

Vergaderjaar 1994–1995

24 177

Wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen in verband met aanvulling van de Boeken 3, 6 en 8 van het Burgerlijk Wetboek met regels betreffende de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen en verontreiniging van lucht, water of bodem

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt/uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (art. 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

1. Algemeen

De wet van 30 november 1994, Stb. 846, die een aanvulling inhoudt van de Boeken 3, 6 en 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW) met regels betreffende de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen en verontreiniging van lucht, water of bodem, maakt aanpassing van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (verder te noemen: «Wam») om hierna uiteen te zetten redenen wenselijk. Het wetsvoorstel beoogt die aanpassing tot stand te brengen.

2. De wet van 30 november 1994

De wet van 30 november 1994, die met ingang van 1 februari 1995 in werking zal treden, strekt er onder meer toe, kort gezegd, een risico-aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen in te passen in het stelsel van risico-aansprakelijkheden dat thans reeds in de artikelen 169 tot en met 184 van Boek 6 BW is opgenomen¹. Tevens beoogt bedoelde wet aanvullingen van Boek 8 BW, voor schade door gevaarlijke stoffen aan boord van een zeeschip, een binnenschip, een wegvoertuig of een spoorrijtuig. In het kader van het onderhavige wetsvoorstel is alleen de afdeling 8.14.1 BW van belang, welke de aansprakelijkheid voor schade door gevaarlijke stoffen aan boord van een voertuig regelt. Daarbij moet worden gedacht aan voertuigen voor vervoer over de weg, waarbij het in de praktijk gaat om motorrijtuigen, als waarop de Wam betrekking heeft; zie met name artikel 1210 onderdeel e, tweede zin, van Boek 8 BW, waar verwezen wordt naar de Wegenverkeerswet 1994². Hierna zal daarom verder worden gesproken over «motorrijtuig».

De kern van deze regeling van aansprakelijkheid is te vinden in artikel 1213, eerste lid, eerste zin, van Boek 8 BW: hij die ten tijde van een gebeurtenis exploitant is van een voertuig aan boord waarvan zich een gevaarlijke stof bevindt, is aansprakelijk voor de schade door die stof veroorzaakt ten gevolge van die gebeurtenis.

3. Wenselijkheid aanvulling Wam

De Wam bevat een verplichting primair voor degene aan wie het kenteken voor een motorrijtuig is opgegeven, tot het sluiten voor het

¹ Memorie van toelichting, TK 1988–1989, 21 202, nr. 3, blz. 6.

² Wet van 21 april 1994, Stb. 475.

motorrijtuig van een verzekering die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid moet dekken waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven. Het gaat daarbij primair om de aansprakelijkheid van de bezitter, de houder en de bestuurder van het motorrijtuig. De Wam-verzekering moet dus de aansprakelijkheid voor verkeersschade dekken. De aansprakelijkheid van afdeling 8.14.1 BW valt niet geheel samen met de aansprakelijkheid die op grond van de Wam verzekerd dient te zijn; er bestaat ook aansprakelijkheid voor schade, toegebracht buiten het verkeer. Daarom wordt thans voorgesteld te bepalen dat de verzekering niet alleen de aansprakelijkheid voor verkeersschade moet dekken, maar ook de aansprakelijkheid waartoe een gevaarlijke stof aan boord van een motorrijtuig buiten het verkeer aanleiding kan geven.

Uitgangspunt van de Wam is dat degene die aansprakelijk kan worden gesteld voor schade, veroorzaakt door deelname aan het verkeer met een motorrijtuig, deze aansprakelijkheid behoort te verzekeren. Het gemotoriseerde verkeer schept risico's voor derden die niet alleen aanleiding hebben gegeven tot de verscherpte aansprakelijkheidsregeling van artikel 185 Wegenverkeerswet 1994, maar ook een dergelijke verzekeringsplicht rechtvaardigen omdat anders bij de heterogene groep van mogelijk aansprakelijke personen om wie het hier gaat, het recht op schadevergoeding gemakkelijk illusoir zou kunnen blijken. Daarbij is niet alleen van belang het risico van ongevallen, maar ook de kans op omvangrijke schaden als dit gevaar zich verwezenlijkt. Overwegingen van vergelijkbare aard rechtvaardigen ook een verzekeringsplicht terzake van de aansprakelijkheid uit afdeling 8.14.1 BW, die bovendien al voor een belangrijk deel onder de bestaande verzekeringsplicht valt. Immers, voor zover 8.14.1-schade wordt toegebracht tijdens de deelname aan het verkeer, dient de aansprakelijkheid voor die schade al op grond van de huidige Wam te zijn verzekerd.

Een en ander brengt mee dat het wenselijk is de Wam aan te vullen met een regeling die deze aansprakelijkheid, voor zover het motorrijtuigen betreft, in haar geheel onder de Wam brengt.

Daarmee wordt tevens aansluiting gezocht bij de meer algemene verzekeringsplicht van het CRTD-verdrag¹, en het op 21 juni 1993 door Nederland ondertekende Verdrag betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor schade ten gevolge van milieugevaarlijke activiteiten², op grond waarvan moet worden gestreefd naar een verzekeringsplicht terzake van aansprakelijkheid voor milieuschade waar deze passend is. Verwezen moge worden naar hetgeen is opgemerkt bij de plenaire behandeling in de Tweede Kamer op 3 maart 1993³ van de op 29 november 1994 door de Eerste Kamer aangenomen wet. Waar ratificatie van het CRTD-verdrag niet op korte termijn te verwachten is en een verzekeringsplicht buiten het geval van wegvervoer voor Nederland iets nieuws zou zijn, waarvan de voordelen vooralsnog niet tegen de aanzienlijke bezwaren ter zake van uitvoering en handhaving opwegen, zal deze plicht alleen voor het wegvervoer gelden. Daar kan met een aanvulling van de bestaande verzekeringsplicht worden volstaan, terwijl problemen van uitvoering en handhaving niet behoeven te worden verwacht.

Een belangrijk voordeel van inpassing van de verzekeringsplicht in de Wam is dat voor de handhaving (in het bijzonder de artikelen met betrekking tot de registratieplicht, verzekeringsbewijzen en de strafbaarstellingen) geen aparte aanpassingen nodig zijn.

Een en ander heeft tot gevolg dat de artikelen in de Wam die niet worden gewijzigd, onverkort van toepassing zijn op de aangevulde verzekeringsplicht. Aldus wordt de nieuwe verzekeringsplicht naadloos in de bestaande Wam-systematiek geschoven. Enkele consequenties hiervan worden hierna, in § 6, nader toegelicht.

¹ Convention on civil liability for damage caused during carriage of dangerous goods by road, rail and inland navigation vessels/ Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure, Genève, 10 oktober 1989, United Nations Documents ECE/Trans/84, United Nations, New York, 1990. Ook gepubliceerd in: Losbladige bundel Transport, Kluwer, Deventer/Boston, deel IV, blz. 81 e.v.; en: Transnational environmental liability and insurance, Ed. Ralph P. Kröner, Graham & Trotman, London/Dordrecht/Boston 1993, blz. 219 e.v.

² Convention on civil liability for damage resulting from activities dangerous to the environment/Convention sur la responsabilité résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, Lugano 21 juni 1993, Trb. 1993, 149; European Treaty Series/Série des traités européens/150.

³ Kamerstukken II, 52-3783, linker kolom.

4. Punten van aanvulling

De punten waarop aan aanvulling van de verzekeringsplicht behoefte bestaat, laten zich als volgt samenvatten:

a. De in afdeling 8.14.1 BW bedoelde aansprakelijkheid valt niet geheel samen met de aansprakelijkheid waartegen men ingevolge de huidige tekst van de Wam verzekerd dient te zijn.

b. Slechts in geval het motorrijtuig 3 500 kilogram of meer weegt, dient een verzekering te zijn afgesloten ter dekking van de 8.14.1-schade. De huidige tekst van de Wam kent om begrijpelijke redenen geen gewichtscriterium.

c. De persoon die op grond van artikel 1213 van Boek 8 BW kan worden aangesproken, valt niet altijd samen met de personen van wie de aansprakelijkheid op grond van artikel 3, eerste lid, Wam verzekerd dient te zijn.

d. Het minimaal te verzekeren bedrag dient bij schade, veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, hoger te zijn dan bij verkeersschade.

Aan de hand van deze punten worden hierna de hoofdlijnen van het wetsvoorstel uiteen gezet.

ad a. Welke aansprakelijkheid moet verzekerd zijn?

De schade waartegen men ingevolge de Wam verzekerd dient te zijn is niet gelijk aan die, waarvoor aansprakelijkheid kan bestaan uit hoofde van afdeling 8.14.1 BW. De ingevolge de Wam verplichte verzekering moet dekken de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven; zie artikel 3, eerste lid, Wam. Het betreft hier dus verkeersschade. Afdeling 8.14.1 BW bevat niet de beperking dat de schade in het verkeer moet zijn ontstaan. Artikel 1211, tweede lid, van Boek 8 BW houdt immers in dat afdeling 8.14.1 van toepassing is op de periode waarin een gevaarlijke stof zich aan boord van een voertuig bevindt, daaronder begrepen de periode vanaf het begin van de inlading van de gevaarlijke stof in het voertuig tot het einde van de lossing van die stof uit dat voertuig.

Voorts vallen onder het schadebegrip van afdeling 8.14.1 BW ook de kosten van preventieve maatregelen en verlies of schade veroorzaakt door zulke maatregelen (artikel 1210, onderdeel b, sub 3^o, van Boek 8 BW).

Zoals reeds is opgemerkt, is het wenselijk dat het toepassingsgebied van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen tot de hier bedoelde aansprakelijkheid wordt uitgebreid. Het voordeel hiervan is dat het regime van deze wet ook van toepassing is op de bijzondere verzekeringsplicht ter zake van deze aansprakelijkheid, zonder dat hiervoor aparte regelgeving behoeft te worden ingevoerd.

Een en ander kan met een voorbeeld worden verduidelijkt. Wanneer de bestuurder van een tankauto met een gevaarlijke stof een botsing veroorzaakt in het verkeer met een andere auto, tengevolge waarvan de stof explodeert, dient de aansprakelijkheid voor de schade op basis van de huidige Wam te zijn gedekt. Tot de schade is immers aanleiding gegeven in het verkeer. Tevens is de exploitant aansprakelijk op grond van artikel 1213 van Boek 8 BW, behoudens bijzondere gevallen, als bijvoorbeeld geregeld in artikel 1211 van Boek 8 BW. De exploitant dient tegen aansprakelijkheid voor deze schade verzekerd te zijn. In het geval echter waarin diezelfde tankauto explodeert op het moment dat hij in een garage staat, is de schade geen verkeersschade; de aansprakelijkheid voor deze schade behoeft op grond van de huidige Wam dus niet verzekerd te zijn. Ingevolge artikel 1213 van Boek 8 BW is de exploitant echter wel aansprakelijk. Op grond van het wetsvoorstel dient de verzekeringsplichtige ook deze aansprakelijkheid te verzekeren. Wanneer echter het motorrijtuig naar verwachting duurzaam niet wordt gebruikt en buiten de

weg is geplaatst, kunnen de opheffingsmogelijkheden, bedoeld in artikel 2, derde lid, wel worden benut. Zie daaromtrent hieronder, § 6.

Het wetsvoorstel bepaalt dat een verzekering moet worden gesloten die de aansprakelijkheid dekt die is gebaseerd op afdeling 8.14.1 BW. Deze formulering heeft het voordeel van de eenvoud en bovendien wordt zo voorkomen dat een discrepantie zou ontstaan tussen de aansprakelijkheid, bedoeld in afdeling 8.14.1 BW en de aansprakelijkheid die verzekerd moet zijn.

ad b. Welke motorrijtuigen moeten verzekerd zijn?

Grens van 3 500 kilogram

Voor een juiste afbakening van het toepassingsgebied van het onderhavige wetsvoorstel is het noodzakelijk de categorie motorrijtuigen op de kentekenhouders waarvan de verzekeringsplicht rust, te omlijnen.

Het criterium dat uitgaat van de inrichting van het motorrijtuig voldoet niet. Met tankauto's kunnen immers ongevaarlijke stoffen worden vervoerd en met gewone motorrijtuigen kunnen gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Overwogen is aan te sluiten bij het criterium dat uitgaat van de plicht een stoffenidentificatiebord te voeren in de zin van artikel 10 500 van bijlage 1 van het Reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen¹ (VLG). De verzekeringsplicht zou dan slechts gelden wanneer zich daadwerkelijk een gevaarlijke stof aan boord van het motorrijtuig bevindt. Deze oplossing bleek praktisch niet goed mogelijk. Noch van de verzekeraars, noch van de Rijksdienst voor het Wegverkeer kan worden gevergd dat elke incidentele periode waarin de gevaarlijke stof zich aan boord van het motorrijtuig bevindt aan- en afgemeld zou worden. Het resultaat zou zijn dat controle op de naleving van de verzekeringsplicht niet door middel van bijvoorbeeld foto-controles kan plaats vinden en daardoor problematisch zou worden. Bovendien gelden de aansprakelijkheid en de verzekeringsplicht ook buiten het verkeer, waar van effectieve controle veel minder of zelfs helemaal geen sprake kan zijn.

Anderzijds zou het problematisch zijn alle motorrijtuigen onder de werking van het wetsvoorstel te brengen. Er is voor gekozen de verzekeringsplicht in te voeren voor motorrijtuigen waarvan het maximaal toelaatbare gewicht 3 500 kilogram of meer is. Na overleg met de verzekeraars is ons gebleken dat vanuit verzekeringstechnisch oogpunt deze oplossing als meest voor de hand liggend naar voren komt. Daarbij kan op het volgende worden gewezen. De verzekeringsplicht invoeren voor elk motorrijtuig, inclusief personenauto's, zou onwenselijk zijn. Het zou te ver gaan om vrijwel het gehele gekentekende gemotoriseerde vervoer in Nederland te verplichten zich te verzekeren tegen aansprakelijkheid voor 8.14.1-schade, terwijl het grootste gedeelte van die motorrijtuigen – personenauto's – nooit gevaarlijke stoffen vervoert. Een dergelijke maatregel zou disproportioneel zijn. Daarbij geldt bovendien dat op grond van artikel 4 van het besluit, bedoeld in artikel 1210, onderdeel a, van Boek 8 BW², die stoffen waarvan de hoeveelheden tijdens het vervoer die van het artikel met randnummer 10 011 VLG niet overschrijden, niet onder de werkingssfeer van artikel 1210 vallen. De kans dat met een personenauto een gevaarlijke stof wordt vervoerd in een grotere hoeveelheid dan de bedoelde hoeveelheden is te verwaarlozen. Het doel (bescherming tegen iets dat weinig voorkomt) en het middel (algehele verplichte verzekering) staan dan ook niet meer in een goede verhouding tot elkaar als de verzekeringsplicht betrekking zou hebben op elk motorrijtuig. Daarenboven is het voor de verzekeraars een grote opgave om tot een goede premiedifferentiatie te komen wanneer ook personen-

¹ Het reglement vervoer over land van gevaarlijke stoffen is gepubliceerd in de Staatscourant 1992, 252; Bijlage 1 is niet in de Staatscourant gepubliceerd.

² Besluit van ... tot vaststelling van een algemene maatregel van bestuur ter uitvoering van de artikelen 175, zesde lid, van Boek 6, en 620, onderdeel a, 1030, onderdeel a, 1210, onderdeel a, 1218, 1670, onderdeel a, en 1678 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek, alsmede tot wijziging van het Besluit van 19 februari 1990 ter uitvoering van artikel 951f van het Wetboek van Koophandel.

auto's onder de nieuwe verzekeringsplicht zouden vallen. Indien elk gekentekend motorrijtuig onder de verzekeringsplicht zou vallen, zouden de administratieve werkzaamheden die de verzekeraars moeten uitvoeren teneinde een antwoord te krijgen op de vraag of een aanvrager van een verzekering altijd, incidenteel of nooit gevaarlijke stoffen vervoert, zich moeten uitstrekken tot plusminus 6,5 miljoen motorrijtuigen. Onder de werking van het wetsvoorstel strekken deze werkzaamheden zich uit tot ongeveer 80 000 motorrijtuigen. Wanneer motorrijtuigen met een zogeheten B-kenteken onder de verzekeringsplicht zouden vallen, gaat het nog steeds om een te groot aantal, namelijk in de orde van grootte van 500 000.

In overleg met verzekeraars is bekeken of de premiestijgingen die het gevolg zullen zijn van dit wetsvoorstel kleiner zouden zijn indien alle motorrijtuigen onder de verzekeringsplicht zouden vallen. Het antwoord luidt ontkennend. Indien het beroep op de capaciteit van de herverzekeringmarkt groter zou worden dan onder het wetsvoorstel het geval zou zijn doordat een grotere categorie risico-veroorzakers moet worden ondergebracht, zullen de kosten van herverzekering hoger zijn. Deze tarieven zullen worden doorberekend in de verzekeringspremies die aan de verzekerden in rekening worden gebracht. Met motorrijtuigen lichter dan 3 500 kilogram worden nauwelijks gevaarlijke stoffen vervoerd. Niet kan worden aanvaard dat met betrekking tot deze motorrijtuigen een premieverhoging zou worden doorgevoerd ter zake van het risico dat door zware motorrijtuigen in het leven wordt geroepen.

Dat de verzekeringsplicht niet geldt voor alle aansprakelijkheden die onder Boek 8 BW vallen (aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt door gevaarlijke stoffen aan boord van een zeeschip, voertuig – daaronder begrepen motorrijtuig en luchtkussenvaartuig –, binnenschip of spoorrijtuig) is overigens geenszins ongebruikelijk; de buiten het kader van de Wam vallende aansprakelijkheden behoeven evenmin te worden verzekerd. Ook met betrekking tot andere onderwerpen – bijvoorbeeld met betrekking tot het rijbewijs – wordt een onderscheid gemaakt tussen lichte en zware motorrijtuigen. Het gaat te ver om aan alle motorrijtuigen de zwaarste eisen te stellen.

Ten overvloede wijzen wij op de mogelijkheid dat kentekenhouders van lichte motorrijtuigen zich vrijwillig tegen aansprakelijkheid voor 8.14.1-schade verzekeren.

Aangenomen mag worden dat de schadegevallen van afdeling 8.14.1 BW zich vooral voordoen bij motorrijtuigen waarvan het maximaal toelaatbare gewicht 3 500 kilogram of meer is. Ook hier is een duidelijk verschil met gewone Wam-schaden: Wam-schade kan door iedere automobilist worden veroorzaakt; een ieder is wel eens onvoorzichtig in het verkeer, soms met grote gevolgen. Daarenboven is het schadebedrag per geval, veroorzaakt door «zware motorrijtuigen» in de regel hoger dan het schadebedrag dat per geval door personenauto's wordt veroorzaakt. Indien een stof gevaarlijk is, is de kans op schade groter bij grotere hoeveelheden dan bij kleine; nu met personenauto's in de regel niet zulke grote hoeveelheden kunnen worden vervoerd als met vrachtwagens, is de kans op grote schade bij personenauto's kleiner, zodat een verhoging van het minimaal te verzekeren bedrag, zoals hierna onder ad d wordt besproken, hier minder van belang is.

Wij hebben er oog voor dat de verzekeringsplicht in de gekozen oplossing ook rust op exploitanten die geen gevaarlijke stoffen vervoeren. De voordelen van dit stelsel wegen echter ruimschoots op tegen de nadelen. De oplossing waarbij de verzekeringsplicht slechts geldt gedurende de periode waarin de gevaarlijke stoffen zich aan boord van het motorrijtuig bevinden is voor de vervoersbranche duurder. Immers, in die oplossing ligt het voor de hand dat een vervoerder die incidenteel gevaarlijke stoffen vervoert voor elk transport een afzonderlijke verzekering zou moeten sluiten. De administratieve werkzaamheden zouden

daardoor echter zeer omvangrijk worden. De premies zouden hierdoor aanmerkelijk hoger worden dan onder de voorgestelde regeling. Bovendien zouden grote af- en aanmeldproblemen kunnen ontstaan bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Onder de vigueur van het wetsvoorstel zijn alle goederenvervoerders van gevaarlijke stoffen verplicht zich te verzekeren. De verzekeraars hebben medegedeeld dat zij door middel van een uitgewogen acceptatie-beleid en vragenformulieren tot goed gedifferentieerde premies kunnen komen die nauw aansluiten bij de praktijk van de individuele vervoerder. Voor personen die tegenover de verzekeraar verklaren nooit of slechts incidenteel gevaarlijke stoffen te vervoeren zal de premie slechts in geringe mate verhoogd hoeven te worden. In de praktijk zal dit er voor de laatstbedoelden op neerkomen dat de Wam-dekking die thans verplicht is, wordt uitgebreid met de dekking die door het wetsvoorstel verplicht wordt gesteld, zonder dat zulks tot een grote verhoging van de premie leidt. Verwacht mag worden dat de premies zodanig worden gedifferentieerd dat er een verantwoorde risicospreiding is.

Aanhangwagens

Ook in de voorgestelde regeling geldt dat als deel van het motorrijtuig 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.

Wanneer een aanhangwagen is gekoppeld aan een motorrijtuig heeft de exploitant van het motorrijtuig ook de zeggenschap over het gebruik van de aanhangwagen. In de memorie van toelichting bij de wet van 30 november 1994¹ wordt opgemerkt dat, indien het vervoermiddel aan boord waarvan de gevaarlijke stoffen zijn geladen wordt gesleept, getrokken of geduwd door een ander vervoermiddel, de aansprakelijkheid komt te rusten op het slepende, trekkende of duwende vervoermiddel. Voor vervoer over de weg is dit tot uitdrukking gebracht in artikel 1212 lid 2 van Boek 8 BW. De exploitant van het trekkende motorrijtuig is derhalve voor schade door gevaarlijke stoffen aan boord van een aanhangwagen op dezelfde voet aansprakelijk als wanneer de stof zich aan boord van het motorrijtuig zou hebben bevonden. Voor aanhangwagens die niet meer zijn gekoppeld aan een motorrijtuig geldt dat zij niet langer als een deel van dat motorrijtuig worden beschouwd wanneer zij buiten het verkeer tot stilstand zijn gekomen. Zoals ook uit de jurisprudentie blijkt², is beslissend voor de vraag of de aanhangwagen buiten het verkeer tot stilstand is gekomen of de aanhangwagen veilig is achtergelaten. In dit verband merken wij op dat van een aanhangwagen minder snel mag worden aangenomen dat hij veilig is achtergelaten wanneer zich aan boord daarvan een gevaarlijke stof bevindt. Het feit dat zich een gevaarlijke stof aan boord bevindt, stelt in de regel hogere eisen aan de zorgvuldigheid waarmee met de aanhangwagen moet worden omgegaan. De polis dient dus de schade te dekken die is veroorzaakt door een gevaarlijke stof aan boord van een aanhangwagen die niet veilig is achtergelaten.

Een aparte verzekeringsplicht ten aanzien van aanhangwagens (op zich is dat mogelijk, nu de Wegenverkeerswet 1994 een aparte kentekenplicht invoert voor aanhangwagens met een toegestane maximum massa van 750 kilogram) verdraagt zich slecht met het systeem van de Wam. Immers, zolang de aanhangwagen is gekoppeld aan een trekkend motorrijtuig, is er geen aparte verzekeringsplicht nodig ten aanzien van de aanhangwagen; de verzekering ten aanzien van het trekkende motorrijtuig omvat ook de schade die is veroorzaakt door een gevaarlijke stof aan boord van de gekoppelde aanhangwagen. Een verzekering die schade dekt buiten die situatie zou buiten het kader van de Wam vallen. Een dergelijke verplichting zou ook in internationaal verband op moeilijkheden kunnen stuiten, aangezien kan worden betwijfeld of de aansprakelijkheid van buitenlandse

¹ Zie noot 1; blz. 25.

² Hoge Raad 16 maart 1979, NJ 1980, 76.

kentekenhouders van aanhangwagens die in Nederland buiten het verkeer zijn achtergelaten, een risico oplevert dat onder het groene-kaart-systeem kan worden gebracht. Is dat niet het geval, dan zou niet-voldoening aan de verzekeringsplicht door dergelijke kentekenhouders afzonderlijk moeten worden vastgesteld, wat nauwelijks doenlijk is. Het kan worden betwijfeld of buitenlandse kentekenhouders van aanhangwagens die in Nederland buiten het verkeer zijn achtergelaten, zich wel zouden verzekeren.

ad c. Van welke personen moet de aansprakelijkheid zijn verzekerd?

Artikel 3, eerste lid, Wam schrijft voor dat verzekerd moet zijn de aansprakelijkheid voor verkeersschade van iedere bezitter, iedere houder, iedere bestuurder en iedere passagier.

Op grond van artikel 1213 van Boek 8 BW is de exploitant aansprakelijk. Om die reden dient voor schade in verband met gevaarlijke stoffen aan boord van een motorrijtuig de aansprakelijkheid van de exploitant verzekerd te zijn. Artikel 1210, onderdeel e, van Boek 8 BW omschrijft de exploitant als: hij die de zeggenschap heeft over het gebruik van het voertuig aan boord waarvan de gevaarlijke stof zich bevindt. De kentekenhouder of, bij gebreke daarvan, de eigenaar van het motorrijtuig wordt aangemerkt als exploitant, tenzij hij, kort gezegd, aantoonde dat een ander de zeggenschap had over het motorrijtuig ten tijde van de schadeveroorzakende gebeurtenis.

Vrijwel altijd zullen de exploitant en degene die op grond van artikel 2 verzekeringsplichtig is, dezelfde persoon zijn. Immers, primair is degene aan wie het kenteken is opgegeven, verzekeringsplichtig. Dit hoeft evenwel niet altijd het geval te zijn. Het zou dan ook niet juist zijn de verzekeringsplicht op de exploitant te leggen. De vraag wie exploitant is – en dus wie aansprakelijk is – wordt doorgaans eerst achteraf – dat wil zeggen: nadat schade is ontstaan – beantwoord. Wie verzekeringsplichtig is dient evenwel vooraf vast te staan. Een voorbeeld moge dit verduidelijken. Wanneer kentekenhouder A zijn vrachtwagen uitleent aan B voor de duur van één dag, zal B exploitant zijn in de zin van artikel 1210 van Boek 8 BW. B heeft immers de zeggenschap over het gebruik van het voertuig, hetgeen A kan bewijzen. In de oplossing waarbij de verzekeringsplicht op de exploitant zou rusten, is het twijfelachtig of B zich realiseert dat hij een verzekering dient af te sluiten. In de voorgestelde regeling wordt aangesloten bij het bestaande stelsel van de Wam: de verzekering van degene die verzekeringsplichtig is op grond van artikel 2, dient te dekken de aansprakelijkheid waartoe de gevaarlijke stof aan boord van het motorrijtuig aanleiding kan geven, ook wanneer de exploitant een ander is dan de verzekeringsplichtige.

Zo zou ook de vraag kunnen rijzen of een verzekeringsplicht zou moeten worden gelegd op degene die kan worden aangesproken, als de exploitant van zijn aansprakelijkheid is bevrijd krachtens artikel 1213, tweede lid, onderdelen b of c, van Boek 8 BW. Die vraag moet a fortiori ook ontkennend worden beantwoord. De aansprakelijkheid van de derden, bedoeld in artikel 1213 onder b, wordt beheerst door de bepalingen van Boek 6 en de aansprakelijkheid, bedoeld in artikel 1213 onder c, door artikel 1215 van Boek 8 BW. Voor een verzekeringsplicht van deze diffuse en moeilijk te traceren groep van personen is geen plaats.

Verder is de mogelijkheid onder ogen gezien dat de aansprakelijke persoon zowel een Wam-polis als een bedrijfsschadepolis heeft. Deze situatie behoeft niet in de Wam te worden geregeld. Thans wordt reeds het stelsel gevolgd dat, wanneer de verzekerde zijn keus heeft laten vallen op de ene verzekeraar, deze verzekeraar verhaal moet kunnen nemen op de andere verzekeraar of verzekeraars. Bovendien verdient het de

voorkeur deze materie te regelen in titel 7.17 BW (verzekerings-overeenkomst).

ad d. Welk bedrag dient verzekerd te zijn?

Het minimaal te verzekeren bedrag zal bij algemene maatregel van bestuur worden vastgesteld. Het bedrag van de schade, veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, kan beduidend hoger oplopen dan het bedrag van verkeersschade. Het vast te stellen bedrag waartegen men zich dient te verzekeren zal daarom hoger moeten zijn dan de dekking die thans verplicht is in geval van verkeersschade. Er bestaat verband met de limieten die krachtens artikel 1218 van Boek 8 BW zijn vastgesteld.

Het huidige Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen¹ noemt een minimaal te verzekeren bedrag dat geldt voor gewone verkeersschade. Het ligt in de bedoeling hieraan minimaal te verzekeren bedragen toe te voegen, die zullen gelden voor 8.14.1-schade.

5. Eén verzekering

In het gekozen stelsel is er voor zware motorrijtuigen slechts één verzekering, die zowel de aansprakelijkheid dekt ter zake van de «klassieke» verkeersschade, als de aansprakelijkheid voor 8.14.1-schade. Een oplossing waarbij voor elke aansprakelijkheid afzonderlijk een verzekering kan worden gesloten, zou minder gelukkig zijn. Bij twee aparte verzekeringen zouden samenloopproblemen kunnen ontstaan tussen de twee verzekeringen over de vraag welke dekking moet worden verleend: gewone dekking of 8.14.1-dekking. Voorts is in het stelsel van één verzekering slechts één Wam-register nodig, en dus ook slechts één controle. Immers, een aangemelde verzekering geldt – in principe – als een verzekering die aan de door de Wam gestelde eisen voldoet. Is derhalve een verzekering voor een motorrijtuig dat 3 500 kilogram of meer weegt aangemeld, dan mag er vanuit worden gegaan dat deze verzekering ook aansprakelijkheid voor 8.14.1-schade dekt. Zulks past ook beter in het groene-kaartsysteem, want er zijn geen aparte grenscontroles nodig: ten aanzien van elk motorrijtuig dat de grens passeert wordt de verplichte verzekering geacht te zijn afgesloten, dus ook – bij motorrijtuigen die 3 500 kilogram of meer wegen – een verzekering die de aansprakelijkheid voor 8.14.1-schade dekt. Zie hieromtrent ook § 8 met betrekking tot de internationale aspecten.

6. Inpassing in de Wam-systematiek

Hieronder zullen de belangrijkste consequenties van de toepasselijkheid van de Wam-systematiek op de nieuwe verzekeringsplicht nader worden toegelicht. Wij herinneren eraan dat een verzekering van 8.14.1-aansprakelijkheid niet kan bestaan zonder dat er een gewone Wam-verzekering is.

Artikel 2 is onverkort van toepassing op de in artikel 3a bedoelde verzekeringsplicht. De verplichting tot het sluiten van de verzekering kan ook hier worden gelegd op de persoon in artikel 2 genoemd, dus primair de kentekenhouder. Immers, als de exploitant – dus hij die de zeggenschap heeft over het motorrijtuig aan boord waarvan de gevaarlijke stof zich bevindt – wordt in artikel 1210, onderdeel e, van Boek 8 BW, eveneens primair aangemerkt als degene aan wie een kenteken als bedoeld in artikel 36, eerste lid, Wegenverkeerswet 1994, is opgegeven. De verzekering behoeft alleen de aansprakelijkheid van de exploitant te dekken. Deze persoon zal veelal wel, maar hoeft niet altijd samen te vallen met de bezitter, de houder en de bestuurder wiens aansprakelijkheid voor schade in het verkeer moet zijn verzekerd.

Het derde lid bepaalt dat de verplichting tot verzekering van een

¹ Besluit van 27 oktober 1964, ter uitvoering van artikel 22 WAM, Stb. 410, meest recentelijk gewijzigd bij Besluit van 17 december 1987, Stb. 584.

kentekenplichtig motorrijtuig wordt opgeheven indien het motorrijtuig buiten gebruik wordt gesteld en gehouden door plaatsing daarvan buiten een weg en de verzekeraar de schorsing van de verzekering aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer meldt. Die bepaling geldt ook voor de nieuwe verzekeringsplicht. Het betreft hier de situatie waarin het motorrijtuig naar verwachting duurzaam niet wordt gebruikt en buiten de weg is geplaatst en niet de situatie waarin het motorrijtuig tijdelijk is geparkeerd met de bedoeling het op zeer korte termijn te gebruiken. Ofschoon de 8.14.1-aansprakelijkheid ook bestaat wanneer het motorrijtuig buiten gebruik is gesteld, zou het te ver gaan ook in die situatie een verzekeringsplicht op te leggen. Het zou onjuist zijn wanneer de verzekering ten aanzien van een motorrijtuig van 3 500 kilogram of meer, nimmer kan worden geschorst. De onmogelijkheid van schorsing zou tot gevolg hebben dat, nu er slechts één verzekering kan worden gesloten, de verzekering van gewone verkeersaansprakelijkheid ook van kracht zou moeten blijven wanneer met het motorrijtuig niet meer aan het verkeer wordt deelgenomen. Een ander systeem zou onoverkomelijke registratie- en administratieproblemen met zich meebrengen.

Het vierde lid van artikel 2 bepaalt dat de verzekeringsplicht is geschorst zolang een andere persoon een Wam-verzekering heeft gesloten. Indien bij voorbeeld de kentekenhouder en de exploitant niet dezelfde persoon zijn en de laatste een Wam-verzekering heeft gesloten (althoewel hij daartoe niet verplicht is), vervalt de verzekeringsplicht van de kentekenhouder.

Het vijfde lid bepaalt dat een verzekering moet zijn gesloten bij een verzekeraar die een vergunning van de Verzekeringskamer heeft of die heeft voldaan aan de in de Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993 gestelde eisen aan verzekeraars met zetel buiten Nederland en diensten verrichten naar Nederland. Een verzekeraar die nu reeds een vergunning heeft of heeft voldaan aan bedoelde eisen, kan ook de aansprakelijkheid van 8.14.1-schade verzekeren. De Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993 brengt op dit punt geen verandering.

Artikel 2, lid 9 bepaalt dat de verzekeraars jaarlijks aan het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars een door het bureau te bepalen bijdrage betalen. Het bureau berekent de bijdrage op basis van de in Nederland geboekte premie of het aantal en de aard van de door iedere verzekeraar in Nederland verzekerde motorrijtuigen. Het ligt voor de hand dat de bijdrage een wijziging zal ondergaan als gevolg van dit wetsvoorstel.

De toepasselijkheid van **artikel 6** heeft als gevolg dat de benadeelde een eigen vorderingsrecht heeft jegens de verzekeraar van de aansprakelijke persoon op schadevergoeding, ook wanneer deze laatste aansprakelijk is op grond van de afdeling 8.14.1 BW. Zie met betrekking tot dit rechtstreekse recht ook hieronder, bij de artikelsgewijze toelichting, op artikel 6.

Als gevolg van de toepasselijkheid van **artikel 13** zijn de regels met betrekking tot de aanmelding in het register van toepassing. Dit betekent dat, wanneer een verzekering in het Wam-register is aangemeld, men er vanuit mag gaan dat het een Wam-verzekering is, met andere woorden, dat de door de Wam vereiste dekking wordt gegeven. Ingeval het een motorrijtuig van 3 500 kilogram of meer betreft, mag er daarom vanuit worden gegaan dat de 8.14.1-aansprakelijkheid is verzekerd wanneer de verzekering in het Wam-register is aangemeld.

De **artikelen 23 tot en met 27** regelen de rol van het waarborgfonds. Het doel van zowel afdeling 8.14.1 BW als van de Wam is de bescherming van het slachtoffer. Het Waarborgfonds biedt onder omstandigheden de mogelijkheid van schadevergoeding wanneer het slachtoffer van geen

enkele andere derde schadevergoeding kan ontvangen. Het past dan ook in het kader van het wetsvoorstel om aan het Waarborgfonds een zelfde rol toe te kennen ten aanzien van de in het voorgestelde artikel 3a geregelde verzekering als ten aanzien van de verzekering, geregeld in artikel 3. Dit hoeft niet uitdrukkelijk te worden geregeld; het volgt reeds uit hoofdstuk 4 Wam.

In dit verband valt nog te wijzen op **artikel 24**. Dit artikel bepaalt dat de verzekeraars jaarlijks een bedrag betalen aan het waarborgfonds. Het fonds bepaalt het bedrag, en berekent het op basis van het aantal en de aard van de door iedere verzekeraar verzekerde motorrijtuigen. Evenals bij artikel 2, negende lid, ligt het voor de hand dat deze bijdrage een wijziging zal ondergaan als gevolg van dit wetsvoorstel. Het is aan het waarborgfonds overgelaten hoe hij de bijdrage berekent.

In de **artikelen 25 tot en met 28** worden technische of redactionele wijzigingen aangebracht.

7. Welke gevaarlijke stoffen betreft het?

Artikel 1210, onderdeel a, van Boek 8 BW bepaalt dat onder «gevaarlijke stof» wordt verstaan een stof die als zodanig bij algemene maatregel van bestuur is aangewezen. Het ligt voor de hand daarbij aan te sluiten.

Vanzelfsprekend geldt de verzekeringsplicht slechts voor aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt door gevaarlijke stoffen, zoals die in de algemene maatregel van bestuur zijn aangewezen, dat wil zeggen, inclusief de eventuele beperkingen tot bepaalde concentraties van de stof, tot bepaalde, in de algemene maatregel van bestuur te omschrijven gevaren die aan de stof zijn verbonden, en tot de daarin bepaalde situaties.

8. Internationale aspecten

De zogenoemde Eerste Wam-Richtlijn¹ verplicht de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap onder andere tot het treffen van de nodige maatregelen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op hun grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt (artikel 3). De Richtlijn beperkt zich dus tot verkeersschade.

Om het door de richtlijn gecreëerde stelsel te effectueren hebben de nationale bureaus van motorrijtuigenverzekeraars een overeenkomst² gesloten. Het begrip «verkeersschade» verschilt van het ene aangesloten land tot het andere, maar dit heeft tot dusverre niet tot problemen geleid. Verwacht mag dan ook worden dat schade die groter is dan normaal omdat bij het ongeval schadelijke stoffen zijn betrokken, op basis van dit zogeheten groene-kaartstelsel op dezelfde wijze zal worden afgehandeld. Dit is een extra argument om voor het stelsel te kiezen waarin de aansprakelijkheid voor beide schadessoorten (8.14.1-schade en verkeersschade) door slechts één verzekering wordt gedekt. Thans vindt overleg plaats tussen de bureaus met betrekking tot de in dit wetsvoorstel gekozen oplossingen en de aan te wijzen minimumdekking.

9. Overleg met beroepsorganisaties

Er is overleg geweest met de beroepsorganisaties in het wegvervoer, alsmede met de verzekeraars en het Waarborgfonds. De regeling maakt de concurrentieverhoudingen eerlijker: voorkomen wordt dat vervoerders diensten onder de gangbare prijzen zullen aanbieden omdat zij geen verzekeringspremies betalen. Voor de verzekeraars heeft het wetsvoorstel tot gevolg dat zij bestaande Wam-polissen moeten uitbreiden met een 8.14.1-dekking. De belangrijkste consequenties hiervan zijn dat zij nieuwe premie-berekeningen zullen moeten maken en een uitgewogen

¹ Richtlijn nr. 72/166/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 april 1972 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (Pb EG L 103), gewijzigd bij Richtlijn nr. 72/430/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 19 december 1972 (PbEG L 291, rectificatie PbEG 1973, L 75), nadien gewijzigd bij Richtlijn nr. 84/5/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 30 december 1983 (PbEG 1984, L 8).

² De Multilaterale garantievereenkomst tussen nationale bureaus van verzekeraars van 15 maart 1991, gepubliceerd als bijlage bij de Beschikking van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 30 mei 1991 (91/323/EEG), Pb EG 5 juli 1991, Pb. L177/27. (De eerdere versies van deze overeenkomst van 16 oktober 1972 en van 12 december 1973 blijven hier buiten beschouwing.)

acceptatiebeleid zullen moeten ontwikkelen, mede met het oog op hen die niet of slechts incidenteel gevaarlijke stoffen vervoeren.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

ARTIKEL I

Onderdeel A

Artikel 1 verwijst voor de omschrijving van de begrippen «gevaarlijke stof», «gebeurtenis» en «exploitant» naar artikel 1210 van Boek 8 BW. Met betrekking tot het begrip «gebeurtenis» merken wij op dat het de voorkeur verdient dat dit woord wordt gebruikt wanneer het schade betreft als bedoeld in artikel 1210, onderdeel b, van Boek 8 BW, zodat geen discrepanties ontstaan tussen de aansprakelijkheid, gebaseerd op afdeling 8.14.1 BW en de aansprakelijkheid waartegen de in artikel 2 bedoelde personen zich dienen te verzekeren. Voorts is het woord «ongeval», zoals dat in de Wam voorkomt, niet altijd juist, nu het twijfelachtig is of een lekkende tankwagen als zodanig reeds een «ongeval» veroorzaakt.

Onderdeel B

Artikel 3a bevat de plicht zich te verzekeren tegen 8.14.1-schade, indien het een motorrijtuig betreft dat 3 500 kilogram weegt of meer. Deze plicht wordt gelegd op dezelfde personen als op wie de «klassieke» Wam-verzekeringplicht rust: de kentekenhouder en de bezitter; de huurkoper, de vruchtgebruiker of degene die het motorrijtuig duurzaam gebruikt, kunnen in de plaats van de bezitter treden. De verzekeringsplichtige dient de aansprakelijkheid van de exploitant te verzekeren. Doorgaans zullen de exploitant en de verzekeringsplichtige dezelfde persoon zijn. Een en ander past in het stelsel van de Wam: ook bij de verzekering tegen aansprakelijkheid voor verkeersschade is het mogelijk dat de verzekeraar van de kentekenhouder de schade dient te vergoeden die is veroorzaakt door – bij voorbeeld – degene aan wie de kentekenhouder het motorrijtuig heeft uitgeleend.

Het tweede tot en met het vijfde lid zijn, teneinde de nieuwe verzekeringsplicht meer inzichtelijk te maken, overgenomen van artikel 3, met enige technische aanpassingen. Het woord «feiten» is steeds vervangen door «gebeurtenissen» en voor het schade-begrip wordt verwezen naar artikel 1210 van Boek 8 BW.

Onderdeel C

Artikel 4, eerste lid, bepaalt dat de verzekering niet behoeft te dekken de aansprakelijkheid voor schade, toegebracht aan de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt. In beginsel is er geen reden om bij de bijzondere verzekeringsplicht van deze regel af te wijken. Wel menen wij dat de bestuurder die het motorrijtuig bestuurde in het kader van een arbeidsverhouding wel onder de dekking van de bijzondere verzekering dient te vallen. De uitzondering op de uitsluitingsbevoegdheid dient te worden beperkt tot die bestuurders die in opdracht van de verzekeringsplichtige het motorrijtuig bestuurde. Wanneer de arbeidsverhouding echter bestaat met een eenmans-BV of -NV dan wel een vennootschap onder firma waaraan hij zelf leiding geeft, en een dergelijke vennootschap is verzekeringsplichtig, mag de schade, aan hem toegebracht, wel worden uitgesloten. In het voorstel is de term «leiding geven aan» opgenomen om het woord «bestuurder» te vermijden; anders zou het woord «bestuurder» in twee verschillende betekenissen worden

gebruikt, namelijk in de zin van bestuurder van het motorrijtuig en in de zin van bestuurder van de BV, NV of v.o.f.

Onderdeel D

De exploitant kan op grond van artikel 1218 van Boek 8 BW zijn aansprakelijkheid per gebeurtenis beperken door een fonds of fondsen te vormen overeenkomstig artikel 1220 en volgende van Boek 8 BW. De exploitant die zulks wenst te doen, verzoekt de rechtbank het bedrag waartoe zijn aansprakelijkheid is beperkt vast te stellen en te bevelen dat tot een procedure ter verdeling van dit bedrag zal worden overgegaan. Op dit verzoek en de procedure zijn de artikelen 320a, tweede tot en met vierde lid, 320b en 320c, 320e, eerste lid, 320f tot en met 320t, eerste lid en 320u tot en met 320z van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van overeenkomstige toepassing. De aanvulling van **artikel 6** beoogt deze voorziening in te passen in de Wam.

Het eigen recht van de benadeelde op de verzekeraar strekt er onder andere toe de benadeelde niet afhankelijk te laten zijn van de financiële positie en de houding van de verzekerde. Ingeval overeenkomstig artikel 1220 van Boek 8 BW een fonds of fondsen zijn gevormd, is de vergoeding van de schade van de benadeelde eveneens gewaarborgd, aangezien uit artikel 320l van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering voortvloeit dat hij het recht heeft om bij de overeenkomstig artikel 320c, derde lid, benoemde vereffenaar van het fonds of de fondsen een schuldvordering in te dienen.

Op grond van artikel 21, onderdeel 5, Faillissementswet, valt het in het fonds gestorte bedrag buiten het eventuele faillissement van de verzekerde. Op grond van artikel 447, onderdeel 6, Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering kan geen beslag worden gelegd op het gestorte bedrag, en op grond van artikel 320c lid 8 van dat Wetboek kan de voldoening aan het bevel tot storting in het fonds niet worden bestreden met de zogeheten actio Pauliana. De benadeelde heeft aldus de zekerheid dat de eenmaal gestorte bedragen te zijner beschikking blijven.

Wanneer de vordering van de benadeelde op het fonds wordt toegevoegd, is er geen reden meer voor de uitoefening van het rechtstreekse recht op de verzekeraar. Wordt die vordering afgewezen, dan is het voor de benadeelde zinloos het eigen recht op schadevergoeding jegens de verzekeraar uit te oefenen; deze vordering zal dan immers eveneens worden afgewezen.

Onderdeel E

In **artikel 8**, eerste volzin, zijn slechts enkele technische wijzigingen aangebracht.

Onderdeel F

In **artikel 10** zijn aparte verjaringstermijnen opgenomen voor de vordering tot vergoeding van 8.14.1-schade van de benadeelde tegen de verzekeraar. Deze verjaringstermijnen komen overeen met de termijnen die zijn opgenomen in artikel 1833 van Boek 8 BW. Deze termijnen zijn ingevolge artikel 26, achtste lid, Wam van overeenkomstige toepassing op de vordering van de benadeelde tegenover het fonds.

Onderdeel G

Op grond van **artikel 11** kan de verzekeraar geen uit de wettelijke bepalingen of uit de verzekeringsovereenkomst zelf omtrent deze overeenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval aan de benadeelde tegenwerpen. Het wetsvoorstel bepaalt dat de verzekeraar dat

jegens de aansprakelijke persoon evenmin kan doen als hij door deze wordt verzocht om een bedrag te voldoen in verband met de vorming van een fonds of fondsen als bedoeld in artikel 1220 van Boek 8 BW. Dit zal het geval zijn indien de exploitant zijn aansprakelijkheid wil beperken op grond van artikel 1218 van Boek 8 BW. Zonder deze bepaling zou het onduidelijk zijn of de verzekeraar zich op bijvoorbeeld een overtreding van de polisvoorwaarden kan beroepen als hij wordt verzocht een bedrag ter beschikking te stellen. Immers, artikel 11, eerste lid, bepaalt dat de verzekeraar zich daarop niet kan beroepen uitsluitend jegens de benadeelde. Wanneer echter de verzekerde aan de verzekeraar verzoekt een bedrag in het fonds te storten, moet de verzekeraar zich daar evenmin op kunnen beroepen. Het artikel laat de mogelijkheid onverlet dat de verzekeraar verhaal zoekt op de verzekerde nadat hij een bedrag in het fonds heeft gestort.

Onderdelen H tot en met M

In de **artikelen 13, 14, 25, 26, 27 en 28** worden technische of redactionele wijzigingen aangebracht.

Onderdeel N

In onderdeel N wordt een aantal verbeteringen in de Wam aangebracht. Bij wet van 23 november 1992, Stb. 610 is in artikel 3 het woord «zaken» abusievelijk tweemaal gewijzigd in «goederen». Voorts is bij genoemde wet in artikel 3 het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap genoemd, waar dit de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte had moeten zijn. Ook deze onjuistheid wordt thans rechtgezet.

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

De Minister van Financiën,
G. Zalm

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink