



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a cincea)

12 octombrie 2023*

„Trimitere preliminară – Asigurarea de răspundere civilă auto – Directiva 2009/103/CE – Articolul 1 punctul 1 – Noțiunea de «vehicul» – Legislație națională care prevede despăgubirea automată a anumitor utilizatori ai drumurilor care sunt victime ale unor accidente de circulație – Persoană care nu conduce un «autovehicul» în sensul legislației respective – Noțiune echivalentă cu cea de «vehicul» în sensul Directivei 2009/103 – Bicicletă echipată cu un motor electric care oferă o asistență la pedalare și care dispune de o funcție de accelerare care nu poate fi activată decât după utilizarea forței musculare”

În cauza C-286/22,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Hof van Cassatie (Curtea de Casație, Belgia), prin decizia din 7 aprilie 2022, primită de Curte la 28 aprilie 2022, în procedura

KBC Verzekeringen NV

împotriva

P&V Verzekeringen CVBA,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul E. Regan, președinte de cameră, și domnii Z. Csehi, M. Ilešič, I. Jarukaitis (raportor) și D. Gratsias, judecători,

avocat general: doamna L. Medina,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru KBC Verzekeringen NV, de B. Maes, avocat;
- pentru P&V Verzekeringen CVBA, de J. Verbist, avocat;
- pentru guvernul belgian, de S. Baeyens, P. Cottin și C. Pochet, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: neerlandeza.

- pentru guvernul german, de J. Möller, P. Busche și M. Hellmann, în calitate de agenți;
 - pentru guvernul finlandez, de M. Pere, în calitate de agent;
 - pentru Comisia Europeană, de A. Nijenhuis și H. Tserepa-Lacombe, în calitate de agenți,
- având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatei generale, pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (JO 2009, L 263, p. 11).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între KBC Verzekeringen NV (denumită în continuare „KBC”), pe de o parte, și P&V Verzekeringen CVBA (denumită în continuare „P&V”), pe de altă parte, în legătură cu eventualul drept al unui asigurător în materie de accidente de muncă, care se subrogă în drepturile unui biciclist care circula pe o bicicletă asistată electric, de a fi despăgubit de asigurătorul de răspundere civilă al conducătorului autoturismului implicat în accidentul care a determinat decesul acestui biciclist.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentul (2) al Directivei 2009/103 are următorul cuprins:

„Asigurarea de răspundere civilă pentru circulația autovehiculelor (asigurarea auto) are o importanță deosebită pentru cetățenii europeni [...]”
- 4 Potrivit articolului 1 din această directivă, intitulat „Definiții”:

„În sensul prezentei directive, se înțelege prin:

 1. «vehicul»: orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv remorci, chiar și necuplate;

[...]”
- 5 Articolul 3 din această directivă, intitulat „Obligația de asigurare a vehiculelor”, prevede la primul paragraf:

„[...] [F]iecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare.”

- 6 Articolul 13 din aceeași directivă, intitulat „Clauză contractuală de excludere”, prevede la alineatul (1):

„Fiecare stat membru adoptă toate măsurile necesare pentru ca, în scopul aplicării articolului 3, orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare eliberată în conformitate cu articolul 3 să fie lipsită de efect în ceea ce privește pretențiile terților victime ale accidentului, dacă aceasta exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:

[...]

(b) persoane care nu sunt titularele unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv;

[...]”

- 7 La 24 noiembrie 2021, a fost adoptată Directiva (UE) 2021/2118 a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/103 (JO 2021, L 430, p. 1). Directiva 2021/2118 modifică printre altele articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103. În conformitate cu articolul 2 din Directiva 2021/2118, această modificare se va aplica de la 23 decembrie 2023.

Dreptul belgian

- 8 Articolul 1 din wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Legea privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto) din 21 noiembrie 1989 (*Belgisch Staatsblad*, 8 decembrie 1989, p. 20122), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „Legea din 21 noiembrie 1989”), conține printre altele următoarea definiție:

„În sensul prezentei legi, următorii termeni se definesc astfel:

Autovehicule: vehiculele destinate transportului pe uscat și care pot fi acționate în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine; tot ceea ce este cuplat la vehicul se consideră ca făcând parte din acesta.

Sunt asimilate autovehiculelor remorcile construite special pentru a fi cuplate la un autovehicul în vederea transportului de persoane sau de lucruri și care sunt stabilite de Rege. Regele poate, prin decret adoptat în Consiliul de Miniștri, să precizeze care sunt mijloacele de transport care se încadrează în definiția autovehiculului.”

- 9 Articolul 29 bis din această lege prevede, la alineatele 1-3, următoarele:

„§ 1. În cazul unui accident de circulație care implică unul sau mai multe autovehicule [...] și cu excepția daunelor materiale și a prejudiciilor suferite de conducătorul fiecărui autovehicul implicat, toate prejudiciile suferite de victime și de succesorii în drepturi ai acestora și care rezultă din vătămări corporale sau din deces [...] sunt reparate în solidar de asigurătorii care, în conformitate cu prezenta lege, acoperă răspunderea proprietarului, a conducătorului sau a posesorului autovehiculelor. Prezenta dispoziție se aplică și în cazul în care prejudiciile au fost cauzate în mod voluntar de conducător.

[...]

§ 2 Conducătorul unui autovehicul și avânzii-cauză ai acestuia nu se pot prevala de prezentul articol, cu excepția cazului în care conducătorul auto acționează în calitate de succesori în drepturi al unei victime care nu era conducător și cu condiția ca el să nu fi cauzat în mod intenționat daunele.

§ 3 Prin autovehicul se înțelege orice vehicul menționat la articolul 1 din prezenta lege, cu excepția fotoliilor rulante cu motor care pot fi puse în circulație de o persoană cu handicap.”

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 10 La 14 octombrie 2017, BV (denumit în continuare „victima”), care circula pe drumurile publice pe o bicicletă asistată electric, a fost accidentat de un autoturism asigurat de KBC în temeiul Legii din 21 noiembrie 1989. Victima a fost grav rănită și a decedat la 11 aprilie 2018. Întrucât acest accident constituia, pentru această victimă, un „accident de traseu”, P&V, asigurătorul angajatorului său în materie de accidente de muncă, a plătit despăgubiri și s-a subrogat în drepturile sale și în cele ale succesorilor săi în drepturi.
- 11 P&V a chemat în judecată KBC în fața politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunalul de Poliție din Flandra Occidentală, Secția Bruges, Belgia) pentru a obține rambursarea cheltuielilor sale în temeiul articolului 1382 din vechiul Cod civil belgian sau al articolului 29 bis din Legea din 21 noiembrie 1989. KBC a formulat o cerere reconvențională având ca obiect rambursarea de către P&V a unei sume de bani care ar fi fost plătită în mod nejustificat. În apărare, P&V a susținut, invocând acest articol 29 bis, că nu se putea considera că victima fusese conducător al unui autovehicul.
- 12 Printr-o hotărâre din 24 octombrie 2019, această instanță a constatat că conducătorul autoturismului în cauză nu era răspunzător pentru accidentul respectiv, dar că, în temeiul articolului 29 bis menționat, KBC era totuși obligată să despăgubească victima, precum și societatea P&V, care se subrogase în drepturile acestei victime, pentru motivul că aceasta din urmă nu era conducătorul unui autovehicul și că ea avea, așadar, dreptul la o despăgubire în temeiul aceluiași articol.
- 13 KBC a declarat apel împotriva acestei hotărâri la rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunalul de Primă Instanță din Flandra Occidentală, Secția Bruges, Belgia). P&V a formulat un apel incident.
- 14 Prin hotărârea din 20 mai 2021, această instanță a declarat apelul principal ca fiind nefondat și apelul incident ca fiind fondat. În ceea ce privește aplicarea articolului 29 bis din Legea din 21 noiembrie 1989, aceasta a arătat printre altele că noțiunea de „autovehicul”, prevăzută de acest articol, corespundea celei de „vehicul” care figurează la articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103. Constatând că noțiunea de „forță mecanică” nu era definită nici în această lege, nici în această directivă, ea a considerat că această noțiune era totuși explicită și că termenii „care pot fi acționate printr-o forță mecanică” trebuiau înțeleși în sensul că un autovehicul este un vehicul capabil să circule fără efort muscular. Ea a dedus de aici că o bicicletă nu este un autovehicul, în sensul legii menționate, dacă dispune de un motor auxiliar, iar forța mecanică nu poate, în sine, să determine pornirea bicicletei sau menținerea sa în mișcare.

- 15 Având în vedere informațiile furnizate de producătorul bicicletei asistate electric în cauză, instanța menționată a constatat că motorul acesteia nu oferea decât o asistență la pedalare, inclusiv în ceea ce privește funcția „boost” a acestui motor, și că această funcție nu putea fi activată decât după utilizarea forței musculare, indiferent dacă era vorba despre pedalare, mersul pe jos cu bicicleta sau împingerea acesteia. Ea a dedus de aici că victima nu era conductoare a unui autovehicul, în sensul articolului 1 din Legea din 21 noiembrie 1989, și că aceasta putea pretinde o despăgubire în temeiul articolului 29 bis din această lege în calitate de „utilizator vulnerabil al drumului”, la fel ca asigurătorul în materie de accidente de muncă, subrogat în drepturile acestei victime.
- 16 KBC a formulat recurs împotriva hotărârii menționate la punctul 14 din prezenta hotărâre la Hof van Cassatie (Curtea de Casație, Belgia), instanța de trimitere. În fața acestei instanțe, KBC arată printre altele că definiția noțiunii de „autovehicul” care figurează la articolul 1 din legea menționată corespunde celei a termenului „vehicul” care figurează la articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103. Ea deduce de aici că dreptul belgian trebuie interpretat în conformitate cu această directivă.
- 17 Pe fond, KBC susține că, din moment ce articolul 1 din Legea din 21 noiembrie 1989 nu distinge între vehiculele destinate transportului pe uscat care pot fi acționate exclusiv în mod mecanic și cele care pot fi acționate și în mod mecanic, numai vehiculele acționate exclusiv prin forța musculară sunt excluse din domeniul de aplicare al acestei legi. Aceasta concluzionează că rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunalul de Primă Instanță din Flandra Occidentală, Secția Bruges) nu a luat în considerare noțiunea de „autovehicul” și a încălcat articolele 1 și 29 bis din legea menționată, precum și, printre altele, articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103.
- 18 Instanța de trimitere arată că soluționarea litigiului cu care este sesizată necesită o interpretare a noțiunii „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103.
- 19 În aceste condiții, Hof van Cassatie (Curtea de Casație) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 1 punctul 1 din Directiva [2009/103], astfel cum era aplicabilă înainte de modificarea prin Directiva [2021/2118], în care «vehiculul» este definit ca «orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv remorci, chiar și necuplete», trebuie interpretat în sensul că o bicicletă electrică («speed pedelec») al cărei motor oferă numai o asistență la pedalare, astfel încât bicicleta nu se poate deplasa în mod autonom, fără forță musculară, ci numai folosind puterea motorului și forța musculară, și o bicicletă electrică prevăzută cu o funcție «boost», cu care bicicleta accelerează fără trepte, prin apăsarea butonului «boost», până la o viteză de 20 km/oră, forța musculară fiind totuși necesară pentru a putea folosi funcția «boost», nu sunt vehicule în sensul Directivei 2009/103?”

Cu privire la admisibilitatea cererii de decizie preliminară

- 20 Guvernul german contestă admisibilitatea prezentei cereri de decizie preliminară pentru motivul că din aceasta nu reiese motivul pentru care interpretarea solicitată a dreptului Uniunii este relevantă pentru soluționarea litigiului principal. Acest litigiu ar intra exclusiv sub incidența dreptului național în materie de răspundere, care nu ar fi armonizat de dreptul Uniunii, iar din dosar nu ar reieși că dispozițiile dreptului Uniunii au fost declarate aplicabile de dreptul național.

- 21 Potrivit jurisprudenței constante a Curții, în cadrul cooperării dintre aceasta din urmă și instanțele naționale, instituită la articolul 267 TFUE, numai instanța națională sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinenta întrebărilor pe care le adresează Curții. În consecință, în cazul în care întrebările adresate privesc interpretarea dreptului Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe (Hotărârea din 16 iunie 2015, Gauweiler și alții, C-62/14, EU:C:2015:400, punctul 24, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 28 octombrie 2020, Pegaso și Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, punctul 26, precum și jurisprudența citată).
- 22 Rezultă că întrebările privind dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de relevanță. Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea sau aprecierea validității unei dispoziții a dreptului Uniunii Europene care îi este solicitată nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate (Hotărârea din 16 iunie 2015, Gauweiler și alții, C-62/14, EU:C:2015:400, punctul 25, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 28 octombrie 2020, Pegaso și Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, punctul 27, precum și jurisprudența citată).
- 23 Pe de altă parte, este adevărat că Curtea a statuat în repetate rânduri că obligația de acoperire prin asigurarea de răspundere civilă a prejudiciilor cauzate de autovehicule unor terți este distinctă de întinderea despăgubirii pentru aceste prejudicii în temeiul răspunderii civile a asiguratului. Într-adevăr, în timp ce prima este definită și garantată de reglementarea Uniunii, cea de a doua este reglementată în esență de dreptul național [Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 28, precum și Hotărârea 30 martie 2023, AR și alții (Acțiune directă împotriva asiguratorului), C-618/21, EU:C:2023:278, punctul 42 și jurisprudența citată].
- 24 Astfel, reglementarea Uniunii nu urmărește să armonizeze regimurile de răspundere civilă ale statelor membre și, în stadiul actual al dreptului Uniunii, acestea din urmă rămân libere să determine regimul de răspundere civilă aplicabil accidentelor rezultate din circulația vehiculelor [a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 octombrie 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punctul 29, precum și Hotărârea din 30 martie 2023, AR și alții (Acțiune directă împotriva asiguratorului), C-618/21, EU:C:2023:278, punctul 43 și jurisprudența citată].
- 25 În consecință, în stadiul actual al dreptului Uniunii, statele membre rămân în principiu libere să determine, în cadrul regimurilor lor de răspundere civilă, în special prejudiciile cauzate de autovehicule care trebuie reparate, întinderea despăgubirii pentru aceste prejudicii și persoanele care au dreptul la o asemenea despăgubire [a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 octombrie 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punctul 32, precum și Hotărârea din 30 martie 2023, AR și alții (Acțiune directă împotriva asiguratorului), C-618/21, EU:C:2023:278, punctul 22 și jurisprudența citată].
- 26 Cu toate acestea, atunci când, potrivit dreptului unui stat membru, pentru interpretarea unei dispoziții care aparține unui domeniu nearmonizat trebuie să se facă trimitere la o noțiune de drept al Uniunii, există un interes cert al Uniunii ca, pentru evitarea unor viitoare divergențe de interpretare, noțiunea preluată din dreptul Uniunii să primească o interpretare uniformă, indiferent de condițiile în care aceasta urmează să fie aplicată [a se vedea prin analogie Hotărârea

din 24 octombrie 2019, Belgische Staat, C-469/18 și C-470/18, EU:C:2019:895, punctul 22, precum și Hotărârea din 27 aprilie 2023, Banca A (Aplicarea Directivei privind fuziunile într-o situație internă), C-827/21, EU:C:2023:355, punctul 44].

- 27 În speță, întrebarea preliminară nu privește materiile menționate la punctul 25 din prezenta hotărâre. În special, prin aceasta, instanța de trimitere nu solicită Curții să stabilească dacă o victimă precum cea în discuție în litigiul principal are dreptul de a obține o reparație în temeiul Directivei 2009/103, ci solicită Curții să se pronunțe numai cu privire la domeniul de aplicare al noțiunii de „vehicul” care figurează la articolul 1 punctul 1 din această directivă.
- 28 Or, deși este cert că explicațiile prezentate de instanța de trimitere cu privire la legătura care există între legislația națională aplicabilă și această dispoziție din Directiva 2009/103 – legătură pe care instanțele naționale sunt obligate să o prezinte Curții în temeiul articolului 94 litera (c) din Regulamentul său de procedură – sunt succinte, această instanță arată totuși, în cererea sa de decizie preliminară, că soluționarea litigiului cu care este sesizată presupune interpretarea acestei noțiuni. În plus, din această cerere reiese că, potrivit instanței menționate, definiția noțiunii de „autovehicule” care figurează la articolul 1 din Legea din 21 noiembrie 1989 corespunde definiției noțiunii de „vehicul” care figurează în dispoziția menționată din Directiva 2009/103.
- 29 De altfel, pe de o parte, Curtea dispune de toate elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebarea care îi este adresată și, pe de altă parte, nu există nicio îndoială cu privire la realitatea litigiului principal, precum și la lipsa caracterului ipotetic al acestei întrebări.
- 30 În aceste condiții, trebuie să se constate că prezenta cerere de decizie preliminară este admisibilă.

Cu privire la întrebarea preliminară

- 31 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că intră în sfera noțiunii de „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, o bicicletă al cărei motor electric oferă numai o asistență la pedalare și care dispune de o funcție care îi permite să accelereze fără a pedala până la o viteză de 20 km/h, această funcție neputând fi însă activată decât după utilizarea forței musculare.
- 32 În vederea interpretării unei dispoziții de drept al Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acesteia, ci și de contextul ei și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție.
- 33 În ceea ce privește modul de redactare a articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103, trebuie amintit că această dispoziție prevede că, în sensul acestei directive, noțiunea de „vehicul” înseamnă „orice vehicul cu motor destinat transportului pe uscat și acționat în mod mecanic, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv remorci, chiar și necuplate”. Prin urmare, în conformitate cu sensul obișnuit al acestor termeni în limbajul curent, această noțiune, în măsura în care vizează „orice vehicul cu motor”, se referă în mod necesar la un dispozitiv conceput pentru a se deplasa pe uscat prin intermediul unei forțe produse de o mașină, spre deosebire de o forță umană sau animală, cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine.

- 34 Deși din modul de redactare a articolului 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 rezultă astfel că în sfera noțiunii de „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, intră numai vehiculele destinate circulației pe uscat care pot fi acționate în mod mecanic, cu excepția celor care se deplasează pe șine, acest mod de redactare nu permite, în sine, să se răspundă la întrebarea adresată, din moment ce nu conține nicio indicație care să permită să se stabilească dacă o astfel de acționare în mod mecanic trebuie să joace un rol exclusiv în punerea în mișcare a vehiculului în cauză.
- 35 Astfel, versiunile acestui articol 1 punctul 1, în special în limbile franceză, italiană, neerlandeză și portugheză, în măsura în care se referă, cu privire la forța mecanică, la împrejurarea că aceasta „poate” acționa vehiculele în cauză, ar putea fi interpretate în sensul că constituie „vehicule”, în sensul acestei dispoziții, nu numai cele propulsate exclusiv de o forță mecanică, ci și cele susceptibile să se pună în mișcare prin alte mijloace. Cu toate acestea, în alte versiuni lingvistice, în special în limbile spaniolă, germană, greacă, engleză și lituaniană, dispoziția menționată este redactată diferit, astfel încât nu poate fi interpretată în același sens.
- 36 Or, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, dispozițiile dreptului Uniunii trebuie să fie interpretate și aplicate în mod uniform, în lumina versiunilor existente în toate limbile Uniunii. În caz de disparitate între diferitele versiuni lingvistice ale unui text de dreptul Uniunii, dispoziția în cauză trebuie să fie interpretată în raport cu economia generală și cu finalitatea reglementării din care face parte (Hotărârea din 8 decembrie 2005, Jyske Finans, C-280/04, EU:C:2005:753, punctul 31, și Hotărârea din 21 decembrie 2021, Trapeza Peiraios, C-243/20, EU:C:2021:1045, punctul 32).
- 37 Astfel, în ceea ce privește economia generală a Directivei 2009/103, este necesar să se arate, pe de o parte, că, potrivit considerentului (2) al acestei directive, obligația de „asigurare de răspundere civilă pentru circulația autovehiculelor”, pe care directiva menționată o prevede, se referă la „asigurarea auto”, expresie care vizează în mod tradițional, în limbajul curent, asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de dispozitive precum motocicletele, autoturismele și camioanele, care, cu excepția cazurilor în care sunt scoase din uz, sunt puse în mișcare exclusiv prin intermediul unei forțe mecanice.
- 38 Pe de altă parte, articolul 13 din Directiva 2009/103 precizează, la alineatul (1) litera (b), că fiecare stat membru adoptă toate măsurile necesare pentru ca, în scopul aplicării articolului 3 din aceasta, orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare eliberată în conformitate cu acest articol 3 să fie lipsită de efect în ceea ce privește pretențiile terților victime ale accidentului, dacă aceasta exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de persoane care nu sunt titularele unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv. Or, din modul de redactare a articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO 2006, L 403, p. 18, Ediție specială, 07/vol. 17, p. 216) reiese că, în principiu, numai conducerea vehiculelor care pot circula prin mijloace proprii, cu excepția celor care se deplasează pe șine, este supusă unui permis de conducere național.
- 39 În ceea ce privește obiectivele vizate de Directiva 2009/103, trebuie amintit că aceasta urmărește să asigure libera circulație atât a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul Uniunii, cât și a persoanelor aflate la bordul acestora și să garanteze că victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule vor beneficia de un tratament comparabil, indiferent de locul de pe teritoriul Uniunii în care s-a produs accidentul, precum și să asigure astfel protecția victimelor accidentelor cauzate de autovehicule, acest obiectiv de protecție a victimelor fiind urmărit și consolidat în mod constant de legiuitorul Uniunii [a se vedea în acest sens Hotărârea din

20 iunie 2019, Lînea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, punctele 33, 34 și 46, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 20 mai 2021, K. S. (Costuri de remorcare a unui vehicul avariat), C-707/19, EU:C:2021:405, punctul 27].

- 40 Or, dispozitivele care nu sunt acționate exclusiv în mod mecanic și care nu se pot deplasa, așadar, pe uscat fără utilizarea forței musculare, precum bicicleta asistată electric în discuție în litigiul principal, care, de altfel, poate accelera fără a pedala până la o viteză de 20 km/h, nu sunt de natură să cauzeze terților vătămări corporale sau materiale comparabile, în ceea ce privește gravitatea sau întinderea lor, celor pe care le pot cauza motocicletele, autoturismele, camioanele sau alte vehicule, care circulă pe uscat, acționate exclusiv în mod mecanic, acestea din urmă putând atinge o anumită viteză, semnificativ mai mare decât cea care poate fi atinsă de astfel de dispozitive, și fiind încă preponderent utilizate în scopul transportului. Obiectivul de protecție a victimelor accidentelor de circulație cauzate de autovehicule, urmărit de Directiva 2009/103, nu impune, așadar, ca astfel de dispozitive să intre în sfera noțiunii de „vehicul”, în sensul articolului 1 punctul 1 din această directivă.
- 41 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, se impune ca la întrebarea adresată să se răspundă că articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103 trebuie interpretat în sensul că nu intră în sfera noțiunii de „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, o bicicletă al cărei motor electric oferă numai o asistență la pedalare și care dispune de o funcție care îi permite să accelereze fără a pedala până la o viteză de 20 km/h, această funcție neputând fi însă activată decât după utilizarea forței musculare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 42 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

Articolul 1 punctul 1 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi

trebuie interpretat în sensul că

nu intră în sfera noțiunii de „vehicul”, în sensul acestei dispoziții, o bicicletă al cărei motor electric oferă numai o asistență la pedalare și care dispune de o funcție care îi permite să accelereze fără a pedala până la o viteză de 20 km/h, această funcție neputând fi însă activată decât după utilizarea forței musculare.

Semnături