
Conclusie van de heer E. Krings, Advocaat-Generaal,
in de zaak A 88/1 - Procureur-Generaal bij het
Hof van Beroep te Luik tegen D. Horward

Het Hof van Cassatie van België heeft het Hof twee vragen
voorgelegd omtrent de toepassing van de voor België, Luxemburg en
Nederland gemeenschappelijke rechtsregels betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De feiten van de zaak, zoals deze uit het arrest van het Hof
van Cassatie blijken, kunnen als volgt worden samengevat :

H. werd vervolgd omdat hij een motorrijtuig in het verkeer
had gebracht terwijl dat voertuig niet overeenkomstig de wetsbepa-
lingen was verzekerd.

Wat H. ten laste was gelegd, is dat hij met een Mercedes
vrachtauto reed, die een aanhangwagen, "dolly" genaamd, trok, waarop
de achterkant van een wagen rustte, terwijl, zo de bestuurder al was
verzekerd voor het trekkende voertuig en die verzekering weliswaar
ook de aanhangwagen (dolly) dekte, de auto waarvan de achterkant op
de aanhangwagen was geplaatst daarentegen niet verzekerd zou zijn
geweest.

Het Hof van Beroep te Luik sprak H. vrij, op grond dat de
verzekering voor het trekkende voertuig de gehele combinatie die
slechts één enkel voertuig vormde, dekte en er tegen de benadeelde
derde geen enkele, uit de overeenkomst voortvloeiende exceptie of
verval kon worden ingeroepen (gesteld dat in casu het vervoer van de
auto een verkeerd, niet in de overeenkomst bepaald, gebruik van het
verzekerde voertuig zou zijn geweest).

De procureur-generaal bij het Hof van Beroep te Luik stelde
cassatieberoep in dat arrest van vrijspraak, daar naar zijn oordeel

de verzekering niet de gehele combinatie dekde, in dier voege dat de gesleepte wagen niet was verzekerd.

Alvorens over de voorziening uitspraak te doen, heeft het Hof van Cassatie het Benelux-Hof de onderstaande twee vragen voorgelegd :

a) Moet, wanneer een voertuig een aanhangwagen trekt waarop de achterkant van een auto staat, deze laatste geacht worden met het voertuig verbonden te zijn en derhalve als daarvan deel uitmakend worden aangemerkt in de zin van artikel 1, eerste en tweede alinea, van de Gemeenschappelijke Bepalingen behorende bij het Verdrag betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen ?

b) Zo het antwoord op de eerste vraag het maken van een onderscheid vereist, welk is dit ?

*

*

*

Artikel 1, eerste lid, van de Gemeenschappelijke Bepalingen vormt de kern van het vraagstuk.

Die tekst luidt als volgt :

"Voor de toepassing van deze wet worden verstaan :

onder motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt;

.....

De Belgische wet van 1 juli 1956 is in dit verband in ongeveer dezelfde bewoordingen gesteld :

"Voor de toepassing van deze wet worden verstaan :

Onder motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; de aanhangwagens, al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt;".

Geconstateerd wordt dat de tekst van de Belgische wet juist m.b.t. het vraagstuk van de aanhangwagens van de tekst in de gemeenschappelijke bepalingen verschilt.

In Nederland luidt artikel 1 van de WAM als volgt :

"Voor de toepassing van deze wet worden verstaan onder : motorrijtuigen : alle rij- of voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven over de grond te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders; als een deel daarvan wordt aangemerkt al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld of na koppeling daarvan is losgemaakt of losgeraakt, zolang het nog niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen".

Die tekst die t.a.v. de problematiek van de aanhangwagens bijzonder expliciet is, ligt - voor een deel althans - ten grondslag aan een belangrijke rechtspraak in Nederland.

De tekst van de Gemeenschappelijke Bepalingen heeft een ontwikkeling doorgemaakt, die tevens belangrijk is wat de rechtspraak in Nederland betreft.

Aanvankelijk luidde die tekst als volgt :

"de aanhangwagen al of niet met het rij- of voertuig verbonden, wordt als een deel daarvan aangemerkt".

Het gaat hier dus om dezelfde bewoordingen als die welke in de hierboven aangehaalde Belgische wet zijn gebezigd.

Ten gevolge van opmerkingen die bij de voorbereiding van die tekst werden geformuleerd, werd deze niet gehandhaafd. Vandaag luidt deze, zoals hierboven gesteld : "al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt" en in het Frans : "tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie".

*

*

*

Alvorens het vraagstuk dat in de onderhavige prejudiciële vragen wordt opgeworpen, nader te bestuderen, wordt even stilgestaan bij de rechtspraak die in de Beneluxlanden geldt.

In België is er dienaangaande slechts zeer weinig rechtspraak verschenen.

In een arrest van 3 april 1975 (1), waarnaar eiser in het bij het Hof van Cassatie ingediende verzoekschrift tot cassatie verwijst, werd in een vrij bijzonder geval uitspraak gedaan.

Een motorrijtuig dat onderweg pech had gekregen, werd door een ander voertuig gesleept. Het Hof van Beroep had beslist dat het gesleepte voertuig tijdens de pechverhelping deel uitmaakte van het trekkende voertuig.

(1) Arr. Cass., 1975, blz. 836

Het had daaruit afgeleid dat de bestuurder van het gesleepte motorrijtuig zowel voor de lichamelijke schade als voor de schade aan zijn voertuig van de verzekering ten laste van de verzekeraar van het trekkende voertuig was uitgesloten.

Die beslissing kwam er dus op neer dat de bestuurder van het gesleepte voertuig met de verzekerde van het trekkende motorrijtuig werd gelijkgesteld, welke laatste evenmin, behalve in geval van een speciale en/of omniumverzekering, vergoeding voor zijn eigen schade kan vorderen.

Het is daarop dat in het arrest van het Hof van 3 april 1975 als volgt wordt geantwoord :

"Overwegende enerzijds dat in de artikelen 1 van de wet van 1 juli 1956 en 2, 14°, van het K.B. van 14 maart 1968 onder het woord "aanhangwagen" verstaan wordt het voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen, dat wil zeggen, het inzonderheid voor dat doel ontworpen en gefabriceerde voertuig, namelijk met uitsluiting van het al dan niet in een ongeval betrokken motorrijtuig dat, bij gelegenheid, door een ander motorrijtuig gesleept wordt."

Uit het vorenstaande leidt het Hof af dat de bestuurder van het gesleepte motorrijtuig dus niet kan worden gelijkgesteld met de bestuurder van het trekkende motorrijtuig dat overeenkomstig de wetsbepalingen is verzekerd, in dier voege dat de bestuurder van het gesleepte voertuig, zoals iedere andere derde, recht heeft op vergoeding voor de zowel lichamelijke als materiële schade.

Het arrest bevat dus een standpuntbepaling omtrent de principiële vraag betreffende het begrip aanhangwagen, doch zulks naar aanleiding van een heel andere vraag waaromtrent men zich kan afvragen of de omweg langs het begrip "aanhangwagen" wel echt nodig en zelfs absoluut noodzakelijk was om het vraagstuk waarover een beslissing diende te worden genomen, op te lossen.

Die oplossing primeerde tevens in het arrest van 25 april 1974 (1). Ook in dat geval ging het om een gesleepte auto waarvan de bestuurder ten gevolge van een door de bestuurder van het trekkende motorrijtuig begane fout om het leven was gekomen. In het arrest van het Hof van Cassatie is beslist dat wettelijk is de bestreden beslissing luidens welke de bestuurder van het gesleepte voertuig de hoedanigheid van derde t.a.v. de bestuurder van het slepende voertuig had voor zover laatstgenoemde voor de gevolgen van het ongeval aansprakelijk was.

Het lijkt mij derhalve dat niet teveel belang moet worden gehecht aan de beslissing die in het arrest van 3 april 1975 is geformuleerd, daar dat arrest voornamelijk dient te worden geïnterpreteerd met betrekking tot de verhouding tussen de bestuurder van het gesleepte voertuig en de verzekeraar van de bestuurder van het slepende voertuig.

In een arrest van 20 mei 1977 (2) is het volgende beslist : wanneer een geleed voertuig in het verkeer wordt gebracht, moet zowel het gebruik van de tractor als dat van de aanhangwagen door een verzekering gedekt zijn; het is echter niet verboden tractor en aanhangwagen bij verschillende verzekeraars te laten verzekeren.

Het vraagstuk behoort uitsluitend tot het terrein van de verzekering. Het spreekt vanzelf dat de verzekering van een geleed voertuig aanleiding kan geven tot een hogere premie dan de voor een enkelvoudig voertuig verschuldigde premie. Het kan derhalve gaan om hetzij één enkele verzekering voor het samenstel, hetgeen een speciale premie rechtvaardigt, dan wel een afzonderlijke verzekering voor ieder onderdeel van het samenstel, wat in dat geval meerdere onderscheiden premies ten gevolge heeft. Het Hof van Cassatie heeft beslist dat die beide oplossingen wettelijk zijn.

(1) Arr. Cass., 1974, blz. 922

(2) Arr. Cass., 1977, blz. 964

Dat arrest is dus evenmin relevant voor de onderhavige vraag.

Uit het vorenstaande blijkt dat het aan het Hof voorgelegde vraagstuk in België slechts aanleiding heeft gegeven tot weinig beslissingen die een licht zouden kunnen werpen op de strekking van de desbetreffende tekst.

In Nederland zijn de beslissingen betreffende het gebruik van een aanhangwagen en de daaruit voortvloeiende rechtsgevolgen talrijker.

In het algemeen staat in die beslissingen de overweging centraal, dat de wet, die ten doel heeft de rechten van de slachtoffers te waarborgen, ruim dient te worden opgevat (1). Mitsdien dient te worden aangenomen dat de wetgever van oordeel was dat de verplichtingen van de verzekeraar van het trekkende motorrijtuig worden uitgebreid tot alles wat op de aanhangwagens betrekking heeft (2).

Reeds vóór de oorlog, in 1934 (3), besliste de Hoge Raad n.a.v. de uitlegging van art. 25 van de Motor- en Rijwielwet, dat een motorrijtuig dat i.v.m. een manoeuvre een ogenblik tot stilstand wordt gebracht, onderworpen blijft aan de regeling die voor rijdende voertuigen geldt; bovendien moet de lading van een motorrijtuig geacht worden daarmee één geheel uit te maken, in dier voege dat de verzekering die de aansprakelijkheid voor dat motorrijtuig dekt zich tevens tot de door de lading veroorzaakte schade uitstrekt.

(1) Rb. Arnhem, 9 november 1979, verkeersrecht, 1981, n°50, blz. 178 ; Rb. Haarlem, 16 november 1971, Verkeersrecht 1972, n°46, blz. 118, sp.121.

(2) Hof 's-Gravenhage, 16 september 1981, Verkeersrecht 1982, n°11, blz. 21. Dit was ook de zienswijze van advocaat-generaal Wijnveldt vóór het arrest van de H.R. van 28 december 1934, Nederl. Jurispr. 1935, blz. 916.

(3) H.R. 11 mei 1934, Nederl. Jurispr. 1934, blz. 1041, sp. 1043.

Een arrest van de Hoge Raad van 4 februari 1937 (1) handelde nog over dit onderwerp.

Op dezelfde wijze werd bij een arrest van de H.R. van 2 januari 1970 (2) beslist, dat het in art. 25 bedoelde causale verband tussen het motorrijtuig en de schade in ruime zin moet worden opgevat. Wanneer dus één van de ladingsbestanddelen van het motorrijtuig valt, dan dient de schade te worden aangemerkt als veroorzaakt door het motorrijtuig wanneer deze ontstaat op het ogenblik dat het bestanddeel nog in beweging is (dit wil zeggen tijdens het vallen).

Hoewel het op een andere vraag betrekking heeft, komt het arrest van de Hoge Raad van 16 maart 1979 (3) mij eveneens belangrijk voor, gelet op de uitlegging die dit hoge rechtscollege van de voor ons relevante bepalingen geeft: de Hoge Raad heeft beslist dat, wanneer een chauffeur de aanhangwagen van zijn motorrijtuig op een vluchtstrook achterlaat, moet worden geacht dat die aanhangwagen niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen en dat dientengevolge de verzekeraar van het trekkende motorrijtuig bij ongeval derden, die het slachtoffer van een door die aanhangwagen veroorzaakt ongeval zijn geworden, moet vergoeden.

Aan dat arrest ging een belangrijke conclusie vooraf van procureur-generaal Berger, destijds advocaat-generaal, die op heldere wijze de geschiedenis van de wettekst had geschetst en aldus aantoonde dat een zeer ruime interpretatie verantwoord was. Het bijzondere geval waarin dat arrest werd gewezen, getuigt ervan dat de Hoge Raad die zienswijze geheel heeft onderschreven.

Er moet overigens op worden gewezen, dat de Hoge Raad reeds in 1971 op de conclusie van procureur-generaal Langemeijer een arrest had gewezen waarin dezelfde wijze

-
- (1) H.R. 4 februari 1937, Nederl. Jurispr. 1937, n° 489, blz. 659, sp. 661.
(2) H.R. 2 januari 1970, Nederl. Jurispr. 1970, n° 162, blz. 405, sp. blz. 408.
(3) H.R. 16 maart 1979, Verkeersrecht (V.R.) 1979, 52, blz. 243; ook in Nederl. Jurispr. 1980, 76.

van uitlegging werd overgenomen (1).

Concluderend mag worden gesteld, dat in de Nederlandse rechtspraak aan de teksten die aan de grondslag liggen van de aan het Hof voorgelegde vraag of die daarmee in nauw verband staan, een zeer ruime strekking wordt gegeven, ervan uitgaande dat de belangen van de slachtoffers niet beter kunnen worden beschermd.

*

*

*

Uit dit korte overzicht van de rechtspraak blijkt dat het noodzakelijk is de beginselen die aan de oplossing van de aan U voorgelegde vragen ten grondslag moeten liggen, nauwkeurig te bepalen.

Te dien aanzien zij het mij vergund in het bijzonder op twee aspecten van het vraagstuk te wijzen :

1) Bij zijn arrest van 19 februari 1988 in de zaak Asselman / Lauvrijs heeft uw Hof gepreciseerd, dat de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen tot uitgangspunt heeft dat er aanleiding bestaat om de rechten van de slachtoffers van ongevallen welke door motorrijtuigen worden veroorzaakt, door de invoering van een stelsel van verplichte verzekering te waarborgen.

U heeft verwezen naar de Gemeenschappelijke Toelichting bij de Overeenkomst, die eveneens benadrukt dat de verplichte verzekering vóór alles een maatregel ter bescherming van de benadeelden is.

(1) Hoge Raad 12 november 1971, Nederl. Jurispr. 1972, n° 49, blz.148 en 149.

U heeft aldus het basisbeginsel tot uitdrukking gebracht, waarop U de oplossing van de vraag die U in die zaak werd voorgelegd en die op de gevolgen van een wijziging van het risico door de verzekerde betrekking had, heeft gebaseerd.

2) In datzelfde arrest heeft U daarenboven opgemerkt dat er een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de beslechting van geschillen waarbij de verzekeraars tegenover de benadeelden kunnen staan en de beslechting van geschillen die op de verzekeraars en hun verzekerden betrekking hebben. U heeft met name beslist dat aan het aannemen ten opzichte van de benadeelde van het bestaan van een verzekering als bedoeld in artikel 6, § 1, niet in de weg staat de omstandigheid dat in de verhouding tussen de verzekeraar en de verzekerde de verzekeringsovereenkomst naar de regels van het gemene recht niet geldig is, en evenmin de omstandigheid dat deze verzekeringsovereenkomst onvoldoende dekking geeft (behoudens in geval van een toegestane uitsluiting als bedoeld in artikel 4).

U heeft aldus twee fundamentele beginselen omschreven, die de materie beheersen en waarnaar dient te worden verwezen bij de studie van de diverse vragen die aan de rechters worden voorgelegd en in het bijzonder bij de uitlegging die U wordt verzocht te geven van de wetsbepalingen die de nationale rechter op bijzondere gevallen moet toepassen.

Wanneer in de Overeenkomst in artikel 1, eerste lid, is gepreciseerd dat "al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld, als een deel daarvan wordt

aangemerkt", dan wordt daarmee iedere dubbelzinnigheid omtrent de gevolgen die een ongeval voor de benadeelde kan hebben, duidelijk uitgesloten. Daarmee wordt verhinderd dat de verzekeraar van het trekkende voertuig zijn verplichting zou betwisten door te betogen dat het ongeval aan het gesleepte voertuig is te wijten, zodat het slachtoffer niet enkel het tegendeel moet bewijzen - hetgeen soms zeer moeilijk zoniet onmogelijk is - maar daarenboven betrokken raakt bij een geschil tussen twee verzekeraars of tussen een verzekeraar en de eigenaar van een niet speciaal verzekerde aanhangwagen.

Die bepaling gaat dus wel degelijk in de richting die ik net heb aangegeven, namelijk dat zij het slachtoffer bevoordeelt doordat zij de verzekeraar van het trekkende voertuig de verplichting oplegt het slachtoffer schadeloos te stellen, ook al wordt het bewijs geleverd dat het ongeval aan het gesleepte voertuig is toe te schrijven, ongeacht of dat voertuig nu in eigendom aan de eigenaar van het trekkende motorrijtuig of aan een derde toebehoort en ongeacht of dat voertuig al dan niet speciaal verzekerd is.

Het zijn tevens die beginselen die zijn neergelegd in de Nederlandse rechtspraak waarnaar hierboven is verwezen (1).

Wat nu met een auto waarvan twee wielen op een aanhangwagen zijn geplaatst terwijl de andere twee wielen in verbinding met de grond staan en bewegen naar gelang van de tractie die door het trekkende motorrijtuig op het samenstel wordt overgebracht ?

In eerste instantie dient men zich af te vragen of die auto wordt vervoerd of gesleept. Onder "vervoerd" wordt verstaan het voorwerp dat op het transportvoertuig wordt geladen en dus niet in rechtstreekse verbinding met de grond staat. Of het nu om een motorrijtuig dan wel om enig ander voorwerp gaat, de vraag is dezelfde in beide gevallen. Er zijn heden ten dage talrijke voertuigen die

(1) Rb. Haarlem, 16 november 1971, Verkeersrecht 1972, n° 46, blz. 120; Hof's-Gravenhage 16 september 1981, Verkeersrecht 1982, n° 11, blz. 21. Het zijn tevens die beschouwingen die naar voren zijn gebracht door procureur-generaal Berger voor de Hoge Raad vóór het arrest van 16 maart 1979. Verkeersrecht 1979, n° 58, blz. 248 (21).

speciaal voor het vervoer van auto's zijn gebouwd. Mijns inziens neemt het vervoerde motorrijtuig c.q. voorwerp niet aan het verkeer deel en is de eigenaar ervan als zodanig niet onderworpen aan de verplichte verzekering inzake motorrijtuigen. Dit doet niets af aan de aansprakelijkheid en de verzekeringsplicht die op de vervoerder rust uit hoofde van schade welke door de vervoerde voorwerpen wordt veroorzaakt. Die vraag hoeft in dit verband niet aan de orde te komen (1).

In het onderhavige geval wordt het voertuig niet vervoerd doch op een zodanige manier gekoppeld dat het "op de grond" rijdt (zie de begripsomschrijving van het rij- of voertuig in artikel 1 van de Overeenkomst) en als zodanig deel van het samenstel uitmaakt. Er wordt met name opgemerkt dat het als gekoppeld voertuig een verkeersongeval kan veroorzaken. Alles hangt af van de wijze waarop het voertuig is gekoppeld. Bij het rijden kan dat voertuig bijvoorbeeld naar rechts of naar links uitzwenken en een ander voertuig, een andere gebruiker, een voetganger aanrijden. Het maakt derhalve deel uit van het samenstel en het rijdt op dezelfde wijze als de aanhangwagens. Er dient trouwens te worden opgemerkt dat talrijke aanhangwagens ook van voren op de trekker rusten, zodat alleen de - van wielen voorziene - achterkant een voertuig in de eigenlijke betekenis des woords is.

Kan daartegen worden ingebracht dat de wet aldus een ruimere toepassing krijgt dan de tekst uitdrukkelijk inhoudt ?

In de tekst is natuurlijk wel een begripsomschrijving van het motorrijtuig in de zin van de Overeenkomst opgenomen, namelijk "een rij- of voertuig, bestemd om zich over de grond te bewegen en dat door een mechanische kracht kan worden gedreven".

(1) De hierboven aangehaalde Nederlandse rechtspraak heeft betrekking op een kist die van een vrachtauto was gevallen en schade toebracht aan een derde. Dat vraagstuk gaf aanleiding tot het arrest van het Hof van Cassatie van België van 12 juni 1989 (Arr. Cass., 1988-89, n° 587, blz. 1211). In dat arrest is uitgegaan van het arrest van het Benelux-Hof van 23 oktober 1984, A 83/2, Jur. 1984, blz. 30.

Zulks is niet het geval met de aanhangwagens, daar deze niet zelf door een mechanische kracht kan worden gedreven. In de wet is dan ook de toepassing ervan tot een zodanige aanhangwagens uitgebreid, zij het dat deze laatste niet aan de begripsomschrijving van het motorrijtuig beantwoordt.

Maar bij de invoering van die gelijkstelling zijn in de wet zeer algemene woorden gebezigd.

Daarin is geen sprake van "een aanhangwagens" maar wel van "al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld". Dit zijn dus zeer algemene termen en men ziet niet in, waarom een combinatie van voertuigen niet aan die definitie zou kunnen voldoen. Er zijn heden ten dage autobussen die uit drie onderdelen bestaan: het eerste onderdeel is een trekker, het tweede is een aanhangwagens en het derde is een tweede aanhangwagens die aan het tweede onderdeel is gekoppeld. Er is geen reden toe een onderscheid te maken en aan te nemen dat alleen de eerste aanhangwagens aan de definitie van de wet beantwoordt, waarbij de tweede aanhangwagens in dit geval van de eerste twee voertuigen los dient te worden gezien. Men zou zich in dat geval kunnen afvragen wat die tweede aanhangwagens, die geen motorrijtuig in de zin van de wet is aangezien deze niet door een mechanische kracht wordt gedreven en die in dat geval evenmin aan de definitie van gekoppeld voertuig in de zin van genoemde tekst zou beantwoorden, dan wel is. Zou de wet betreffende de verplichte verzekering in dat geval op die aanhangwagens van toepassing zijn ?

Moet worden gezegd dat zulks fundamenteel tegen het door de wetgever beoogde doel zou indruisen : het verhaal voor de benadeelde vergemakkelijken en deze een schadeloosstelling waarborgen ten laste van een welbepaalde verzekeraar, in casu de verzekeraar van het trekkende voertuig.

Hieraan moet voorts worden toegevoegd dat in heel wat gevallen alleen de aansprakelijkheid van het trekkende

voertuig in het geding zal zijn, daar de tractie van meerdere gekoppelde voertuigen gevaarlijker dan die van één voertuig is. De chauffeur van de trekker draagt dus een grotere verantwoordelijkheid. Het is bijgevolg normaal dat de verplichting tot vergoeding van het slachtoffer op zijn verzekeraar rust. Als het nu om een schuld of welke aansprakelijkheid dan ook ten laste van de eigenaar van het gekoppelde voertuig zou gaan, dan zou de verzekeraar van de trekker zich desgevallend op die eigenaar of diens verzekeraar kunnen verhalen. Daarmee hebben de derden, slachtoffers, die slechts op de verzekeraar van de trekker verhaal hoeven uit te oefenen, niets te maken.

Ik meen derhalve te moeten concluderen dat in het geval dat het onderwerp uitmaakt van de aan het Hof voorgelegde vraag de auto waarvan de achterkant op de gesleepte aanhangwagen is geplaatst deel van het motorrijtuig uitmaakt en als zodanig door de verzekeraar van het trekkende voertuig is verzekerd.

Ik stel voor op de eerste vraag te antwoorden dat wanneer een voertuig een aanhangwagen trekt waarop de achterkant van een wagen staat, deze laatste geacht dient te worden met het trekkende voertuig verbonden te zijn en als daarvan deel uitmakend dient te worden aangemerkt, in dier voege dat het om een aanhangwagen gaat in de zin van art.1, eerste en tweede lid, van de Gemeenschappelijke Bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De tweede vraag behoeft niet te worden beantwoord.

Brussel, 8 februari 1990.