

EL TJUE NO CONSIDERA “VEHÍCULO” UNA BICICLETA ELÉCTRICA *

Helena Palomino Moraleda**
Profesora Ayudante
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 24 de octubre de 2023

1. Hechos

En el año 2017, en Bélgica, un automóvil atropelló a una persona que circulaba por la vía pública con una bicicleta con pedaleo asistido. Al tiempo, la víctima falleció y al haber constituido para ella un *accidente in itinere*, la aseguradora del empleador abonó la correspondiente indemnización y se subrogó en los derechos de sus causahabientes. De esta forma, la aseguradora del empleador presentó una demanda contra la aseguradora del automóvil que atropelló a la víctima, reclamando los gastos abonados a los familiares. En el proceso judicial surge la controversia sobre la calificación jurídica que merece la bicicleta con pedaleo asistido, a efectos de dilucidar si existe derecho a una indemnización a la luz de la normativa belga: ¿debe considerarse esta clase de bicicletas cómo un vehículo?

En fase de apelación, el tribunal de Bélgica competente dedujo que una bicicleta no es un vehículo automóvil, en el sentido de la Ley belga de 21 de noviembre de 1989 y de la Directiva 2009/103, toda vez que la fuerza mecánica de la que dispone no puede, por sí sola, poner en marcha la bicicleta o mantenerla en movimiento. Recurrida la resolución en casación, el Tribunal de casación belga entiende que para encontrar solución al litigio

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación PID2021-128913NB-I00, del Ministerio de Ciencia e Innovación y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social: seguimiento y avances”, dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato; y en el marco de las Ayudas para la realización de proyectos de investigación aplicada, en el marco del Plan Propio de investigación, cofinanciadas en un 85% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), para el proyecto titulado “Modelos jurídicos eficientes de consumo sostenible”, con Ref.: 2022-GRIN-34487 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana I. Mendoza Losana.

** ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3196-3251>



se requiere conocer la interpretación de “vehículo” en el sentido del artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103, 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.

2. Cuestión prejudicial

La cuestión clave para resolver el litigio pasa por determinar si la bicicleta con pedaleo asistido puede ser calificada como “vehículo automóvil” o por el contrario no merece esta calificación y debe considerarse a la víctima como “usuario vulnerable de la vía pública” lo que daría derecho a una indemnización automática con arreglo a la legislación belga. Esta fue la cuestión prejudicial planteada ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea:

¿Debe interpretarse el artículo 1, punto 1, de la Directiva 2009/103/CE, 1 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, en su versión aplicable antes de su modificación por la Directiva 2021/2118 2 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2021, por la que se modifica dicha Directiva, en la que se 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», en el sentido de que una bicicleta eléctrica («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 eléctrica dotada con una función de impulso mediante la cual la bicicleta acelera hasta una velocidad de 20 km/h sin pedalear cuando se pulsa el botón de refuerzo, pero en la que se requiere fuerza muscular para poder utilizar la función de refuerzo, no son vehículos en el sentido de dicha Directiva?

3. Respuesta del TJUE

Señala el TJUE que para interpretar el Derecho de la Unión debe atenderse no solo al tenor de la disposición sino también al contexto y objetivos perseguidos. El art. 1.1 de la Directiva 2009/103/CE se refiere a “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”. El lenguaje y sentido habitual de estos términos deben llevar a entender que quedan excluidos del concepto de fuerza mecánica la fuerza humana o animal. Sin embargo, el tribunal entiende que este tenor literal no permite dar una respuesta completa a la cuestión planteada al no ser capaz de



responder si la fuerza mecánica debe desempeñar un papel exclusivo en el accionamiento del vehículo, cuestión clave en el tipo de bicicletas cómo la que da lugar al litigio.

El Considerando 2 de la precitada Directiva se refiere a la “obligación de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles”, expresión que, para el TJUE, se refiere tradicionalmente al seguro de máquinas cómo motocicletas, coches y camiones; es decir, aquellos que se desplazan exclusivamente por medio de una fuerza mecánica. La misma conclusión se desprende de los artículos 13 y 4 de la Directiva 2009/103/CE, en lo referente al permiso de conducción de vehículos.

El TJUE concluye que una bicicleta cuyo motor eléctrico únicamente presta asistencia al pedaleo y que incluye una función que le permite acelerar hasta alcanzar los 20km/h sin pedalear pero que solo puede activarse con fuerza muscular, no puede ser considerada un “vehículo” a los efectos de esta normativa. El tribunal recuerda que el objetivo principal de la Directiva 2009/103/CE es el de proteger a las víctimas de accidentes provocados por vehículos automóviles y no parece que las bicicletas eléctricas pueden causar daños a terceros comparables, por su gravedad y frecuencia, con vehículos accionados únicamente por una fuerza mecánica (motocicletas, coches, camiones u otros similares), cuya velocidad alcanzada es notablemente superior, así como la habitualidad de su uso.