

DE PROBLEMATIEK VAN DE AANHANGWAGENS

De eerste Europese richtlijn betreffende verplichte verzekering van de burgerlijke aansprakelijkheid voor motorrijtuigen¹ bepaalt dat alle Lidstaten de nodige maatregelen moeten treffen *“opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt”* (art.3.1).

De auteurs van diezelfde richtlijn hebben overigens de term “voertuig” gedefinieerd. Art. 1 stelt dat men, in de zin van de richtlijn, onder “voertuig” het volgende moet verstaan: *“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”*.

Wat kan men meer bepaald voor aanhangwagens afleiden uit die definitie?

Op de eerste plaats dat aanhangwagens, wanneer ze kunnen worden beschouwd als voertuigen – d.w.z. als vervoermiddelen – die bestemd zijn om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden aangedreven (eventueel die van de trekker ervan) worden beschouwd als “voertuigen” in de zin van de richtlijn, ook al hebben ze geen motor, en dat de aansprakelijkheid die uit het gebruik van die aanhangwagens voortvloeit, moet verzekerd zijn.

Uit die tekst leidt men ook af dat een niet-aangekoppelde aanhangwagen toch een voertuig blijft en dat de burgerlijke aansprakelijkheid die uit die toestand kan voortvloeien, ook verzekerd moet zijn.

Volgens de 1^{ste} richtlijn was het aan de Lidstaten om, in het kader van de maatregelen die ze troffen om die richtlijn om te zetten, de modaliteiten van de verplichte verzekering van de burgerlijke aansprakelijkheid betreffende het gebruik van voertuigen te bepalen.

Laten we op basis van een enquête, die gezamenlijk werd gevoerd door de Raad van de Bureaus en de CEA, even nagaan hoe de Staten de kwestie van de aanhangwagens hebben aangepakt.

De eerste vraag van de enquête heeft betrekking op de inschrijving van de voertuigen. Men stelt vast dat alle Lidstaten, behalve Ierland, Malta en het Verenigd Koninkrijk, hebben beslist dat aanhangwagens een speciale kentekenplaat moeten dragen. In sommige landen, evenwel, geldt die inschrijvingsplicht enkel voor aanhangwagens die zwaarder zijn dan een door de nationale regelgeving bepaald gewicht.

In de Lidstaten die afwijken van de algemeen voorkomende oplossing, draagt de aanhangwagen dezelfde kentekenplaat als het trekkende voertuig. Men kan zich de vraag stellen in hoever die oplossing verenigbaar is met de eerste richtlijn, althans in het kader van het intracommunautair verkeer, waar de gewoontelijke standplaats van een voertuig wordt bepaald door de kentekenplaat die het draagt. We moeten er immers aan herinneren dat een aanhangwagen volgens de richtlijn moet worden beschouwd als een voertuig, zelfs wanneer hij niet aangekoppeld is. Hij moet dus verzekerd zijn. De toegang tot het grondgebied van andere Lidstaten gebeurt echter zonder de

¹ Richtlijn 72/166/EEG van 24 april 1972.

minste controle van de verzekering, op basis van de kentekenplaat die het voertuig draagt op het ogenblik dat het de grens overrijdt. Hoe kan men dan de verzekeringstoestand van een aanhangwagen vaststellen wanneer hij niet gekoppeld is, aangezien hij in principe kan worden gekoppeld aan verschillende trekkers en dus achtereenvolgens verschillende kentekenplaten dragen? Het ziet er evenwel naar uit dat die vraag betreffende de verenigbaarheid van die oplossing met de regelgeving van de gemeenschap nooit officieel werd gesteld, tenzij misschien in het kader van een initiatief dat door het Europees Parlement werd genomen en waarover we het verder zullen hebben.

De enquête buigt zich vervolgens over de regelgeving van de verschillende Lidstaten met betrekking tot de verzekeringstoestand van aanhangwagens.

Op de vraag of aanhangwagens moeten verzekerd zijn volgens de nationale regelgeving, hebben alle Lidstaten positief geantwoord, behalve Denemarken, Nederland en Zweden. Net zoals voor de inschrijving van aanhangwagens, kan men zich ook hier afvragen of de door de drie laatstgenoemde Staten gekozen optie verenigbaar is met de term “voertuig” uit de eerste richtlijn.

Op te merken valt dat, bij de landen die positief hebben geantwoord, Oostenrijk, België, Italië Luxemburg en Polen erop wijzen dat de specifieke verzekeringswaarborg voor de aanhangwagen slechts geldt wanneer hij niet is aangekoppeld, in het ander geval is het verzekeringscontract van het trekkende voertuig van kracht. Het Verenigd Koninkrijk wijst er in zijn antwoord op dat de verzekeringswaarborg enkel van toepassing is wanneer de aanhangwagen is aangekoppeld en in het Verenigd Koninkrijk wordt gebruikt, maar dat die waarborg wel geldt wanneer de aanhangwagen in het buitenland wordt gebruikt en daar niet is aangekoppeld.

Men dient ook te noteren dat in de grote meerderheid van Staten die een verplichte verzekering voor aanhangwagens opleggen, die dekking het voorwerp moet uitmaken van een specifiek contract, dat verschilt van het contract voor het trekkende voertuig. In twee landen (België en Slovenië), is die verplichting enkel van toepassing op aanhangwagens die een bepaald gewicht overschrijden.

Het laatste deel van de vragenlijst is ook gewijd aan het regelen van schadegevallen in de verschillende ondervraagde Lidstaten, bij ongevallen die werden veroorzaakt door een geleed voertuig.

In de meest frequente situatie, namelijk die waar zowel de trekker als de aanhangwagen en de respectievelijke verzekeraar ervan worden geïdentificeerd, heeft de grote meerderheid van Lidstaten geantwoord dat de verzekeraar van de trekker als enige de schade op zich nam. Er zijn echter twee grote uitzonderingen, namelijk Spanje, waar de schade wordt gespreid over de twee verzekeraars naar rato van 70% voor de trekker en 30% voor de aanhangwagen, en Frankrijk, waar de verzekeraar van de trekker voor de schadevergoeding instaat, maar vervolgens verhaal kan uitoefenen op de verzekeraar van de aanhangwagen.

Een interessante hypothese om te onderzoeken, is degene waarin het ongeval wordt veroorzaakt door een geleed voertuig waarvan de niet-verzekerde trekker zijn gewoontelijke standplaats niet in een van de Lidstaten is en waarvan de aanhangwagen wel is verzekerd. In de overgrote

meerderheid van de gevallen, zal het waarborgfonds voor de schadevergoeding instaan. In Duitsland echter, valt ze ten laste van de verzekeraar van de aanhangwagen.

Overigens, indien de toestand waarin de trekker is verzekerd en geïdentificeerd maar de aanhangwagen niet is geïdentificeerd, geen probleem doet rijzen voor zover de schadevergoeding in alle Lidstaten door de verzekeraar van de trekker wordt betaald, liggen de zaken anders wanneer de trekker niet is geïdentificeerd en de aanhangwagen wel en waarin deze laatste ook is verzekerd. In die hypothese voorzien sommige Staten in een tussenkomst van het waarborgfonds, met dien verstande dat de tussenkomst zich in de meeste gevallen zal beperken tot het vergoeden van lichamelijke letsels. In Duitsland, Spanje, Litouwen en Portugal, daarentegen, zal de schade worden vergoed door de verzekeraar van de aanhangwagen.

Uit dit kort onderzoek van de gemeenschappelijke enquête van de Raad van de Bureaus/CEA blijkt dat we niet te maken hebben met een eenvormige toestand, noch voor de inschrijving van aanhangwagens, noch voor de verzekering ervan en het regelen van de schadegevallen waarbij ze kunnen betrokken zijn.

Doet die toestand problemen rijzen? Men zou zeggen van wel, als men zich baseert op het amendement dat door het Europees Parlement werd goedgekeurd bij de bespreking van de 5^e 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; 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.”

Het amendement 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.

Plaatst men zich op het standpunt van het slachtoffer, dan moet men toegeven dat er in de meeste Lidstaten een onbevredigende toestand zal ontstaan, wanneer het slachtoffer na het ongeval alleen de plaat van de aanhangwagen heeft kunnen noteren. Laten we even kijken wat de toestand van dat slachtoffer is, wanneer die hypothese zich voordoet in vier Lidstaten die verschillende oplossingen hebben gekozen: gebeurt het ongeval in België, dan kan de benadeelde persoon zich rechtstreeks wenden tot de verzekeraar van de aanhangwagen, maar die zal weigeren de schade op zich te nemen, aangezien die verplichting op de verzekeraar van de trekker rust; het slachtoffer zal zich dus moeten wenden tot het waarborgfonds, dat enkel de lichamelijke letsels zal vergoeden. Gebeurt het ongeval in Nederland, waar er geen verplichte verzekering voor aanhangwagens bestaat, kan het slachtoffer zich niet rechtstreeks wenden tot de verzekeraar. Het zal zich dus opnieuw moeten wenden tot het waarborgfonds en moeten voldoen aan de voorwaarden dat dit stelt vóór het tussenkomt. Gebeurt het ongeval in het Verenigd Koninkrijk, dan kan het slachtoffer optreden tegen de verzekeraar van de trekker, aangezien de aanhangwagen dezelfde kentekenplaat draagt. Behalve het feit dat die oplossing juridisch betwistbaar lijkt, ziet men ook niet in hoe men een situatie kan oplossen waarin de plaat op de aanhangwagen niet dezelfde is als die van de trekker. Doet het ongeval zich ten slotte in Duitsland voor, dan kan het slachtoffer optreden tegen de verzekeraar van de aanhangwagen, zelfs als die het ongeval niet mede heeft veroorzaakt. Voor het slachtoffer is dat dus de gunstigste oplossing.

Ingevolge de verklaring van commissaris McGreevy, onderzoekt de Europese Commissie de problematiek van de aanhangwagens met het oog op een verslag dat ze aan het Europees Parlement wil voorleggen in het kader van het onderzoek van de werking van de vergoedingsorganismen waarvan sprake in de 4^{de} richtlijn. In die context heeft de Commissie advies gevraagd aan de CEA die, na de kwestie te hebben onderzocht, bij haar een tekstvoorstel heeft ingediend voor opname in de Europese regelgeving inzake de verzekering van motorrijtuigen.

Die tekst luidt als volgt:

“De Lidstaten treffen de nodige maatregelen opdat de aanhangwagens waarvan sprake in artikel 1.1 van richtlijn 72/166/EEG, onverminderd de bestaande oplossingen voor aanhangwagens met dezelfde kentekenplaat als het trekkende voertuig, in hoofd- of ondergeschikte orde het voorwerp uitmaken van een verzekeringscontract voor burgerlijke aansprakelijkheid overeenkomstig artikel 3.1 van dezelfde richtlijn.

De Lidstaten treffen de nodige maatregelen opdat, wanneer een geleed voertuig, dat wil zeggen een voertuig dat bestaat uit een trekker en een aanhangwagen, betrokken is bij een verkeersongeval, de benadeelde persoon rechtstreeks zou kunnen optreden, zoals bepaald in artikel 4quinquies van richtlijn 90/232/CEE (uitgebreid door de 5^{de} richtlijn), tegen de verzekeraar van het trekkende voertuig of tegen de verzekeraar van de aanhangwagen, meer bepaald wanneer de verzekeraar van het trekkende voertuig niet is geïdentificeerd, en waarbij de aangesproken verzekeraar ten aanzien van de benadeelde persoon, om te beginnen, de aansprakelijkheid voor heel het gelede voertuig moet dekken, voor rekening van wie hij optreedt en binnen de grenzen van zijn contract.

De verzekeraar van één van de delen van een geled voertuig die de vergoeding van de schade van de benadeelde personen op zich heeft genomen, of het nu de verzekeraar van het trekkende voertuig is dan wel die van de aanhangwagen, zal, indien voorzien en overeenkomstig de bestaande juridische bepalingen, verhaal kunnen uitoefenen op de verzekeraar van het andere deel van het gelede voertuig of tegen eender welke andere partij die uiteindelijk aansprakelijk wordt gesteld voor de schade.”

Dit voorstel, dat ruimschoots is ingegeven door de in Duitsland gebruikte oplossing, werd overgemaakt aan de Commissie. Het is nu aan deze laatste om een initiatief te nemen.

A. PIRE