



572

Besluit van 20 november 1996, houdende wijziging van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en het Besluit van 23 november 1972 tot uitvoering van artikel 3, derde lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Stb. 618)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie van 5 september 1996, nr. 568943/96/6, gedaan mede namens Onze Ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel 22 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen;

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Justitie van 14 november 1996, Directie Wetgeving, nr. 588151/96/6, uitgebracht mede namens Onze Ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat;

De Raad van State gehoord 2 oktober 1996, No.W03.96.0431;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen¹ wordt als volgt gewijzigd:

A. In artikel 2, eerste lid, komt «De som, waarvoor de in de wet bedoelde verzekering» te luiden: De som, waarvoor de verzekering van aansprakelijkheid, bedoeld in artikel 3, eerste lid, van de wet,».

B. Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Art. 2a. De som, waarvoor de verzekering van aansprakelijkheid, bedoeld in artikel 3a, eerste lid, van de wet, voor een motorrijtuig ten minste moet zijn gesloten, bedraagt f 15 000 000,- per gebeurtenis.

ARTIKEL II

Het Besluit van 23 november 1972 tot uitvoering van artikel 3, derde lid van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (aanwijzing van landen en gebieden) (Stb. 618)² wordt als volgt gewijzigd:

In artikel 1 wordt na «artikel 3, derde lid,» toegevoegd: en artikel 3a, derde lid,.

ARTIKEL III

¹ Stb. 1964, 410, laatstelijk gewijzigd bij besluit van 17 december 1987, Stb. 584.

² Laatstelijk gewijzigd bij besluit van 24 december 1993, Stb. 776.

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 25a, vierde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Dit besluit en de Wet van 2 november 1995 tot 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 en bodem (Stb. 542) treden in werking op 1 januari 1997.

Lasten en bevelen, dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 20 november 1996

Beatrix

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

De Minister van Financiën,
G. Zalm

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

Uitgegeven de *achtentwintigste* november 1996

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

Artikel I

De wet van 30 november 1994 (Stb. 846), houdende aanvulling 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, strekt er mede toe een risico-aansprakelijkheid met betrekking tot vervoer van gevaarlijke stoffen in te passen in het stelsel van aansprakelijkheden. In aansluiting hierop roept de wet van 2 november 1995 (Stb. 542) een verzekeringsplicht in het leven ten aanzien van de aansprakelijkheid van de exploitant van een motorrijtuig aan boord waarvan zich een gevaarlijke stof bevindt, door welke stof schade is veroorzaakt.

In de memorie van toelichting¹ op de wet van 2 november 1995 is aangekondigd dat het minimaal te verzekeren bedrag bij algemene maatregel van bestuur zal worden vastgesteld. Doel van het onderhavige besluit is zulks te doen door het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (BBAM) aan te vullen met een bedrag waarvoor de verzekering van aansprakelijkheid voor gevaarlijke stoffen ten minste moet zijn gesloten.

Uit overleg met de beroepsorganisatie van de verzekeraars is ons gebleken dat een minimum-dekking van 15 miljoen gulden de voorkeur verdient. Dit bedrag is goed verzekeraar omdat het risico kan worden herverzekerd en omdat de premiestijging die met dat bedrag gepaard gaat aanvaardbaar is. In de memorie van toelichting (blz. 6) merkten wij reeds op dat de verzekeraars hebben meegedeeld dat zij door middel van een uitgewogen acceptatiebeleid en vragenformulieren tot goed gedifferentieerde premies kunnen komen; voor personen die verklaren nooit of slechts incidenteel gevaarlijke stoffen te vervoeren zal de premie in de praktijk slechts in geringe mate hoeven te worden verhoogd.

Wij benadrukken dat het hier om een minimaal te verzekeren bedrag gaat. Met het oog op een meer adequate afdekking van de mogelijke financiële gevolgen die voortvloeien uit de op hem rustende risico-aansprakelijkheid, is het reëel dat een exploitant besluit een hogere dekking overeen te komen met zijn verzekeraar. Een aantal exploitanten zal om deze reden reeds vóór de inwerkingtreding van dit besluit een hogere dekking zijn overeengekomen.

Effecten voor het bedrijfsleven

De wet van 2 november 1995 roept de verzekeringsplicht in het leven. Nu vaststaat hoe hoog het ten minste te verzekeren bedrag moet zijn, kan beter worden beoordeeld wat de voorzienbare effecten van die wet voor het bedrijfsleven zijn. In grote lijnen kan over die effecten het volgende worden opgemerkt.

Het aantal gekentekende motorrijtuigen met een gewicht van hoger dan 3 500 kilogram bedroeg op 1 augustus 1994 circa 80 000. Daarbij moet nog worden opgeteld het aantal van 40 000 trekkende motorrijtuigen plus de niet-gekentekende motorrijtuigen, zoals landbouwtractoren (mits, al dan niet in combinatie met een aanhangwagen, zwaarder dan 3 500 kilogram).

In de transportsector zijn ± 9 000 ondernemingen werkzaam. Daarnaast bestaan er bedrijven die geen transportonderneming zijn maar die wel een eigen vrachtauto hebben. Hun aantal bedraagt ± 55 000.

¹ TK 1994/95, 24 177, nr. 3, blz. 8.

De waarschijnlijke omvang van de kosten van het ontwerp-besluit verschilt per onderneming. Bij een dekking van f 15 miljoen kan in grote lijnen worden gedacht aan een vaste toeslag van gemiddeld f 250,- voor vervoerders die incidenteel dan wel regelmatig gevaarlijke stoffen vervoeren en aan een toeslag van gemiddeld f 300,- voor vervoerders die vaak gevaarlijke stoffen vervoeren, met name met speciaal daarvoor ingerichte motorrijtuigen. Deze vaste toeslagen gelden per eenheid op jaarbasis. Uit verzekeringstechnisch oogpunt wordt een trekkend motorrijtuig met aanhangwagen gezien als een «eenheid», niet als twee apart te verzekeren objecten. De gemiddelde premie voor een eenheid die overwegend binnen Nederland rijdt is thans gemiddeld f 2 500,- per jaar en voor een internationaal rijdende eenheid gemiddeld f 3 750,-.

Een vergelijking met de ons omringende landen kan binnen het kader van deze toelichting niet volledig zijn, omdat zou moeten worden ingegaan op genuanceerde en uitgebreide regelgeving met betrekking tot aansprakelijkheid, alsook op andere kostenposten, zoals loonkosten en wegenbelasting. In België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk bestaat noch een aansprakelijkheidsregime dat is gebaseerd op het CRTD-Verdrag, noch een speciaal aansprakelijkheidsregime voor gemotoriseerd wegverkeer met betrekking tot gevaarlijke stoffen, zodat in deze landen de aansprakelijkheid voor schade, veroorzaakt door gevaarlijke stoffen aan boord van een motorrijtuig, wordt beheerst door het algemene wegenverkeersrecht. In het algemeen kan worden gezegd dat, zo er al mogelijkheden tot disculpatie bestaan, daarvan bij het vervoer van gevaarlijke stoffen minder snel sprake zal zijn. Met betrekking tot het verzekeringsaspect kan worden opgemerkt dat in het kader van de verkeersaansprakelijkheid in het algemeen geen speciale verzekeringsplicht bestaat met betrekking tot gevaarlijke stoffen; er bestaan immers ook geen speciale aansprakelijkheidsregels. Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk kennen voor wat betreft letselschade een ongelimiteerde dekking, maar de limieten voor zaakschade liggen weer lager. In België geldt een ongelimiteerde dekking voor letselschade en zaakschade, maar deze geldt niet in geval van brand of ontploffing; een deel van het gevaarlijke-stoffen-risico valt daarbuiten. In Duitsland wordt in een aantal gevallen een vergunning als voorwaarde gesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De vergunning wordt eerst afgegeven wanneer er een verzekering is gesloten voor schade tijdens het transport met een dekking van DM 5 miljoen. Deze verzekering valt niet onder het groene-kaartstelsel.

Binnen de nationale context draagt de verzekeringsplicht bij tot het gelijktrekken van de concurrentieverhoudingen; ondernemingen die maatschappelijke verantwoordelijkheid toonden door zich reeds vóór de inwerkingtreding van dit besluit, onverplicht, te verzekeren tegen het gevaarlijke-stoffen-risico hebben niet langer te maken met bedrijven die onder de marktprijs kunnen opereren door zich niet te verzekeren. Tegenover de lasten staat uiteraard het voordeel dat voor een premie van f 250,- à f 300,- per eenheid de onderneming gedekt is tegen een schade van f 15 miljoen.

Over uiterlijk vijf jaar zullen de effecten en de doeltreffendheid van de bedragen, bedoeld in artikel 2a BBAM, worden beoordeeld. Indien daartoe dan aanleiding bestaat, zullen de bedragen worden gewijzigd.

ARTIKEL II

Artikel 3a, derde lid, Wam, zoals dat luidt op grond van de wet van 2 november 1995, bepaalt dat de dekking van de daar bedoelde verze-

kering zich moet uitstrekken tot de aansprakelijkheid voor schade die wordt toegebracht door gebeurtenissen in bij algemene maatregel van bestuur aangewezen landen. Het besluit van 23 november 1972 tot uitvoering van artikel 3, derde lid Wam, wijst reeds een aantal landen aan. De wijziging strekt ertoe genoemd besluit eveneens uitvoering te laten geven aan artikel 3a, derde lid Wam.

Overigens zij erop gewezen dat het andere Besluit van 23 november 1972, namelijk dat tot uitvoering van artikel 2, achtste lid, Wam, niet hoeft te worden aangepast naar aanleiding van de wet van 2 november 1995. Doordat de verzekeringsplicht ten aanzien van gevaarlijke stoffen in de Wam is opgenomen, is de Wam-systematiek van toepassing op deze verzekeringsplicht. In de memorie van toelichting op de wet van 2 november 1995 wordt dan ook opgemerkt dat artikel 2 onverkort van toepassing is op bedoelde verzekeringsplicht. De systematiek van artikel 3a van de Wam brengt met zich dat het Besluit ter uitvoering van artikel 3, derde lid, Wam wel moet worden aangepast.

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

De Minister van Financiën,
G. Zalm

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