APPROFONDIMENTO CIVILE

Bicicletta elettrica e pedalata assistita: obbligo di assicurazione?

Data pubblicazione: 23/11/2023

Autore: Avv. Roberto Francesco Iannone

Categoria: Civile

Contenuto

L'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, deve essere interpretato nel senso che: non rientra nella nozione di «veicolo», ai sensi di tale disposizione, una bicicletta il cui motore elettrico fornisce unicamente pedalata assistita e che dispone di una funzione che le consente di accelerare senza pedalare fino a una velocità di 20 km/h, ove tale funzione può essere tuttavia attivata solo dopo uso della forza muscolare. **Corte di Giustizia dell'Unione Europea, Quinta Sezione, sentenza del 12 ottobre 2023, causa C-286/22** *...omissis...*

LA CORTE (Quinta Sezione)

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni, ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità (GU 2009, L 263, pag. 11). 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la KBC Verzekeringen NV (in prosieguo: la «KBC») e la P&V Verzekeringen CVBA (in prosieguo: la «P&V») in merito all'eventuale diritto di un assicuratore in materia di infortuni sul lavoro, subentrato nei diritti di un ciclista che circolava su una bicicletta ad

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

assistenza elettrica, di essere risarcito dall'assicuratore della responsabilità civile del conducente dell'autovettura coinvolta nell'incidente che ha causato il decesso del suddetto ciclista.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

3 Il considerando 2 della direttiva 2009/103 recita: «*L'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli (assicurazione autoveicoli) riveste una particolare importanza per i cittadini europei (...)*». 4 A norma dell'articolo 1 di detta direttiva, intitolato «Definizioni»: «*Ai sensi della presente direttiva, si intende per:* 1) "*veicolo" qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati*; (...)». 5 L'articolo 3 della direttiva in parola, al suo primo comma, intitolato «*Obbligo d'assicurazione dei veicoli*», così dispone: «*Ogni Stato membro adotta tutte le misure appropriate (...) affinché la responsabilità civile relativa alla circolazione dei veicoli che stazionano abitualmente nel suo territorio sia coperta da un'assicurazione*». 6 L'articolo 13 della medesima direttiva, intitolato «*Clausole d'esclusione*», al paragrafo 1, prevede quanto segue: «*Ciascuno Stato membro prende tutte le misure appropriate affinché ai fini dell'applicazione dell'articolo 3 sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all'articolo 3 che escluda dall'assicurazione l'utilizzo o la guida di autoveicoli da parte:* (...) b) *di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare l'autoveicolo in questione*; (...)». 7 Il 24 novembre 2021, è stata adottata la direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2009/103 (GU 2021, L 430, pag. 1). La direttiva 2021/2118 modifica, in particolare, l'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103. Conformemente all'articolo 2 della direttiva 2021/2118, tale modifica si applica a decorrere dal 23 dicembre 2023.

Diritto belga

8 L'articolo 1 della wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (legge sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità in materia di autoveicoli) del 21 novembre 1989 (*Belgisch Staatsblad*, 8 dicembre 1989, pag. 20122), nella versione applicabile alla controversia di cui al procedimento principale (in prosieguo: la «legge del 21 novembre 1989»), contiene, in particolare, la seguente definizione: «*Ai fini dell'applicazione della presente legge, si intende per: Autoveicoli: i veicoli destinati a circolare sul suolo e che possono essere azionati da una forza meccanica, senza essere vincolati a una strada ferrata; tutto ciò che è agganciato al veicolo è considerato parte di esso. Sono equiparati agli autoveicoli i rimorchi costruiti specialmente per essere agganciati ad un autoveicolo per il trasporto di persone o cose e che sono determinati dal Re. Il Re*

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

può, con decreto deliberato in Consiglio dei Ministri, specificare quali mezzi di trasporto rientrano nella definizione di autoveicolo». 9 L'articolo 29 bis di tale legge, ai paragrafi da 1 a 3, così dispone: «§ 1. *In caso di incidente stradale che coinvolge uno o più autoveicoli (...) e ad eccezione dei danni materiali e dei danni subiti dal conducente di ciascun autoveicolo coinvolto, tutti i danni subiti dalle vittime e dai loro aventi causa e derivanti da lesioni personali o dal decesso (...) sono risarciti in solido dagli assicuratori che, conformemente alla presente legge, coprono la responsabilità del proprietario, del conducente o del detentore degli autoveicoli. La presente disposizione si applica anche se i danni sono stati causati volontariamente dal conducente.* (...) §2. *Il conducente di un autoveicolo e i suoi aventi causa non possono avvalersi del presente articolo, salvo che il conducente agisca in qualità di avente causa di una vittima che non era conducente e a condizione che non abbia causato intenzionalmente i danni.* §3. *Per autoveicolo si intende qualsiasi veicolo di cui all'articolo 1 della presente legge, ad esclusione delle sedie a rotelle semoventi che possono essere messe in circolazione da una persona disabile*».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

10 Il 14 ottobre 2017, BV (in prosieguo: la «*vittima*»), che circolava su una bicicletta ad assistenza elettrica su una strada pubblica, è stato investito da un'autovettura assicurata dalla KBC ai sensi della legge del 21 novembre 1989. La vittima è stata gravemente ferita ed è deceduta l'11 aprile 2018. Poiché l'incidente in questione costituiva, per la suddetta vittima, un «incidente in itinere», la P&V, società assicuratrice del suo datore di lavoro per gli infortuni sul lavoro, ha versato il risarcimento ed è subentrata nei diritti della vittima e in quelli dei suoi aventi causa. 11 La P&V ha citato la KBC dinanzi al politierechtbank West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunale in materia di contravvenzioni delle Fiandre occidentali, distretto di Bruges, Belgio) al fine di ottenere il rimborso delle spese sostenute sulla base dell'articolo 1382 del precedente codice civile belga o dell'articolo 29 *bis* della legge del 21 novembre 1989. La KBC ha presentato una domanda riconvenzionale volta ad ottenere dalla P&V il rimborso di una somma di denaro che sarebbe stata indebitamente versata. Nel suo controricorso, la P&V ha sostenuto, basandosi sull'articolo 29 *bis*, che la vittima non poteva essere considerata come conducente di un autoveicolo. 12 Con sentenza del 24 ottobre 2019, tale giudice ha statuito che il conducente dell'autovettura di cui trattasi non era responsabile dell'incidente in questione, ma che, ai sensi del suddetto articolo 29 *bis*, la KBC era comunque tenuta a risarcire la vittima nonché la P&V, subentrata nei diritti di detta vittima, in quanto quest'ultima non era il conducente di un autoveicolo e aveva quindi diritto al risarcimento ai sensi del medesimo articolo. 13 La KBC ha interposto appello avverso tale sentenza dinanzi al rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunale di primo grado delle Fiandre occidentali, distretto di Bruges, Belgio). La P&V ha interposto appello incidentale. 14 Con sentenza del 20 maggio 2021, tale giudice ha dichiarato l'appello principale infondato e l'appello incidentale fondato. Per quanto riguarda

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

l’applicazione dell’articolo 29 *bis* della legge del 21 novembre 1989, esso ha osservato in particolare che la nozione di «*autoveicolo*», contenuta in tale articolo, corrispondeva a quella di «*veicolo*» di cui all’articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103. Avendo constatato che la nozione di «*forza meccanica* » non era definita né in tale legge né in tale direttiva, esso ha ritenuto che la predetta nozione fosse nondimeno esplicita e che i termini «*può essere azionato da una forza meccanica*» dovessero essere intesi nel senso che un autoveicolo è un veicolo capace di movimento senza sforzo muscolare. Esso ne ha dedotto che una bicicletta non è un autoveicolo, in forza di detta legge, se dispone di un motore ausiliario, ma che la forza meccanica non può, di per sé sola, far partire la bicicletta o mantenerla in movimento. 15 Alla luce delle informazioni fornite dal fabbricante della bicicletta ad assistenza elettrica di cui trattasi, detto giudice ha constatato che il motore di quest’ultima forniva soltanto pedalata assistita, anche per quanto riguarda la funzione «*turbo*» di tale motore, e che tale funzione poteva essere attivata solo dopo aver usato la forza muscolare, pedalando, camminando con la bicicletta o spingendola. Ne ha dedotto che la vittima non era il conducente di un autoveicolo, a norma dell’articolo 1 della legge del 21 novembre 1989, e che aveva diritto al risarcimento in base all’articolo 29 *bis* di tale legge in quanto «*utente debole della strada*», al pari dell’assicuratore in materia di infortuni sul lavoro, subentrato nei diritti di tale vittima. 16 La KBC ha presentato ricorso per cassazione avverso la sentenza menzionata al punto 14 della presente sentenza presso lo Hof van Cassatie (Corte di Cassazione, Belgio), giudice del rinvio. Dinanzi a tale giudice, la KBC sottolinea in particolare che la definizione della nozione di «*autoveicolo*» di cui all’articolo 1, di detta legge corrisponde a quella del termine «*veicolo*» di cui all’articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103. Essa ne deduce che il diritto belga deve essere interpretato conformemente alla suddetta direttiva. 17 Nel merito, la KBC sostiene che, siccome l’articolo 1 della legge del 21 novembre 1989 non distingue tra i veicoli destinati a circolare sul suolo che possono essere azionati esclusivamente da una forza meccanica e quelli che possono essere azionati anche da una forza meccanica, solo i veicoli azionati esclusivamente dalla forza muscolare sono esclusi dall’ambito di applicazione della legge di cui trattasi. Essa ne conclude che il rechtbank van eerste aanleg West-Vlaanderen, afdeling Brugge (Tribunale di primo grado delle Fiandre occidentali, distretto di Bruges) ha interpretato erroneamente la nozione di «*autoveicolo*» e ha violato gli articoli 1 e 29 *bis* di tale legge e, in particolare, l’articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103. 18 Il giudice del rinvio rileva che la risoluzione della controversia di cui è investito richiede un’interpretazione della nozione di «*veicolo*» ai sensi dell’articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103. 19 Date siffatte circostanze, lo Hof van Cassatie (Corte di cassazione) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale: «Se l’articolo 1, punto 1, della direttiva [2009/103], nella versione anteriore alla modifica ad opera della direttiva [2021/2118], in cui viene definito “*veicolo*” “*qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati*”, debba essere inteso nel senso che una bicicletta

Documento generato da www.gudipedia.com | © 2020 Gudipedia - Tutti i diritti riservati

elettrica (“*speed pedelec*”), il cui motore offre solo pedalata assistita cosicché la bicicletta non può avanzare in modo autonomo, senza forza muscolare, ma unicamente utilizzando la forza del motore e la forza muscolare, e una bicicletta dotata di una funzione “*turbo*”, per cui la bicicletta, azionando il pulsante “*turbo*”, accelera senza pedalare fino a una velocità di 20 km orari, ma in cui è necessaria la forza muscolare per poter utilizzare la funzione “*turbo*”, non sono veicoli ai sensi della direttiva 2009/103».

Sulla ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale

20 Il governo tedesco contesta la ricevibilità della presente domanda di pronuncia pregiudiziale in base al rilievo che quest’ultima non spiega i motivi per cui l’interpretazione richiesta del diritto dell’Unione sia rilevante per la soluzione della controversia principale. Tale controversia rientrerebbe esclusivamente nell’ambito di applicazione del diritto nazionale della responsabilità, che non sarebbe armonizzato dal diritto dell’Unione, e dal fascicolo non risulterebbe che le disposizioni del diritto dell’Unione siano state dichiarate applicabili dal diritto nazionale. 21 Per giurisprudenza costante della Corte, nell’ambito della cooperazione tra quest’ultima e i giudici nazionali istituita dall’articolo 267 TFUE, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell’emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, una volta che le questioni sollevate vertono sull’interpretazione o sulla validità di una norma giuridica dell’Unione, la Corte è, in via di principio, tenuta a statuire (sentenze del 16 giugno 2015, Gauweiler e a., C-62/14, EU:C:2015:400, punto 24 nonché giurisprudenza ivi citata, e del 28 ottobre 2020, Pegaso e Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, punto 26 nonché giurisprudenza ivi citata). 22 Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell’Unione godono di una presunzione di rilevanza. La Corte può rifiutare di statuire su una domanda di pronuncia pregiudiziale proposta da un giudice nazionale soltanto qualora appaia in modo manifesto che l’interpretazione del diritto dell’Unione europea o il giudizio sulla sua validità richiesti non ha alcun rapporto con l’effettività o l’oggetto del procedimento principale, qualora la questione sia di tipo ipotetico o, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alle questioni che le sono sottoposte (sentenze del 16 giugno 2015, Gauweiler e a., C-62/14, EU:C:2015:400, punto 25 e giurisprudenza citata, e del 28 ottobre 2020, Pegaso e Sistemi di Sicurezza, C-521/18, EU:C:2020:867, punto 27 nonché giurisprudenza ivi citata). 23 Peraltro, è vero che la Corte ha ripetutamente statuito che l’obbligo di copertura, da parte dell’assicurazione della responsabilità civile, dei danni causati ai terzi dagli autoveicoli è distinto dall’entità del risarcimento di detti danni a titolo di responsabilità civile dell’assicurato. Infatti, mentre il primo è definito e garantito dalla normativa dell’Unione, il secondo è sostanzialmente disciplinato

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

dal diritto nazionale [sentenze del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 28, nonché del 30 marzo 2023, AR e a. (Azione diretta contro l'assicuratore), C-618/21, EU:C:2023:278, punto 42 e giurisprudenza ivi citata]. 24 Pertanto, la normativa dell'Unione non mira ad armonizzare i regimi di responsabilità civile degli Stati membri e, allo stato attuale del diritto dell'Unione, questi ultimi restano liberi di determinare il regime di responsabilità civile applicabile ai sinistri derivanti dalla circolazione dei veicoli [v., in tal senso, sentenze del 23 ottobre 2012, Marques Almeida, C-300/10, EU:C:2012:656, punto 29, nonché del 30 marzo 2023, AR e a. (Azione diretta contro l'assicuratore), C-618/21, EU:C:2023:278, punto 43 e giurisprudenza ivi citata]. 25 Di conseguenza, allo stato attuale del diritto dell'Unione, gli Stati membri restano, in linea di principio, liberi di determinare, nell'ambito dei loro regimi di responsabilità civile, in particolare i danni causati da autoveicoli che devono essere risarciti, l'entità del risarcimento di tali danni e le persone che hanno diritto al predetto risarcimento [v., in tal senso, sentenze del 24 ottobre 2013, Drozdovs, C-277/12, EU:C:2013:685, punto 32, nonché del 30 marzo 2023, AR e a. (Azione diretta contro l'assicuratore), C-618/21, EU:C:2023:278, punto 22 e giurisprudenza ivi citata). 26 Ciò premesso, qualora, secondo il diritto di uno Stato membro, per l'interpretazione di una disposizione rientrante in un settore non armonizzato, occorra fare riferimento a una nozione di diritto dell'Unione, sussiste un preciso interesse dell'Unione a garantire che, al fine di evitare future divergenze interpretative, alla nozione tratta dal diritto dell'Unione sia data un'interpretazione uniforme, indipendentemente dalle condizioni in cui essa viene applicata [v., per analogia, sentenze del 24 ottobre 2019, Belgische Staat, C-469/18 e C-470/18, EU:C:2019:895, punto 22, nonché del 27 aprile 2023, Banca A (Applicazione della direttiva fusioni in una situazione interna), C-827/21, EU:C:2023:355, punto 44]. 27 Nel caso di specie, la questione pregiudiziale non riguarda le materie menzionate al punto 25 della presente sentenza. In particolare, con esse il giudice del rinvio non chiede alla Corte se una vittima come quella oggetto del procedimento principale abbia il diritto di ottenere un risarcimento ai sensi della direttiva 2009/103, ma si limita a interrogare la Corte sulla portata della nozione di «*veicolo*» di cui all'articolo 1, punto 1, di tale direttiva. 28 Orbene, sebbene le spiegazioni fornite dal giudice del rinvio sul collegamento esistente tra la legislazione nazionale applicabile e tale disposizione della direttiva 2009/103 – collegamento che i giudici nazionali sono tenuti ad esporre alla Corte in forza dell'articolo 94, lettera c), del suo regolamento di procedura – siano succinte, tale giudice indica tuttavia, nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale, che la soluzione della controversia di cui è investito presuppone l'interpretazione di tale nozione. Inoltre, dalla suddetta domanda emerge che, secondo tale giudice, la definizione della nozione di «*autoveicolo*» di cui all'articolo 1 della legge del 21 novembre 1989 corrisponde a quella di «*veicolo*» di cui alla suddetta disposizione della direttiva 2009/103. 29 Peraltro, da un lato, la Corte dispone di tutti gli elementi di fatto e di diritto necessari per rispondere in modo utile alla questione sottopostale e, dall'altro, l'effettività della controversia nel procedimento principale, nonché l'assenza di carattere ipotetico di tale questione sono fuori dubbio.

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

30 Date siffatte circostanze, va dichiarato che la presente domanda di pronuncia pregiudiziale è ricevibile.

Sulla questione pregiudiziale

31 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «*veicolo*», a norma di tale disposizione, comprende una bicicletta il cui motore elettrico fornisce unicamente pedalata assistita e che dispone di una funzione che le consente di accelerare senza pedalare fino a una velocità di 20 km/h, ove tale funzione può essere tuttavia attivata solo dopo uso della forza muscolare. 32 Ai fini dell'interpretazione di una disposizione del diritto dell'Unione si deve tener conto non soltanto della sua lettera, ma anche del suo contesto e degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte. 33 Per quanto riguarda la formulazione dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103, occorre ricordare che tale disposizione prevede che, ai fini di tale direttiva, la nozione di «*veicolo*» comprende «*qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato a una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche non agganciati*». Pertanto, conformemente al significato abituale di tali termini nel linguaggio corrente, tale nozione, nella parte in cui riguarda «*qualsiasi autoveicolo*», si riferisce necessariamente a un mezzo progettato per avanzare sul suolo per effetto di una forza prodotta da una macchina, in contrapposizione ad una forza umana o animale, ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie. 34 Sebbene dalla formulazione dell'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 risulti quindi che la nozione di «*veicolo*», ai sensi di tale disposizione, comprende solo veicoli destinati a circolare sul suolo, che possono essere azionati da una forza meccanica, ad eccezione di quelli che circolano su rotaie, tale formulazione, di per sé, non consente di rispondere alla questione sollevata, in quanto non contiene alcuna indicazione che consenta di determinare se tale forza meccanica debba svolgere un ruolo esclusivo nella propulsione del veicolo di cui trattasi. 35 Infatti, le versioni del suddetto articolo 1, punto 1, in particolare nelle lingue francese, italiana, neerlandese e portoghese, nella parte in cui fanno riferimento, per quanto riguarda la forza meccanica, alla circostanza che la forza meccanica «*può*» azionare i veicoli di cui trattasi, potrebbero essere lette nel senso che costituiscono «*veicoli*», ai sensi di tale disposizione, non solo quelli mossi esclusivamente da una forza meccanica, ma anche quelli che possono muoversi con altri mezzi. Tuttavia, in altre versioni linguistiche, in particolare quelle in lingua spagnola, tedesca, greca, inglese e lituana, detta disposizione è redatta in modo diverso, cosicché non può essere letta nello stesso senso. 36 Orbene, secondo una giurisprudenza costante della Corte, le disposizioni del diritto dell'Unione devono essere interpretate e applicate in modo uniforme, alla luce delle versioni vigenti in tutte le lingue dell'Unione. In caso di difformità tra le diverse versioni linguistiche di un testo del diritto dell'Unione, la disposizione di cui trattasi deve essere interpretata in funzione dell'economia generale e della finalità della normativa di cui essa fa

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

parte (sentenze dell’8 dicembre 2005, Jyske Finans, C-280/04, EU:C:2005:753, punto 31, e del 21 dicembre 2021, Trapeza Peiraios, C-243/20, EU:C:2021:1045, punto 32). 37 In tal senso, per quanto riguarda l’economia generale della direttiva 2009/103, occorre rilevare, da un lato, che, secondo il considerando 2 di tale direttiva, l’obbligo di «*assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione degli autoveicoli*», previsto da detta direttiva, si riferisce all’«*assicurazione degli autoveicoli*», espressione che riguarda tradizionalmente, nel linguaggio corrente, l’assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di mezzi quali i motocicli, le autovetture e gli autocarri che, tranne i casi in cui sono fuori uso, sono mossi esclusivamente da una forza meccanica. 38 D’altro lato, l’articolo 13 della direttiva 2009/103 precisa, al suo paragrafo 1, lettera b), che ciascuno Stato membro adotta tutte le misure appropriate affinché, ai fini dell’applicazione dell’articolo 3 di quest’ultima, sia reputata senza effetto, per quanto riguarda il ricorso dei terzi vittime di un sinistro, qualsiasi disposizione legale o clausola contrattuale contenuta in un contratto di assicurazione rilasciato conformemente all’articolo 3 che escluda dall’assicurazione l’utilizzo o la guida di autoveicoli da parte di persone non titolari di una patente di guida che consenta loro di guidare il veicolo in questione. Orbene, dalla formulazione dell’articolo 4, paragrafo 1, della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU 2006, L 403, pag. 18), risulta che, in linea di principio, solo la guida di veicoli che possono circolare con mezzi propri, ad eccezione di quelli che circolano su rotaie, è soggetta a una patente di guida nazionale. 39 Per quanto riguarda gli obiettivi perseguiti dalla direttiva 2009/103, occorre ricordare che essa mira a garantire la libera circolazione sia dei veicoli che stazionano abitualmente nel territorio dell’Unione sia delle persone a loro bordo e a garantire che le vittime di incidenti causati da tali veicoli beneficino di un trattamento analogo, indipendentemente dal luogo del territorio dell’Unione in cui si è verificato l’incidente, e quindi a garantire la protezione delle vittime di incidenti causati da veicoli a motore, obiettivo che è stato costantemente perseguito e rafforzato dal legislatore dell’Unione [v., in tal senso, sentenze del 20 giugno 2019, Línea Directa Aseguradora, C-100/18, EU:C:2019:517, punti 33, 34 e 46 nonché giurisprudenza ivi citata, e del 20 maggio 2021, K.S.. (Spese di traino di un veicolo sinistrato) C-707/19, EU:C:2021:405, punto 27]. 40 Orbene, mezzi che non sono azionati esclusivamente da una forza meccanica e che non possono quindi circolare sul suolo senza uso della forza muscolare, come la bicicletta ad assistenza elettrica di cui trattasi nel procedimento principale, la quale, del resto, può accelerare senza pedalare fino ad una velocità di 20 km/h, non appaiono tali da causare a terzi danni fisici o materiali comparabili, sotto il profilo della loro gravità o della loro quantità, a quelli che possono causare i motocicli, le autovetture, gli autocarri o altri veicoli, che circolano sul suolo, azionati esclusivamente da una forza meccanica, poiché questi ultimi possono raggiungere una certa velocità, sensibilmente più elevata di quella che può essere raggiunta da tali mezzi, e sono, ancora oggi, utilizzati prevalentemente ai fini della circolazione. L’obiettivo di proteggere le vittime di incidenti stradali causati dagli autoveicoli,

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati

perseguito dalla direttiva 2009/103, non richiede quindi che tali mezzi rientrino nella nozione di «*veicolo*» ai sensi dell'articolo 1, punto 1, della direttiva in parola. 41 Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, si deve rispondere alla questione posta dichiarando che l'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103 deve essere interpretato nel senso che non rientra nella nozione di «*veicolo*» ai sensi di tale disposizione, una bicicletta il cui motore elettrico fornisce unicamente pedalata assistita e che dispone di una funzione che le consente di accelerare senza pedalare fino a una velocità di 20 km/h, ove tale funzione può essere tuttavia attivata solo dopo uso della forza muscolare.

Sulle spese

42 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

P.Q.M.

la Corte (Quinta Sezione) dichiara: **L'articolo 1, punto 1, della direttiva 2009/103/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 settembre 2009, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità, deve essere interpretato nel senso che: non rientra nella nozione di «*veicolo*», ai sensi di tale disposizione, una bicicletta il cui motore elettrico fornisce unicamente pedalata assistita e che dispone di una funzione che le consente di accelerare senza pedalare fino a una velocità di 20 km/h, ove tale funzione può essere tuttavia attivata solo dopo uso della forza muscolare.**

Documento generato da www.giurispedia.com | © 2026 Giurispedia - Tutti i diritti riservati