

Vergaderjaar 2006–2007

30 860

Wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en de Wet op het financieel toezicht ter implementatie van de vijfde richtlijn motorrijtuigenverzekering

Nr. 3

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

1. Algemeen

1.1 Inleiding

Het wetsvoorstel strekt ertoe uitvoering te geven aan richtlijn nr. 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 11 mei 2005 houdende wijziging van de richtlijnen 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG en 90/232/EEG van de Raad en richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PbEU L 149) (hierna te noemen: de vijfde Wam-richtlijn)¹.

Deze richtlijn² heeft ten doel de richtlijnen motorrijtuigenverzekering te herzien, waarbij vooral de volgende doelstellingen worden beoogd:

1. actualisering en verbetering van de in het kader van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering geboden bescherming van slachtoffers van ongevallen door motorrijtuigen;
2. aanvulling van leemten en verduidelijking van sommige richtlijn-bepalingen, waarbij een grotere convergentie tot stand wordt gebracht ten aanzien van de interpretatie en de toepassing ervan door de lidstaten;
3. bieden van een oplossing voor problemen die zich dikwijls voordoen teneinde een doeltreffender interne markt voor motorrijtuigenverzekeringen tot stand te brengen.

Ten aanzien van het gestelde onder 1 schrijft de richtlijn voor de reeds sedert 1984 geldende minimumbedragen waarvoor dekking moet worden geboden, niet slechts aan te passen aan de sedertdien plaatsgevonden hebbende inflatie, maar ook substantieel te verhogen. Bij 2 en 3 valt in het bijzonder te denken aan de moeilijkheden bij het afsluiten van verzekeringen voor tijdelijk verblijf in het buitenland of bij de import van een in het buitenland gekocht motorrijtuig. Hetzelfde geldt voor problemen die zich voordoen bij het verkrijgen van een verklaring omtrent het schadeverleden bij het veranderen van verzekeraar. Ook bepaalt de richtlijn het afwikkelingsmechanisme dat wordt gebruikt bij schadegevallen die buiten

¹ Betreft implementatie van richtlijn 2005/14/EG. Implementatiedatum: 11 juni 2007.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

de lidstaat van de woonplaats van het slachtoffer hebben plaatsgevonden, uit te breiden tot alle ongevallen, ongeacht de lidstaat waar het slachtoffer woont.

1.2. Voorgeschiedenis

De eerste Europese richtlijn betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen van 24 april 1972 (72/166/EEG; PbEG L 103) (hierna: de eerste Wam-richtlijn), had ten doel de controle aan de grenzen op het internationale verzekeringsbewijs (de zgn. groene kaart) af te schaffen. Daartoe werden de lidstaten verplicht de nodige maatregelen te nemen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen door een verzekering wordt gedekt. De verzekering moet zich uitstrekken tot het grondgebied van alle lidstaten. Op grond van een tussen de nationale bureaus van verzekeraars van de lidstaten bestaande garantieovereenkomst wordt gewaarborgd dat schade veroorzaakt door een motorrijtuig uit een andere lidstaat door een dergelijk bureau (zgn. groene kaart bureau) wordt vergoed. Dit stelsel van de richtlijn is geïnspireerd door de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Verdrag van 24 mei 1966, Trb. 1966, 178).

Bij wet van 22 december 1966 (Stb. 559) was de Wam reeds aangepast aan de Benelux-overeenkomst. De wijzigingen waartoe de eerste Wam-richtlijn aanleiding gaf, konden daarom van technische aard zijn (wet van 8 november 1972, Stb. 616).

De tweede richtlijn betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen van 30 december 1983 (84/5/EEG; PbEG L 8) (hierna: de tweede Wam-richtlijn), heeft de verschillen tussen de lidstaten in omvang en inhoud van de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering in aanzienlijke mate verminderd. Hiertoe schrijft deze richtlijn voor dat de verplichte verzekering zowel zaakschade als personenschade moet dekken en wel tot bepaalde minimumbedragen, terwijl de lidstaten tevens worden verplicht tot instelling van een orgaan dat tot taak heeft slachtoffers van verkeersongevallen, veroorzaakt door onverzekerde of niet-geïdentificeerde motorrijtuigen, schadeloos te stellen (in Nederland: het Waarborgfonds Motorverkeer). Ook dienen ingevolge deze richtlijn de familieleden van de verzekeringnemer, van de bestuurder of van iedere andere aansprakelijke persoon, in ieder geval voor wat betreft hun lichamelijk letsel, een bescherming te worden verleend die gelijkwaardig is aan die welke wordt toegekend aan andere derden die het slachtoffer zijn van een ongeval met een motorrijtuig.

De derde richtlijn betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen van 14 mei 1990 (90/232/EEG; PbEG L 129) (hierna: de derde Wam-richtlijn), beoogt een nog verdergaande harmonisatie en aanvulling. Voorzien wordt in een verruiming van de kring van slachtoffers die rechten aan de verzekering kunnen ontlenen. De verplichte verzekering moet de aansprakelijkheid dekken voor lichamelijk letsel van alle inzittenden van het motorrijtuig met uitzondering van de bestuurder. Voorts dienen alle polissen in het kader van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering tegen betaling van een en dezelfde premie dekking te geven in alle lidstaten. De premie verschaft een recht op dekking, zoals deze in de lidstaat waar het ongeval heeft plaatsgevonden door de wet is voorgeschreven, dan wel de dekking die wettelijk is voorgeschreven in de lidstaat waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald, indien laatstbedoelde dekking hoger is.

Tevens werd de positie van het slachtoffer ten opzichte van het nationale waarborgfonds in die zin versterkt, dat zo'n waarborgfonds van een slachtoffer van een niet verzekerde motorrijtuig niet mag eisen dat deze

bewijst dat de aansprakelijke persoon niet kan of niet wil betalen, alvorens de vordering bij het waarborgfonds kan worden ingediend.

De vierde richtlijn betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen van 16 mei 2000 (2000/26/EG; PbEG L 181) (hierna: de vierde Wam-richtlijn) bevat bepalingen die ten doel hebben de positie te verbeteren van personen die slachtoffer zijn geworden van een verkeersongeval met een motorrijtuig in een andere lidstaat van de Europese Unie (hierna: EU) dan die van hun woonplaats. Hiermee wordt voorzien in een lacune in de drie eerdere richtlijnen, die slechts bescherming bieden aan slachtoffers van verkeersongevallen met motorrijtuigen die zich voordoen in de lidstaat van hun woonplaats. Met deze richtlijn is de afwikkeling van in het buitenland geleden schade voor de slachtoffers vereenvoudigd. Allereerst krijgt het slachtoffer bij een verkeersongeval met een motorrijtuig in een andere lidstaat dan die van zijn woonplaats een rechtstreeks vorderingsrecht jegens verzekeraar van de aansprakelijke persoon. Ten tweede dient elke verzekeraar die binnen de EU een vergunning heeft voor de uitoefening van de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen, in elke andere lidstaat dan die van zijn vestiging een schaderegelaar aan te wijzen; deze wordt in de lidstaat van de woonplaats van het slachtoffer belast met de behandeling en afwikkeling van claims terzake. Daarnaast dient elke lidstaat een informatiecentrum op te richten c.q. aan te wijzen waar informatie kan worden verkregen over onder meer de identiteit van de betrokken verzekeraar en van diens schaderegelaar. In Nederland is het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars met deze taak belast. Tenslotte dient elke lidstaat een schadevergoedingsorgaan op te richten c.q. aan te wijzen dat als vangnet fungeert in het geval de verzekeraar of diens schaderegelaar niet of niet adequaat binnen drie maanden op de claim van het slachtoffer reageert dan wel in het geheel geen schaderegelaar is aangewezen. In Nederland is het Waarborgfonds Motorverkeer hiertoe aangewezen.

Met deze vier richtlijnen was de totstandkoming van een interne markt voor motorrijtuigverzekeringen nog steeds niet volledig bewerkstelligd, zo meende de Europese Commissie. Zo dateerden de aansprakelijkheidslijmieten uit 1984. De noodzaak om de bestaande Wam-richtlijnen te herzien en te moderniseren werd bevestigd door een brede raadpleging van de Europese Commissie onder nationale autoriteiten, vertegenwoordigers van de verzekeringssector en organisaties die consumenten en slachtoffers vertegenwoordigen, die in 1999 van start ging. Het Europees Parlement heeft, in het besef dat de Wam-verzekering een belangrijke rol speelt in het dagelijks leven van individuele personen, in juli 2001 een resolutie aangenomen, waarin de vaststelling van een vijfde Wam-richtlijn werd aanbevolen. De Commissie heeft aan dit verzoek gehoor gegeven en op 7 juni 2002 een eerste voorstel daartoe voorgelegd. Het Europees Parlement heeft op 22 oktober 2003 zijn eerste lezing met betrekking tot dit voorstel voltooid en een aantal amendementen voorgesteld. Rekening houdend met een aantal van die amendementen stelde de Raad op 26 april 2004 een gemeenschappelijk standpunt vast. Op 11 mei 2005 werd de vijfde Wam-richtlijn definitief vastgesteld.

1.3 De implementatie van de richtlijn in de Nederlandse wetgeving

De implementatie van de richtlijn vindt plaats door wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam) en de Wet op het financieel toezicht (Wft). Die wijzigingen worden hierna onder punt 2 toegelicht.

Voorts zal het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen aangepast worden aan de door de richtlijn voorgeschreven verhoging van de minimumdekkingsbedragen. Artikel 2 van de richtlijn, waarbij

artikel 1 van de tweede Wam-richtlijn opnieuw is vastgesteld, bevat in het tweede lid de bedragen waartoe de verzekering minimaal dekking moet bieden. Voor lichamenlijk letsel is het minimumbedrag van de dekking verhoogd van € 350 000 tot € 1 000 000 per slachtoffer. In plaats daarvan kunnen lidstaten ook opteren voor de mogelijkheid een bedrag te hanteren van minimaal € 5 000 000 per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers (oorspronkelijk € 500 000).

Voor materiële schade is het minimumbedrag van € 100 000 verhoogd tot € 1 000 000 per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers. De mogelijkheid die de tweede Wam-richtlijn lidstaten bood om één minimum totaalbedrag per ongeval te hanteren voor lichamenlijk letsel en materiële schade tezamen (oorspronkelijk € 600 000), is vervallen. Nederland maakte tot nu toe van die mogelijkheid gebruik.

De aanpassing van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen zal plaatsvinden tegelijk met de inwerkingtreding van de voorgestelde wijziging van de Wam en de Wft. Hoewel de minimumdekkingsbedragen dus niet in dit wetsvoorstel aan de orde komen, hecht de regering eraan nu vast aan te geven waar de gedachten naar uitgaan. Het voornemen bestaat om voor een motorrijtuig met betrekking tot lichamenlijk letsel in beginsel te kiezen voor het door de richtlijn voorgeschreven minimumbedrag van € 5 000 000 per gebeurtenis. Voor een motorrijtuig dat is ingericht tot het vervoer van meer dan acht personen zal een bedrag van minimaal € 10 000 000 per gebeurtenis worden gehanteerd. Voor de regering is de bescherming van slachtoffers van verkeersongevallen van wezenlijk belang. Die bescherming is echter slechts reëel als het met de aansprakelijkheidslimieten gemoeide bedrag ook verzekeraar is. Indien zou worden gekozen voor de optie die de richtlijn geeft van € 1 000 000 per slachtoffer, dan zou in geval van een ongeval met een motorrijtuig dat is ingericht tot het vervoer van meer dan acht personen (vooral grote bussen) de mogelijke schadelast zeer hoog zijn. Dat kan tot verzekeringsproblemen leiden en heeft mogelijk nadelige gevolgen voor de concurrentiepositie van Nederlandse touroperators. Bij de keuze voor € 10 000 000 per gebeurtenis is getracht tussen deze twee belangen een balans te vinden. Voor materiële schade zal conform de richtlijn het bedrag van € 1 000 000 per gebeurtenis worden gehanteerd. Tevens is de regering voornemens de limiet voor de verzekering van de aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen, genoemd in artikel 2a van genoemd besluit, op te trekken van ongeveer € 6,8 miljoen naar € 10 miljoen per gebeurtenis. Het Verbond van Verzekeraars kan zich in de bovengenoemde bedragen vinden.

Wat betreft de financiële consequenties van de aanpassing van de verzekerde bedragen naar aanleiding van de richtlijn, wijst een voorzichtig schatting van het Centrum voor Verzekeringstatistiek uit dat dit aanleiding kan geven tot een extra schadelast van € 15 tot € 20 miljoen. Dat is ongeveer 0,7 tot 0,9 procent van de totale Wam-premie-inkomsten. Hierbij dient te worden bedacht dat veel Nederlandse verzekeraars nu al dekkingen van € 2 of € 2,5 miljoen in hun polissen opnemen in plaats van het minimumbedrag van € 907 000. De feitelijke stijging van de premies zou derhalve lager kunnen uitvallen.

Voorts zal het Besluit bedrag eigen risico aanspraken op het Waarborgfonds Motorverkeer worden gewijzigd. Het sedert 1991 geldende bedrag van € 136 zal worden aangepast aan de inmiddels plaats gevonden hebbende inflatie en daarnaast reëel worden verhoogd tot een bedrag van € 250. Dit zal per saldo leiden tot een kostenbesparing voor het Waarborgfonds Motorverkeer van ongeveer € 4,5 miljoen. Aangezien de schadelast van het Waarborgfonds Motorverkeer ten laste komt van verzekeraars, zal bedoelde kostenbesparing leiden tot vermindering van de bijdrage die verzekeraars aan het Waarborgfonds Motorverkeer moeten betalen. Het zal gaan om ongeveer € 0,50 per voertuig.

1.4 Administratieve lasten

a. Voor het bedrijfsleven.

Ten gevolge van de implementatie van de richtlijn zullen verzekeraars te maken krijgen met een toenemende werklast en met een stijging van de kosten.

Het Verbond van Verzekeraars deelde dienaangaande mee dat de nalevinglasten voor motorrijtuigverzekeraars naar schatting ongeveer € 1,1 miljoen zullen bedragen. Hiervan heeft ongeveer € 920 000 betrekking op het aanpassen van de polissen naar aanleiding van de gewijzigde minimumdekkingsbedragen en op eventueel uit de wijziging van de Wam en Wft voortvloeiende handelingen. Uitgaande van 7,5 miljoen gekentekende motorrijtuigen komt dit neer op een bedrag van € 0,12 per polis aan extra kosten. De overige € 155 000 heeft betrekking op het informeren van de betrokken verzekeringnemers over de wijzigingen. Uitgaande van hetzelfde aantal gekentekende motorrijtuigen komt dit neer op € 0,02 per polis aan extra kosten. De richtlijn schrijft periodieke herziening van de minimumdekkingsbedragen voor. Deze herziening zal kosten in dezelfde orde van grootte meebrengen. Actal hanteert in zijn advies gedateerd 24 mei 2006 wezenlijk andere cijfers. Zoals echter blijkt uit het bovenstaande zijn de in deze paragraaf genoemde bedragen afkomstig van het meest betrokken bedrijfsleven, te weten het Verbond van Verzekeraars. Er is derhalve geen aanleiding om met andere cijfers te komen.

Wat de nalevinglasten betreft, bestaande uit het verstrekken op verzoek van de verzekeringnemer van een verklaring omtrent het schadeverloop op grond van het ingevoegde artikel 5a, moge het volgende dienen. Nederlandse motorrijtuigverzekeraars verstrekken op grond van een bedrijfsregeling bij beëindiging van de motorrijtuigverzekering altijd een zogenoemde royementsverklaring, met opgave van het aantal schadevrije jaren dat is opgebouwd. Het gaat jaarlijks om 850 000–900 000 royementsverklaringen waarvan de gemiddelde kosten op € 8 per verklaring worden geschat. Deze verklaring wordt overigens doorgaans slechts aan particulieren verstrekt. In het bedrijfsleven wordt voornamelijk gewerkt met leasecontracten. Overigens dient te worden bedacht dat het hier niet gaat om nieuwe lasten, maar dat die kosten nu ook al worden gemaakt.

b. Voor de burger

De te verrichten handelingen zullen bestaan uit het aanvragen van een verklaring omtrent het schadeverloop (die overigens al standaard door verzekeraars wordt verstrekt bij beëindiging van de motorrijtuigverzekering), het kennisnemen daarvan en het kennisnemen van de nieuwe polisvoorwaarden als gevolg van de nieuwe minimumdekkingsbedragen. Deze activiteiten zullen in de beleving van de desbetreffende burger niet of nauwelijks als een toename van de administratieve lasten worden gevoeld. Meer dan 5 minuten zijn hiermee niet gemoeid.

1.5 Consultaties belanghebbenden

Zowel ten tijde van de onderhandelingen over de richtlijn alsook bij het opstellen van het wetsvoorstel is overleg gepleegd met het Verbond van Verzekeraars, het Waarborgfonds Motorverkeer, het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars, de ANWB, KNV busvervoer en de Dienst voor het wegverkeer (RDW). Alle genoemde organisaties hebben instemming betuigd met het thans voorliggende wetsvoorstel.

2. Artikelen

Artikel I

A

Artikel 2, zevende lid, Wam

In dit lid, dat in een andere vorm is gegoten ter bevordering van de leesbaarheid, wordt onder a uitvoering gegeven aan artikel 1, eerste lid, onderdeel a, van de richtlijn. De definitie van «het grondgebied waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald» in artikel 1, punt 4, eerste gedachtestreepje, van de eerste Wam-richtlijn verwees naar het grondgebied van de staat waarvan het motorrijtuig een kentekenplaat draagt. Hierbij was niet uitdrukkelijk vermeld dat dit naast een permanente kentekenplaat ook een tijdelijke kentekenplaat kan zijn. In de praktijk is gebleken dat eigenaren van motorrijtuigen met een tijdelijke kentekenplaat soms moeilijkheden ondervinden bij het verkrijgen van verzekeringsdekking, omdat verzekeraars zich op het standpunt stellen dat de bepaling in artikel 1, punt 4, eerste gedachtestreepje, van de eerste Wam-richtlijn alleen betrekking heeft op permanente kentekens. Daarom is in artikel 1, eerste lid, onderdeel a, van de richtlijn de definitie in artikel 1 van de eerste Wam-richtlijn in die zin gewijzigd dat nu ook een expliciete verwijzing naar een tijdelijke kentekenplaat is opgenomen. In artikel 2, zevende lid, onder a, wordt thans uitdrukkelijk vastgelegd dat een motorrijtuig niet alleen geacht wordt gewoonlijk in Nederland te zijn gestald indien het is voorzien van een permanent kenteken, maar dat dit eveneens het geval is met een tijdelijk kenteken.

In artikel 2, zevende lid, onder b, wordt uitvoering gegeven aan artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de richtlijn. Ingevolge de eerste Wam-richtlijn worden motorrijtuigen met een valse of ongeldige kentekenplaat geacht gewoonlijk te zijn gestald op het grondgebied van de staat die de oorspronkelijke plaat heeft afgegeven. Het gevolg hiervan is dat nationale bureaus van verzekeraars (de zgn. groene kaart bureaus) vaak verplicht zijn de financiële gevolgen te dragen van ongevallen die op geen enkele wijze gerelateerd zijn aan de lidstaat waar zij zijn gevestigd. Zonder verandering te brengen in het algemene uitgangspunt dat het grondgebied waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald, wordt bepaald door de kentekenplaat, is in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de richtlijn een bijzondere voorziening getroffen voor ongevallen die zijn veroorzaakt door een motorrijtuig dat ten onrechte niet voorzien is van een kentekenplaat of voorzien is van een kentekenplaat die niet of niet langer overeenkomt met het motorrijtuig. In dit geval, en uitsluitend met het oog op het afwickelen van de vordering door nationale bureaus van verzekeraars of de nationale garantiefondsen, wordt het grondgebied waar het ongeval heeft plaatsgevonden, beschouwd als het grondgebied waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald. Het wijzigingsvoorstel legt vast dat in geval van een ongeval in Nederland met motorrijtuigen die ten onrechte geen Nederlands of buitenlands kenteken bezitten of voorzien zijn van een vals kenteken, een beroep kan worden gedaan op het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars of het Waarborgfonds Motorverkeer, ook al zou blijken dat het motorrijtuig oorspronkelijk geen Nederlands of buitenlands kenteken had.

De voorgestelde tekst onder c komt voort uit het met artikel 4, vierde lid, van de richtlijn in de derde Wam-richtlijn ingevoegde artikel 4 bis, eerste lid. Het richtlijnartikel beoogt het verkrijgen van verzekeringsdekking voor een motorrijtuig dat vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat wordt verzonden, te vergemakkelijken, zelfs als het nog niet officieel is geregistreerd in de lidstaat van bestemming. Gedurende een periode van dertig

dagen vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, wordt in plaats van de lidstaat waar het ongeval heeft plaatsgevonden, de lidstaat van bestemming beschouwd als de lidstaat waar het risico is gelegen. De voorgestelde tekst geeft aan dat voor de toepassing van de Wam de lidstaat waar het risico is gelegen, wordt gelijkgesteld met de lidstaat waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald.

Indien het ingevoerde motorrijtuig gedurende deze periode van dertig dagen betrokken raakt bij een ongeval zonder op dat moment door een verzekering te zijn gedekt, wordt door artikel 4 bis, tweede lid, bepaald dat het garantiefonds van de lidstaat van bestemming de schade moet vergoeden. Gedurende die periode wordt de lidstaat van bestemming immers beschouwd als de lidstaat waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald.

B

Artikel 3, eerste lid, Wam

In dit lid wordt uitvoering gegeven aan artikel 4, derde lid, van de richtlijn. De derde Wam-richtlijn bevat de bepaling dat de verplichte aansprakelijkheidsverzekering tegen betaling van één enkele premie dekking moet verschaffen voor het hele grondgebied van de Gemeenschap. Het blijkt echter voor te komen dat verzekeraars in de polis bepalingen opnemen die daarmee in strijd zijn. Zo komt het voor dat de dekking wordt beëindigd indien het motorrijtuig zich langer dan een bepaalde periode buiten de lidstaat van registratie bevindt of dat de polishouder de verzekeraar ervan in kennis moet stellen indien het motorrijtuig zich langer dan een bepaalde periode in het buitenland bevindt, waarna de premie wordt herzien. Dergelijke polisvoorwaarden vormen een belemmering voor het vrije verkeer van personen en voor de werking van de interne markt. Dientengevolge wordt thans in dit artikel vastgelegd dat de verzekeringsdekking tegen betaling van één enkele premie en gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst geldt, ongeacht of het motorrijtuig zich gedurende een bepaalde periode van de looptijd in een andere lidstaat bevindt. De verzekeraar mag de premie derhalve tussentijds niet wijzigen op grond van het feit dat het motorrijtuig zich tijdelijk in het buitenland bevindt.

Opgemerkt zij dat de looptijd van een Wam-verzekering in de regel één jaar is, met stilzwijgende verlenging.

C

Artikel 5a Wam

Dit artikel is rechtstreeks ontleend aan het met artikel 4 van de richtlijn in de derde Wam-richtlijn ingevoegde artikel 4 ter. Verzekeringnemers die van verzekeraar willen veranderen zullen bij de (potentiële) nieuwe verzekeraar moeten aantonen wat het schadeverloop in de afgelopen periode is geweest. Mede op grond daarvan zal de nieuwe verzekeraar bepalen welke bonus/malus korting of toeslag hij zal toepassen. In Nederland is het gebruikelijk dat Wam-verzekeraars bij het beëindigen van een verzekering, een verklaring afgeven omtrent het schadeverloop van het desbetreffende motorrijtuig. Dit blijkt evenwel niet in alle lidstaten het geval te zijn. Daarom is in het voorgestelde artikel geregeld dat de verzekeringnemer te allen tijde het recht heeft om van zijn verzekeraar een dergelijke verklaring te vorderen over een periode van ten minste de laatste vijf jaar van de looptijd van de verzekering ten aanzien van het gedekte motorrijtuig of de gedekte motorrijtuigen. De verzekeraar moet zo'n verklaring binnen 15 dagen na het verzoek afgeven.

D

Artikel 14, eerste lid, Wam

Ten gevolge van de gewijzigde opzet van artikel 2, zevende lid, van de Wam dient de verwijzing naar dat artikel in artikel 14, eerste lid, van de Wam te worden aangepast.

E

Artikel 25, eerste lid, onder e, Wam

In dit artikel wordt artikel 1, derde lid, onderdeel b), eerste volzin, van de richtlijn geïmplementeerd. Volgens artikel 4, onder b) van de eerste Wam-richtlijn konden lidstaten afwijken van de verplichting tot het sluiten van een aansprakelijkheidsverzekering ten aanzien van bepaalde typen motorrijtuigen of bepaalde motorrijtuigen met een speciale kentekenplaat. In dat geval mochten de andere lidstaten bij binnenkomst op hun grondgebied een geldige groene kaart of een grensverzekering eisen, zodat schadeloosstelling van slachtoffers van door deze motorrijtuigen op hun grondgebied veroorzaakte ongevallen is gewaarborgd. Sedert de afschaffing van de grenscontroles in de Gemeenschap is het echter niet meer mogelijk zich ervan te vergewissen of motorrijtuigen die de grens passeren, verzekerd zijn. Door het schrappen van de mogelijkheid om bij binnenkomst een geldige groene kaart of een grensverzekering te eisen, is artikel 4, onder b), van de eerste Wam-richtlijn in overeenstemming gebracht met de huidige situatie in de Gemeenschap. In de nieuwe tekst is tevens opgenomen dat niet alleen de slachtoffers van door deze motorrijtuigen in het buitenland veroorzaakte ongevallen naar behoren schadeloos worden gesteld, maar ook de slachtoffers van ongevallen in de lidstaat waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald. Daartoe moeten lidstaten de slachtoffers van door deze motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen net zo behandelen als slachtoffers van door onverzekerde motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen. In de tweede Wam-richtlijn is vastgelegd dat het garantiefonds van de lidstaat waar het ongeval heeft plaatsgevonden de slachtoffers van onverzekerde motorrijtuigen schadevergoeding moet verlenen. Bij een ongeval in Nederland met dergelijke motorrijtuigen zal het Waarborgfonds Motorverkeer de schade vergoeden. In Nederland is de fiets met trapondersteuning op grond van het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, vrijgesteld van de verzekeringsplicht op grond van de Wam. Daarom dient tot uitdrukking te worden gebracht dat in het geval van een ongeval met een dergelijk vervoermiddel het slachtoffer een beroep kan doen op het Waarborgfonds Motorverkeer. De wijziging van artikel 25, eerste lid, onder e, Wam strekt hiertoe.

F

Artikel 26, vierde lid, Wam

In dit artikel wordt uitvoering gegeven aan artikel 2, zesde lid, tweede alinea, van de richtlijn. Hierin wordt de mogelijkheid om aan een slachtoffer met materiële schade een franchise op te leggen beperkt tot schade veroorzaakt door niet-geïdentificeerde motorrijtuigen. De Wam geeft die mogelijkheid nu ook in geval van dergelijke schade veroorzaakt door onverzekerde motorrijtuigen. Door in dit artikel een verwijzing op te nemen naar artikel 25, eerste lid, onder a, wordt aan de richtlijnbeepaling voldaan.

G

Artikel 27, eerste lid, Wam

In dit artikel wordt onder c uitvoering gegeven aan artikel 1, derde lid,

onderdeel b), tweede volzin, van de richtlijn. De eerste volzin van genoemd richtlijnartikel schrijft voor dat lidstaten de slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen die van de verplichting tot het sluiten van een aansprakelijkheidsverzekering zijn vrijgesteld net zo dienen te behandelen als slachtoffers van door onverzekerde motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen. Bij een ongeval in Nederland met dergelijke motorrijtuigen zal het Waarborgfonds Motorverkeer de schade vergoeden (zie hetgeen dienaangaande bij artikel 25, eerste lid, onder e, is opgemerkt).

De tweede volzin van genoemd richtlijnartikel geeft het Waarborgfonds Motorverkeer vervolgens de mogelijkheid de uitbetaalde schade te verhalen op het waarborgfonds van de lidstaat, waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald. Dit recht van verhaal is onder c van dit artikel vorm gegeven.

Ter bevordering van de leesbaarheid is tevens de opzet van het artikel aangepast.

Artikel II

A

Artikel 4:70, tweede lid, tweede volzin, Wft

Dit lid is opgenomen bij de implementatie van de vierde Wam-richtlijn (het toenmalige artikel 52, eerste lid, onderdeel e, van de Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993). De schaderegelaar die een Wam-verzekeraar in iedere andere lidstaat moet aanstellen, moet worden belast met het namens de verzekeraar behandelen en afwikkelen van vorderingen ten gevolge van de in artikel 1 van die richtlijn bedoelde ongevallen. Dit betreft ingevolge het eerste lid van dat artikel personen die in een andere lidstaat dan die van hun woonplaats of in derde landen die behoren tot het groene kaartsysteem, schade hebben geleden, veroorzaakt door motorrijtuigen die gewoonlijk zijn gestald en verzekerd in een lidstaat. Bij de implementatie van de vierde Wam-richtlijn is echter geen rekening gehouden met het bepaalde in artikel 1, tweede lid, onderdeel b, van die richtlijn, waarin is vastgelegd dat de bepalingen over de schaderegelaar slechts van toepassing zijn met betrekking tot ongevallen die zijn veroorzaakt door het gebruik van een voertuig dat gewoonlijk is gestald in een andere lidstaat dan die van de woonplaats van de benadeelde. Deze omissie wordt thans hersteld.

Artikel 4:70, zesde lid, aanhef, Wft

Deze wijziging vloeit voort uit artikel 4, vierde lid, van de richtlijn, waarbij artikel 4 sexies wordt ingevoegd in de derde Wam-richtlijn. In genoemd artikel wordt, ter verhoging van de bescherming van alle slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen, de procedure inzake het met redenen omkleed voorstel of antwoord van de vierde Wam-richtlijn uitgebreid tot alle ongevallen met motorrijtuigen. Bedoelde procedure houdt in dat de verzekeraar of diens schaderegelaar verplicht zijn om binnen drie maanden nadat het slachtoffer een vordering tot schadevergoeding heeft ingediend, een met redenen omkleed voorstel tot schadevergoeding te doen indien de aansprakelijkheid niet wordt betwist en de omvang van de schade is vastgesteld, of binnen die termijn gemotiveerd te reageren. Dezelfde procedure gaat ook gelden mutatis mutandis wanneer het ongeval wordt afgewikkeld door de nationale bureaus van verzekeraars. Bij de implementatie van de vierde Wam-richtlijn is de procedure inzake het met redenen omkleed voorstel of antwoord opgenomen in het toenmalige artikel 52, vijfde lid, van de Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993 (thans artikel 4:70, zesde lid, van de Wft). Daarbij is toen al een zodanig redactie gekozen dat deze niet beperkt was tot de in die richtlijn bedoelde situaties, maar zich uitstrekt tot alle schadegevallen ten gevolge van onge-

vallen met motorrijtuigen. Daarom dient het zesde lid van artikel 4:70 van de Wft slechts in die zin te worden aangevuld dat het ook ziet op de afwikkeling van ongevallen door het nationale bureau van verzekeraars.

B

Artikel 4:71, tweede lid, tweede volzin, Wft

Dit artikel dient ter uitvoering van artikel 3 van de richtlijn. Het behelst een aanpassing van de zogenoemde tweede richtlijn schadeverzekering (Tweede Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, tot vaststelling van bepalingen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het vrij verrichten van diensten (88/357/EEG)). In artikel 12 bis, vierde lid, van die richtlijn is onder meer bepaald dat dienstverrichtende Wam-verzekeraars in de lidstaat van dienstverrichting een schade-afhandelaar aanstellen. Deze moet worden belast met het namens de verzekeraar afwikkelen van vorderingen van benadeelden en moet in verband daarmee over voldoende bevoegdheden beschikken om de verzekeraar, zowel in als buiten rechte, te vertegenwoordigen. In de tweede zin van de vierde alinea van dat artikel is bepaald dat de schade-afhandelaar zich namens de verzekeraar niet mag bezig houden met de uitoefening van het directe verzekeringsbedrijf. Hierdoor is het buitenlandse bijkantoren van verzekeraars niet mogelijk om in het kader van vrije dienstverrichting als schade-afhandelaar op te treden. De reden waarom deze bepaling is opgenomen is waarschijnlijk dat men toentertijd wilde verhinderen dat verzekeraars gelijktijdig gebruik maakten van de vrijheid van vestiging en van de vrijheid van dienstverrichting. In het kader van de derde richtlijn schadeverzekering zijn echter alle beperkingen op de gelijktijdige uitoefening van deze werkzaamheden opgeheven. De wijziging in dit artikel bestaat hierin dat het bijkantoren van Wam-verzekeraars, op dezelfde wijze als reeds gebeurt ten aanzien van andere verzekeringsactiviteiten, ook wordt toegestaan als schade-afhandelaar op te treden.

Dit leidt ertoe dat de overeenkomstige bepaling in artikel 4:71, tweede lid, van de Wft eveneens dient te vervallen.

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

De Minister van Financiën,
G. Zalm

RICHTLIJN	WETSVOORSTEL
Art. 1, eerste lid, onderdeel a	art. 2, zevende lid, onder a, Wam
Art. 1, eerste lid, onderdeel b	art. 2, zevende lid, onder b, Wam
Art. 1, tweede lid	behoeft geen implementatie; geen inhoudelijke wijziging
Art. 1, derde lid, onderdeel a) i)	behoeft geen implementatie; staat al in art. 3, jo 17, eerste lid, en 18, eerste lid, Wam
Art. 1, derde lid, onderdeel a) ii)	behoeft geen implementatie
Art. 1, derde lid, onderdeel b) eerste volzin	art. 25, eerste lid, onder e, Wam
Art. 1, derde lid, onderdeel b), tweede volzin	art. 27, eerste lid, onder c, Wam
Art. 1, vierde lid	behoeft geen implementatie
Art. 2, eerste lid	behoeft geen implementatie, tekst is ongewijzigd
Art. 2, tweede lid, onderdelen a en b	aanpassing in Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen
Art. 2, tweede lid, laatste drie alinea's	behoeven geen implementatie. Nederland maakt geen gebruik van een overgangsperiode
Art. 2, derde lid	behoeft geen implementatie, aanpassing minimumdekkingsbedragen aan Europese indexcijfer kan leiden tot aanpassing Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.
Art. 2, vierde lid	behoeft geen implementatie, tekst is ongewijzigd
Art. 2, vijfde lid	behoeft geen implementatie, tekst is ongewijzigd
Art. 2, zesde lid, eerste alinea	behoeft geen implementatie, tekst is ongewijzigd
Art. 2, zesde lid, tweede alinea	artikel 26, vierde lid, Wam
Art. 2, zesde lid, derde alinea	behoeft geen implementatie; Waarborgfonds Motorverkeer vergoedt ook materiële schade
Art. 2, zevende lid	behoeft geen implementatie, tekst is ongewijzigd
Art. 3	artikel 4: 71, tweede lid, Wft
Art. 4, eerste lid	behoeft geen implementatie, staat al in de artikelen 3, derde lid, tweede volzin en 11 Wam
Art. 4, tweede lid	behoeft geen implementatie; staat al in art. 3, eerste lid, Wam
Art. 4, derde lid	artikel 3, eerste lid, Wam
Art. 4, vierde lid (art. 4bis, eerste lid)	artikel 2, zevende lid, onder c, Wam,
Art. 4, vierde lid (art. 4 bis, tweede lid)	behoeft geen implementatie; betreft een onverzekerd motorrijtuig waar art. 25, eerste lid, Wam al in voorziet
Art. 4, vierde lid (art. 4 ter)	artikel 5a Wam

RICHTLIJN	WETSVOORSTEL
Art. 4, vierde lid (art. 4 quater)	behoeft geen implementatie; staat al in art. 5 Wam
Art. 4, vierde lid (art. 4 quinquies)	behoeft geen implementatie; staat al in art. 6, eerste lid, Wam
Art. 4, vierde lid (art. 4 sexies, eerste alinea)	behoeft geen implementatie; staat al in art. 4: 70, zesde lid, aanhef, Wft
Art. 4, vierde lid (art. 4 sexies, tweede alinea)	artikel 4:70, zesde lid, aanhef, Wft
Art. 4, vijfde lid	behoeft geen implementatie; staat al in art. 27a, onderdeel a, Wam
Art. 5, eerste lid	behoeft geen implementatie; betreft een overweging
Art. 5, tweede lid	behoeft geen implementatie; staat al in art. 4: 70, vierde lid, Wft
Art 5, derde lid	behoeft geen implementatie
Art 5, vierde lid	behoeft geen implementatie; voorziening bestaat reeds in Nederland
Artikelen 6, 7 en 8 (omzetting, inwerkingtreding en adressanten)	behoeven geen implementatie.