

Wijziging Wet aansprakelijkheidsverzekering  
motorrijtuigen

## MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

## Algemeen

In de considerans van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen wordt verwezen naar het Beneluxverdrag dat op 7 januari 1955 (*Trb.* 1955, nr. 16) is gesloten en dat is aangevuld door een overeenkomst, gesloten op 3 juli 1956 (*Trb.* 1956, nr. 75). Beide verdragen, die de huidige wetstekst in belangrijke mate hebben bepaald, zijn nimmer goedgekeurd en bekrachtigd, daar inmiddels aan de voorbereiding van enkele nieuwe wijzigingen in de verdragstekst werd begonnen. Dit heeft tenslotte geleid tot het op 24 mei 1966 (*Trb.* 1966, 178) te Luxemburg ondertekende verdrag, dat binnenkort ter goedkeuring zal worden aangeboden. Het verdrag van 24 mei 1966 en de daarbij behorende gemeenschappelijke bepalingen wijken op een aantal onderdelen af van de oorspronkelijke tekst; deze afwijkingen geven aanleiding tot aanpassing van de nationale wetgeving.

De bedoelde wijzigingen zijn te vinden in artikel 2, § 1, onder 8 en 9 van het verdrag, en in de artikelen 1, laatste zin, 2, § 2, laatste alinea, en 3, § 2, eerste zin van de bij het verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen. Een andere wijziging van het verdrag, nl. het vervallen van het woord „materiele” in artikel 2, § 1, onder 7, kon reeds bij de totstandkoming van de Wet aansprakelijkheidsverzekering worden voorzien en in artikel 5 lid 2 der wet verwerkt (zie het Eindverslag van de schriftelijke behandeling in de Tweede Kamer, blz. 3, rechterkolom, onder 3), en behoeft daarom thans niet tot wetswijziging te leiden.

Artikel 2, § 1, onder 8 van het verdrag, dat de nationale wetgever de bevoegdheid geeft tot het leggen van de verplichting tot verzekering op een ander dan de eigenaar van het motorrijtuig in de door de wetgeving voorziene gevallen, heeft aanleiding gegeven tot een nieuw derde lid van artikel 2 der wet; teneinde de wet verder met deze invoeging in overeenstemming te brengen is voorts wijziging gebracht in de artikelen 12, eerste en tweede lid; 18, eerste lid; 19 lid 1, tweede zin; 23 zesde en zevende lid; 24 vierde lid en 30, tweede en vierde lid. Tenslotte houden ook de wijzigingen, aangebracht in de artikelen 1, 15 en 17 eerste lid, hiermede verband.

Artikel 2, § 1, onder 9 van het verdrag geeft eveneens een bevoegdheid waarvan bij deze gelegenheid gebruik wordt gemaakt; zie de in artikel 2 lid 7 der wet voorgestelde tweede zin, en in verband daarmee artikel 14 lid 1. Krachtens deze bevoegdheid wordt voor motorrijtuigen met een bepaald soort kenteken afgeweken van de in de volgende zin bedoelde regel. De toevoeging aan artikel 1 van de bij het verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen beoogt een nadere precisering van de plaats waar een gekentekend motorrijtuig wordt geacht gewoonlijk te zijn gestald; deze bepaling is eveneens verwerkt in het voorgestelde zevende lid van artikel 2 der wet, en wel in de eerste en derde zin.

De belangrijkste wijziging in de overeenkomst tussen de Beneluxlanden is de wijziging van artikel 3, § 2 van de bij het verdrag behorende gemeenschappelijke bepalingen, die de aanvulling van artikel 2, § 2 van die bepalingen tot gevolg heeft. Hierin wordt voorzien dat een in één der drie landen gesloten verzekering van de aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen

dekking moet verlenen tegen aansprakelijkheid voor schade die in *elk* der drie landen is veroorzaakt. Deze bepaling zal het mogelijk maken de controle aan de binnengrenzen van de Benelux ook voor wat betreft de nakoming op de verplichting tot verzekering (controle op de „groene kaart”), af te schaffen. Deze wijziging heeft aanleiding gegeven tot het voorstellen van artikel 2 achtste lid, tot invoering van een nieuw derde lid van artikel 3, toevoeging van een tweede lid aan artikel 25 en invoeging van een zinsnede betreffende aansluiting aan het in artikel 2 zesde lid bedoelde bureau in artikel 28 lid 1. Omtrent de samenhang tussen deze bepalingen zij het volgende opgemerkt.

In artikel 3 lid 3, eerste en tweede zin wordt voorgeschreven dat de in Nederland gesloten verzekering tevens dekking moet verlenen tegen de aansprakelijkheid wegens schade, door gewoonlijk in Nederland gestalde motorrijtuigen in België en Luxemburg veroorzaakt. Wordt zodanige schade toegebracht, dan wordt de schadevergoeding in eerste aanleg geregeld door het in België, resp. Luxemburg, gevestigde bureau van verzekeringsondernemingen dat deze vergoeding met de gemaakte kosten verrekent met het Nederlandse bureau, bedoeld in artikel 2 lid 6; deze verrekening steunt op een internationale overeenkomst tussen de bureaus. Het Nederlandse bureau verhaalt op zijn beurt het betaalde bedrag op de in Nederland gevestigde verzekeraar van de aansprakelijke persoon. Deze dient daartoe bij het bureau, dat de rechtsvorm van een vereniging heeft, te zijn aangesloten; de verplichting tot aansluiting is als toelatingsvoorwaarde neergelegd in artikel 28 lid 1 (vgl. voorts voor de overgangsregeling: artikel II).

Is, ondanks de verplichting daartoe, geen verzekering gesloten, dan behoort het bureau een recht van verhaal te verkrijgen op de aansprakelijke persoon en op degene die de verplichting tot verzekering niet is nagekomen; aldus bepaalt artikel 3 lid 3, derde zin.

Is degene op wie de verplichting tot verzekering zou rusten daarvan wegens gemoedsbezwaren vrijgesteld, dan heeft het bureau verhaal op het Waarborgfonds Motorverkeer: artikel 25 lid 2. Behoort het motorrijtuig toe aan de Staat, dan kan de schaderegeling buiten het bureau om plaats vinden: zie artikel 4 van het Beneluxverdrag.

Geldt het bovenstaande voor Nederlandse motorrijtuigen die in België of Luxemburg schade hebben veroorzaakt, de regeling van de vergoeding der schade door Belgische of Luxemburgse motorrijtuigen hier te lande teweeggebracht, vindt op analoge wijze plaats. Daartoe moet het Nederlands bureau op zich nemen deze schade te vergoeden, onverschillig of voor deze motorrijtuigen een verzekering van kracht is (artikel 2 lid 8); het Nederlands bureau heeft voor het betaalde verhaal op het Belgisch, respectievelijk Luxemburgs bureau op grond van de bovengenoemde internationale overeenkomst tussen de bureaus.

In de considerans van het onderhavige wetsvoorstel wordt overwogen dat wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen mede noodzakelijk is ter aanpassing van de wet aan de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf (*Stb.* 1964, 409). De verzekeringsondernemingen die als verzekeraar in de zin van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrij-

tuigen zijn toegelaten, zijn immers tevens ondernemingen in de zin van de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf en behoren mede te voldoen aan de eisen die deze wet stelt. Nu deze op 1 september in werking is getreden, behoort in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen daarmee rekening te worden gehouden. Dientengevolge zal artikel 28 opnieuw moeten worden vastgesteld, naar aanleiding waarvan tevens artikel 29 een kleine wijziging ondergaat.

In samenhang met de voorgenomen herziening van de Comptabiliteitswet zijn in artikel 23 negende lid (nieuw) bepalingen opgenomen ten aanzien van de financiële controle op het Waarborgfonds Motorverkeer.

Tenslotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de wet op enkele punten van ondergeschikte betekenis te wijzigen. Deze wijzigingen zijn aangebracht in de artikelen 2 lid 5 (nieuw); 5 lid 2; 14 lid 1; 17 lid 2; 19; 26; 31; 32 en 38.

Met de Verzekeringkamer en met de organisatie der automobielverzekeraars is voor de totstandkoming van het wetsontwerp overleg gepleegd over de onderdelen bij de uitvoering waarvan zij betrokken zullen zijn.

## Toelichting op de artikelen

### Artikel I

*A. Artikel 1.* De wijziging in artikel 1 der wet is noodzakelijk, doordat de leden van artikel 2, waarnaar wordt verwezen, zijn vernummerd.

#### *B. Artikel 2.*

*Tweede lid.* Met het oog op de invoeging van het nieuwe derde lid is de tweede zin van het oude tweede lid als afzonderlijk vierde lid opgenomen.

*Derde lid.* Krachtens artikel 2 lid 2 rust de verplichting tot verzekering in beginsel op de eigenaar van het motorrijtuig. Deze verplichting is alleen dan geschorst, zolang een door een ander gesloten verzekering van kracht is. Dit betekent, dat indien een motorrijtuig in feite wordt gebruikt door een ander dan de eigenaar, deze laatste niettemin tot het sluiten van de verzekering is verplicht. Intussen doen zich gevallen voor, waarin een ander dan de eigenaar het motorrijtuig duurzaam gebruikt. Bij gekentekende motorrijtuigen kan dit ertoe leiden dat het kenteken, bedoeld in artikel 9 lid 1 der Wegenverkeerswet, aan de zogenaamde gekentekende houder en niet aan de eigenaar wordt opgegeven. Veel voorkomende gevallen zijn huurkoop en eigendomsoverdracht tot zekerheid, terwijl voorts aan vruchtgebruik kan worden gedacht.

Van de verplichting tot verzekering kan de eigenaar zich slechts ontslagen achten, als hij de houder contractueel verplicht tot het sluiten van de verzekering en deze houder zich ook inderdaad van deze verplichting kwijt. Wil de eigenaar voorkomen dat hij op grond van artikel 30 wordt strafbaar gesteld, dan zal hij derhalve hetzij de verzekering zelf moeten sluiten, hetzij geregeld moeten nagaan of de door de houder gesloten verzekering van kracht is. In verscheidene gevallen gaat het echter naar de mening van de ondergetekende te ver om deze eis te stellen. Met name wanneer motorrijtuigen die tot de uitoefening van een bedrijf worden gebezigd, met de andere bedrijfsmiddelen gezamenlijk aan een financierende schuldeiser tot zekerheid zijn overgedragen, kan men zodanige eisen in redelijkheid niet aan de eigenaar stellen. In de samenstelling van het geheel van bedrijfsmiddelen zullen zich immers voortdurend veranderingen voordoen, die buiten „de eigenaar” omgaan. Zo zullen ook de motorrijtuigen dikwijls worden gekocht en verkocht, zonder dat de financierende crediteur-eigenaar onmiddellijk daarvan weet. De mogelijkheid ontbreekt derhalve om zelf voor ieder motorrijtuig een verzekering ingevolge de wet te sluiten, terwijl het eveneens praktisch onmogelijk is gestadig te controleren, of de houder de verzekering wel heeft afgesloten en in stand gehouden. Is het in een zodanig geval nagenoeg uitgesloten een ander dan de houder te ver-

plichten tot het sluiten van de verzekering met de sanctie van strafbaarheid bij niet-nakoming, de billijkheid pleit ervoor om ook buiten het geval van eigendomsoverdracht van een geheel bedrijf tot zekerheid, voor bepaalde, duidelijk omschreven en duidelijk te constateren gevallen de houder die het motorrijtuig duurzaam voor eigen gebruik bezigt, wettelijk met de verplichting tot verzekering te belasten en in deze gevallen dus de eigenaar van deze plicht te ontslaan. Als zodanige gevallen worden in het ontwerp aangemerkt de reeds genoemde van de gekentekende houder, van huurkoop, eigendom tot zekerheid en vruchtgebruik.

Zoals reeds in het algemene gedeelte van de toelichting is opgemerkt, laat artikel 2, § 1, onder 8, van het Benelux-verdrag thans toe, deze voorziening te treffen.

*Vierde lid.* Deze bepaling is reeds bij de wijziging van het tweede lid toegelicht.

*Vijfde lid.* Op de vervanging van het woord „worden” door „zijn” na, is de tekst gelijk aan het huidige derde lid. De wijziging is aangebracht om duidelijk tot uitdrukking te brengen dat, zodra de toelating als verzekeraar vervalt of wordt ingetrokken (artikel 28), de verzekeringnemers een nieuwe verzekering zullen moeten sluiten en wel bij een verzekeraar die wel is toegelaten.

*Zesde lid.* Deze bepaling is gelijk aan het tegenwoordige vierde lid.

*Zevende lid.* Het criterium „gewoonlijk in het buitenland gesteld” kan in grensgevallen enige moeilijkheid opleveren. Het kan immers voorkomen dat een motorrijtuig met een Nederlands kenteken gewoonlijk in het buitenland is gesteld of omgekeerd. Teneinde zoveel mogelijk onzekerheid af te snijden wordt thans overeenkomstig het Benelux-verdrag voorgesteld met betrekking tot gekentekende motorrijtuigen een onweerlegbaar rechtvermoeden in de wet vast te leggen: de „nationaliteit van het kenteken” bepaalt waar het motorrijtuig wordt geacht gewoonlijk te zijn gesteld.

Het Benelux-verdrag laat in artikel 2, § 1 onder 9 evenwel uitzondering op dit beginsel toe voor motorrijtuigen die de lidstaten tijdelijk registreren en die bestemd zijn op korte termijn het land te verlaten. Hierbij is gedacht aan motorrijtuigen van degenen die als niet-ingezetenen een kenteken met beperkte geldigheidsduur verkrijgen. In Nederland wordt een dergelijk speciaal kenteken met de lettercombinatie BN of GN opgegeven, wanneer voor de, met betrekking tot het motorrijtuig geheven, belastingen een vrijstelling onder voorwaarde van uitvoer geldt (zie model 129A ter uitvoering van artikel 89 lid 2 van het Wegenverkeersreglement). Deze uitzondering is in de tweede zin neergelegd en zal ten gevolge hebben dat de eigenaar of houder van een „groene kaart” gebruik mag maken: vgl. artikel 14 lid 1.

De laatste zin van de bepaling geeft het spiegelbeeld van de eerste zin: motorrijtuigen met buitenlands kenteken worden geacht gewoonlijk in het buitenland te zijn gesteld.

*Achtste lid.* Zoals reeds is vermeld, ligt het in de bedoeling per 1 januari 1967 de controle aan de binnengrenzen van de Benelux ook voor de aansprakelijkheidsverzekering terzake van motorrijtuigen af te schaffen. Het gevolg daarvan is, dat Belgische en Luxemburgse motorrijtuigen zonder controle op „de groene kaart” Nederland kunnen binnenkomen, evenals omgekeerd Nederlandse motorrijtuigen zonder overeenkomstige controle de grenzen van de andere Beneluxlanden kunnen passeren. Tegenover deze vrijheid moet een waarborg staan, inhoudende, dat een benadeelde die schade heeft geleden, veroorzaakt door een Belgisch of een Luxemburgs motorrijtuig, in ieder geval vergoeding kan verkrijgen van het in het zesde lid bedoelde bureau. Dit bureau zal derhalve moeten instaan voor de bestuurders van Belgische en Luxemburgse motorrijtuigen, zelfs indien daarvoor geen verzekering is gesloten. In zoverre zullen de verplichtingen van het bureau dus verder gaan dan gebruikelijk is, daar het bureau in de regel slechts instaat voor motorrijtuigen, waarvoor in het buitenland een verzekering is gesloten, ten bewijze waarvan een groene kaart is afgegeven. Omgekeerd hebben de Belgische en Lu-

xemburgse bureaus een gelijke uitbreiding van hun verplichtingen op zich genomen ten opzichte van de Nederlandse motorrijtuigen. In het achtste lid worden België en Luxemburg niet met name genoemd, doch wordt verwezen naar een nadere omschrijving bij algemene maatregel van bestuur. Dit is geschied om de mogelijkheid open te laten, dat zonder wetswijziging een soortgelijke garantie door het bureau wordt gegeven met betrekking tot motorrijtuigen, uit andere landen afkomstig.

C. *Artikel 3 lid 3.* Er is reeds op gewezen, dat het Beneluxverdrag voorschrijft dat voortaan de verzekering in één der drie landen gesloten, dekking voor het gehele Beneluxgebied moet verlenen. Dit is een gevolg van de voortgaande ontwikkeling van de Benelux Economische Unie, die de afschaffing van alle controle aan de binnengrenzen meebrengt. Deze bevordering van de vrijheid van beweging in het Beneluxgebied mag er echter niet toe leiden dat motorrijtuigen, die in het geheel niet of uitsluitend voor het eigen land zijn verzekerd, de grenzen passeren: men mag de benadeelden in de andere Beneluxlanden - en de aldaar gevestigde waarborgfondsen - niet belasten met de gevolgen van een verzuim van de eigen onderdanen, wanneer deze landen het wapen van grenscontrole wordt ontnomen. Vandaar dat voortaan in Nederland slechts verzekeringen mogen worden gesloten, die de verzekeraar tegenover de benadeelde mede aansprakelijk stellen voor ongevallen die in België en Luxemburg zijn geschied, zoals ook de Belgische en Luxemburgse verzekeringen in Nederland veroorzaakte schade zullen moeten dekken.

De verzekering voor de schade in België en Luxemburg moet geschieden overeenkomstig de aldaar geldende wetgeving, die krachtens het Beneluxverdrag overigens in de meeste opzichten aan de Nederlandse gelijk is. Verzekeringnemer en verzekeraar kunnen overeenkomen dat de verzekerde voor schade, in deze landen veroorzaakt, eigen risico zal lopen; een zodanig beding is geldig, doch tegenover benadeelden kan de verzekeraar er krachtens artikel 5 der wet geen beroep op doen.

Zoals reeds in het algemene deel der toelichting is uiteengezet, wordt de vergoeding van de in België of Luxemburg veroorzaakte schade geregeld door het aldaar gevestigde bureau, dat de schadevergoeding en de kosten vereffent met het Nederlands bureau. Is de verplichting tot verzekering van de aansprakelijkheid voor deze schade niet nagekomen, dan is het billijk dat laatstbedoeld bureau zich kan verhalen zowel op de aansprakelijke persoon zelf, als op degene op wie de verplichting tot verzekering rust. Voor verhaal op een vrijgestelde wegens gemoedsbezwaren zij verwezen naar artikel 25 lid 2.

D. *Artikel 5 lid 2.* De huidige wetstekst bepaalt zelf het bedrag, dat volgens artikel 5 door de verzekeraar als „franchise” kan worden ingeroepen, en wel op f 50,—. Soortgelijke bedragen komen voor in artikel 26, vierde lid. Daarentegen delegeert artikel 22 de vaststelling van het bedrag waartoe de verzekering moet zijn gesloten, aan een algemene maatregel van bestuur. Een regeling als deze verdient naar de mening van de ondergetekenden ook met betrekking tot de artikelen 5 en 26 de voorkeur ter wille van een soepele aanpassing aan wijzigingen van de geldswaarde.

E. *Artikel 12.* De wijzigingen die in dit artikel worden voorgesteld, vloeien voort uit de invoeging van het nieuwe derde lid van artikel 2. Daar krachtens deze bepaling de verplichting tot verzekering niet langer in alle gevallen zal rusten op de eigenaar, wordt het woord „eigendomsovergang” vervangen door overgang van de verplichting tot verzekering.

F. *Artikel 14 lid 1.* In de tekst is een drietal wijzigingen aangebracht. In de eerste plaats wordt de bepaling mede van toepassing verklaard op de motorrijtuigen die weliswaar een Nederlands kenteken dragen, doch die op korte termijn het land zullen verlaten. De bestuurders van zulke voertuigen zullen van de „groene kaart” als verzekeringsbewijs gebruik kunnen maken.

In de tweede plaats wordt voorgesteld ook *krachtens* algemene maatregel van bestuur uitzonderingen op de verplichting betreffende het verzekeringsbewijs mogelijk te maken.

In de derde plaats is tot uitdrukking gebracht dat de bestuurder het bewijs niet slechts in zijn bezit behoort te hebben, maar dat hij het ook bij zich moet dragen (vgl. artikel 31).

G. *Artikel 15.* Zoals reeds is vermeld, wordt het huidige vierde lid van artikel 2 vernummerd, hetgeen aanpassing van de verwijzing daarnaar in artikel 15 noodzakelijk maakt.

H. *Artikel 17. Eerste lid.* De uitdrukking „aan de Staat toebehorend motorrijtuig” wordt vervangen door: een motorrijtuig waarvoor de — ten aanzien van de Staat geldende — vrijstelling geldt. Deze wijziging heeft met betrekking tot de aan de Staat toebehorende motorrijtuigen zelf geen praktische betekenis. De wijziging wordt evenwel voorgesteld met het oog op artikel 18, eerste lid, waarin de tweede zin van artikel 17 van overeenkomstige toepassing wordt verklaard op de motorrijtuigen waarvoor een gemoedsbezwaarde vrijstelling heeft verkregen: ten gevolge van de invoeging van een nieuw derde lid in artikel 2 is de eigendom van het motorrijtuig niet langer in alle gevallen beslissend voor de verzekeringsplicht en evenmin voor de verkrijging van de vrijstelling (zie de wijziging van artikel 18).

*Tweede lid.* Evenals in artikel 14 is tot uitdrukking gebracht dat de bestuurder het vrijstellingsbewijs bij zich moet hebben. Voorts wordt bepaald dat de vaststelling van het model van het bewijs door de Minister van Financiën geschiedt na overleg met zijn ambtgenoot van Verkeer en Waterstaat.

I. *Artikel 18 lid 1.* Wanneer de verzekeringsplicht op een ander dan de eigenaar van het motorrijtuig kan komen te rusten, dient ook de mogelijkheid tot vrijstelling wegens gemoedsbezwaren open te staan voor andere verzekeringsplichtigen dan eigenaars. Daarom wordt voorgesteld de woorden „de eigenaars van motorrijtuigen” te vervangen door: eigenaars dan wel de in artikel 2, derde lid, bedoelde houders.

J. *Artikel 19. Eerste lid.* In de praktijk is het wenselijk gebleken de derde zin van dit artikel enigszins te verduidelijken om voor de belanghebbenden voldoende te doen uitkomen, dat zij een vrijstellingsbewijs moeten kunnen tonen (zie hiervoor mede de wijziging die in de artikelen 14, 17 en 31 wordt voorgesteld) en dat zij dit bewijs slechts kunnen verkrijgen tegen betaling van het krachtens artikel 20 vastgestelde bedrag.

*Tweede lid.* In dit nieuwe lid — waarvan het onderdeel *b* reeds thans geldt — wordt het aantal mogelijkheden om tot intrekking der vrijstelling over te gaan, verruimd. In de gevallen, bedoeld onder *a* en *c*, kan dit geschieden als aan de vrijstelling geen behoefte meer bestaat; in deze gevallen heeft het administratieve voordelen dat de vrijstelling uit de registratie kan worden verwijderd. Het geval onder *d* is opgenomen om tegen te gaan, dat er vrijstellingen bestaan, waarvoor het bewijs niet wordt afgehaald, hetzij omdat daaraan geen behoefte bestaat, hetzij omdat zonder bewijs aan het verkeer wordt deelgenomen.

*Derde lid.* De behandeling van de vrijstellingsverzoeken en intrekkingen geeft aanleiding tot een praktijk waarvan vaststelling van richtlijnen bij uitvoeringsmaatregel wenselijk kan blijken.

K. *Artikel 23. Leden 6 en 7.* Naar aanleiding van de invoeging van artikel 2 lid 3 (nieuw), ondergaat de onderhavige bepaling een wijziging van redactionele aard.

*Negende lid.* In dit nieuwe lid wordt de financiële controle op het Waarborgfonds Motorverkeer geregeld.

De Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen bevat thans in het geheel geen bepalingen ten aanzien van de financiële controle op het Waarborgfonds Motorverkeer. Wel is op grond van artikel 23, negende lid (oud) de Centrale Accountantsdienst bij ministeriële beschikking belast met de controle, terwijl in deze beschikking tevens is bepaald, dat van de uit-

gebrachte accountantsrapporten afschrift aan de Algemene Rekenkamer zal worden gezonden.

In de memorie van toelichting op het bij de Tweede Kamer ahangende ontwerp voor een nieuwe Comptabiliteitswet (Kamerstuk 7760, blz. 48, ad artikel 81) is evenwel gesteld, dat de Regering van oordeel is, dat de controle op de door of vanwege het Rijk ingestelde publieke, rechtspersoonlijkheid bezittende lichamen op volledig bevredigende wijze moet worden geregeld. Naar de mening van de ondergetekenden moet zodanige regeling aan twee criteria voldoen, te weten:

1. de controle van het financiële beheer en de jaarrekening van het lichaam dient te geschieden door een van het fonds onafhankelijke en deskundige instantie;

2. derden moeten kennis kunnen nemen van de resultaten der controle.

De voorgestelde regeling, welke naar analogie van artikel 105 van de Wet op het Wetenschappelijk Onderwijs van 1960 (*Stb.* 559) is ontworpen, voldoet naar het oordeel van de ondergetekenden aan deze criteria.

L. *Artikel 24 lid 4.* Deze bepaling moet in overeenstemming worden gebracht met de wijzigingen in de artikelen 2 en 18. Bovendien worden naast de vergoeding van schade thans ook de kosten vermeld.

M. *Artikel 25.* Achter dit artikel wordt een tweede lid geplaatst, dat voortvloeit uit de zin die is toegevoegd aan artikel 2, § 2, van de gemeenschappelijke bepalingen, behorende bij het Beneluxverdrag. In de regel nemen de nationale bureaus van verzekeraars slechts op zich om hun bemiddeling te verlenen bij de afwikkeling van schadevergoedingsvorderingen tegen personen die zijn verzekerd. Krachtens het Beneluxverdrag evenwel zullen de in een Beneluxland gevestigde bureaus ook moeten instaan voor niet-verzekerden uit een der andere Beneluxlanden. Zo zullen de Belgische en Luxemburgse bureaus voortaan op zich nemen de schade die door een Nederlands niet-verzekerd motorrijtuig wordt veroorzaakt, aan de benadeelden te vergoeden. Deze bureaus brengen de schadevergoeding, verhoogd met eventuele kosten aan het Nederlandse bureau in rekening. Het is billijk, dat het Nederlandse bureau, een instelling van de collectiviteit der Nederlandse verzekeraars, de betaalde vergoedingen en kosten op zijn beurt kan verhalen op het Waarborgfonds Motorverkeer, indien de schade is veroorzaakt door een motorrijtuig van een Nederlandse gemoedsbezwaarde: in dit fonds worden toch door de vrijgestelden bedragen bijeengebracht die als borgsom dienen voor de vergoeding van de schaden waarvoor zij aansprakelijk zijn. Uit artikel 24 lid 4 vloeit voort, dat de betalingen uit hoofde van de onderhavige bepaling komen ten laste van deze borgsom.

Evenals in artikel 2 lid 8 worden in de onderhavige bepaling België en Luxemburg niet met name genoemd, doch wordt rekening gehouden met de mogelijkheid dat de regeling die met België en Luxemburg is getroffen en die het voor de Nederlandse vrijgestelden mogelijk maakt daar zonder verzekering aan het verkeer deel te nemen, tot andere landen wordt uitgebreid.

In de tweede zin is bepaald dat voor dit geval de aansprakelijkheid van het fonds niet onderhevig is aan de beperkingen van artikel 26, omdat het bureau optreedt als bemiddelaar van een buitenlands bureau dat op grond van de wetgeving van zijn land de schade heeft vergoed.

Voor de overige gevallen waarin geen verhaal op een verzekeraar bestaat, wordt terwille van de eenvoud en na overleg met de verzekeraars, aan het bureau geen verhaalsrecht tegen het fonds toegekend; krachtens artikel 3 lid 3 heeft het wel regres op de aansprakelijke persoon en de verzekeringsplichtige.

N. *Artikel 26.* Onderdeel a is reeds toegelicht onder D (artikel 5). In onderdeel b wordt voorgesteld, mede de derde

zin van artikel 6, eerste lid, van overeenkomstige toepassing te verklaren. Deze bepaling verhoedt, dat een benadeelde die een deel van zijn schade tracht te verhalen door zich voor het wettelijk maximum<sup>1)</sup> als beledigde civiele partij te stellen in het strafgeding tegen de aansprakelijke persoon, geacht wordt het restant van zijn vordering te hebben prijsgegeven, zodat hij daarvoor niet meer de verzekeraar van de aansprakelijke persoon zal kunnen aanspreken. Een soortgelijke bepaling is ook op haar plaats, indien de aansprakelijke persoon wel bekend is, doch niet is verzekerd en zelf niet voldoende verhaal biedt. De benadeelde moet in een zodanig geval de mogelijkheid hebben althans een deel van zijn schade vergoed te krijgen door zich in het strafgeding te voegen, zonder vrees voor verlies van zijn rechten op de rest van zijn vordering jegens het waarborgfonds. Betaalt het waarborgfonds het restant, dan heeft het op zijn beurt recht op verhaal jegens de aansprakelijke persoon: zie artikel 27.

O. *Artikel 28.* In de memorie van toelichting bij de totstandkoming van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (1960—1961 — 6342) werd reeds medegedeeld, dat bij de inwerkingtreding van de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf (1964 *Stb.* 409) artikel 28 zou dienen te worden gewijzigd. Immers bij de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf wordt het toezicht geregeld op de ondernemingen, die het schadeverzekeringsbedrijf beoefenen. Daaronder valt ook de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor automobielen.

De ondergetekenden dienen derhalve te overwegen of ondernemingen, die wettelijke aansprakelijkheidsverzekeringen voor automobielen sluiten, nog aan speciale eisen, behalve die krachtens de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf moeten voldoen.

Zij menen dat het feit, dat hier van een verplichte verzekering sprake is alsook de aard van deze branche, rechtvaardigen, dat naast de eisen, die de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf stelt, nog enkele aanvullende eisen worden gesteld.

Gehandhaafd is derhalve de speciale toelating als verzekeraar, alsmede de mogelijkheid om deze toelating los van maatregelen genomen op grond van de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf, in te trekken.

Daarnaast is eveneens gehandhaafd de zekerheid, waarop bij voorrang de vorderingen van benadeelden verhaalbaar zijn.

Het leek de ondergetekenden in navolging van de artikelen 13 en 15 van de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf juister om het bedrag van deze zekerheid niet in de wet vast te leggen, doch bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen. Een verhoging van het in het oorspronkelijke artikel 28 genoemde bedrag van f 200 000 ligt vooralsnog echter niet in het voor-nemen.

Het stellen van deze zekerheid is een vereiste dat uitgaat boven die eisen die gesteld worden in de Wet op het schadeverzekeringsbedrijf.

In het ontworpen nieuwe artikel 28 ontbreekt een bepaling omtrent de mededeling in de Staatscourant terzake van toelating als verzekeraar, die thans in artikel 28, eerste zin, laatste lid, is opgenomen. Een zodanige bepaling zal straks, evenals die omtrent publicatie van de intrekking der toelating, bij uitvoeringsmaatregel worden vastgesteld.

Tenslotte is in het eerste lid nog de eis gesteld dat de verzekeringsonderneming aangesloten behoort te zijn bij het bureau, bedoeld in artikel 2 lid 6. Nu bij dit bureau alle vorderingen wegens in België of Luxemburg veroorzaakte schade samenkomen, zal het verhaal moeten kunnen nemen op de betrokken verzekeraars en de onverhaalbare vorderingen over hen moeten kunnen omslaan. Dit wordt door de verplichte aansluiting bereikt.

P. *Artikel 29 lid 1.* De bepaling verschilt slechts in zoverre van de bestaande tekst, dat daaruit is vervallen het recht om in beroep te komen tegen voorwaarden die krachtens het huidige tweede lid van artikel 28 zijn gesteld. Nu door de wijziging van artikel 28 deze voorwaarden niet meer krachtens de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen kunnen worden gesteld, behoeft de bestaande tekst aanpassing.

<sup>1)</sup> Het maximum bedraagt thans f 200 in kantongerechtszaken (artikel 44 Wet op de Rechterlijke Organisatie) en f 500 in rechtbankzaken (artikel 56 Wet op de Rechterlijke Organisatie).

Q. *Artikel 30.* Tengevolge van de invoeging van een nieuw derde lid in artikel 2 zal de verzekeringsplicht niet meer in alle gevallen op de eigenaar van het motorrijtuig komen te rusten. In de strafsanctie, in artikel 30 voorzien, moet hiermede rekening worden gehouden.

R. *Artikel 31.* Voor de toelichting op deze wijziging zij verwezen naar de toelichting op de wijziging van artikel 14.

S. *Artikel 32.* De wijziging houdt verband met de toevoeging van een tweetal leden aan artikel 19.

T. *Artikel 38.* Het is wenselijk gebleken om in de uitvoeringsmaatregelen de nadere uitwerking van enkele onderwerpen verder te delegeren. Met de aanvulling van artikel 38 wordt beoogd de bevoegdheid daartoe duidelijk vast te leggen.

## Artikel II

De ingrijpende wijziging van artikel 28 zou de vraag kunnen doen rijzen of een onderneming die op grond van de bestaande tekst is toegelaten als verzekeraar, opnieuw toelating zou moeten verzoeken, zodra het nieuwe artikel 28 in werking treedt. Met artikel II wordt beoogd iedere twijfel te dezen weg te nemen.

Het tweede lid houdt verband met de aanvulling van artikel 28 eerste lid, krachtens hetwelk de aansluiting bij het bureau, bedoeld in artikel 2 zesde lid, als voorwaarde van toe-

lating is gesteld. Ook de verzekeraars die reeds zijn toegelaten, behoren te zijn aangesloten; als sanctie op de verplichting is intrekking van de toelating gesteld.

## Artikel III

In dit artikel wordt voorgesteld de wijzigingswet reeds op 1 januari 1967 in werking te doen treden. Deze spoed is vereist wegens het verband met het Beneluxverdrag, daar het in het voornemen ligt op deze datum de controle aan de binnengrenzen van de Benelux af te schaffen.

*De Minister van Justitie,*

SAMKALDEN.

*De Minister van Financiën,*

A. VONDELING.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,*

J. G. SUURHOFF.