

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. 5**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 23 februari 2007

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het verslag van de vaste commissie voor Justitie. Het verheugt mij dat de aan het woord zijnde fracties zich kunnen vinden in de implementatie van de vijfde Wam-richtlijn (2005/14/EG) in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam) en de Wet op het financieel toezicht (Wft). Gaarne zal ik hieronder, mede namens de minister van Financiën, op de in het verslag gestelde vragen ingaan.

#### **I. Algemeen**

##### *De implementatie van de richtlijn in de Nederlandse wetgeving*

De leden van de CDA-fractie vragen waarom het eigen risico bij aanspraak op het Waarborgfonds moet worden verhoogd en of hiervoor naast een besparing door de overheid nog een andere reden is. Tevens stellen zij de vraag of de uitvoering van de richtlijn is aangegrepen om tevens het eigen risico te verhogen.

Allereerst zij opgemerkt dat Nederland, naast Zweden, als enige lidstaat van de Europese Unie de mogelijkheid biedt van vergoeding door het Waarborgfonds Motorverkeer (hierna: het Waarborgfonds) van materiële schade. In de meeste andere lidstaten wordt een dergelijke schade door de nationale waarborgfondsen slechts vergoed als er tevens sprake is van lichamelijk letsel. De regeling op dit punt is in Nederland derhalve aanzienlijk genereuzer dan elders in Europa. Het ligt dan ook in de rede om een beperkt eigen risico aan te houden teneinde te voorkomen dat het Waarborgfonds te maken krijgt met een grote hoeveelheid claims van geringe omvang, die de kosten van het Waarborgfonds onevenredig zouden opvoeren. Hierdoor blijft ook het bedrag beperkt dat door de eigenaren van motorrijtuigen via de verzekeringspremies jaarlijks aan het Waarborgfonds moet worden afgedragen.

In Nederland bedraagt het eigen risico voor het slachtoffer thans € 136. Dit bedrag is vastgesteld in 1991 en is sindsdien nimmer aangepast. De uitvoering van de richtlijn vormt een goede gelegenheid voor de voorgestelde verhoging tot € 250. Het betreft in eerste instantie een aanpassing aan de sinds 1991 plaatsgevonden hebbende inflatie. Daarnaast is tevens een geringe verhoging toegepast, waar op grond van de richtlijn zelfs een

eigen risico van € 500 zou mogen worden gehanteerd. Per saldo leidt de verhoging van het eigen risico tot een kostenbesparing voor het Waarborgfonds die doorwerkt in de verzekeringspremies. Van besparing door de overheid, zoals blijkt uit verondersteld door de leden van de CDA-fractie, is derhalve geen sprake.

Deze leden vragen voorts waarom met betrekking tot de dekking van lichamelijk letsel gekozen is voor de optie van € 5 miljoen per gebeurtenis en € 10 miljoen bij voertuigen geschikt voor meer dan acht personen in plaats van voor € 1 miljoen per geval. Het kan volgens deze leden niet zo zijn dat er een limiet geldt van € 10 miljoen bij een gebeurtenis waar bijvoorbeeld 40 personen bij betrokken zijn. Ook de leden van de VVD-fractie stellen de verzekeringslimieten aan de orde. Zij vragen de regering de keuze van de hoogte van de bedragen nader toe te lichten. Voor een bedrag per gebeurtenis is gekozen omdat daarmee wordt aangesloten bij de systematiek in het huidige Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Daar komt bij dat van de lidstaten die een keuze moeten maken tussen de opties van een bedrag «per gebeurtenis» of «per slachtoffer» de overgrote meerderheid naar verluidt zal kiezen voor het Nederlandse systeem.

Het minimumdekkingsbedrag voor een motorrijtuig bedraagt thans € 907 560 per gebeurtenis met dien verstande dat voor een motorrijtuig ingericht tot het vervoer van meer dan acht personen het dekkingsbedrag is gelimiteerd tot € 2 722 681 per gebeurtenis. Daarbij dient te worden opgemerkt dat deze bedragen gelden voor lichamelijk letsel en materiële schade tezamen. De bedragen moeten worden aangepast aan de situatie die is ontstaan ten gevolge van de vijfde Wam-richtlijn. Deze richtlijn biedt niet meer de mogelijkheid om één minimum totaalbedrag per gebeurtenis te hanteren, maar hanteert aparte bedragen voor lichamelijk letsel en voor materiële schade. In samenspraak met het Verbond van Verzekeraars is voor een motorrijtuig in geval van lichamelijk letsel gekozen voor het minimumdekkingsbedrag, zoals dat in de richtlijn staat, te weten € 5 miljoen per gebeurtenis. Een en ander betekent een verhoging met een factor 5,5 ten opzichte van het huidige bedrag, waarin ook nog materiële schade was opgenomen.

De limiet voor motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen is ook uitgebreid met het Verbond besproken. Het Verbond heeft aangegeven dat een bedrag voor lichamelijk letsel van meer dan € 10 miljoen per gebeurtenis voor zijn leden problemen zou opleveren. Om die reden is voor dat bedrag gekozen. Met de vaststelling van dit bedrag wordt een verhoging met een factor 3,6 ten opzichte van het huidige bedrag bewerkstelligd.

De leden van de PvdA-fractie vragen waarom ervoor wordt gekozen om de minimumdekkingsbedragen niet in het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen te noemen.

Hier moet sprake zijn van een misverstand. De minimumdekkingsbedragen worden in de Wam zelf niet genoemd, maar in het bovengenoemde uitvoeringsbesluit. Dit besluit zal worden aangepast aan de door de richtlijn voorgeschreven verhoging van de minimumdekkingsbedragen. Het is de bedoeling het gewijzigde besluit in werking te laten treden tegelijk met de inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen van de Wam en de Wft.

Deze leden vragen voorts waarom de mogelijk nadelige gevolgen van een te hoge aansprakelijkheidslimiet bij vervoer van meer dan acht personen alleen voor de Nederlandse touroperators gelden en niet voor touroperators uit andere landen.

De werking van de Wam en derhalve ook die van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen is gericht op ongevallen die in Nederland plaatsvinden. Eventuele te hoge Nederlandse verzekeringslimieten voor touringcarbedrijven en daar uit voortvloeiende hoge verze-

keringspremies hebben derhalve gevolgen voor Nederlandse touringcar-bedrijven en voor buitenlandse touringcarbedrijven, indien zij betrokken zijn bij een ongeval in Nederland.

Deze leden stellen verder vast dat veel Nederlandse verzekeraars nu al hogere dekkingsbedragen in hun polissen opnemen dan het huidige minimumbedrag, waardoor de feitelijke stijging van de premies lager uit zou kunnen vallen. Zij vragen waarom daarover geen afspraken zijn gemaakt.

Het maken van afspraken tussen verzekeraars over de door hen te hanteren premies zou in strijd komen met artikel 6 van de Mededingingswet dat overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen of onderling afgestemde feitelijke gedragingen van ondernemingen, die ertoe strekken dat de mededinging wordt verhinderd of beperkt, verbiedt.

#### *Administratieve lasten*

De leden van de CDA-fractie stellen de verhoging van de administratieve lasten voor de burger aan de orde en achten het van groot belang dat verzekerden geen nadelige gevolgen ondervinden van dit wetsvoorstel. Zij wijzen hierbij onder meer op het aanvragen van een, vanaf de inwerking-treding van deze wet verplichte, verklaring omtrent het schadeverloop. Tevens wijzen zij erop dat de toename van het eigen risico bij aanspraak op het Waarborgfonds ook een last voor de consument is. Zij vragen de regering in te gaan op de mogelijkheid om deze dubbele lastenverhoging, zowel het verhoogde risico als de verhoging van de poliskosten, te voorkomen.

Allereerst zij opgemerkt dat de belangrijkste doelstelling van de richtlijn is om de financiële positie te verbeteren van slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door motorrijtuigen. Het spreekt voor zich dat de verbetering van de positie van benadeelden consequenties heeft voor de partij die verantwoordelijk is voor het ontstaan van schade en diens gevolge voor de financiële gevolgen daarvan zal moeten opkomen. Het valt derhalve niet uit te sluiten dat het wetsvoorstel voor eigenaren van motorrijtuigen tot enige lastenverhoging aanleiding geeft. Deze leden verkeren ten onrechte in de veronderstelling dat het aanvragen van een verklaring omtrent het schadeverloop vanaf de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel voortaan verplicht zal zijn. De richtlijn schrijft in artikel 4 ter voor dat de verzekerde te allen tijde het recht heeft een dergelijke verklaring te vragen. De praktijk is dat zo'n verklaring nu al standaard wordt verstrekt bij beëindiging van de motorrijtuigverzekering. Mocht een verzekerde ook tussentijds behoefte hebben aan een dergelijke verklaring, bijvoorbeeld omdat hij overweegt om van verzekeraar te wisselen, dan moet de verzekeraar die verstrekken. Dit zal door verzekerden niet of nauwelijks gevoeld worden als een administratieve last, maar veeleer als een verbetering van de service van hun verzekeraar.

Ten aanzien van de toename van de lasten ten gevolge van verhoging van het eigen risico bij aanspraken op het Waarborgfonds wordt er op gewezen dat de Wam thans nog voorziet in een eigen risico voor slachtoffers met materiële schade ten gevolge van zowel een ongeval veroorzaakt door niet-geïdentificeerde motorrijtuigen, als door onverzekerde motorrijtuigen. Door de wijziging van artikel 26, vierde lid, Wam zal het eigen risico nog slechts gelden bij materiële schade veroorzaakt door niet-geïdentificeerde motorrijtuigen. In geval van schade veroorzaakt door onverzekerde motorrijtuigen zal geen eigen risico meer gelden. Voor benadeelden valt dit dus positief uit.

Overigens kan ook uit anderen hoofde niet worden gesproken van het ontstaan van een dubbele lastenverhoging. Er is immers sprake van twee groepen burgers die niet per definitie samenvallen. De kosten verbonden aan het aanvragen van een verklaring omtrent het schadeverloop – die

zoals hierboven uiteengezet niet mag worden aangemerkt als een lastenverzwaring – hebben betrekking op verzekerden. Het in rekening brengen van een eigen risico door het Waarborgfonds komt daarentegen ten laste van benadeelden die schade hebben geleden door een niet-geïdentificeerd motorrijtuig. Dergelijke benadeelden kunnen verzekerden zijn van een motorrijtuig, maar evenzeer kunnen zij behoren tot een andere categorie personen, zoals voetgangers of fietsers.

De leden van de PvdA-fractie vragen naar de reden voor het verschil in cijfers tussen de Actal en het Verbond van Verzekeraars. Bij het opstellen van de paragraaf inzake de administratieve lasten voor het bedrijfsleven zijn de cijfers die zijn verstrekt door de vertegenwoordiger van de betrokken sector, te weten het Verbond van Verzekeraars, als uitgangspunt genomen. De bron van de cijfers van Actal is mij niet bekend.

De leden van de VVD-fractie zouden graag vernemen welk advies Actal heeft gegeven met betrekking tot de kosten van invoering en op welke berekeningsgrondslag dit advies is gebaseerd. Ter beantwoording van deze vraag wordt het advies van Actal meegezonden.<sup>1</sup>

### *Consultaties belanghebbenden*

De leden van de CDA-fractie vinden de louter positieve reacties van de geconsulteerde verzekeraars en andere belanghebbenden opmerkelijk. Zij veronderstellen dat er ook een besparing door de verzekeraars kan worden ingeboekt, juist nu de lasten voor de verzekeraars zullen toenemen en de kosten zullen stijgen. Vanaf het begin van de onderhandelingen in Brussel over de vijfde Wam-richtlijn is nauw contact onderhouden met het Verbond van Verzekeraars en de diverse andere belanghebbenden en hebben geregeld consultaties met hen plaatsgevonden. Dit heeft er toe geleid dat in de fase van onderhandeling over de richtlijn waar mogelijk met hun opmerkingen en wensen rekening kon worden gehouden. Ook bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel, onder meer ter zake van de verhoging van de door de richtlijn voorgeschreven verzekeringslimieten, zijn belanghebbenden betrokken geweest. Dat de lasten voor verzekeraars door de vijfde Wam-richtlijn enigszins zullen toenemen, is onvermijdelijk en was voor het Verbond van meet af aan duidelijk. De veronderstelling dat er voor de verzekeraars ook een besparing kan worden ingeboekt, is dan ook niet juist.

## **2. Artikelen**

### **Artikel I**

#### *Artikel 2, zevende lid, onder a, Wam*

De leden van de VVD-fractie vragen of het te gemakkelijk verkrijgen van verzekeringsdekking voor een tijdelijk kenteken niet tot misbruik leidt. Een van de doelstellingen bij het opstellen van de vijfde Wam-richtlijn is geweest de verduidelijking van de bestaande bepalingen in de vier eerder vastgestelde Wam-richtlijnen. Een van de bepalingen waar kennelijk onduidelijkheid over bestond betrof artikel 1, vierde lid, eerste gedachtestreepje, van de eerste Wam-richtlijn. Bij de Europese Commissie waren klachten binnengekomen dat eigenaren van motorrijtuigen met een tijdelijke kentekenplaat soms moeilijkheden ondervinden bij het verkrijgen van verzekeringsdekking. Verzekeraars zouden zich op het standpunt stellen dat het in genoemd artikel gehanteerde begrip kentekenplaat slechts betrekking heeft op permanente kentekenplaten. Een dergelijke beperkte

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

interpretatie is echter nimmer beoogd en daarom is de in de praktijk bestaande onduidelijkheid met de vijfde Wam-richtlijn opgehelderd. Er bestaat geen aanleiding om te vrezen voor misbruik.

*Artikel 2, zevende lid, onder c, Wam*

De leden van de VVD-fractie twijfelen aan de werkbaarheid van de voorgestelde tekst. In het bijzonder stellen zij de vraag of de regering het standpunt deelt dat het startpunt in de tijd, te weten het moment van aanvaarding van de levering door de koper in de praktijk moeilijk kan worden bepaald. Voorts vragen zij wanneer de periode van dertig dagen aanvangt en of die periode niet zou moeten worden verlengd.

De tekst van de richtlijn op dit punt is het resultaat van compromissen en munt zeker niet uit in helderheid. Daarom is ervoor gekozen de tekst letterlijk in de Wam over te nemen. Elke andere tekst brengt het risico mee van onjuiste interpretatie. Per geval zal moeten worden bekeken wat het moment van aanvaarding van de levering door de koper is en wanneer de periode van dertig dagen een aanvang neemt. Verlenging van die periode is niet mogelijk, aangezien de richtlijn uitdrukkelijk een periode van dertig dagen noemt.

*Artikel 3, eerste lid, Wam*

De leden van de VVD-fractie zetten vraagtekens bij de bereidheid van buitenlandse verzekeraars om hun polissen zodanig aan te passen dat er sprake is van reciprociteit tussen Nederland en de andere lidstaten. Zij stellen in dit kader de vraag of hier sprake zou kunnen zijn van verstoring van de concurrentieverhoudingen. Voorts vragen zij of er reeds overleg heeft plaatsgevonden met de regeringen van de andere lidstaten hoe de implementatie daar plaatsvindt of heeft plaatsgevonden.

De aanpassing van artikel 3, eerste lid, Wam wordt voorgeschreven door artikel 4, derde lid, van de vijfde Wam-richtlijn. Dit betekent dat alle lidstaten verplicht zijn in hun nationale wetgeving te bepalen dat de verzekeraar gedurende de looptijd van de verzekering de premie niet mag wijzigen op grond van het feit dat het motorrijtuig zich tijdelijk in het buitenland bevindt. Reciprociteit tussen Nederland en de andere lidstaten is hiermee gewaarborgd en er kan dan ook geen sprake zijn van verstoring van concurrentieverhoudingen.

De implementatietermijn voor deze richtlijn verstrijkt op 11 juni 2007 en lidstaten zijn nog volop bezig hun wetgeving in overeenstemming te brengen met de bepalingen van de vijfde Wam-richtlijn. Overleg met andere lidstaten is in dit stadium derhalve niet opportuun.

*Artikel 5a, Wam*

De leden van de VVD-fractie willen graag worden geïnformeerd over de bereidheid van verzekeraars in andere lidstaten om verklaringen af te geven omtrent het schadeverloop van een motorrijtuig in de periode voorafgaand aan het afsluiten van een nieuwe verzekering.

Ook voor dit artikel geldt dat het rechtstreeks is ontleend aan de richtlijn en dat dus alle lidstaten verplicht zijn te bewerkstelligen dat vanaf 11 juni 2007 hun verzekeraars op verzoek van hun verzekerden een dergelijke verklaring afgeven.

Deze leden vragen voorts in hoeverre verzekerden die problemen ondervinden bij het krijgen van een dergelijke verklaring in andere lidstaten, worden bijgestaan door bijvoorbeeld het Waarborgfonds Motorverkeer. Verreweg de meeste Nederlandse motorrijtuigen zijn in Nederland verzekerd. Nederlandse verzekerden zullen daarom uiterst zelden te maken hebben met buitenlandse verzekeraars voor het verkrijgen van een verklaring omtrent het schadeverloop. De taken van het Waarborgfonds zijn

omschreven in artikel 25 Wam. Daartoe behoort niet het verlenen van bijstand voor het verkrijgen van een verklaring omtrent het schadeverloop.

*Artikel 25, eerste lid, onder e, Wam*

De leden van de VVD-fractie vragen of in andere landen ook gebruik gemaakt wordt van fietsen met trapondersteuning, alsmede of andere lidstaten bereid zijn een dergelijk vervoermiddel ook onder de werking van (een vergelijkbaar) Waarborgfonds Motorverkeer te brengen. Tevens vragen deze leden of de regering problemen «over de grens» verwacht met de voorgestelde wetswijziging op dit punt.

In Nederland zijn fietsen met trapondersteuning (hierna: elobike) op grond van het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, vrijgesteld van de verzekeringsplicht op grond van de Wam, hoewel zij op grond van de definitie in de Wam motorrijtuigen zijn. Slachtoffers van door deze motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen moeten net zo behandeld worden als slachtoffers van door onverzekerde motorrijtuigen veroorzaakte ongevallen. Derhalve zal bij een ongeval in Nederland met een elobike het Waarborgfonds de schade vergoeden. De voorgestelde wijziging van artikel 25, eerste lid, onder e, Wam strekt daartoe. De definitie van het begrip motorrijtuig in de Wam is ontleend aan de definitie die gehanteerd wordt in de eerste Wam-richtlijn. Het komt er dus op neer dat de elobike ook in de andere lidstaten een motorrijtuig is. Bedoelde richtlijnen geven de lidstaten evenwel de bevoegdheid vrijstelling te verlenen van de verzekeringsplicht voor motorrijtuigen die nauwelijks gevaar opleveren. Of van die bevoegdheid door andere lidstaten gebruik is gemaakt, is niet bekend. Mocht dat wel het geval zijn, dan geldt ook voor die lidstaten dat er sprake is van een onverzekerd motorrijtuig. Het waarborgfonds van de betrokken lidstaat zal dan de schade moeten vergoeden die is geleden ten gevolge van een ongeval met de elobike. Voor de goede orde wordt overigens opgemerkt dat de mogelijkheid niet valt uit te sluiten dat er op vrijwillige basis aansprakelijkheidsverzekeringen voor elobikes worden gesloten. In dergelijke gevallen is er geen sprake van een onverzekerd motorrijtuig en ligt er na een ongeval geen taak voor de waarborgfondsen.

*Artikel 26, vierde lid, Wam*

De leden van de VVD-fractie vragen de regering duidelijkheid te verschaffen over de motieven om de franchiseoplegging te handhaven. In het antwoord op de vraag van de leden van de CDA-fractie onder het kopje «De implementatie van de richtlijn in de Nederlandse wetgeving» waarom het eigen risico is verhoogd, is al ingegaan op de rechtvaardiging van het bestaan ervan. Samengevat komt het erop neer dat het Waarborgfonds zich niet hoeft bezig te houden met een aanzienlijk aantal kleinere schades, hetgeen leidt tot een kostenbesparing voor het Waarborgfonds die doorwerkt in de bijdrage die verzekeraars uit de door eigenaren van motorrijtuigen te betalen verzekeringspremies aan dat orgaan moeten betalen. Deze rechtvaardiging geldt nog steeds, zodat afschaffing van het eigen risico dan ook niet is overwogen.

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