

Verzekeringsrecht

WAM-verzekering en regres op trailers

In tegenstelling tot andere Europese landen is in Nederland geen WAM-verzekering verplicht voor houders van trailers. Dit leidt tot complicaties bij de internationale afwikkeling van schade bij een vrachtwagencombinatie bestaande uit een Nederlandse aanhanger of trailer en een buitenlandse trekker. Een foutje in de wet?



Mr. Vincent Pool,
advocaat bij
Van Traa Advocaten

1. Inleiding

Het is een beeld dat een ieder kent van de snelweg: een vrachtwagencombinatie samengesteld uit een trailer met een Nederlands kenteken en een trekker met een buitenlands kenteken. In het internationaal vervoer over de weg is het gebruikelijk dat een Nederlandse vervoerder zijn trailer ter beschikking stelt aan een in een ander land gevestigde ondervoerder. De ondervoerder zet daarbij zijn eigen trekker in voor het vervoer. Wanneer een dergelijke combinatie door schuld van de chauffeur betrokken raakt bij een ongeval, kan de vraag aan de orde komen of de WAM-verzekeraar van het trekkende voertuig regres kan nemen op de houder van de trailer.

2. Beslissing van het Bundesgerichtshof

Deze vraag is actueel geworden naar aanleiding van het arrest van de Duitse hoogste rechter [het Bundesgerichtshof] van 27 oktober 2010 [BGH, Urteil vom 27. 10. 2010 – IV ZR 279/08]:

Op 28 december 2006 raakt in Duitsland een Duitse vrachtwagencombinatie, bestaande uit een trekker en een trailer waarop een graafmachine was geladen, betrokken bij een eenzijdig ongeval en botst op een geparkeerde auto waaruit op dat moment een bijrijder uitstapt. Deze bijrijder loopt letsel op en er is zaakschade aan de auto en een hek. Vast komt te staan dat de chauffeur van de vrachtwagencombinatie de snelheid van het voertuig niet heeft aangepast aan de omstandigheid van de weg. De WAM-verzekeraar van de trekker stelt de benadeelden schadeloos en neemt regres op de WAM-verzekeraar van de aanhanger.

Ingevolge paragraaf 1 van het *Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter* [Pflichtversicherungsgesetz], de Duitse versie van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen, dient de houder van een aanhanger met "regelmäßigem Standort im

Inland" een WAM-verzekering voor de aanhanger af te sluiten. Daarnaast is de WAM-verzekeraar van het trekkende voertuig op grond van paragraaf 3 van het *Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung* [Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung ('KfzPflVV')] verplicht om ook de schade te dekken veroorzaakt door de trailer of aanhanger.

De vraag was of regres van de Duitse WAM-verzekeraar van de trekker mogelijk was op de Duitse WAM-verzekeraar van de trailer. Immers, het gedrag van de chauffeur van de trekker is causaal voor het ontstaan van de schade. Het BGH erkent dat dit zo is, maar overweegt dat de WAM-verzekeraars van respectievelijk de trekker en de trailer hoofdelijk aansprakelijk zijn ten opzichte van de benadeelden. In dit geval heeft de WAM-verzekeraar van de trekker de benadeelden geheel schadeloos gesteld. Nu de WAM-verzekering van de trekker ook WAM-dekking geeft voor de trailer en naar Duits recht de houder van de trailer ook een eigen WAM-verzekering heeft, is er sprake van een dubbele verzekering. En omdat de fout van een chauffeur van een vrachtwagencombinatie voor gelijke delen toegerekend kan worden aan de WAM-verzekeraars van zowel de trekker als de trailer, heeft de WAM-verzekeraar van de trekker voor 50% recht op regres op de WAM-verzekeraar van de trailer. De beslissing van het BGH heeft ertoe geleid dat WAM-verzekeraars van trekkers die een schadevergoeding volledig hebben uitgekeerd, regres nemen op de WAM-verzekeraars van trailers en aanhangers en andersom. Als de houder van de aanhangwagen/trailer een Nederlander is, is echter de kans aanwezig dat er voor de aanhangwagen geen aparte WAM-verzekering is afgesloten.

3. Geen verzekeringsplicht onder de WAM

De eigenaar/kentekenuhouder van de trailer heeft naar Nederlands recht geen zelfstandige verzekeringsplicht en heeft dan ook mogelijk geen aparte WAM-verzekering afgesloten. Nederland is in Europa wat dat betreft een vreemde eend in de bijt, omdat zij de Europese Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad 2009/103/EG van 16 september 2009 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 [hierna: de WAM-richtlijn] niet goed heeft omgezet. De WAM-richtlijn verplicht de lidstaten van de EU om maatregelen te

treffen, opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald door een verzekering zijn gedekt. Hierbij is sprake van een minimumrichtlijn waarbij ieder lidstaat dus verder mag gaan in het beschermen van slachtoffers dan de richtlijn vereist, maar waarbij zij wel moeten voldoen aan de in de richtlijn gestelde eisen.

Onder het begrip voertuigen schaaft de WAM-richtlijn in hoofdstuk 1, artikel 1:

“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.”

Uit deze bepaling is af te leiden dat een aanhanger/trailer een motorrijtuig is ingevolge de WAM-richtlijn. In art. 3 WAM-richtlijn is opgenomen dat iedere lidstaat de nodige maatregelen treft: *‘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’*.

Ingevolge art. 1.4 WAM-richtlijn wordt hiermee bedoeld op de lidstaat waarvan het voertuig een kentekenplaat draagt. Vervolgens wordt in artikel 3 van de WAM-richtlijn bepaald: *“Iedere lidstaat treft de nodige maatregelen opdat de verzekeringsovereenkomst eveneens worden gedekt: a) de schade die is veroorzaakt op het grondgebied van de andere lidstaten, overeenkomstig de in deze staten geldende wettelijke regelingen [...]”*. Dit is een aanwijzing aan de lidstaten, en dus ook aan de Nederlandse wetgever, om ervoor te zorgen dat de dekking conform het recht van andere lidstaten is (indien de schade veroorzaakt is op het grondgebied van een andere lidstaat).

In de Nederlandse Wet Aansprakelijkheid Motorvoertuigen is echter geen verplichting opgenomen om aanhangers en trailers afzonderlijk te verzekeren. In de toelichting op de WAM wordt met betrekking tot een aanhanger opgemerkt dat, zolang een van een motorrijtuig losgekoppelde aanhangwagen niet veilig buiten het verkeer is achtergelaten en daardoor schade wordt veroorzaakt, de WAM-verzekering van het oorspronkelijk trekkende voertuig van toepassing is. Deze Nederlandse opvatting lijkt dus te beperkt en niet in lijn met de WAM-richtlijn¹. Deze omissie levert problemen op in de internationale schadeafhandeling.

4. Aanspraak op het Bureau

Een Duitse WAM-verzekeraar van een trekker die uitgekeerd heeft aan een slachtoffer, kan aldus mogelijk niet terecht bij een WAM-verzekeraar van een Nederlandse trailer, omdat de houder van de trailer mogelijk geen aparte WAM-verzekering heeft afgesloten. De verzekeraar kan dan mogelijk het Duitse Bureau aanspreken.

Tussen nationale organisaties van WAM-verzekeraars (de Bureaus) zijn overeenkomsten gesloten. Deze Bureaus vervullen een dubbele rol: enerzijds zijn ze ervoor verantwoordelijk dat schadegevallen van motorrijtuigen uit een ander land met de benadeelden worden geregeld, anderzijds staan de Bureaus garant voor de restitutie van de door of namens het regelend Bureau uitgekeerde bedragen². Tussen de Bureaus gelden onder meer de ‘Internal Regulations of the Council of Bureaux’. Deze Internal Regulations regelen de verhouding tussen de Bureaus bij de behandeling en vergoeding van schadegevallen, veroorzaakt door bezoekende motorrijtuigen. Artikel 1 van deze Internal Regulations geeft de definitie van een ‘vehicle’: *“Any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power but not running on rails as well as any trailer whether or not coupled but only where the motor vehicle or trailer is made subject to compulsory insurance in the country in which it is being used”*. Hieronder worden dus ook trailers verstaan, maar enkel wanneer deze moeten worden verzekerd in het land van gebruik.

Het ‘land van gebruik’ is niet het land van oorsprong, maar het land dat door het voertuig/de trailer wordt bezocht, zo blijkt uit de toelichting op de Internal Regulations. Volgens deze regeling verplichten de Bureaus elkaar schadeloosstelling te garanderen. Ook is geregeld wanneer een Bureau de claim van een regelend Bureau moet voldoen. Het is hierbij niet vereist dat het voertuig beschikt over een geldige groene kaart of dat het voertuig is verzekerd. Voldoende is dat het op het grondgebied van het betreffende Bureau is gestald. Het kan dus zijn dat het Nederlandse Bureau op grond van deze regeling gehouden is de schade te vergoeden aan het regelend Bureau, ook als voor de trailer geen aparte WAM-verzekering is afgesloten.

5. Het vonnis van de Rechtbank Amsterdam

Uit het vonnis van de Rechtbank Amsterdam van 6 mei 2015³ blijkt dat het Nederlands Bureau dergelijke schade vergoedt. In die zaak was er ook sprake van een ongeval waarbij de Duitse WAM-verzekeraar van de trekker regres heeft genomen op het Duitse Bureau op grond van de door het Bundesgerichtshof gegeven regel dat de verzekeraars van de trailer en de trekker hoofdelijk aansprakelijk zijn en onderling regres kunnen nemen voor gelijke delen.

¹ De weg naar schadevergoeding in het internationale gemotoriseerde verkeer: *the road to compensation in international motor traffic*, F.J. Blees, Deventer: Kluwer 2010, p. 73.

² Zie www.nlbureau.nl en Blees tap, p. 119 e.v.

³ Rb. Amsterdam 6 mei 2015, ECLI:NL:RBAMS:2015:2626.

Het Nederlands Bureau heeft het Duitse Bureau schadeloos gesteld voor de vordering die de Duitse WAM-verzekeraar zou hebben op een WAM-verzekeraar van de trailer. Op die basis tracht het Nederlands Bureau regres te nemen op de houder van de trailer, een trailerverhuurbedrijf. Deze laatste betwist aansprakelijk te zijn. De rechtbank beslist dat er geen verzekeringsplicht van het trailerverhuurbedrijf kan worden aangenomen en dat er ook geen grondslag is voor de vergoeding van 50% van de schade door het Duitse Bureau dan wel het Nederlands Bureau aan de WAM-verzekeraar van de trekker. Ook wijst de rechtbank er op dat op grond van artikel 3 lid 3 van de WAM het Nederlands Bureau slechts regres heeft op degene op wie de verplichting tot verzekering rust. Nu er geen verzekeringsplicht is voor de trailer, slaagt het regres niet. Het Nederlands Bureau blijft dus zitten met een rekening die uiteindelijk wordt betaald door haar leden, de motorrijtuigen-verzekeraars.

De uitkomst van het vonnis lijkt juist; de redenering is echter niet sluitend. De rechter heeft geen aandacht besteed aan de zelfstandige verplichtingen die voortvloeien uit de Internal Regulations en evenmin aan de vraag welk recht van toepassing is (Nederlands recht of Duits recht), en welke regel bepaalt welk recht van toepassing is. Over het toepasselijke recht in dit soort situaties heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie inmiddels een beslissing gegeven.

6. Uitspraak van het Hof van Justitie

Het Hof van Justitie heeft op 21 januari 2016⁴ een beslissing gegeven in een tweetal zaken. Eén daarvan betrof een ongeval in Duitsland waarbij een Litouwse vrachtwagencombinatie tijdens het omkeren op de weg gekanteld was. De verzekeraar van de trekker heeft de slachtoffers schadeloos gesteld en zoekt regres op de verzekeraar van de aanhanger. De vraag was onder meer welk rechtsstelsel van toepassing is op de regresvordering van de WAM-verzekeraar van de trekker die het slachtoffer van het ongeval, veroorzaakt door de chauffeur van de trekker, schadeloos heeft gesteld. Deze vraag was van belang, omdat volgens Duits recht en de jurisprudentie van het Bundesgerichtshof de verzekeraar van de trekker regres heeft voor 50% op de verzekeraar van de aanhanger. De Litouwse rechter heeft hierover prejudiciële vragen gesteld aan het Hof van Justitie.

Het Hof van Justitie overweegt dat de WAM-richtlijn geen regel over het toepasselijk recht in dit soort situaties bevat. Het Hof stelt vast dat het recht dat de verzekeringsovereenkomst tussen de houder van de trekker en diens WAM-verzekeraar beheerst, van toepassing is op de vraag of de WAM-verzekeraar in de rechten subrogeert van verzekerde en/of in de rechten van het slachtoffer dat schadeloos is gesteld. Vervolgens is, in het algemeen, het recht van de plaats van het ongeval, in dit geval Duitsland, van toepassing op de vraag of de houder van de aanhanger ook aansprakelijk is ten opzichte van het slachtoffer. Indien volgens dat recht ook de houder van de trailer aansprakelijk is, zijn er twee partijen aansprakelijk ten opzichte van een derde, zodat degene die heeft uitgekeerd regres kan nemen voor het door hem teveel betaalde. Het Hof van Justitie heeft aldus een beslissing genomen over het toepasselijk recht op de verhaalsvordering. Naar Duits recht is er echter sprake van een dubbele verzekering en is het vorderingsrecht ook daarop gegrond, te weten zowel de WAM-verzekeraar van de trekker als de WAM-verzekeraar van de trailer zijn jegens elkaar voor ieder 50% aansprakelijk.

7. Conclusie

Doordat de Nederlandse wetgever de WAM-richtlijn anders heeft omgezet dan de meeste Europese landen, is er geen verzekeringsplicht opgenomen voor een aanhanger of een trailer. De wetgever zou wat dat betreft de WAM moeten aanpassen aan de WAM-richtlijn. Zo lang dat niet is gebeurd, doen de houders van trailers er verstandig aan om hun aansprakelijkheidsrisico ook af te dekken door middel van een eigen verzekering, zeker nu de schadelijgende partij volgens het toepasselijk recht mogelijk rechtstreeks de houder of eigenaar van de trailer zou kunnen aanspreken tot vergoeding van de schade.

⁴ Hof van Justitie, 21 januari 2016, C-359/14 en C-475/14.