

Lobby organisatie werpt vruchten af Limieten aansprakelijkheid vastgesteld

De risico-aansprakelijkheid voor het wegvervoer van gevaarlijke stoffen wordt beperkt tot 19 of 13 miljoen gulden. Een eerder voorgestelde limiet van 80 miljoen gulden is nu van de baan.

Vorige week vrijdag heeft de ministerraad de bedragen vastgesteld waar de aansprakelijkheid van de vervoerder ophoudt indien schade ontstaat door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een intensieve en succesvolle lobby door Transport en Logistiek Nederland heeft de ministeries van Justitie en Verkeer en Waterstaat ervan kunnen overtuigen, dat de beperking tot 80 miljoen gulden voor het wegtransport veel te hoog is gegrepen. De risico-aansprakelijkheid in het wegvervoer zal nu worden beperkt tot een bedrag van 19 miljoen gulden voor vorderingen inzake dood of lichamelijk letsel en tot een bedrag van bijna 13 miljoen gulden voor andere vorderingen. Daarbij moet worden gedacht aan schade toegebracht aan zaken van derden en aan het milieu. Uiteindelijk zal voor deze aansprakelijkheid een verplichte verzekering moeten worden afgesloten. Dit gebeurt door een wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam). Nu geldt nog een ongelimiteerde schuld-aansprakelijkheid voor deze schade.

Uitstel gevraagd

In juni 1993 ging reeds een uitvoerige brief van Transport en Logistiek Nederland naar de Eerste Kamer, waarin nogmaals werd gewezen op de nadelige consequenties voor het wegvervoer van dit wetsontwerp. In de brief werd ook gevraagd het wetsontwerp pas vast te stellen als duidelijk zou zijn tot welke bedragen de minister van Justitie de aansprakelijkheid bij Algemene Maatregel van Bestuur zou beperken. De Eerste Kamer heeft dit verzoek overgenomen en heeft aan de minister van Justitie uitvoerig vragen gesteld over deze limieten.

Op 23 november 1993 heeft Transport en Logistiek

Nederland commentaar geleverd op het voornemen van Justitie om ten aanzien van de limieten aan te sluiten bij de 80 miljoen van het CRTD-verdrag. Transport en Logistiek Nederland heeft in het protest tegen deze hoge limieten onder meer de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Het risico moet verzekeraar zijn.
2. De limiet dient dus ook een echte limiet te zijn: een verwijzing naar het CRTD-verdrag is niet reëel.
3. De limiet mag niet leiden tot een nadeliger concurrentiepositie ten opzichte van de ons omringende landen en andere vervoermodaliteiten.

De aansprakelijkheid zou moeten worden beperkt tot een bedrag van maximaal 5-15 miljoen gulden.

Spreiding premie

Op maandag 14 februari 1994 volgde opnieuw een gesprek op het ministerie van Justitie, waarbij werd voorgesteld voor de aansprakelijkheid net als in het CRTD-verdrag een verplichte verzekering in te voeren en dit onder te brengen in een uitbreiding van de Wam. Tegen een verplichte verzekering op zichzelf bestond geen bezwaar, omdat er dan geen concurrentievervalsing zou plaatsvinden. Daarbij werd duidelijk, dat het minimaal te verzekeren bedrag zou moeten worden opgetrokken van 2 miljoen in de Wam nu naar circa 20 miljoen bij vervoer van gevaarlijke stoffen. Alle vrachtauto's met een maximaal toelaatbaar gewicht van 3500 kilogram of meer zouden automatisch onder deze uitgebreide verzekeringsplicht moeten vallen. Alleen de gevaarlijke-stoffenvervoerders zouden de extra premielast moeten opbrengen.

Aangezien het hier echter gaat om een algemeen veiligheidsbelang heeft Transport en Logistiek Nederland ervoor gepleit alle motorvoertuigen onder deze dekking te brengen en de premie zo breed mogelijk over de belanghebbenden te spreiden.

Beste resultaat

Verontwaardiging volgde toen plotseling bleek, dat de overheid van plan was zich niets aan te trekken van de pleidooien voor een lagere limiet en alsnog wilde aansluiten bij de limiet van 80 miljoen gulden. In een gezamenlijk slot-offensief van Transport en Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer en de Federatie van Tank- en Silotransporteurs op het ministerie van Verkeer en Waterstaat op 18 april jl. is opnieuw een vurig pleidooi gevoerd voor de belangen van het wegtransport.

Uiteindelijk bleken de beide ministeries gevoelig voor de dreigende lastenverzwaring voor het wegtransport en is de handreiking gedaan om voor het wegtransport de aansprakelijkheid aanzienlijk verder te beperken in die zin, dat de bestaande onbeperkte schuld-aansprakelijkheid zal worden vervangen door een risico-aansprakelijkheid, bestaande uit een schuld-aansprakelijkheid, maar dan beperkt tot 80 miljoen gulden, terwijl de verzwaring van de aansprakelijkheid door de overheveling van schuld- naar risico-aansprakelijkheid zal worden beperkt tot de eerder genoemde 19 miljoen gulden voor dood- of letselschade en 13 miljoen gulden voor overige schade. Het best bereikbare resultaat. Afhankelijk van de verdere invulling van de verzekeringsplicht in de Wam zal duidelijk kunnen worden, in hoeverre premie-consequenties in de verzekeraarsfeer binnen redelijke grenzen kunnen blijven.