

Vergaderjaar 2002–2003

28 636

Wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en de Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993 ter implementatie van de vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 16 december 2002

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het verslag van de Vaste commissie voor Justitie. Het verheugt ons dat alle aan het woord zijnde fracties het belang van de implementatie van de vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering onderschrijven.

Algemeen

De leden van de fractie van het CDA vragen of ook in de beoogde tien nieuwe lidstaten reeds wordt gewerkt aan de implementatie van de vierde Wam-richtlijn en wat daarbij de stand van zaken is.

In het algemeen zij hierover opgemerkt dat het merendeel van de bedoelde staten reeds aangesloten is bij het groene kaartstelsel. Dit impliceert dat zij bekend zijn met het stelsel van internationale samenwerking tussen de groene kaartbureaus. De door de vierde Wam-richtlijn geregelde materie, die ziet op het spiegelbeeld van de groene kaartgevallen, komt ook voor een groot deel neer op internationale samenwerking tussen diverse organisaties.

Over de implementatie van deze richtlijn in die beoogde tien nieuwe lidstaten kan slechts worden opgemerkt dat zij op het moment van toetreding tot de EU (thans voorzien in mei 2004) hun wetgeving moeten hebben aangepast aan de EU-regelgeving. Wij gaan er dan ook van uit dat de onderhavige richtlijn op dat moment in die staten zal zijn geïmplementeerd. Wat aldaar de stand van zaken is onttrekt zich aan onze waarneming.

Deze leden vragen voorts hoe zij de door de Algemene Rekenkamer voorgestelde wijzigingen moeten beoordelen in het licht van de aangehouden behandeling van de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen bij de Eerste Kamer.

Enkele van de door de Algemene Rekenkamer voorgestelde wijzigingen hangen nauw samen met de materie die is opgenomen in de ontwerp-Kaderwet zelfstandige bestuursorganen. Teneinde niet vooruit te lopen op de besluitvorming in het kader van dat wetsvoorstel is besloten die wijzigingen aan te houden opdat zij zouden kunnen worden meegenomen in de nadere regelgeving die noodzakelijkerwijs voortvloeit uit een kaderwet. Op dit moment is niet duidelijk of de parlementaire behandeling van dat wetsvoorstel wordt voortgezet en zo ja, hoe deze behandeling dan verder

zal verlopen. Zodra hierover meer duidelijkheid bestaat kan worden beslist hoe verder om te gaan met de door de Algemene Rekenkamer voorgestelde wijzigingen.

De vraag of de regering voornemens is met een novelle terzake te komen dient ontkennend te worden beantwoord. De voorgenomen wijzigingen zouden niet in de Kaderwet zelf worden opgenomen, maar zouden worden «meegenomen» in een van de vervoltrajecten op die wet.

De leden van de VVD-fractie vragen de regering wat de gevolgen zijn voor de taken van het Waarborgfonds Motorverkeer als de ontwerp-Kaderwet zelfstandige bestuursorganen niet in het Staatsblad terechtkomt.

De door de Algemene Rekenkamer voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op de organisatie van het Waarborgfonds Motorverkeer als zelfstandig bestuursorgaan. Voor de taken van het fonds zijn zij niet relevant.

De leden van de D66 fractie vragen op welke wijze de regering bevordert dat ook de positie wordt verbeterd van EU-onderdanen die slachtoffer worden van een verkeersongeval in de landen die de komende jaren tot de EU zullen toetreden.

Zolang de toetreding tot de EU van de tien beoogde nieuwe lidstaten nog niet heeft plaatsgevonden, vindt het regiem van de vierde Wam-richtlijn in die landen geen toepassing, met dien verstande dat het richtlijnregiem voor EU-onderdanen wel reeds zal gelden in de beoogde nieuwe lidstaten die zijn aangesloten bij het groene kaartsysteem, te weten Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Malta, Polen, Slovenië, Slowakije, Tsjechië. Vanaf het moment van toetreding (thans voorzien in mei 2004) dienen alle nieuwe lidstaten hun wetgeving met de EU-regelgeving in overeenstemming te hebben gebracht.

Deze leden vragen op welke wijze het voorliggende wetsvoorstel de mogelijkheid stimuleert van snelle repatriëring van het slachtoffer naar het land waar deze zijn of haar woonplaats heeft.

Het doel van de richtlijn is de financiële afwikkeling te bevorderen van schaden die personen hebben geleden door een verkeersongeval met een motorrijtuig in het buitenland. Bevordering van repatriëring van slachtoffers wordt niet door de richtlijn beoogd.

De leden van de fractie van D66 vragen voorts hoe kan worden verzekerd dat Nederlandse en buitenlandse verzekeraars gevallen van letselschade, die zich voordoen als gevolg van een verkeersongeval met een motorrijtuig, eindeloos laten voortduren, zoals nu vaak zou voorkomen.

Over klachten dat Nederlandse verzekeraars doelbewust uitbetaling van schade-uitkeringen zouden traineren zijn door de kamerleden Santi en Dittrich op 28 september 2001 vragen gesteld aan de minister van Justitie. Daarbij werd hem tevens gevraagd welke mogelijkheden hij voor de overheid ziet om verzekerden ondersteuning te bieden teneinde de machtspositie van verzekeraars te doorbreken. De toenmalige minister van Justitie antwoordde op 18 oktober 2001 mede namens de toenmalige minister van Financiën, dat verzekeraars zich terdege bewust zijn van het feit dat de schadebehandeling met betrekking tot letselschaden een zeer gevoelige materie betreft. Daarbij is melding gemaakt van een aantal acties die het Verbond van Verzekeraars reeds had ondernomen om op dit terrein te komen tot verbetering van de gang van zaken. Daarnaast werd vermeld dat het Verbond op korte termijn zou bezien op welke wijze nadere acties een extra impuls zouden kunnen geven aan een zorgvuldige afhandeling van letselschade. In het afgelopen jaar heeft dit onder andere geresulteerd in de volgende activiteiten:

- onder auspiciën van het Personenschade Instituut van Verzekeraars (PIV) zullen vanaf 2003 audits plaatsvinden bij verzekeraars naar de letselschadebehandeling;
- aan de Katholieke Universiteit Brabant is opdracht gegeven voor een

- onderzoek naar kwaliteitsverbeteringen bij verzekeraars; dit onderzoek is inmiddels afgerond en binnenkort vindt een expertmeeting plaats;
- de bedrijfsregeling op het gebied van letselschade wordt volledig herzien en zal aanzienlijk ambitieuzer worden opgesteld; vooral zal aandacht worden geschonken aan termijnen waarbinnen verzekeraars moeten reageren, verzekeraars zullen reïntegratiemogelijkheden moeten onderzoeken en in gevallen waarbij discussie bestaat over de schadevergoeding wordt de verzekeraar verplicht om het niet betwiste deel van de schade eerder uit te keren.

Gezien het vorengaande hebben wij er vertrouwen in dat het beleid van Nederlandse verzekeraars er op is gericht om letselschadevorderingen zo zorgvuldig en zo snel als redelijkerwijs mogelijk af te wikkelen.

Deze leden vragen over welke cijfers de regering beschikt ten aanzien van het aantal zaken van letselschade, al dan niet als gevolg van een verkeersongeval meteen motorvoertuig, dat door toedoen van (Nederlandse) verzekeringsmaatschappijen bijzonder lang voortduurt.

Over het aantal zaken van letselschade dat door toedoen van verzekeraars bijzonder lang voortduurt, zijn ons geen gegevens bekend.

Inhoud van de vierde Wam-richtlijn

De leden van de CDA-fractie constateren dat het bereik van deze richtlijn zich ook uitstrekt tot landen buiten de EU, die zijn aangesloten bij het groene kaartsysteem. Zij stellen in dat kader de vraag hoe gegarandeerd kan worden dat deze landen de vierde Wam-richtlijn op een gelijke wijze zullen implementeren als de EU-lidstaten.

Het toepassingsgebied van de vierde Wam-richtlijn is inderdaad uitgebreid tot die landen buiten de EU, die aangesloten zijn bij het groene kaartsysteem. Dit is evenwel slechts het geval voorzover het ongevallen betreft, waarbij het schadeveroorzakend motorrijtuig gewoonlijk gestald en verzekerd is in een lidstaat en de benadeelde woonachtig is in de EU. Met andere woorden: de bepalingen van de richtlijn zijn van toepassing als het ongeval heeft plaatsgevonden in een niet-EU lidstaat, mits die staat is aangesloten bij het groene kaartsysteem en beide bij het ongeval betrokken partijen uit een EU-lidstaat afkomstig zijn.

Een en ander beïnvloedt echter op geen enkele wijze de wetgeving in de betrokken derde landen. Van implementatie van deze richtlijn in die landen is dan ook geen sprake.

Op de vraag van deze leden welke landen buiten de EU zijn aangesloten bij het groene kaartsysteem luidt het antwoord: Albanië, Andorra, Bulgarije, Cyprus, Estland, Hongarije, Israël, Joegoslavië, Kroatië, Letland, Liechtenstein, Macedonië, Malta, Marokko, Moldavië, Noorwegen, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Tsjechië, Tunesië, Turkije, Wit Rusland, IJsland en Zwitserland.

De leden van de VVD-fractie vragen of het bij ingewikkelde schadegevallen, waarbij de aansprakelijkheid wordt betwist, noodzakelijk is om contact op te nemen met het hoofdkantoor van de verzekeraar in het land van vestiging, of dat het wettelijk mogelijk wordt gemaakt om zaken af te handelen met de eventuele nevenvestiging in Nederland, waardoor een zaak voor de Nederlandse rechter kan worden gebracht.

Het systeem van de nieuwe regeling is dat een benadeelde in de zin van het wetsvoorstel zijn vordering kan indienen bij de schaderegelaar in Nederland van de buitenlandse verzekeraar. Die schaderegelaar dient over voldoende bevoegdheden te beschikken om de verzekeraar tegenover de benadeelde te vertegenwoordigen. Daaronder is mede begrepen de bevoegdheid om over te gaan tot het uitkeren van de schadevergoeding. Het is derhalve niet nodig om in contact te treden met het hoofdkantoor. Dit ligt alleen anders indien de verzekeraar in rechte moet worden aangesproken. Zoals uiteengezet op de bladzijden 5 en 6 van de memorie van

toelichting kan de verzekeraar niet in de persoon van de schaderegelaar voor de rechter worden gedaagd in de woonplaats van de benadeelde. Op grond van de richtlijn zal dit uiteindelijk toch in de lidstaat van vestiging van de verzekeraar moeten geschieden.

Implementatie van de richtlijn in de Nederlandse wetgeving

De leden van de VVD-fractie vragen aandacht voor de nieuwe Europese richtlijn, op grond waarvan lichamelijk letsel geleden door voetgangers en fietsers, moet worden gedekt door de verzekeraars van het betrokken voertuig, ongeacht of de bestuurder van het voertuig schuld heeft. De richtlijn waar deze leden op doelen bevindt zich nog slechts in de ontwerp fase (ontwerp vijfde Wam-richtlijn). Over het voorgestelde artikel waaraan wordt gerefereerd is nog volop discussie gaande. Nederland stelt zich op het standpunt dat de verkeersaansprakelijkheid een aangelegenheid is die aan de lidstaten zelf moet worden overgelaten en dat harmonisatie op dit punt in strijd is met het subsidiariteitsbeginsel. Uit de beraadslagingen in Brussel over dit onderwerp is duidelijk geworden dat over de inhoud van dit artikel zeer verschillend wordt gedacht. De uitkomst van de onderhandelingen is dan ook nog volstrekt onzeker.

Deze leden vragen hoe de positie van zwakke verkeersdeelnemers is geregeld in de Nederlandse wet.

Wanneer een voetganger of fietser het slachtoffer wordt van een ongeval met een motorrijtuig, kent artikel 185 van de Wegenverkeerwet 1994 (WVW) hem een bijzondere positie toe. Dit artikel bepaalt dat de eigenaar of houder van een motorrijtuig waarmee over een weg is gereden, aansprakelijk is voor de schade die door een verkeersongeval waarbij het motorrijtuig betrokken is, is toegebracht aan niet door dat motorrijtuig of enig ander motorrijtuig vervoerde personen of zaken. Voor wat betreft verkeersdeelnemers worden alleen fietsers, voetgangers en andere niet-gemotoriseerden beschermd door artikel 185 WVW. Dit artikel vindt geen toepassing bij een botsing tussen twee motorrijtuigen. De eventuele aansprakelijkheid van de automobilist dient in dat geval beoordeeld te worden aan de hand van artikel 6:162 BW.

De eigenaar of houder is ingevolge artikel 185 WVW niet aansprakelijk indien het ongeval te wijten is aan overmacht. Dit begrip wordt gezien het gevaarzettende karakter van motorrijtuigen door de rechtspraak eng uitgelegd. Een beroep op overmacht slaagt alleen dan indien de bestuurder geen enkel verwijt valt te maken ter zake van de wijze waarop hij aan het verkeer heeft deelgenomen. Zie onder meer HR 24 december 1982, NJ 1983, 433. Eventuele fouten door andere weggebruikers begaan – daaronder begrepen die van het slachtoffer zelf – zijn hierbij alleen van belang indien zij voor de bestuurder zo onwaarschijnlijk waren, dat deze bij het bepalen van zijn verkeersgedrag hiermee naar redelijkheid geen rekening behoefde te houden. Zie onder meer HR 26 maart 1971, NJ 1971, 262.

De Hoge Raad heeft in dit verband voorts bepaald dat gedragingen van het slachtoffer beneden de 14 jaar in het geheel geen overmacht opleveren, tenzij er sprake is van opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van het jeugdige slachtoffer. Zie HR 31 mei 1991, NJ 1991, 721 (Marbeth van Uitregt). Deze beperking brengt mee dat ten behoeve van kinderen in het verkeer een risicoaansprakelijkheid is gecreëerd.

Indien een beroep op overmacht niet mogelijk is, wil dat nog niet zeggen dat de eigenaar of houder aansprakelijk is voor de gehele schade. Denkbaar is dat het slachtoffer zelf mede heeft bijgedragen aan het ontstaan of de vergroting van de schade, en derhalve, enigszins onnauwkeurig gezegd, «eigen schuld» heeft. Artikel 6:101 BW brengt dan in beginsel mee dat het slachtoffer zijn schade niet of niet geheel vergoed krijgt. Artikel 6:101 BW, dat als hoofdregel kent een verdeling van de schadelast

evenredig met de wederzijdse causaliteit, bepaalt dat indien de billijkheid dat eist, van deze hoofdregel dient te worden afgeweken en een andere schadeverdeling dient te worden vastgesteld. Reeds voor het Marbeth van Uitregt-arrest heeft de Hoge Raad beslist dat een dergelijke uitzondering moet worden gemaakt voor verkeersslachtoffers beneden de 14 jaar. Blijkens het HR arrest van 1 juni 1990, NJ 1991, 720 heeft een kind jegens de voor een verkeersongeval aansprakelijke persoon in beginsel recht op volledige vergoeding van zijn schade, ook als het door onvoorzichtig gedrag zelf mede aan het ontstaan van de schade heeft bijgedragen. Dit is slechts anders als de gedragingen van het kind opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid ter zake van de aanrijding opleveren. De Hoge Raad geeft in dit arrest ook aan waarom de billijkheid eist dat de eigenaar van het motorrijtuig in beginsel voor de gehele schade aansprakelijk is. Hij wijst onder meer op de impulsiviteit en onberekenbaarheid die kinderen eigen is en die meebrengt dat zij van het gemotoriseerde verkeer meer gevaren te duchten hebben dan volwassenen.

Ook volwassenen in het verkeer wordt deze bescherming niet onthouden. Zie HR 28 februari 1992, NJ 1993, 566 en HR 24 december 1993, NJ 1995, 236. In deze arresten besliste de Hoge Raad dat ook indien een volwassen voetganger of fietser door een fout aan het ontstaan van het ongeval heeft bijgedragen, de billijkheid eist dat bij de verdeling van de schade over de betrokkenen tenminste 50 procent van de schade ten laste van het motorrijtuig wordt gebracht wegens de verwezenlijking van het daaraan verbonden gevaar. Dit is slechts anders bij opzet of aan opzet grenzende roekeloosheid van de fietser of voetganger. Overigens sluiten deze arresten uiteraard niet uit dat een hogere vergoedingsplicht dan 50 procent kan worden aangenomen, en wel indien de automobilist causaal voor meer dan 50 procent aan het plaatsvinden van het ongeval heeft bijgedragen. In principe zal de vergoedingsplicht dan daaraan evenredig zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts hoe groot het percentage automobilisten is, per land in de EU, dat vermoedelijk onverzekerd rondrijdt. Exacte gegevens over het percentage onverzekerde automobilisten zijn niet voorhanden. Voor de situatie in Nederland komen schattingen uit op een percentage van ongeveer 1. Op basis van informele contacten met collega's in andere landen komt het Waarborgfonds tot de volgende informatie: België $\pm 1\%$; Duitsland $\pm 0,2\%$; Verenigd Koninkrijk $\pm 5\%$; en Zweden $\pm 1,2\%$.

Deze leden merken voorts op dat in artikel 2 van de Wam bedragen worden genoemd die minimaal door de verzekeraar moeten worden gedekt en vragen of dit overeen komt met de Nederlandse wetgeving. Indien dit niet het geval is, vragen zij wat de gevolgen zullen zijn van de nieuwe Europese regeling voor de Nederlandse premies.

Wij nemen aan dat deze leden met hun vraag doelen op artikel 2 van de reeds eerder genoemde ontwerp vijfde Wam-richtlijn. In de discussie daarover is duidelijk geworden dat op diverse onderdelen ervan nog aanzienlijke meningsverschillen tussen de lidstaten bestaan. Het is dan ook nog volstrekt onzeker wat de uitkomsten van de onderhandelingen zullen zijn.

Eén van de voorgestelde wijzigingen betreft de verhoging van de minimaal door verzekeraars te dekken bedragen. De in het Commissievoorstel genoemde bedragen zijn hoger dan de bedragen die thans op grond van de Wam gelden. Verwacht mag worden dat de uiteindelijk vast te stellen bedragen in de vijfde Wam-richtlijn ertoe zullen leiden dat de op grond van de Wam vastgestelde minimumbedragen moeten worden verhoogd. Over de eventuele gevolgen daarvan voor de Nederlandse premies valt op dit moment nog niets te zeggen, omdat niet duidelijk is wat de nieuwe bedragen zullen worden. In dit verband wordt overigens opgemerkt dat Nederlandse verzekeraars thans veelal reeds (aanzienlijk) hogere bedragen dekken dan de minimumbedragen ingevolge de Wam.

De leden van de fractie van D66 vragen wanneer de regering verwacht dat de gewijzigde richtlijn in Nederland wordt geïmplementeerd.

Zoals in de antwoorden op vragen van de VVD-fractie is vermeld, is thans in Brussel nog volop discussie gaande over de ontwerp vijfde Wam-richtlijn. Gezien de problemen die aan de orde zijn met name op het punt waaraan door deze leden wordt gerefereerd, maar ook nog op diverse andere punten, is niet te verwachten dat de richtlijn voor medio 2003 tot stand komt.

In die ontwerp-richtlijn moet de implementatietermijn ook nog worden geregeld. Over het algemeen bedraagt die anderhalf jaar na totstandkoming van de richtlijn. Dit alles in aanmerking nemend is het niet waarschijnlijk dat de vijfde Wam-richtlijn voor 1 januari 2005 geïmplementeerd zal zijn.

Administratieve lasten voor het bedrijfsleven

De vraag van de leden van de CDA-fractie of het Verbond van Verzekeraars de stelling kan onderschrijven dat de geschatte administratieve lasten ongeveer 0,13% van de totale schadelast van verzekeraars zullen bedragen, kan bevestigend worden beantwoord. De in de memorie van toelichting vermelde schatting is namelijk gebaseerd op een opgave die door het Verbond van Verzekeraars zelf is verstrekt.

Deze leden vragen voorts of te verwachten is dat juist de implementatie van de vierde richtlijn niet tot een vereenvoudiging en versnelling ten opzichte van bestaande procedures zou kunnen leiden, waardoor een relatief voordeel voor verzekeraars zou kunnen ontstaan.

Verzekeraars geven aan niet in staat te zijn om de omvang van het aantal te verwachten «vierde Wam-richtlijnzaken» in te schatten. De gevolgen die de implementatie van de richtlijn in de praktijk van de schadebehandeling zal hebben, zijn op dit moment dan ook moeilijk in te schatten. Naar onze mening valt het echter niet uit te sluiten dat door de implementatie van de richtlijn, met betrekking tot de schadegevallen waar het wetsvoorstel betrekking op heeft, een zodanige stroomlijning van procedures plaatsvindt dat dit zou kunnen leiden tot een vereenvoudiging en versnelling ten opzichte van bestaande procedures.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de door de richtlijn voorgeschreven dubbele melding door verzekeraars van hun schaderegelaars aan zowel de Pensioen- & Verzekeringskamer als aan het Informatiecentrum, tot extra administratieve lasten leidt.

Wij merken op dat deze lasten gering zijn. Ze blijven beperkt tot het produceren van één extra melding aan de Pensioen- & Verzekeringskamer en het verzenden van deze melding.

Deze leden vragen aandacht voor het artikel «Het voorstel van de Europese Commissie voor een vijfde richtlijn motorrijtuigenverzekering» van L. T. Visscher en H. O. Kerkmeester in NJB 2002. Daarin wordt gesteld dat de verzekeraar van de automobilist regres kan nemen op de ziektekostenverzekeraar van de fietser indien het ongeval veroorzaakt is door de fietser zelf.

Deze stelling gaat er ten onrechte vanuit dat een aansprakelijkheidsverzekeraar regres kan nemen op een ziektekostenverzekeraar. Om meerdere redenen is dit ondenkbaar. In de eerste plaats dekt een ziektekostenverzekeraar de in verband met het ongeval door de fietser gemaakte ziektekosten. Voor de andere door de fietser geleden schade, zoals bijvoorbeeld smartengeld en inkomensschade, biedt een ziektekostenverzekering geen dekking, zodat alleen al daarom ondenkbaar is dat voor deze schade regres wordt genomen op de ziektekostenverzekeraar. In de tweede plaats kan geen regres op een ziektekostenverzekeraar worden genomen omdat ingevolge artikel 284 van het Wetboek van Koophandel alleen vorderingen tot schadevergoeding die de verzekerde (i.c. de auto-

mobilist) ter zake van door hem geleden schade op derden heeft, bij wijze van subrogatie op de verzekeraar overgaan, en een ziektekostenverzekeraar – anders dan een aansprakelijkheidsverzekeraar – geen dekking biedt voor deze vorderingen. In de derde plaats is geen regres mogelijk omdat het niet de verzekerde automobilist is die schade heeft geleden, maar de fietser. En ten slotte is geen regres mogelijk omdat de automobilist geen vordering tot schadevergoeding heeft op de fietser ter zake van de door de fietser geleden schade. Dit zou immers veronderstellen dat de fietser voor zijn eigen schade aansprakelijk is, hetgeen onmogelijk is.

De leden van de VVD-fractie vragen of het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars en het Waarborgfonds Motorverkeer worden gecompenseerd voor de toenemende administratieve lasten. De financiering van beide organisaties is voor een belangrijk deel gebaseerd op een bijdrage van iedere verzekeraar, berekend op basis van het aantal en de aard van de door ieder van hen in Nederland verzekerde motorrijtuigen. De verhoging van de bijdragen die verzekeraars in 2003 aan het Nederlands Bureau der Motorrijtuigen verschuldigd zijn als gevolg van de implementatie van de richtlijn bedraagt ongeveer € 0,0175 per gekentekend motorrijtuig en ongeveer € 0,003 per ongekentekend motorrijtuig. De bijdragen van verzekeraars aan het Waarborgfonds Motorverkeer voor 2003 zijn gehandhaafd op het niveau van 2002.

De leden van de fractie van D66 vragen de regering welke garanties zij kan bieden dat het voorliggende wetsvoorstel, dat onder meer een rechtstreeks vorderingsrecht jegens de verzekeraar van de aansprakelijke persoon creëert en waarbij verzekeraars verplicht worden een schaderegelaar aan te wijzen, in de praktijk geen extra bureaucratische rompslomp oplevert. Ook vragen zij of de regering bijvoorbeeld met zekerheid kan stellen dat in de nieuwe situatie niet méér in plaats van minder formulieren door slachtoffers zullen moeten worden ingevuld.

Opgemerkt wordt dat het wetsvoorstel niet een rechtstreeks vorderingsrecht jegens de verzekeraar creëert. Sedert 1963, het jaar waarin de Wam tot stand kwam, is dit recht opgenomen in artikel 6, eerste lid, van de Wam. De verplichting om in iedere lidstaat van de EU een schaderegelaar aan te wijzen levert voor verzekeraars ontegenzeggelijk extra lasten op. Bij de richtlijnonderhandelingen is dit onderkend. Bij afweging van de in het geding zijnde belangen werd echter algemeen geoordeeld dat de voordelen die voor benadeelden voortvloeien uit de mogelijkheid om bij een schaderegelaar in hun eigen lidstaat een vordering in te kunnen dienen, ruimschoots opwegen tegen de extra lasten voor verzekeraars. De verwachting is niet dat benadeelden meer formulieren moeten invullen dan tot nu toe gebruikelijk. Zij kunnen zich nu direct wenden tot de schaderegelaar in hun eigen land. In bepaalde gevallen zal daaraan voorafgaand wellicht informatie moeten worden ingewonnen bij het Informatiecentrum, maar dat zal meestal niet schriftelijk behoeven te geschieden.

Consultatie van belanghebbenden

De vraag van de leden van D66 of advies is gevraagd aan organisaties van (verkeers)slachtoffers wordt ontkennend beantwoord. In het algemene deel van de memorie van toelichting is in paragraaf 1.6 aangegeven welke instanties geconsulteerd zijn. Daaruit blijkt dat onder meer de ANWB betrokken is geweest bij het opstellen van dit wetsvoorstel. Dit geldt niet voor de Vereniging van Letselschade Slachtoffers.

ARTIKELEN

Artikel I

C

Artikel 27c

De leden van de CDA-fractie vragen of hier de statuten van het NBM bedoeld worden en of die als gevolg van de aanwijzing tot informatiecentrum niet gewijzigd behoeven te worden.

In het algemene deel van de toelichting hebben wij aangekondigd voornemens te zijn het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars (NBM) als Informatiecentrum aan te wijzen. Het NBM zal daarmee naast zijn huidige taken, worden belast met de taken van het Informatiecentrum. Dit betekent derhalve dat het NBM inderdaad zijn statuten dient te wijzigen.

Artikel 27f

De leden van de CDA-fractie stellen de vraag waarom de in dit artikel vermelde gegevens niet zijn aan te merken als persoonsgegevens in de zin van de Wet bescherming persoonsgegevens.

In de Wet bescherming persoonsgegevens (WBP) wordt onder persoonsgegevens verstaan elk gegeven betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare natuurlijke persoon. De in artikel 27f opgenomen gegevens hebben onder meer betrekking op de kentekens van de motorrijtuigen, de polisnummers van verzekeringen en de namen van verzekeraars en hun schaderegelaars. Op grond van artikel 5 van de richtlijn zijn dit nu juist de gegevens die het Informatiecentrum aan benadeelden moet verstrekken, als daarom wordt gevraagd. Verstrekking hiervan is essentieel teneinde te voldoen aan de verplichtingen op grond van de richtlijn om de afwikkeling van schade voor benadeelden te vereenvoudigen.

De in dit artikel genoemde gegevens, met uitzondering uiteraard van de op dit moment nog niet bestaande schaderegelaar, zijn nu reeds bij de Dienst Wegverkeer op te vragen en vallen niet onder de in de WBP opgenomen definitie van persoonsgegevens, omdat zij niet te herleiden zijn tot natuurlijke personen. Dat is ook niet nodig omdat het systeem van de richtlijn slechts beoogt te bewerkstelligen dat het slachtoffer van een verkeersongeval in het buitenland zo eenvoudig mogelijk zijn geleden schade vergoed krijgt. Met de verstrekking van de in dit artikel genoemde gegevens, zoals die worden voorgeschreven door de richtlijn, wordt dat doel bereikt.

Artikel 27h

De leden van de CDA-fractie vragen op basis waarvan de regering veronderstelt dat op dit artikel slechts een beroep zal worden gedaan indien de informatie op basis van artikel 27g niet voorhanden is.

Op grond van artikel 27g moet het Informatiecentrum op verzoek van de benadeelde de volgende informatie verstrekken: naam en adres van de verzekeraar en van diens schaderegelaar en het polisnummer. In het overgrote deel van de gevallen zullen deze gegevens kunnen worden verstrekt door het Informatiecentrum. Er kunnen zich echter omstandigheden voordoen waarin de informatie die op grond van artikel 27g zou moeten worden verkregen, niet voorhanden is. Dit zal zich slechts in uitzonderlijke gevallen voordoen. Voor dit geval is met artikel 27h een vangnet gecreëerd. Op grond van dit artikel deelt het Informatiecentrum aan een benadeelde, indien hij er rechtmatig belang bij heeft, naam en adres van de bezitter, van degene aan wie het kenteken voor het motorrijtuig is opgegeven of van de houder van het motorrijtuig mee. In overweging 23

van de richtlijn wordt aangegeven dat van rechtmatig belang sprake kan zijn wanneer de benadeelde alleen van hen vergoeding kan krijgen, omdat het motorrijtuig niet naar behoren is verzekerd of de schade het verzekerde bedrag overtreft. Het Informatiecentrum zal de gevraagde gegevens in het algemeen verwerven bij de betrokken verzekeraar of bij de Dienst Wegverkeer.

Kort weergegeven werkt het systeem als volgt: de benadeelde vraagt de gegevens op die op basis van artikel 27g moeten kunnen worden verkregen. Zijn die gegevens niet voorhanden, hetgeen slechts bij uitzondering het geval zal zijn, dan dient artikel 27h als vangnet.

Deze leden stellen vervolgens de vraag op basis waarvan het informatiecentrum formeel de mogelijkheid heeft om op grond van deze overweging een verzoek af te wijzen.

Het verkrijgen van informatie op grond van artikel 27h is slechts mogelijk als die informatie niet te verkrijgen is via artikel 27g. In dat geval zal het Informatiecentrum niet mogen weigeren de gevraagde gegevens te verstrekken.

Voorts vragen deze leden in hoeverre de verzekeraar en de Dienst Wegverkeer verplicht zijn gegevens te verstrekken wanneer het informatiecentrum daarom verzoekt.

In artikel 27f is sprake van coördineren van de verzameling en verstrekking van gegevens door het Informatiecentrum ter uitvoering van de hem opgelegde taak. Teneinde die coördinatie mogelijk te maken dienen verzekeraars en de Dienst Wegverkeer de gevraagde gegevens te allen tijde te verstrekken.

Tenslotte vragen deze leden in dit verband of de regering het raadplegen van politieregisters wenselijk en mogelijk acht.

Zoals in de toelichting bij artikel 27h is aangegeven wordt bij het raadplegen van andere bronnen dan de in artikel 27h genoemde (verzekeraar en Dienst Wegverkeer) vooral gedacht aan de informatiecentra van de andere lidstaten en niet aan het raadplegen van politieregisters. Bovendien hanteert de Wet politieregisters een zogenaamd «gesloten verstrekkingenregime». Dat wil zeggen dat alleen op de gronden genoemd in die wet daaruit gegevens verstrekt mogen worden. De hier bedoelde gegevens behoren daar niet toe. Zoals al eerder gezegd zal dit artikel slechts in uitzonderlijke gevallen toegepast worden. Wij zijn dan ook van mening dat met de door de richtlijn voorgeschreven middelen het boven water krijgen van de voor het slachtoffer relevante gegevens, ook zonder de mogelijkheid van het raadplegen van politieregisters, voldoende is gewaarborgd.

Artikel 27o

De leden van de CDA-fractie vragen naar een toelichting waarom zowel de vierde Wam-richtlijn als het onderhavige wetsvoorstel een termijn van drie maanden hanteren en of deze termijn is gebaseerd op de praktijk in de lidstaten.

De termijn van drie maanden in de richtlijn is gekozen om een evenwicht te bereiken tussen de belangen van beide betrokken partijen. In het wetsvoorstel is deze termijn overgenomen. De termijn van drie maanden is niet gebaseerd op de praktijk in de lidstaten. Tijdens de onderhandelingen over de richtlijn bleek overeenstemming te kunnen worden bereikt dat met deze termijn enerzijds wordt bewerkstelligd dat de verzekeraar of diens schaderegelaar een redelijke termijn ter beschikking staat om de informatie te verzamelen die nodig is om de schade te regelen, dan wel, indien afwikkeling in dat stadium (nog) niet mogelijk is, een gemotiveerde reactie aan benadeelde te kunnen geven. Anderzijds wordt de benadeelde niet te lang in het onzekere gelaten over het standpunt van de verzekeraar.

De leden van de VVD-fractie zouden graag meer inzicht krijgen in de term «met redenen omkleed antwoord». Zij vragen op welke aspecten een verzekeraar moet ingaan en of het altijd mogelijk is om binnen drie maanden een volledig antwoord te geven.

Met het aan de richtlijn ontleende begrip «met redenen omkleed» wordt aangegeven dat de verzekeraar niet kan volstaan met een nietszeggend antwoord, waarin niet inhoudelijk wordt ingegaan op de voorgelegde schadevordering. Zonder naar volledigheid te streven zal naar onze mening in het antwoord in ieder geval gemotiveerd moeten worden aangegeven of aansprakelijkheid al dan niet wordt erkend, of beroep wordt gedaan op eventuele uitsluitingsgronden, of en zo ja welke informatie nog niet voorhanden is, en of nader onderzoek nodig wordt geacht. Uit de vraag van deze leden of het altijd mogelijk is om binnen drie maanden een volledig antwoord te geven, leiden wij af dat deze leden de mening zijn toegedaan dat binnen de genoemde termijn van drie maanden de vordering moet zijn afgehandeld.

Deze veronderstelling is niet juist. De verzekeraar dient binnen genoemde termijn een met redenen omkleede reactie te geven op het verzoek van de benadeelde. De definitieve afwikkeling kan bij complexe schadegevallen en bij letselschades veelal geruime tijd vergen.

Artikel III

De leden van de CDA fractie stellen met betrekking tot dit artikel de vraag of de regering het wetsvoorstel, mocht het niet tijdig in werking zijn getreden, dan desondanks het wel in de praktijk wil toepassen. Daarbij vragen zij zich af welke formele grondslag het NBM en het Waarborgfonds Motorverkeer in dat geval hebben voor hun handelen als respectievelijk Informatiecentrum en Schadevergoedingsorgaan en of genoemde organen daarvoor voorbereid en toegerust zijn.

Voor het formeel aanwijzen van het Informatiecentrum en van het Schadevergoedingsorgaan dient inderdaad een wettelijke grondslag aanwezig te zijn. Die wettelijke grondslag is echter neergelegd in het onderhavige wetsvoorstel zodat de formele aanwijzing van deze organen derhalve pas kan plaatshebben vanaf het moment dat dit wetsvoorstel tot wet zal zijn verheven. Vanaf de aanvang van de werkzaamheden tot voorbereiding van dit wetsvoorstel zijn het NBM en het Waarborgfonds Motorverkeer er nauw bij betrokken geweest, mede omdat al snel het voor-nemen ontstond om hen met de taken van respectievelijk Informatiecentrum en Schadevergoedingsorgaan te belasten.

Hoewel een wettelijke grondslag dus nog ontbrak, diende wel tijdig met de voorbereiding voor de vervulling van de nieuwe taken te worden begonnen. Met name voor het Schadevergoedingsorgaan, dat als vangnet dient voor die gevallen waarin de verzekeraar of diens schaderegelaar niet aan zijn verplichtingen heeft voldaan, klemde dit temeer, omdat het ingevolge artikel 6, derde lid, van de richtlijn moest onderhandelen met de toekomstige schadevergoedingsorganen van de andere lidstaten teneinde te komen tot een overeenkomst betreffende hun taken en verplichtingen en de wijze van terugbetaling.

Ondanks het ontbreken van een wettelijke grondslag heeft het Waarborgfonds Motorverkeer de komende taken van Schadevergoedingsorgaan desalniettemin op zich genomen en heeft het de bewuste onderhandelingen gevoerd.

Zowel aan het NBM alsook aan het Waarborgfonds Motorverkeer is officieel verzocht die maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn ter voorbereiding op de nieuwe situatie en die ertoe leiden dat de taak van respectievelijk Informatiecentrum en Schadevergoedingsorgaan adequaat wordt uitgeoefend.

Inmiddels is de bedoelde overeenkomst tussen de (toekomstige) schadevergoedingsorganen van alle lidstaten in juni 2002 tot stand

gekomen. Dientengevolge is gegarandeerd dat het systeem van schadevergoedingsorganen zoals aangegeven in de richtlijn vanaf de door de richtlijn voorziene implementatiedatum operationeel is.

Navraag bij zowel het Waarborgfonds Motorverkeer als bij het NBM heeft geleerd dat beide organen volledig voorbereid en toegerust zijn op hun nieuwe taak vanaf de implementatiedatum. Zodra dit wetsvoorstel wet zal zijn geworden, zal een formeel besluit tot aanwijzing van het NBM als Informatiecentrum en van het Waarborgfonds Motorverkeer als Schadevergoedingsorgaan worden genomen.

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

De Minister van Financiën,
J. F. Hoogervorst