

MEMORIE VAN TOELICHTING

Nr. 3

Algemeen

Onlangs heeft de Ministerraad van de Europese Gemeenschappen een richtlijn vastgesteld, die ten doel heeft de controle op het internationale verzekeringsbewijs (de zgn. groene kaart) binnen de lidstaten - zo goed als - af te schaffen¹⁾.

Het eerste doel van deze richtlijn is de vereenvoudiging van de controle op papieren aan de grenzen, maar het systeem brengt tevens mede dat schade, welke met een buitenlands motorrijtuig wordt veroorzaakt, door een bureau van de buitenlandse verzekeraars wordt vergoed, zelfs al is geen verzekering daartoe gesloten.

Dit systeem is geïnspireerd op het Beneluxverdrag van 24 mei 1966, *Stb.* 1966, 178, en geldt in de praktijk tussen Nederland en België, ook al is het verdrag - ten gevolge van het ontbreken van de Luxemburgse ratificatie - nog niet in werking getreden.

De regeling kan als volgt worden samengevat:

1. De nationale wetgeving moet voorschrijven dat de dekking, door de verplichte aansprakelijkheidsverzekering geboden, niet beperkt blijft tot het eigen grondgebied, doch zich over het gehele gebied der Europese Gemeenschappen uitstrekt.

2. Wordt door een motorrijtuig, afkomstig uit een der lidstaten, een verkeersongeval veroorzaakt op het grondgebied van een der andere lidstaten, dan draagt het in de laatstbedoelde lidstaat gevestigde bureau van motorrijtuigenverzekeraars zorg voor de afwikkeling der schadevergoeding, zelfs al is geen verzekering volgens 1 gesloten.

3. Het bureau heeft, krachtens overeenkomst tussen de verschillende nationale bureaus, verhaal op het bureau van het land waar het motorrijtuig thuisbehoort, ook al is niet aan de verzekeringsplicht voldaan.

4. Het laatstgenoemde bureau kan zich verhalen op de verzekeraar, of, indien geen verzekering was gesloten, op de aansprakelijke persoon zelf.

Op grond van deze regeling kan van controle op het bezit van de groene kaart worden afgezien voor zover het betreft buitenlandse motorrijtuigen, thuisbehorend in een der landen van de Europese Gemeenschappen: er bestaat immers een garantie dat de schade die zij veroorzaken, wordt vergoed, ook als er geen verzekering is gesloten: regel 2.

Voorts bepaalt de richtlijn dat in het algemeen ook van controle op motorrijtuigen uit derde landen kan worden afgezien, behalve aan de buitengrenzen van de lidstaten der Europese Gemeenschappen; aldaar moet worden nagegaan of een verzekering bestaat, die het risico in al de lidstaten van die Gemeenschappen dekt. Deze regeling is vervat in de artikelen 2, 6 en 7, eerste lid, van de richtlijn.

Het stelsel van de richtlijn brengt mede dat degenen die nationaal van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld (zie voor

Nederland de artikelen 17 en 18 der wet) zonder verzekering ook aan het verkeer in andere lidstaten zullen mogen deelnemen. Veroorzaken zij schade, dan kan de schadevergoeding op de hierboven aangegeven wijze worden afgewikkeld, al laat de richtlijn ook andere mogelijkheden open (zie artikel 4, onder a, van de richtlijn).

Voor zover nodig, zijn de genoemde regels met betrekking tot de Benelux reeds in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen neergelegd: 1: artikel 3, derde lid, eerste zin; 2: artikel 2, zesde en achtste lid; 4: artikel 3, derde lid, laatste zin en 25, tweede lid.

Voor de afschaffing van de controle op de groene kaart zijn gewezen op artikel 14, eerste lid, der wet. Deze bepaling schrijft voor dat de bestuurders van motorrijtuigen welke niet van een Nederlands kenteken zijn voorzien, in het bezit moeten zijn van een verzekeringsbewijs. Voor buitenlandse motorrijtuigen is als zodanig bij artikel 7 van het besluit van 16 september 1965, *Stb.* 414, o.m. de groene kaart aangewezen. De genoemde wettelijke bepaling bevat evenwel de mogelijkheid tot ontheffing van dit voorschrift, van welke mogelijkheid bij beschikking van 29 december 1966, *Stcrt.* 1966, 254, ten aanzien van Belgische motorrijtuigen, en bij beschikking van 20 januari 1967, *Stcrt.* 1967, 18, in beperkte mate ten aanzien van Luxemburgse motorrijtuigen gebruik is gemaakt.

De controle aan de buitengrenzen wordt bij instructie geregeld. Deze zal, overeenkomstig de richtlijn, moeten inhouden dat aan de binnengrenzen van de E.E.G. alleen steekproefsgewijze controle zal worden uitgeoefend en alleen op motorrijtuigen, die gewoonlijk buiten het gebied der deelnemende landen zijn gestald, en dat aan de buitengrenzen systematische controle op deze motorrijtuigen wordt gehouden; daarbij zal moeten worden onderzocht of verzekeringsdekking voor het gehele E.E.G.-gebied aanwezig is.

Aangezien de wetgeving reeds aan het Beneluxsysteem is aangepast, behoeft zij geen ingrijpende wijziging ter wille van uitbreiding van het systeem tot de E.E.G. De noodzakelijke veranderingen zijn daarom van technische aard.

Toelichting op de artikelen**Artikel 1. Onderdeel A**

a. *Artikl 2, zesde lid.* In deze bepaling wordt een drietal wijzigingen aangebracht. De eerste, die de aanhef betreft, is van ondergeschikte betekenis. Uit de huidige aanhef - het woord „Niettemin” - zou men kunnen afleiden dat het zesde lid alleen een inbreuk maakt op het voorafgaande, vijfde, lid van artikel 2, met andere woorden, dat voor buitenlandse motorrijtuigen wel steeds een verzekering aanwezig moet zijn, doch dat deze niet bij een in Nederland toegelaten verzekeraar behoeft te zijn gesloten. In de voorgestelde aanhef komt duidelijker tot uitdrukking dat ook het geheel ontbreken van een verzekering kan zijn toegelaten, mits slechts de schadevergoeding overeenkomstig de bepalingen der wet is gewaarborgd.

¹⁾ De tekst van de Richtlijn is bekendgemaakt in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 2 mei 1972, 15e blz. L 103.

De tweede wijziging houdt in dat een garantie volgens het onderhavige lid niet slechts door het bureau van motorrijtuigverzekeraars, doch ook door een groep van verzekeraars kan worden gegeven. Deze uitbreiding is noodzakelijk in verband met de erkenning van de zgn. grensverzekering in artikel 7, eerste lid, van de richtlijn. Degene die met een motorrijtuig, afkomstig van buiten het grondgebied van de lidstaten der Europese Gemeenschappen, op dat grondgebied binnen komt, is volgens deze bepaling verplicht hetzij een groene kaart, hetzij een document van grensverzekering in zijn bezit te hebben. Deze soort verzekeringen, die slechts kort lopen en in de toekomst met name aan de buitengrenzen van de Europese Gemeenschap zullen worden gesloten, bieden dezelfde dekking als de andere, in een der lidstaten gesloten, verzekeringen. Het systeem van de afwikkeling der schadevergoeding is vergelijkbaar met dat van de groene kaart, doch het is niet het nationale bureau van verzekeraars dat zich met die afwikkeling belast, doch een groep verzekeraars. Om die reden is vermelding van de - Nederlandse - groep in de onderhavige bepaling noodzakelijk; voor het overige behoeft deze groep in de wet niet met het bureau te worden gelijkgesteld.

Ten slotte wordt, overeenkomstig artikel 4, onder *a*, van de richtlijn rekening gehouden met de mogelijkheid dat sommige staten voor bepaalde soorten motorrijtuigen - b.v. die hun zelf toebehoren - niet het bureau, maar een andere instantie aanwijzen, zoals een ambassade of een consulaat.

b. Artikel 2, zevende lid. Dit lid geeft nadere bepalingen met betrekking tot de vraag, waar motorrijtuigen geacht moeten worden te zijn gestald. Het antwoord op deze vraag is van belang voor de toepassing van het zesde en achtste lid, en, in aansluiting daaraan, voor die van artikel 14, eerste lid: de bestuurders van de motorrijtuigen die in het buitenland zijn gestald of die geacht worden daar te zijn gestald, moeten zijn voorzien van een groene kaart of een bewijs van grensverzekering, tenzij bij of krachtens algemene maatregel van bestuur anders is bepaald.

Krachtens artikel 4, onder *b*, van de richtlijn kan een lidstaat bepaalde (soorten) voertuigen aanwijzen welke - hoewel gewoonlijk op zijn grondgebied gestald - niettemin als buitenlandse voertuigen moeten worden beschouwd, zodat de bestuurder daarvoor in het bezit van een groene kaart of een bewijs van grensverzekering moet zijn. De tweede zin van het zevende lid behelst reeds thans zulk een bepaling; bij uitvoeringsbeschikking van 28 december 1966, *Stcrt.* 1966, 254, zijn als zodanig aangewezen de motorrijtuigen waarvoor het kenteken GN of BN is opgegeven. Het is gebleken dat daarmede gelijkgesteld behoren te worden motorrijtuigen, toebehorende aan militairen, waarvoor de bevoegde militaire autoriteiten een speciaal registratienummer hebben opgegeven; voor de opsomming hiervan zij verwezen naar artikel II, *b-d* van de beschikking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 7 september 1967, no. 177, gewijzigd bij beschikking van 29 juli 1968, *Stcrt.* 148. Volledigheidshalve zij erop gewezen dat het hier betreft particuliere voertuigen van militairen; op buitenlandse militaire dienstvoertuigen is niet de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, doch de Wet vergoeding van door NAVO-motorrijtuigen veroorzaakte schade (*Stb.* 1968, 731) van toepassing.

De laatste zin van het zevende lid is aangepast aan artikel 1, onder 4, van de richtlijn.

c. Artikel 2, achtste lid. De voorgestelde wijziging sluit, evenals de als derde genoemde wijziging van het zesde lid, aan bij artikel 4, onder *a*, van de richtlijn. De uitzondering zal moeten worden gemaakt voor de gevallen, waarin niet het bureau, maar een buitenlandse instantie de schade regelt.

Onderdeel B. Het tegenwoordige artikel 3, derde lid, der wet noemt België en Luxemburg bij name als de landen waarvoor de verzekeringsdekking mede moet gelden. Ter aanpassing aan de richtlijn wordt voorgesteld, de aanwijzing voortaan bij algemene maatregel van bestuur te doen geschieden. Daarin zullen te zijner tijd uiteraard in de eerste plaats de landen, behorende tot de Europese Gemeenschap, worden vermeld. Voorts zullen daarin worden vermeld de landen, ten opzichte waarvan de richtlijn krachtens artikel 7, tweede en derde lid, daarvan mede van toepassing zal worden verklaard.

Behalve „land” wordt in het ontwerp ook „gebied” genoemd. Dit is geschied ter uitvoering van artikel 3, tweede lid, tweede alinea, van de richtlijn. Met een zodanig gebied is in het bijzonder bedoeld op de toegangswegen vanuit de Bondsrepubliek Duitsland over Oostduits grondgebied naar West-Berlijn. De werking van de richtlijn op dit gebied is echter beperkt: zij geldt slechts voor schade, toegebracht aan onderdanen der lidstaten van de Europese Gemeenschap, terwijl de dekking van die schade zal geschieden overeenkomstig het recht van de Staat waar het schadetoebrengend motorrijtuig gewoonlijk is gestald. Met het oog op deze afwijkingen wordt voorgesteld een nieuwe derde zin aan het lid toe te voegen.

Onderdeel C. In artikel 25, tweede lid, - dat een voorziening geeft voor het verhaal van het bureau op het Waarborgfonds Motorverkeer voor schade, toegebracht door gemoedsbezwaarde vrijgestelden - dient eveneens rekening te worden gehouden met een gebied, als bedoeld in artikel 3, derde lid.

Opgemerkt zij dat het vermelden van „gebied” niet past in artikel 2, achtste lid: de richtlijn heeft immers niet betrekking op motorrijtuigen die gewoonlijk op de toegangswegen naar West-Berlijn zijn gestald, doch alleen op bepaalde ongevallen die daar gebeuren.

Artikel II. Het ligt in de bedoeling de inwerkingtreding der wet te doen samenvallen met die van de algemene maatregel van bestuur krachtens het nieuwe artikel 3, derde lid, en van de wijzigingen die de richtlijn in de overige uitvoeringsmaatregelen nodig maakt. Krachtens artikel 8 van de richtlijn moet de inwerkingtreding uiterlijk op 31 december 1973 geschieden. Echter is namens de lidstaten de verklaring afgelegd dat zij de noodzakelijke wettelijke maatregelen ter aanpassing aan de Richtlijn reeds zes maanden na de kennisgeving daarvan - die op 26 april is geschied - in werking zullen laten treden met betrekking tot de motorrijtuigen die gewoonlijk zijn gestald op het grondgebied van een der tegenwoordige lidstaten van de Europese Gemeenschappen.

De Minister van Justitie,

VAN AGT.

De Staatssecretaris van Financiën,

VAN DER STEE.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

W. DREES.