

TRIER VII

NAAR EEN ZESDE RICHTLIJN MOTORRIJTUIGEN VERZEKERING

Een regelgeving voor aanhangwagens

Moeten er speciale maatregelen voor aanhangwagens worden getroffen in het kader van een eventuele zesde richtlijn betreffende de verzekering tegen burgerlijke aansprakelijkheid ten gevolge van het gebruik van motorrijtuigen? Die kwestie wil ik aansnijden tegenover u.

Aan het begin van de analyse van die vraag lijkt het mij nuttig eraan te herinneren dat, indien de verzekering tegen burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen in de meeste Europese landen verplicht is geworden in de tweede helft van de XX^{de} eeuw, dit kwam doordat de regeringen van die Staten een ernstig maatschappelijk probleem wilden oplossen, namelijk dat van de vergoeding voor de slachtoffers van verkeersongevallen. Het doel van elke wetgeving betreffende die verplichte verzekering is er dus voor te zorgen dat de slachtoffers, desgevallend onder voorbehoud van hun eventuele aansprakelijkheid, correct vergoed worden. Dat geldt ook voor het Europees wettelijk kader en dat basisprincipe mag niet uit het oog worden verloren wanneer men zich buigt over een kwestie zoals de verzekering tegen de burgerlijke aansprakelijkheid die kan voortvloeien uit het gebruik van aanhangwagens.

Het is ook wenselijk dat men zich herinnert dat het bestaan van een regelgeving die de autoverzekering in een bepaald land verplicht maakt, onvermijdelijk een probleem schept voor het verkeer van buitenlandse voertuigen. Om de slachtoffers daadwerkelijk te beschermen, moeten immers de buitenlandse voertuigen, met inbegrip van de aanhangwagens die zeer veel worden gebruikt in het internationaal verkeer, verzekerd zijn overeenkomstig de nationale wetgeving. Die kwestie, die theoretisch had kunnen worden opgelost door de buitenlandse automobilisten te verplichten een nationaal contract te sluiten, heeft gelukkig een doelmatige en originele oplossing kunnen vinden door het invoeren van het systeem van de “groene kaart”.

Dit systeem, zoals het in 1949 werd ontworpen, heeft echter een kenmerk dat fundamenteel onverenigbaar is met de oprichting van een eenheidsmarkt zoals die bestaat tussen de Staten van de Europese Unie, namelijk het aan de grens controleren van het bestaan van een geldige groene kaart. Die hinderpaal kon worden weggewerkt door de goedkeuring van richtlijn 72/166/EEG van 24 april 1972¹ (eerste richtlijn over de autoverzekering).

Hoe kan men voertuigen toestaan om zich zonder controle van hun verzekeringstoestand te verplaatsen over heel het grondgebied van de Europese Unie en tegelijk zorgen voor het vrijwaren van de rechten van de eventueel benadeelde personen, terwijl de nationale voorschriften inzake autoverzekering van de Lidstaten volstrekt niet homogeen zijn? Die kwestie werd door de eerste richtlijn als volgt opgelost:

¹ Richtlijn 72/166/EEG van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, Publicatieblad L 103 van 2 mei 19783, p. 1.

- de Lidstaten moeten de nodige maatregelen treffen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, zou zijn gedekt door een verzekering die geldt voor heel het grondgebied van de gemeenschap²; afwijkingen van die verplichtingen blijven mogelijk voor voertuigen die aan sommige personen toebehoren en voor sommige types van voertuigen³;
- een overeenkomst tussen de nationale bureaus van verzekeraars, waarbij elk nationaal bureau de afwikkeling van ongevallen waarborgt die zich op zijn grondgebied hebben voorgedaan en zijn veroorzaakt door deelneming aan het verkeer van al dan niet verzekerde voertuigen uit een andere Lidstaat⁴; dit akkoord is gebaseerd op de veronderstelling dat ieder voertuig uit de gemeenschap gedekt is door een verzekering.

De voertuigen die door elk nationaal bureau van verzekeraars gedekt zijn, zijn de voertuigen die gewoonlijk gestald zijn op het grondgebied van de andere Lidstaten, waarbij dat grondgebied wordt gedefinieerd als het grondgebied waar ze ingeschreven zijn⁵. Alle voertuigen die aan die voorwaarde voldoen, worden zonder verzekeringscontrole tot het verkeer toegelaten, aangezien ze verondersteld worden te zijn verzekerd en de vergoeding van de schade die door die voertuigen eventueel worden veroorzaakt bij een ongeval, gewaarborgd zal zijn door het nationaal bureau van het bezochte land.

Artikel 2.1 van de richtlijn bepaalt uitdrukkelijk dat *“elke Lidstaat ervan afziet controle uit te oefenen op de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van voertuigen aanleiding kan geven, wanneer deze gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een andere Lidstaat.”* De overheid van een of andere Lidstaat van de Unie mag de verzekeringstoestand van in een andere Lidstaat ingeschreven voertuigen dus niet meer controleren. Die bepaling heeft in feite tot gevolg dat veel voertuigen die buiten hun Lidstaat rijden, niet meer het voorwerp uitmaken van een groene kaart, die het enige internationaal erkende verzekeringsattest is. Dat is geen groot probleem, behalve wanneer er zich een ongeval voordoet. Dan hebben de benadeelde personen er immers alle belang bij de identiteit van de verzekeraar van het voertuig te kennen. Met die informatie zullen ze zich rechtstreeks tot die verzekeraar kunnen wenden of tot het nationaal bureau dat zal instaan voor de afhandeling van het schadegeval voor rekening van die verzekeraar. Hoe kan die kwestie in de praktijk worden opgelost?

Men moet zich bewust zijn van het feit dat het verbod waarvan sprake in artikel 2.1 van de richtlijn enkel op de verzekering slaat, maar dat de politie van het land waardoor de reis gaat, andere controles op die voertuigen mag uitoefenen, meer bepaald betreffende de inschrijving ervan. Wanneer men immers de gemeenschapsregelgeving inzake de inschrijving van de voertuigen nader bekijkt, stelt men vast dat het gaat om een materie die, ook al is ze gedeeltelijk gereguleerd, hoofdzakelijk behoort tot de bevoegdheid van de Lidstaten, waarbij het basisprincipe is dat de voertuigen moeten worden ingeschreven door de inwoners van de Lidstaat waar die voertuigen in het verkeer worden gebracht. Dat principe kwam een beetje in het gedrang door de evolutie en de ontwikkeling van het wegverkeer binnen de gemeenschap en men stelt regelmatig vast dat voertuigen die in een bepaalde Lidstaat werden ingeschreven, voortdurend in een andere Lidstaat rijden of dat aanhangwagens die in een

² Richtlijn 72/166/EEG, art. 3.1.

³ Idem, art. 4.

⁴ Idem, art. 2.2.

⁵ Sommige speciale bepalingen definiëren het gestald zijn van voertuigen die niet moeten ingeschreven zijn in hun land van oorsprong.

bepaalde Lidstaat zijn ingeschreven, gekoppeld worden aan trekkende voertuigen die in andere Lidstaten zijn ingeschreven. Wanneer er zich een ongeval voordoet, kan zo'n situatie enigen verwarring veroorzaken ten nadele van de slachtoffers.

Het vrijmaken van de dienstverlening heeft ook bijgedragen tot het op losse schroeven zetten van dat basisprincipe. Sommige maatschappijen die voertuigen en dus ook aanhangwagens leasen, meenden dat ze voertuigen die waren ingeschreven in de Staat waar die maatschappij zich bevindt, konden leasen aan klanten die in andere Lidstaten waren gevestigd.

In het kader van zak C-451/99 Cura Anlagen en Auto Service Leasing, heeft advocaat-generaal Jacobs in zijn conclusies het volgende geschreven: *“Het is in vele opzichten essentieel dat de voertuigen die op de openbare weg worden gebruikt, gemakkelijk kunnen worden geïdentificeerd door middel van individuele nummerplaten. De registers die worden bijgehouden door de Lidstaten bevatten details betreffende de inschrijving, zoals de identiteit van de eigenaar en/of de wettelijke houder van het voertuig en ze maken het mogelijk zo nodig controles uit te voeren in geval van verkeersovertreding of vermoeden van een misdaad, en de wettelijke verplichtingen te doen naleven, zoals de verplichte verzekering, het onderwerpen aan de technische controle en het betalen van de van toepassing zijnde heffingen. Die maatregelen bestrijden fraude en misdaad en ze maken het vooral mogelijk regels inzake verkeersveiligheid te doen naleven en de inbreuken op die regels te bestraffen.”*

“In haar verklarende communicatie over de ontvangst en de inschrijving van de voertuigen, was de Commissie van oordeel dat iemand zijn voertuig moet laten inschrijven in de Lidstaat waar hij normaal verblijft, dat wil hoofdzakelijk zeggen: de plaats waar die persoon gewoonlijk verblijft wegens persoonlijke en professionele banden.”

“Die opvatting lijkt ons volstrekt gewettigd. Wanneer een voertuig in een Lidstaat hoofdzakelijk wordt gebruikt door een persoon of een entiteit die daar gevestigd is, is de enige redelijke regel dat de inschrijving moet gebeuren in die Lidstaat en dat deze ook verantwoordelijk moet zijn voor de technische controle en voor het innen van de heffingen die nodig worden geacht voor het financieren van de wegeninfrastructuur en de milieubeschermdende maatregelen die nodig zijn ingevolge het gebruik van het voertuig. De verplichte inschrijving is op zich dus volledig gewettigd voor het bevorderen van de verkeersveiligheid en het bestrijden van belastingontwijking.”

In het arrest dat het in deze zaak (C-451/99) heeft geveld, was het Hof van oordeel dat, wanneer de verplichte inschrijving van het geleaste voertuig in de Staat waar het wordt gebruikt tot gevolg heeft dat grensoverschrijdende leasings moeilijker worden, ze niettemin gewettigd blijft. De inschrijving is immers het logisch gevolg van de fiscale bevoegdheid van de Staat waar het voertuig wordt gebruikt.

In het algemeen kader van het invoeren “van een interne markt met een ruimte zonder binnengrenzen, waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal wordt gewaarborgd overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag”, heeft de Raad richtlijn 1999/37/EG van 29 april 1999 goedgekeurd, met betrekking tot de inschrijvingsdocumenten van de voertuigen⁶.

⁶ Publicatieblad L138 van 1.6.1999, pag. 57.

Uitgaande van de vaststelling dat elke Lidstaat het recht heeft te eisen dat de bestuurder van een in een andere Lidstaat ingeschreven voertuig houder zou zijn van het voor dat voertuig geldende inschrijvingsbewijs opdat dit tot het wegverkeer zou worden toegelaten op zijn grondgebied⁷, voert de richtlijn maatregelen in voor het harmoniseren van het uitzicht en de inhoud van het inschrijvingsbewijs⁸ dat wordt afgeleverd door de Lidstaat bij het inschrijven⁹ van voertuigen die volgens hun nationale wetgeving aan die formaliteit zijn onderworpen. Die harmonisering vergemakkelijkt de controles van de rijbewijzen, het opnieuw inschrijven van een voertuig in een andere lidstaat en het identificeren van de hoedanigheid krachtens dewelke de erop vermelde persoon over het voertuig kan beschikken. Ze draagt eveneens bij tot de strijd tegen fraude en verboden handel in gestolen voertuigen.

Onder “voertuig” verstaat de richtlijn: *“ieder voertuig dat beantwoordt aan de definitie die gegeven wordt in artikel 2 van richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de goedkeuring van motorrijtuigen en aanhangwagens”¹⁰.* Uit deze tekst volgt dus dat aanhangwagens onder toepassing vallen van richtlijn 1999/37/EG en dat ze het voorwerp moeten uitmaken van een inschrijvingsbewijs, indien daarin voorzien is door de wetgeving van de Lidstaat waar ze gewoonlijk worden gebruikt, wat het geval is in de grote meerderheid van Lidstaten.

De richtlijn bepaalt ook dat het door een Lidstaat afgeleverd inschrijvingsbewijs door de andere Lidstaten moet erkend worden met het oog op de identificatie van het voertuig in het internationaal verkeer of met het oog op de nieuwe inschrijving ervan in een andere Lidstaat (art. 4).

Zijn die bepalingen van aard om de problemen op te lossen, die kunnen rijzen inzake het verzekeren van voertuigen en meer bepaald van aanhangwagens? Zeker en vast. Maar slechts gedeeltelijk. Wanneer het inschrijvingsbewijs van het voertuig wordt gecontroleerd naar aanleiding van een ongeval, kan men zonder moeite bepalen in welke Lidstaat dat voertuig staat ingeschreven en die Staat zou dan normaal gesproken de gegevens in verband met de verzekeringstoestand van dat voertuig moeten kunnen meedelen. Inzake autoverzekering is het immers de inschrijving die de ligging van het risico bepaalt en een voertuig kan enkel maar worden verzekerd door een daartoe erkende verzekeraar in de Lidstaat waar het risico gelegen is, of die nu handelt op basis van een vestiging of van vrije dienstverlening. Het is ook die Lidstaat die de verzekeringstoestand van de daar ingeschreven voertuigen moet controleren. We herinneren er ook aan dat de 4^{de} richtlijn inzake autoverzekering bepaalt dat er in elke Lidstaat een informatieorganisme moet worden opgericht dat de verzekeringstoestand van de daar ingeschreven voertuigen moet meedelen.

Men moet echter rekening houden met het feit dat, indien het grondgebied waar het voertuig gewoonlijk gestald is door richtlijn 72/166/EEG (de eerste autorichtlijn) werd gedefinieerd als het grondgebied van de Staat waar het voertuig is ingeschreven, die definitie, welke essentieel is voor zover de gewoontelijke standplaats het basiscriterium vormt voor het optreden van de nationale verzekeringsbureaus, op verschillende wijze werd geïnterpreteerd door de Lidstaten,

⁷ Overweging (2) van richtlijn 1999/37/EG.

⁸ “inschrijvingsbewijs”: het document waaruit blijkt dat het voertuig is ingeschreven in een Lidstaat.

⁹ De richtlijn geeft volgende definitie voor de term “inschrijving”: de administratieve toestemming voor de deelneming van een voertuig aan het wegverkeer, die de identificatie daarvan en de toekenning van een volgnummer, aan te duiden als inschrijvingsnummer, omvat (art.2, b).

¹⁰ Publicatieblad L42 van 23.2.1970.

meer bepaald wanneer, op het ogenblik van het ongeval, de inschrijving van het voertuig niet meer geldig was.

Het Hof van Justitie heeft geoordeeld dat, wanneer een voertuig een op regelmatige wijze afgeleverde kentekenplaat draagt, dat voertuig moet worden beschouwd als hebbende zijn gewoonlijke standplaats, in de zin van de richtlijn, op het grondgebied van de Staat waar het is ingeschreven, zelfs indien de toestemming om het voertuig te gebruiken in de periode in kwestie was ingetrokken, los van het feit of het intrekken van de toestemming de inschrijving ongeldig maakt of de intrekking van deze laatste impliceert¹¹. Later werd die definitie gewijzigd door richtlijn 84/5/EEG (tweede richtlijn inzake BA auto), die het grondgebied van de gebruikelijke standplaats definieert als dat van de Staat waarvan het voertuig een kentekenplaat draagt.

Toen er een nieuwe prejudiciële vraag werd aanhangig gemaakt ingevolge een ongeval dat was veroorzaakt door een voertuig dat een valse kentekenplaat droeg, was het Hof van Justitie van oordeel dat een voertuig bij het overschrijden van de grens een kentekenplaat draagt die op regelmatige wijze was afgeleverd door de overheid van een Lidstaat, maar vals was omdat ze in werkelijkheid aan een ander voertuig werd toegekend, moet worden beschouwd als een voertuig dat zijn gewoonlijke standplaats heeft op het grondgebied van de Staat die de plaat in kwestie heeft afgeleverd¹².

Ingevolge die evolutie in de rechtspraak heeft de Commissie in haar voorstel voor de 5^{de} autorichtlijn¹³ gesuggereerd om aan de definitie van de gewoonlijke standplaats volgende tekst toe te voegen: *“het grondgebied waar het voertuig zijn gewoonlijke standplaats heeft: - in gevallen waarin voertuigen geen kentekenplaat dragen of een kentekenplaat dragen die niet overeenkomt of niet langer overeenkomt met het voertuig, bij een ongeval betrokken zijn geweest, het grondgebied van de Staat waar het ongeval heeft plaatsgevonden, met het oog op de afwikkeling van de vordering, overeenkomstig artikel 2, lid 2, eerste streepje (van richtlijn 72/166/EEG)”*.

Uit dat alles volgt dat, door de evolutie van de rechtspraak en de wetgeving, die streven naar een betere bescherming van de slachtoffers, deze laatsten op basis van de materiële aanwezigheid van een plaat “uit de gemeenschap” op het bij het ongeval betrokken voertuig, hun verzoek tot schadeloosstelling mogen richten tot het nationale bureau, zonder te moeten nagaan in welke Lidstaat het voertuig geldig is ingeschreven. Voor dat bureau is het echter van groot belang te weten in welke Lidstaat het voertuig zijn gewoonlijke standplaats heeft, aangezien het aan het bureau van die Staat is, dat het terugbetaling van zijn uitgaven zal vragen.

Als men zich baseert op het amendement dat door het Europees Parlement werd goedgekeurd bij de bespreking van de 5^{de} richtlijn die door de Commissie was opgesteld, doet de huidige situatie bijzondere problemen rijzen wanneer er een aanhangwagen bij het ongeval is betrokken. Dat amendement wilde de definitie van de term “voertuig” uit de 1^{ste} richtlijn vervangen door volgende bepaling:

“1. voertuigen : alle rij - of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven;

¹¹ HJEG, 9 februari 1984, 344/82, *Rec.*, 1984 pag. 591; HJEG, 9 februari 1984, 64/83, *Rec.*, 1984, pag. 689.

¹² HJEG, 12 november 1992, C 73/89, *Rec.*, 1992, pag. 5621.

¹³ Publicatieblad, C 277 E, 24 september 2002, pag. 387.

Ibis. Aanhangwagens: caravans en aanhangwagens met één of meer assen en met een maximum toegelaten gewicht van meer dan 750 kg, die dienen om te worden getrokken door een voertuig, ongeacht of ze al dan niet zijn aangekoppeld.”

Die nieuwe tekst moest volgende definitie vervangen: “voertuigen : alle rij - of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij - of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers” en werd als volgt verantwoord: “Het regelen van een schadegeval dat veroorzaakt werd door een voertuig dat een aanhangwagen trekt mislukt dikwijls door het feit dat de kentekenplaat wel gekend is, maar dat nog het trekkende voertuig, noch de verzekeraar ervan kunnen worden achterhaald. Daarom moeten de verschillende bepalingen van de Lidstaten met elkaar in overeenstemming worden gebracht en moet een aanhangwagen worden gelijkgesteld met een voertuig. Daartoe is er een definitie van een aanhangwagen nodig.”

De door het Europees Parlement goedgekeurde tekst werd echter niet opgenomen in het gemeenschappelijke standpunt. De Raad was immers van oordeel dat het gebrek aan een coherent inschrijvingsstelsel voor trekkende voertuigen en aanhangwagens geen groot probleem vormde en dat de harmonisering van de verschillende nationale bepalingen betreffende de kentekenplaten van de trekkende voertuigen en de aanhangwagens verder ging dan de doelstellingen van de richtlijnen over de verzekering.

In de 5^{de} richtlijn staat dus geen enkele nieuwe bepaling over de aanhangwagens. Noteer evenwel dat commissaris McGreevy, naar aanleiding van het akkoord dat op 12 januari 2005 in het Europees Parlement werd gesloten over de definitieve tekst van de 5^{de} richtlijn, heeft verklaard dat de aanhangwagens volgens hem al begrepen waren in de voertuigdefinitie uit de 1^{ste} richtlijn, maar dat, indien men het nodig vond, de Commissie bereid was de problemen in verband met aanhangwagens te onderzoeken in het kader van de herziening van de 4^{de} motorrichtlijn.

Ten gevolge van dat voorstel heeft de Commissie de kwestie van de aanhangwagens onderzocht door middel van een rondvraag bij de Lidstaten, de representatieve organisaties van de verzekeringssector en het publiek. Vervolgens heeft ze eind december 2005 een verslag opgesteld voor de Raad en het Parlement. Wat stelt men vast bij lezing van dat verslag?

Het eerste deel van het verslag is gewijd aan de objectieve beschrijving van de toestand in de verschillende Lidstaten.

BA-verzekering voor aanhangwagens – kenmerken

- BA-verzekering voor aanhangwagens die aan een ander voertuig gekoppeld zijn:

De toestand in de Lidstaten is niet gelijk: sommige regelgevingen bepalen dat de dekking van de aanhangwagen vervat is in de verzekering van het trekkende voertuig, terwijl andere een afzonderlijk contract eisen.

- Verzekering voor niet-aangekoppelde aanhangwagens:

Er werden drie verzekeringscategorieën vastgesteld:

- een speciaal verzekeringscontract dekt de aanhangwagen in alle omstandigheden;
- de verzekering van het trekkende voertuig wordt uitgebreid tot de situatie waarin de aanhangwagen niet is aangekoppeld;
- een verzekeringscontract dekt enkel de situatie van de niet-aangekoppelde aanhangwagen.

Band tussen de verzekering en de inschrijving van aanhangwagens

Slechts in vier Lidstaten draagt de aanhangwagen altijd dezelfde kentekenplaat als het trekkende voertuig. Dat heeft echter geen invloed op de verzekeringstoestand van de aanhangwagen.

Regelen van schadegevallen

- Ongevallen die veroorzaakt zijn door een geleed voertuig:

In zes Lidstaten hebben de verzekeringsondernemingen een speciaal akkoord gesloten over het ten laste nemen van de schade die voortvloeit uit een ongeval met een geleed voertuig. In de meeste Lidstaten wordt het schadegeval geregeld door de verzekeraar van het trekkende voertuig, wanneer dit laatste gekend en verzekerd is. Het vergoeden van de schade valt echter ten laste van het waarborgfonds, wanneer het ongeval veroorzaakt is door een trekkend voertuig dat niet-geïdentificeerd en niet-verzekerd is. In de meeste gevallen beperkt dat fonds zijn tussenkomst tot het vergoeden van lichamelijke letsels.

- Ongevallen die veroorzaakt zijn door een niet-aangekoppelde aanhangwagen.

De schadevergoeding is ofwel door de speciale verzekering voor de aanhangwagen gewaarborgd, ofwel door die van het trekkend voertuig wanneer de dekking zich uitstrekt tot de niet-aangekoppelde aanhangwagen. Het waarborgfonds komt tussen wanneer de niet-aangekoppelde aanhangwagen niet geïdentificeerd of niet verzekerd is.

Bepalen van de aansprakelijkheid en vergoedingsprocedure

Wanneer het gaat om een ongeval dat werd veroorzaakt door een geleed voertuig, worden er enkele moeilijkheden gesignaleerd wanneer de trekker en de aanhangwagen verschillende kentekenplaten hebben en het slachtoffer alleen de plaat van de aanhangwagen heeft genoteerd. Die situatie wordt dan behandeld zoals een geval van niet-identificatie dat aanleiding geeft tot een tussenkomst van het waarborgfonds, die in de meeste Lidstaten beperkt is tot het vergoeden van het lichamelijke letsel.

De Commissie wijst op sommige speciale benaderingen die bedoeld zijn om de benadeelde personen makkelijker te kunnen vergoeden:

- de akkoorden tussen verzekeraars om de verzekeraar aan te duiden die de vergoeding moet uitbetalen;
- de Duitse regelgeving uit 2002 die bepaalt dat de benadeelde persoon zich rechtstreeks kan keren tegen de verzekeraar van de trekker of tegen die van de aanhangwagen, aangezien beiden hoofdelijk verplicht zijn hem te vergoeden.

Voor wat betreft ongevallen met niet-aangekoppelde aanhangwagens, wijst de Commissie erop dat ze zich moeilijkheden kunnen voordoen wanneer er geen specifiek verzekeringscontract voor de aanhangwagen bestaat.

Evaluatie van de verzekering voor aanhangwagens in het verkeer binnen de gemeenschap

De meeste Lidstaten zijn van oordeel dat de huidige toestand over het algemeen bevredigend is, maar stellen wel vast dat er geregeld problemen rijzen in verband met het identificeren van de aansprakelijke persoon en zijn verzekeraar. Andere moeilijkheden komen voort uit de verscheidenheid aan verzekeringsstelsels voor aanhangwagens binnen de Europese Unie en uit het feit dat de definitie van de term “voertuig” op verschillende manieren wordt geïnterpreteerd.

Het tweede deel van het document bevat de besluiten van de Commissie. Ze is van oordeel dat het niet aangewezen is de definitie van de term “voertuig” uit de eerste richtlijn te wijzigen; ze is immers voldoende duidelijk voor de aanhangwagens, aangezien de term “voertuig” de al dan niet aangekoppelde aanhangwagens omvat. De Commissie herinnert eraan dat iedere al dan niet aangekoppelde aanhangwagen een voertuig is en daarom moet gedekt zijn door een aansprakelijkheidsverzekering.

De Commissie stelt vast dat er zich in enkele welbepaalde situaties sommige moeilijkheden voordoen bij het vergoeden van de benadeelde personen. Ze stelt dan ook volgende remedies voor:

- alle Lidstaten moeten ervoor zorgen dat de al dan niet aangekoppelde aanhangwagens moeten gedekt zijn door een afzonderlijke verzekering wanneer ze een andere kentekenplaat dragen dan de trekker;
- alle Lidstaten moeten het slachtoffer van een door een geleed voertuig veroorzaakt ongeval de mogelijkheid bieden om ofwel aan de verzekeraar van de trekker ofwel aan die van de aanhangwagen schadevergoeding te vragen, met dien verstande dat de verzekeraar die de schadevergoeding heeft uitbetaald, die vergoeding moet kunnen verhalen op de verantwoordelijke partij of op haar verzekeraar. Dit is het voorstel dat door de verzekeringsnijverheid werd gedaan in antwoord op de vragenlijst van de Commissie.

Voor zulke een oplossing is er echter een wijziging van artikel 3 van de eerste richtlijn nodig, die vooraf het voorwerp moet uitmaken van een effectenevaluatie. Deze laatste zou kunnen plaatsvinden in het kader van het codificeringsproject van de autorichtlijnen, dat gepland is voor 2007-2008.

Tot besluit van deze analyse, kunnen we onthouden dat de situaties waarin de deelname van aanhangwagens problemen doet rijzen wanneer ze betrokken zijn bij een ongeval buiten de Staat waar ze zijn ingeschreven, relatief weinig talrijk zijn. In haar verslag betreurde de Commissie het gebrek aan eenvormige statistieken over ongevallen met aanhangwagens en uitte ze de wens dat er over dat onderwerp nauwkeurige informatie beschikbaar zou zijn vóór er wordt gedacht aan een wijziging van de wetgeving. Het is momenteel dus niet mogelijk cijfers te plakken op de gevallen waarin er zich moeilijkheden voordoen, maar wanneer men rekening houdt met het feit dat er veel aanhangwagens zijn (in 1996 werd hun aantal op 22.000.000 geraamd in de Unie), dat ze intensief deelnemen aan het verkeer binnen de gemeenschap en dat men geregeld vaststelt dat de regels betreffende de inschrijving ervan niet

worden in acht genomen, kan men met zekerheid stellen dat die situaties zich dikwijls moeten voordoen. Rekening houdende met het doel dat de regelgeving van de gemeenschap inzake autoverzekering nastreeft en dat aan het begin van deze uiteenzetting werd herhaald, is het dus redelijk dat men nieuwe maatregelen wil treffen om die situatie te verbeteren.

De door de Commissie voorgestelde oplossing schijnt voldoening te kunnen schenken aan de slachtoffers en lokt geen bezwaren uit vanwege de verzekeringssector. Kan ze worden ingevoerd in het kader van de codificering van de richtlijnen voor autoverzekering? Dat is wenselijk, want dan zal de oplossing er vlugger komen dan wanneer ze gepland zou worden in het kader van een zesde richtlijn.

Het is echter niet zeker, want de voorgestelde oplossing zou wel eens kunnen worden beschouwd als een wijziging die verder gaat dan wat toegelaten is in het kader van een codificering van de bestaande richtlijnen en bijgevolg worden verworpen. Rekening houdende met die mogelijkheid, zou het raadzaam zijn die kwestie ook aan te snijden in het ontwerp voor een zesde richtlijn.

Alain PIRE