecánica», y añadirá precisiones en términos de peso y velocidad³.

B) Jurisprudencia del TJUE: De la extensión a la restricción

El análisis de la jurisprudencia reciente del TJUE interpretando la definición del concepto de «vehículo» que figura en la Directiva 2009/103/CE muestra un tránsito desde una noción extensa en Sentencias precedentes⁴ a una noción estricta en la Sentencia que comentamos. En efecto:

1. La interpretación extensa del concepto de «vehículo»

El examen de las Sentencias recientes del TJUE permite llegar a las siguientes:

a) En general, destaca la amplitud de las interpretaciones del TJUE sobre los elementos del seguro de responsabilidad civil del automóvil motivada por dos finalidades esenciales: Primero, otorgar la máxima protección a las víctimas y los perjudicados por accidentes de automóvil y sus herederos. Segundo, facilitar la libre circulación de vehículos en el seno de la UE.

b) La jurisprudencia del TJUE parte del carácter objetivo del concepto básico de “vehículo” en la Directiva 2009/103. De tal manera que este concepto opera con independencia de factores funcionales (el uso que se haga o pueda hacerse del vehículo en cuestión) y subjetivos (la intención del propietario o de cualquier otra persona de utilizarlo efectivamente).

c) La jurisprudencia del TJUE establece una noción amplia de la “circulación de vehículos” que abarca una situación en la que el pasajero de un vehículo estacionado en un aparcamiento, al abrir la puerta de ese vehículo, golpea y daña el vehículo que se halla estacionado a su lado (Sentencia de 15 de noviembre de 2018) y la situación de un siniestro acaecido a un vehículo estacionado en un garaje, que se incedndia (Sentencia de 20 de junio de 2019).

d) La jurisprudencia del TJUE establece una noción amplia de la obligación de suscribir un seguro de responsabilidad civil del automóvil que abarca la situación de un vehículo que sigue estando matriculado en un Estado miembro y es apto para circular, pero se encuentra estacionado en un terreno privado por la mera decisión de

³ El apartado 7 de la Sentencia comentada constata: “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”.

⁴ El lector interesado puede consultar nuestra *Guía del Contrato de Seguro*, 2ª ed., Colección Monografías Aranzadi, Aranzadi, Cizur Menor (2022), pp. 275 y ss. y nuestro estudio sobre “El seguro de responsabilidad civil del automóvil en la Jurisprudencia reciente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea” publicado en la Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro n.º 78 (2021), pp. 65 a 84

su propietario, que ya no tiene intención de conducirlo (Sentencia de 4 de septiembre de 2018); de un vehículo que está matriculado en un Estado miembro, siempre que dicho vehículo no haya sido legalmente retirado de la circulación con arreglo a la normativa nacional aplicable (Sentencia de 29 de abril de 2021).

2. El tránsito a una noción estricta de vehículo en la Sentencia comentada

Debemos constatar que el tránsito desde una noción extensa en Sentencias precedentes a una noción estricta en la Sentencia que comentamos no desdice el “*leit motiv*” de protección de la víctima que mueve la jurisprudencia del TJUE porque en el litigio subyacente a la Sentencia comentada no estaba comprometida la protección patrimonial de la ciclista víctima del atropello por dos razones que expondremos en detalle a lo largo de esta comentario: En primer lugar, porque la víctima –“*rectius*”, sus herederos- ya había sido patrimonialmente satisfecha por la aseguradora de la responsabilidad civil empresarial por accidentes laborales (P&V Verzekeringen CVBA, P&V). Es por ello por lo que el litigio subyacente a la Sentencia que comentamos implicaba a dos entidades aseguradoras porque el él se ventilaba el derecho de la aseguradora de la responsabilidad empresarial por accidentes laborales frente a la aseguradora de la responsabilidad civil del conductor del vehículo implicado en el accidente que provocó el fallecimiento de la ciclista. En segundo lugar, porque la víctima ya estaba protegida por una ley nacional de protección que le reconocía una indemnización automática como «*usuario vulnerable de la vía pública*» con arreglo al Derecho belga. En este último aspecto, conviene anticipar que -como veremos en el epígrafe III de este Comentario- P&V presentó la demanda origen del litigio contra KBC 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 1989⁵.

⁵ En este sentido, la Sentencia comentada transcribe el artículo 1 de la Ley del seguro obligatorio de responsabilidad civil en materia de vehículos de motor), de 21 de noviembre de 1989, en su versión aplicable al litigio principal, que dice: “*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*”. Y la Sentencia comentada añade que 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 las motorizadas que puedan ser puestas en circulación por una persona discapacitada*”.

III. IDENTIFICACIÓN Y RELEVANCIA DE LA SENTENCIA DEL TJUE 12 DE OCTUBRE DE 2023 (ASUNTO C-286/22)

El pasado 12 de octubre de 2023, la Sala Quinta del TJUE dictó su Sentencia en el asunto C-286/22 | KBC Verzekeringen, que resuelve una cuestión de interpretación prejudicial llamada a tener una gran importancia práctica en el mercado vial europeo⁶. Previsible relevancia que se percibe a simple vista cuando se constata la circunstancia de todo punto evidente para cualquier usuario de las vías públicas en Europa consistente en la invasión de las calles por bicicletas con pedaleo asistido (que suelen incorporar la función "turbo"). Esta invasión conlleva sin duda, indudables ventajas desde el punto de vista de la salud y la ecología; al tiempo que riesgos evidentes de daños personales y materiales tanto más probables y cuantiosos cuanto más indefensos circulan los ciclistas que manejan esas bicicletas con pedaleo asistido que, a menudo, carecen de las aptitudes físicas y técnicas necesarias para sobrevivir con la seguridad exigible en un ambiente urbano plagado de vehículos automóviles de muy diferentes dimensiones que pasan a centímetros de distancia en la jungla urbana.

En este contexto impacta la Sentencia de la Sala Quinta del TJUE 12 de octubre de 2023⁷ que resuelve la petición de decisión prejudicial planteada ante el TJUE por el Tribunal de Casación de Bélgica que tiene por objeto la interpretación del artículo 1, punto 1 -sobre el concepto de vehículo- 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 responsabilidad⁸. Procede constatar que el artículo 1 de dicha Directiva define el "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" y que el artículo 3, párrafo primero, de la Directiva, determina la obligación de asegurar los vehículos automóviles diciendo: "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"⁹.

En concreto, dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre dos entidades aseguradoras (KBC Verzekeringen NV, KBC y P&V Verzekeringen CVBA, P&V)

⁶ V. el Comunicado de Prensa n° 155/23 del TJUE fechado en Luxemburgo, a 12 de octubre de 2023 y titulado "Una bicicleta con pedaleo asistido no está comprendida en el ámbito de aplicación del seguro obligatorio de vehículos automóviles porque no se acciona exclusivamente mediante fuerza mecánica".

⁷ V. la entrada de nuestro blog financiero de 16 de octubre de 2023 titulada "Una bicicleta con pedaleo asistido está excluida del ámbito del seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil porque no se acciona exclusivamente mediante fuerza mecánica. Sentencia del TJUE 12 de octubre de 2023 (asunto C-286/22 | KBC Verzekeringen)".

⁸ DOUE 2009, L 263, p. 11.

⁹ La Sentencia comentada, al describir el marco jurídico del Derecho de la Unión relevante, transcribe, además del precepto transcrito, el considerando 2 de la Directiva 2009/103 que establece: "El seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (seguro de vehículos automóviles) reviste especial importancia para los ciudadanos europeos [...]".

en relación con el eventual derecho de la segunda aseguradora de la responsabilidad empresarial por accidentes laborales, subrogada en los derechos de una ciclista que circulaba en una bicicleta con pedaleo asistido; a ser indemnizada por la primera aseguradora de la responsabilidad civil del conductor del vehículo implicado en el accidente que provocó el fallecimiento de la ciclista.

IV. SUPUESTO DE HECHO DEL LITIGIO SUBYACENTE

A) Síntesis

Una ciclista que circulaba en una bicicleta con pedaleo asistido por la vía pública cerca de Brujas (Bélgica) sufrió un grave accidente cuando fue atropellada por un coche y resultó gravemente herida. Falleciendo algunos meses después.

B) Cronología

- a) El 14 de octubre de 2017, una mujer 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.
- b) La víctima resultó gravemente herida y falleció el 11 de abril de 2018.
- c) 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.

V. CONFLICTO JURÍDICO DEL LITIGIO SUBYACENTE

A) Síntesis

En síntesis, en el posterior procedimiento judicial para establecer un posible derecho a indemnización, la controversia se centró en la calificación jurídica de la bicicleta con pedaleo asistido como un «vehículo» con los efectos derivados de la aplicación de la Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre de 2009, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles. En concreto, fue un dato técnico esencial el hecho de que el motor de la bicicleta solo proporcionaba asistencia al pedaleo, incluso cuando se utilizaba la función «turbo»; función que solo podía activarse tras haber empleado la fuerza muscular (pedaleando, caminando con la bicicleta o empujándola). Así, la calificación jurídica de la bicicleta en cuestión fue crucial para determinar si la víctima era conductora de un «*vehículo automóvil*» o si podía reclamar una indemnización automática como «*usuario vulnerable de la vía pública*» con arreglo al Derecho belga.

B) Cronología

En particular, podemos resumir la cronología del litigio -sobre la base de los apartados 11 y ss. de la Sentencia comentada- del modo siguiente:

a) La aseguradora del empleador de la víctima en materia de accidentes de trabajo (P&V) presentó una demanda contra la aseguradora del vehículo que atropello la bicicleta (KBC) ante el 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.

b) KBC presentó una demanda reconvenzional en la que solicitaba la devolución, por parte de P&V, de una cantidad de dinero indebidamente pagada.

c) En su escrito de contestación a la demanda reconvenzional, P&V alegó, basándose en el artículo 29 bis, que no podía considerarse que la víctima fuera conductor de un vehículo automóvil.

d) Por Sentencia de 24 de octubre de 2019, el Tribunal de Infracciones Leves de Flandes Occidental, *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.

e) KBC interpuso recurso de apelación contra dicha Sentencia ante el Tribunal de Primera Instancia de Flandes Occidental (División de Brujas, Bélgica). P&V se adhirió a la apelación.

f) Mediante Sentencia de 20 de mayo de 2021, el Tribunal de Primera Instancia de Flandes Occidental declaró infundado el recurso de apelación principal y fundada la adhesión a la apelación. Señaló, en particular, que el concepto de «vehículo automóvil», contemplado en la ley belga 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.

g) La aseguradora del automóvil (KBC) interpuso recurso de casación ante el Tribunal de Casación de Bélgica que 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?»

VI. JURISPRUDENCIA DEL TJUE

A) Declaración

La Sala Quinta del TJUE, en su Sentencia de 12 de octubre de 2023 (asunto C-286/22 | KBC Verzekeringen) 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”.*

B) Razonamiento que sustenta la declaración

Sobre la base de los apartados 32 y ss. de la Sentencia, podemos exponer el razonamiento que sustenta la declaración transcrita en tres fases que se corresponden con la interpretación literal, sistemática y finalista¹⁰:

1. Interpretación literal: la letra del art.1.1 de la Directiva 2009/103 establece que es un vehículo automóvil un aparato diseñado para desplazarse sobre el suelo mediante una fuerza producida por una máquina

El tenor literal del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103 establece que 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,*

¹⁰ Fases que, se corresponden, por cierto, con los criterios de interpretación de las normas mencionados en el art.3 de nuestro Código Civil.

así como los remolques, incluso no enganchados”¹¹. Sin embargo, la Sala considera que esta interpretación literal no es suficiente para resolver la cuestión prejudicial planteada puesto que carece de indicación alguna que permita determinar si la fuerza mecánica debe desempeñar un papel exclusivo en el accionamiento del vehículo de que se trate¹².

2. Interpretación sistemática: la expresión seguro de vehículos automóviles se refiere al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de máquinas como las motocicletas, los coches y los camiones

La insuficiencia detectada en el texto del art.1.1 de la Directiva 2009/103 lleva a la Sala a utilizar el criterio de interpretación sistemática en dos sentidos:

a) Primero, en un sentido interno a la propia Directiva 2009/103, lo que le lleva a investigar en su estructura general para constatar que, cuando dicha Directiva se refiere al “seguro de vehículos automóviles”, alude al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de máquinas como las motocicletas, los coches y los camiones¹³.

b) Segundo, en un sentido externo al poner en relación con la Directiva 2009/103 con la Directiva 2006/126/CE¹⁴, sobre el permiso de conducción poniendo en relación dos extremos de cada una de ellas relevantes para resolver la cuestión prejudicial planteada¹⁵ que son:

¹¹ Por lo tanto, según señala el apartado 33 de la Sentencia: “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”.

¹² Este déficit de la interpretación literal se manifiesta en el apartado 34 de la Sentencia cuando dice: “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”.

¹³ En este sentido, el apartado 37 de la Sentencia dice: “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”.

¹⁴ La Sentencia comentada, al describir el marco jurídico del Derecho de la Unión relevante, transcribe, 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”.

¹⁵ En este sentido, el apartado 38 de la Sentencia dice: “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

b.1) En cuanto a la Directiva 2009/103/CE, su artículo 13.1.b) establece que cada Estado miembro impedirá que tenga efecto en lo que se refiere al recurso de los terceros, víctimas de un siniestro, toda disposición legal o cláusula contractual que esté contenida en una póliza de seguros 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.

b.2) En lo que se refiere a la Directiva 2006/126/CE, verifica que, de su artículo 4.1 se deduce que únicamente la conducción de vehículos que puedan circular por sus propios medios está sujeta a un permiso de conducción nacional.

3. Interpretación finalista: el objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico causados por vehículos automóviles no exige que las bicicletas con pedaleo asistido por motor eléctrico estén comprendidas en el concepto de vehículo

Avanza en su razonamiento la Sala cuando toma en consideración los objetivos perseguidos por la Directiva 2009/103 para constatar que el objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico causados por vehículos automóviles no exige que las bicicletas cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo estén comprendidas en el concepto de vehículo¹⁶.

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”.

¹⁶ En este sentido, el apartado 40 de la Sentencia dice que la Directiva “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”]. (apartado 39 de la Sentencia). Y este último criterio teleológico le conduce a concluir diciendo: “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”.

VII. CONCLUSIONES

1ª. La Sentencia de 12 de octubre de 2023 de la Sala Quinta del TJUE dictada en el asunto C-286/22 / KBC Verzekeringen resuelve una cuestión de interpretación prejudicial llamada a tener una gran importancia práctica en el mercado vial europeo por el crecimiento exponencial del uso de bicicletas con pedaleo asistido que conlleva indudables ventajas desde el punto de vista de la salud y la ecología; al tiempo que implica riesgos evidentes de daños personales y materiales para sus usuarios y el resto de personas implicadas.

2ª. El tránsito desde una noción extensa en Sentencias precedentes a una noción estricta en la Sentencia que comentamos no desdice el “*leit motiv*” de protección de la víctima que mueve la jurisprudencia del TJUE porque en el litigio subyacente a la Sentencia comentada no estaba comprometida la protección patrimonial de la ciclista víctima del atropello ya que, por una parte, ya había sido patrimonialmente satisfecha por la aseguradora de la responsabilidad civil empresarial de su empleador por accidentes; y, por otra parte, la víctima ya estaba protegida por una ley nacional de protección que le reconocía una indemnización automática como «*usuario vulnerable de la vía pública*».

3ª. La declaración que hace la Sala Quinta del TJUE en la Sentencia de 12 de octubre de 2023 (asunto C-286/22 / KBC Verzekeringen) afirma que una bicicleta dotada de un motor eléctrico que solo puede activarse tras utilizar la fuerza muscular no debe identificarse como vehículo a los efectos del artículo 1 de la Directiva 2009/103/CE.

4ª. El razonamiento que sustenta dicha declaración parte de la base de la interpretación literal del art.1.1 de la Directiva 2009/103 que establece que es un vehículo automóvil un aparato diseñado para desplazarse sobre el suelo mediante una fuerza producida por una máquina.

5ª. El razonamiento que sustenta aquella declaración se completa utilizando dos criterios hermenéuticos complementarios que son:

a) En primer lugar, la interpretación sistemática de la norma que opera con un alcance doble: interno por referencia a la estructura de la propia Directiva 2009/103/CE y , en concreto, a su artículo 13.1.b), que le conduce a sostener que la expresión seguro de vehículos automóviles se refiere al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de máquinas como las motocicletas, los coches y los camiones; y externo por referencia la Directiva 2006/126/CE, de cuyo artículo 4.1 se deduce que únicamente la conducción de vehículos que puedan circular por sus propios medios está sujeta a un permiso de conducción nacional.

b) En segundo término. una interpretación finalista –a “*contrario sensu*”– que señala que el objetivo de protección de las víctimas de accidentes de tráfico causados por vehículos automóviles, perseguido por la Directiva 2009/103, no exige que las bicicletas cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo estén comprendidas en el concepto de vehículo.