

Zitting 1976–1977

14 281

## Wijziging Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

Nr. 3

### MEMORIE VAN TOELICHTING

#### I. ALGEMEEN

De Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen heeft haar ontstaan, en in belangrijke mate ook haar tekst, te danken aan een tweetal Benelux-verdragen<sup>1</sup> die nimmer in werking zijn getreden. In 1966 heeft zij een vrij uitgebreide wijziging ondergaan, mede naar aanleiding van een nieuw Benelux-verdrag<sup>2</sup>, dat inmiddels op 1 juni 1976 in werking is getreden. In 1972 werd zij opnieuw gewijzigd ter uitvoering van de Europese richtlijn tot afschaffing van de controle op de groene kaart<sup>3</sup> (wet van 8 november 1972, Stb. 616).

Thans wordt opnieuw een, vrij uitgebreide, wijziging van de wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen voorgesteld, welke haar grond vindt in verschillende overwegingen.

#### A. *Wijzigingen welke verband houden met de handhaving van de verzekeringsplicht*

Een aantal wijzigingen welke in het onderhavige wetsontwerp wordt voorgesteld, beoogt verbetering te brengen in de controle op de nakoming van de verzekeringsplicht. Alvorens de hoofdlijnen van deze voorstellen te bespreken, wordt hieronder eerst een uiteenzetting gegeven van de problemen die zich thans met betrekking tot de handhaving van de verzekeringsplicht voordoen.

#### 1. **De huidige problemen met betrekking tot de handhaving van de verzekeringsplicht en de bezwaren tegen de bestaande regeling**

De ervaringen die tot nu toe met de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen zijn opgedaan hebben geleerd, dat de controle op de naleving van de wet en de bewijsvoering met betrekking tot overtredingen op moeilijkheden stuit. De problemen doen zich voornamelijk voor met betrekking tot kentekenplichtige motorrijtuigen.

De controle met betrekking tot niet-kentekenplichtige motorrijtuigen, zoals bromfietsen en landbouwtractoren, is betrekkelijk eenvoudig, omdat de bestuurders van deze motorrijtuigen voorzien moeten zijn van een document (artikel 14, eerste lid), dat zij op eerste vordering van een opsporingsambte-

<sup>1</sup> Verdrag van 7 januari 1955, Trb. 1955, 16, en Verdrag van 3 juli 1956, Trb. 1956, 75.

<sup>2</sup> Verdrag van 24 mei 1966, Trb. 1966, 178.

<sup>3</sup> Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen van 28 december 1972, nr. L291.

naar moeten tonen (artikel 31). Aan de bromfietsen moet bovendien een geldige verzekeringsplaat zijn gehecht.

Ook de bestuurders van de in artikel 2, zesde lid, bedoelde motorrijtuigen moeten een verzekeringsbewijs kunnen tonen en wel een internationaal verzekeringsbewijs (groene kaart) of een bewijs van grensverzekering. Uitzonderd zijn echter de motorrijtuigen uit landen die zijn aangesloten bij de Europese regeling tot afschaffing van de controle op de groene kaart<sup>4</sup>.

Minder eenvoudig is evenwel de controle op de naleving van de verzekeringsplicht met betrekking tot kentekenplichtige motorrijtuigen (voor zover zij niet tot de hierboven genoemde uitzonderingen behoren): personen- en vrachtauto's en motorrijwielen. De verzekeringen die voor deze categorie van motorrijtuigen moeten worden gesloten, zijn veel ingewikkelder dan die voor bromfietsen. De laatste lopen alle op een bepaalde datum af (de laatste dag van februari), zijn voordien niet opzegbaar en gaan – behoudens beding van het tegendeel – bij overdracht van de bromfiets op de nieuwe eigenaar over. Ten gevolge van het eenvoudige karakter van deze verzekeringen is het bewijsstuk daarvan eenvormig en kan het zonder verwijl worden afgegeven.

Geheel anders is dit bij de autoverzekering. Met een eenvoudige kaart kan hier niet worden volstaan. Men kan niet zonder meer op het verzekeringsdocument afgaan. Er kan immers een document zijn zonder dat er een geldige verzekering is, nu ingevolge artikel 12, eerste lid, bij overdracht van het motorrijtuig de verzekering kan eindigen zonder dat dit uit het document valt af te lezen. Verder dient te worden bedacht dat er wel een geldige verzekering kan zijn afgesloten zonder dat er (nog) een verzekeringsdocument is afgegeven. Het kan enige tijd duren, voordat de verzekeringnemer na het sluiten van de verzekering het verzekeringsdocument in huis heeft. Op één polis kan meer dan één motorrijtuig verzekerd zijn – bij voorbeeld een heel wagenpark –, terwijl voorts de verzekering deel uit kan maken van een complex verzekeringen.

Bij de totstandkoming van de wet is er dan ook van afgezien het bezit van een verzekeringsbewijs voor een gekentekend motorrijtuig te verlangen en is in plaats daarvan een registratie van gesloten verzekeringen ingevoerd. De bezwaren, die destijds tegen de invoering van een verzekeringsbewijs konden worden aangevoerd en die hiervoor zijn uiteengezet, gelden naar het oordeel van ondergetekenden nog steeds.

De huidige regeling brengt echter mede dat de controle op de naleving van de wet ten aanzien van de bedoelde categorie van motorrijtuigen omslachtig is en in praktijk niet bevredigend verloopt.

Indien van de verzekeringsplichtige of van de bestuurder van een gekentekend motorrijtuig geen of onvoldoende betrouwbare inlichtingen kunnen worden verkregen omtrent de nakoming van de verzekeringsplicht, moet de politie bij vermoeden van niet-nakoming van deze verplichting inlichtingen inwinnen bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer, die zowel de kenteken-, als de verzekeringsregistratie bijhoudt.

De huidige regeling van de registratie van W.a.m.-verzekeringen brengt mede dat in het centraal register W.a.m. alleen de kennisgevingen van de verzekeraars aan de Rijksdienst van het sluiten van verzekeringen worden aangetekend. Van schorsing of beëindiging van verzekeringen wordt weliswaar ook kennisgegeven, doch daarvan wordt geen aantekening in het register gemaakt. De laatstbedoelde kennisgevingen worden, voorzien van een datumstempel, door de Rijksdienst aan de verzekeraar teruggezonden in verband met het bepaalde in artikel 13, vierde lid.

Dit heeft tot gevolg dat het centraal register W.a.m. geen juist beeld geeft omtrent de nakoming van de verzekeringsplicht ten aanzien van de daarin opgenomen motorrijtuigen. Wil de politieambtenaar – hetzelfde geldt voor de benadeelde – te weten komen of voor een bepaald gekentekend motorrijtuig een verzekering van kracht is en wie de verzekeraar van dat motorrijtuig is, dan moet hij zich eerst wenden tot de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Indien aldaar geen aanmelding is geregistreerd, moet er rekening mee wor-

<sup>4</sup> Zie het besluit van 23 november 1972, Stb. 617, gewijzigd bij de besluiten van 1 april 1974, Stb. 224 en 5 december 1974, Stb. 732, ter uitvoering van artikel 2, achtste lid.

den gehouden dat wel een verzekering is gesloten, omdat de termijn van aanmelding, die ingevolge artikel 3, tweede lid van het Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Besluit van 13 oktober 1964, Stb. 380) uiterlijk drie maanden bedraagt, nog kan lopen. Na verloop van deze termijn bestaat er een ernstig vermoeden dat geen verzekering van kracht is, hoewel het nog mogelijk zou kunnen zijn dat de verzekeraar verzuimd heeft de gesloten verzekering aan te melden.

Blijkt uit het register dat er wel een verzekering is aangemeld, dan wil dat nog niet zeggen dat er voor het motorrijtuig nog een verzekering van kracht is, omdat de verzekering inmiddels kan zijn afgemeld. Men moet dan bij de verzekeraar die in het register staat vermeld, informeren of hij de verzekering inmiddels niet heeft afgemeld.

Dit is zowel voor opsporingsambtenaren als voor de benadeelden een omslachtige weg, welke in de praktijk als bezwaarlijk wordt ervaren.

De moeilijkheid bij de opsporing en vervolging van overtredingen van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen is met name dat een gewichtig element van het strafbare feit van negatieve aard is, namelijk het onverzekerd zijn. Het bewijs van dit negatieve element is daarom zo gecompliceerd, omdat het, anders dan het ontbreken van een vergunning, een kentekenbewijs, een rijbewijs, enz., tot nog toe niet op eenvoudige wijze uit een overheidsadministratie kan blijken. Daarbij komt nog dat het in verband met het gebrek aan mankracht zeer bezwaarlijk is om de politie op deze wijze extra te belasten. Een en ander is uiteraard niet bevorderlijk voor een doelmatige controle op de naleving van de wet en vermindert de «pakkans» en daardoor de preventieve werking die daarvan uitgaat.

Een andere complicatie vormt het feit dat de verzekeringsplicht alleen geldt met betrekking tot motorrijtuigen die aan het verkeer deelnemen. Dit houdt in dat alleen tot vervolging kan worden overgegaan, indien geconstateerd is dat er met het onverzekerde motorrijtuig is gereden.

De onbevredigende gang van zaken met betrekking tot de handhaving van de wettelijke verzekeringsplicht is voor ondergetekenden aanleiding geweest om een aantal wijzigingen voor te stellen die een verbetering van de controle op de naleving van de verzekeringsplicht mogelijk zullen maken.

## **2. Voorgestelde wijzigingen**

De hieronder nader te bespreken voorstellen hebben ten doel om de controle op de naleving van de verzekeringsplicht eenvoudiger en doelmatiger te maken. Daarbij hebben ondergetekenden zich laten leiden door de overweging dat een controle welke geheel afhankelijk is van aanhouding op de weg niet de gewenste verbetering zal opleveren, omdat deze aanhouding in de praktijk steeds minder mogelijk wordt, zowel als gevolg van de heden-daagse intensiteit van het verkeer als van gebrek aan voldoende mankracht. Hoewel het in de toekomst van belang zal blijven om bij constatering van een verkeersovertreding of bij een verkeersongeval tevens na te gaan of de verzekeringsplicht met betrekking tot het betrokken motorrijtuig is nagekomen, is het noodzakelijk daarnaast de mogelijkheid te openen om door vergelijking van de gegevens van het kentekenregister met die van het centrale register W.a.m. na te gaan of aan de verzekeringsplicht is voldaan. Hierbij zal ook de ingevoerde automatisering van het kentekenregister van belang kunnen zijn.

De voorgestelde wijzigingen vormen niet een aantal op zichzelf staande verbeteringen, maar zij hangen nauw met elkaar samen.

### *a. Verruiming verzekeringsplicht*

In de eerste plaats wordt in artikel 1, onderdeel B, onder a, voorgesteld om de verzekeringsplicht in artikel 2, eerste lid, te verruimen. Volgens de bestaande wet moet voor motorrijtuigen een verzekering zijn gesloten, wanneer zij aan het verkeer – op de weg en op bepaalde terreinen daarbuiten – deelnemen. Dit brengt mee dat iemand die zijn auto op de weg geparkeerd

heeft staan, niet verplicht is tot verzekering, hoewel in de praktijk meestal wel een verzekering aanwezig is, omdat de auto ook in het verkeer wordt gebruikt. Met betrekking tot de controle op de naleving van de verzekeringsplicht heeft de huidige omschrijving in het eerste lid van artikel 2 tot gevolg, dat alleen dan tot vervolging wegens overtreding van de wet kan worden overgegaan, indien geconstateerd is dat met het onverzekerde motorrijtuig aan het verkeer is deelgenomen. Daarom wordt voorgesteld uit te gaan van het criterium van het «zich op de weg bevinden». Hierdoor wordt tevens aangesloten op het criterium dat thans wordt gebezigd in de Wegenverkeerswet ten aanzien van de kentekenplicht (artikel 9, eerste lid, onder 1e, van de Wegenverkeerswet) en dat tevens geldt ten aanzien van de grondslag van de betaling van motorrijtuigenbelasting, zoals is voorzien in de Wet van 18 december 1974, Stb. 761, tot wijziging van de Wet motorrijtuigenbelasting 1966. Voorts wordt met betrekking tot kentekenplichtige motorrijtuigen de verzekeringsplicht uitgebreid tot alle gevallen, waarin voor een zodanig motorrijtuig een kentekenbewijs is afgegeven. Deze laatste uitbreiding maakt het mogelijk om door raadpleging van het kentekenregister en het centrale register W.a.m. na te gaan of aan de verzekeringsplicht is voldaan.

Wil men aan de verplichting tot het in stand houden van een verzekering voor een bepaald motorrijtuig ontkomen, omdat dit tijdelijk of blijvend buiten gebruik wordt gesteld, dan zal het motorrijtuig van de weg moeten worden gehaald (en uiteraard daarmee dan ook niet op een voor het publiek of een zeker aantal personen toegankelijk terrein mogen worden gereden). Wordt een kentekenplichtig motorrijtuig blijvend buiten gebruik gesteld, dan zal tevens het kentekenbewijs moeten worden ingeleverd. Indien een kentekenplichtig motorrijtuig tijdelijk buiten gebruik wordt gesteld, zal het ingevolge het voorgestelde nieuwe derde lid van artikel 2 (artikel I, onderdeel B, onder c) mogelijk zijn de verplichting tot verzekering op te heffen door het motorrijtuig buiten gebruik te stellen door het te parkeren op een plaats buiten de openbare weg (bij voorbeeld in een garage of op een parkeerterrein) en de verzekering voor het motorrijtuig te schorsen. De verzekeraar moet deze schorsing melden bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer alwaar deze schorsing in het centrale register W.a.m. geregistreerd zal worden (vgl. Artikel I, onderdeel I, onder b, het voorgestelde eerste en tweede lid van artikel 13).

Ondergetekenden willen er hierbij nog op wijzen, dat ook motorrijtuigen die niet aan het verkeer deelnemen, bij voorbeeld door de wijze waarop zij geparkeerd staan, aanleiding kunnen geven tot aansprakelijkheid, zodat het van belang is de verzekeringsplicht te handhaven zolang het motorrijtuig niet van de weg is gehaald.

#### *b. Registratie van W.a.m.-verzekeringen*

Voorts worden enkele wijzigingen in artikel 13 voorgesteld welke een verbetering beogen te brengen in de registratie van W.a.m.-verzekeringen. In onderdeel I, onder b, wordt een nieuw tweede lid van artikel 13 voorgesteld, waarin aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer wordt opgedragen een register aan te houden waarin alle in het eerste lid genoemde kennisgevingen, dus ook die van beëindiging, nietigverklaring, ontbinding en schorsing van de verzekering en van schorsing van de dekking, moeten worden aangetekend. De voorgestelde wijzigingen strekken ertoe te bereiken dat het centraal register W.a.m. in de toekomst een zuiverder beeld zal geven met betrekking tot de nakoming van de verzekeringsplicht.

De ondergetekenden stellen zich voor om ook de termijn, waarbinnen na datum van ingang van de verzekeringsdekking krachtens artikel 3, tweede lid, van het besluit van 13 oktober 1964, Stb. 380 (Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen) door de verzekeraar kennis moet worden gegeven van het sluiten van de verzekering, te wijzigen. Uit overleg met verzekeraars is gebleken, dat deze termijn welke thans drie maanden bedraagt, zal kunnen worden teruggebracht tot zes weken, hetgeen het mogelijk maakt om de registratie de werkelijke toestand sneller te doen volgen.

De hiervoor genoemde wijzigingen in de W.a.m.-registratie en de nieuwe regeling van de kentekenregistratie, alsmede de koppeling van het centraal register W.a.m. met het kentekenregister zullen naar het oordeel van de ondergetekenden bijdragen tot een doelmatiger en betrouwbaarder informatieverschaffing omtrent de nakoming van de verzekeringsplicht, welke niet alleen voor de opsporingsambtenaren, maar ook voor de benadeelden van groot belang zullen zijn.

*c. Verplichting tot het geven van inlichtingen omtrent de nakoming van de verzekeringsplicht*

Bij een administratieve controle via het kentekenregister en het centraal register W.a.m. zal kunnen blijken dat, hoewel ten aanzien van een bepaald motorrijtuig een verzekeringsplicht bestaat, er geen verzekering voor dat motorrijtuig is aangemeld. Hetzelfde kan blijken na controle op de weg van een rijdend of stilstaand motorrijtuig, eveneens na raadpleging van het centraal register W.a.m. In een dergelijk geval bestaat er een vermoeden dat geen verzekering voor het motorrijtuig is afgesloten, maar het is mogelijk dat er wel een verzekering is die echter nog niet door de verzekeraar is aangemeld bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Hoewel ondergetekenden, zoals hiervoor reeds is medegedeeld, voornemens zijn de termijn voor aanmelding van W.a.m.-verzekeringen terug te brengen van drie maanden tot zes weken, zal er toch rekening moeten worden gehouden met de tijd die verloopt tussen het sluiten en de registratie van de verzekering. In een aantal gevallen zal uit de gegevens in het kentekenregister kunnen worden afgeleid dat de mogelijkheid bestaat dat een aanmelding onderweg is, namelijk wanneer uit het kentekenregister blijkt dat kort tevoren voor een bepaald motorrijtuig voor de eerste maal een kenteken is opgegeven of een overdracht van het motorrijtuig heeft plaatsgevonden. Men kan in een dergelijk geval afwachten tot de aanmeldingsperiode verstreken is en vervolgens wederom het W.a.m.-register raadplegen. Indien er dan nog steeds geen aanmelding is binnengekomen, zullen de hierna te bespreken maatregelen moeten worden genomen. In andere gevallen zal de mogelijkheid dat een aanmelding onderweg is niet voor de hand liggen en er reeds aanstonds een sterk vermoeden bestaan van overtreding van de verzekeringsplicht.

Teneinde in de hierboven geschetste gevallen de opsporing en vervolging van overtredingen te vergemakkelijken, wordt voorgesteld een nieuw artikel 34 (zie onderdeel W) op te nemen, waarbij op de geregistreerde de verplichting wordt gelegd een document over te leggen waaruit blijkt dat een verzekering gesloten was gedurende een bepaald tijdvak. Daartoe moet een bevoegde ambtenaar de vordering tot hem richten om binnen een te stellen termijn, die niet korter mag zijn dan 14 dagen, op een nader op te geven plaats een van een verzekeraar afkomstig geschrift te tonen, waaruit blijkt dat wel aan de verzekeringsplicht is voldaan. Mocht nog geen verzekeringsdocument zijn uitgereikt, dan moet de verzekeraar aan zijn verzekerde alsnog een dergelijk geschrift afgeven, zodra hem een verzoek daartoe heeft bereikt. Voldoet de verzekeringsplichtige niet binnen de gestelde termijn aan de vordering van de ambtenaar, dan geldt dit als een afzonderlijke overtreding. Deze verplichting om inlichtingen te geven omtrent de nakoming van de verzekeringsplicht moet als een onmisbaar sluitstuk van een efficiënte controle worden beschouwd.

*d. Jaarlijkse afgifte deel III van het kentekenbewijs*

De ondergetekenden verwachten dat met de voorgestelde maatregelen een verbetering van de handhaving van de verzekeringsplicht kan worden bereikt en dat hiervan ook een preventieve werking zal uitgaan. Zij zullen voorts onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om de jaarlijkse afgifte van deel III van het kentekenbewijs afhankelijk te stellen van het verkend zijn van het motorrijtuig. Daarbij zal uitsluitend moeten worden afgegaan op de gegevens in het kentekenregister en het centraal register W.a.m. Het lijkt im-

mers niet raadzaam om voor te schrijven dat jaarlijks door alle verzekerden een bewijs wordt overgelegd dat aan de verzekeringsplicht is voldaan, omdat dit een onaanvaardbare administratieve belasting zou vormen voor de verzekerden, de verzekeraars en de overheid en de afgifte van het deel III aanzienlijk zou vertragen. Een probleem vormt hierbij weer de categorie motorrijtuigen, waarvoor wel een verzekering is afgesloten maar waarvan de verzekering nog niet is aangemeld bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

## B. Overige wijzigingen

In de begripsomschrijvingen van artikel 1 zijn een aantal wijzigingen en aanvullingen aangebracht (zie onderdeel A). Voorts zijn er in een aantal artikelen wijzigingen aangebracht in verband met moeilijkheden welke bij de toepassing van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen zijn gezeten. Tenslotte was een klein aantal wijzigingen noodzakelijk mede ter aanpassing van de tekst der wet aan andere voorstellen. Verwezen moge worden naar de hierna volgende toelichting op de artikelen.

In verband met het feit dat bij het onderhavige wetsontwerp een groot aantal wijzigingen in de wet wordt voorgesteld, is als bijlage bij deze toelichting een doorlopende tekst van de wet gevoegd, zoals deze tekst zal luiden indien de voorgestelde wijzigingen daarin worden aangebracht.

## II. TOELICHTING OP DE ARTIKELEN

### Artikel 1

A. In artikel 1 wordt een aantal wijzigingen voorgesteld die verband houden met een nieuwe omschrijving van het criterium voor de verzekeringsplicht in artikel 2, eerste lid (onderdeel B/a). Daardoor verliest het begrip «verkeer», gedefinieerd als verkeer op bepaalde wegen en terreinen, zijn centrale betekenis en kan het ook in de begripsomschrijving van artikel 1 beter worden gemist. Overigens komt de term «verkeer» – en wel in de betekenis die het spraakgebruik daaraan toekent – nog een enkele maal in de wet voor, zie bij voorbeeld het slot van de definitie van «motorrijtuigen» in artikel 1, artikel 2, eerste lid, artikel 3, eerste lid en artikel 13. Voorgesteld wordt in dit verband een begripsomschrijving van «weg» en van «terrein». Teneinde de toepassing van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen ook mogelijk te maken, wanneer het motorrijtuig zich op een veerpont bevindt, is het begrip «weg» uitgebreid tot een vaartuig dat wordt gebruikt bij de uitoefening van een veerdienst. Het is van belang dat benadeelden dan dezelfde rechten hebben. Verder wordt ten aanzien van het in artikel 2, zesde lid, bedoelde bureau de omschrijving van «verzekeraar» uitgebreid. Dit bureau wikkelt tegenwoordig ook schaden af die veroorzaakt zijn door Nederlandse motorrijtuigen in de landen die aangesloten zijn bij de Europese regeling tot afschaffing van de controle op de groene kaart. Tenslotte worden nog definities van «kenteken» en «kentekenbewijs» voorgesteld, omdat deze begrippen herhaaldelijk in de wet voorkomen.

### B, onder a

In de eerste plaats kan worden verwezen naar hetgeen hiervoor onder paragraaf A-2-a van de Algemene beschouwingen (verruiming van de verzekeringsplicht) is opgemerkt omtrent het criterium «zich op de weg bevinden» en omtrent de verruiming van de verzekeringsplicht tot motorrijtuigen waarvoor een kentekenbewijs is afgegeven.

Er zij voorts aan herinnerd dat de Gemeenschappelijke Bepalingen bij het Benelux-verdrag een iets ruimer criterium hebben dan de weg, en ook bepaalde terreinen omvatten. Deze verruiming, in de geldende wet weergegeven in de definitie van «verkeer» in artikel 1, is nu in het gewijzigde eerste lid van artikel 2 tot uitdrukking gebracht.

In deze onderdelen is de omschrijving van de personen op wie de verzekeringsplicht rust, in een enigszins gewijzigde vorm opgenomen, waarbij ten aanzien van de kentekenplichtige motorrijtuigen rekening is gehouden met de Wegenverkeerswet, zoals deze na de invoering van de nieuwe kentekenregeling is gewijzigd<sup>5</sup>. De voorgestelde regeling gaat er van uit dat het voor de handhaving van de verzekeringsplicht van belang is dat door middel van raadpleging van het kentekenregister de verzekeringsplichtige kan worden opgespoord.

In de eerste plaats wordt de verzekeringsplicht gelegd op de bezitter of, indien er een houder van het motorrijtuig, als bedoeld in het tweede lid is, op de houder met uitsluiting van de bezitter. Aangezien deze personen ingevolge artikel 9, eerste lid, onder 1° van de Wegenverkeerswet kentekenplichtig zijn, zal in de meeste gevallen één van hen in het kentekenregister voorkomen. Aangezien het mogelijk is dat de bezitter, ondanks het feit dat hij het motorrijtuig heeft overgedragen aan één van de in artikel 1, eerste lid, onder 7°, van de Wegenverkeerswet genoemde houders, toch in het kentekenregister geregistreerd blijft staan, is de verzekeringsplicht bovendien gelegd op degene aan wie het kenteken van het motorrijtuig is opgegeven (zie het nieuwe *eerste* lid, onderdeel a). Bovendien is het mogelijk dat de bezitter of houder die het motorrijtuig heeft overgedragen verzuimd heeft het motorrijtuig over te laten schrijven op de nieuwe bezitter of houder. In dat geval is degene die in het kentekenregister vermeld staat bezitter noch houder van het motorrijtuig en zal de werkelijke bezitter of houder wellicht moeilijk kunnen worden opgespoord. Ook in dat geval is het van belang dat de verzekeringsplicht rust op degene die in het kentekenregister geregistreerd staat. Degene die wil voorkomen dat hij ondanks overdracht van het motorrijtuig verzekeringsplichtige blijft, zal er op moeten toezien dat het motorrijtuig wordt overgeschreven. Er kunnen dus ten aanzien van een gekentekend motorrijtuig twee verzekeringsplichtige personen bestaan, de bezitter of de houder en de geregistreerde. Hierbij moet er echter op worden gewezen dat dit niet inhoudt dat er ten aanzien van hetzelfde motorrijtuig ook twee verzekeringen zouden moeten worden gesloten. Het vierde lid van artikel 2 van de W.a.m. bepaalt immers dat de verplichting is geschorst, zolang door een ander gesloten verzekering overeenkomstig de bepalingen van de W.a.m. met betrekking tot het motorrijtuig van kracht is.

In het nieuwe *eerste* lid van artikel 2 (onderdeel a) wordt de verplichting tot verzekering gelegd op de bezitter van het motorrijtuig en niet op de eigenaar. Veelal zijn dezen uiteraard in dezelfde persoon vertegenwoordigd, maar in de gevallen waarin eigenaar en bezitter – zowel te goeder trouw, als te kwader trouw – verschillende personen zijn, verdient de keuze van de bezitter de voorkeur. Voor het bewijs van de niet-nakoming van de verzekeringsplicht zal het soms gemakkelijker zijn, om bij tegenspraak aan te tonen dat iemand zich (feitelijk) als bezitter gedraagt, dan dat hij eigenaar is. Hoewel in de Wegenverkeerswet de term «eigenaar» gehandhaafd is, sluit volgens het bepaalde in het nieuwe tweede lid van artikel 1 van die wet het voorgestelde eerste lid van artikel 2 van de W.a.m. aan bij de begripsbepaling in de Wegenverkeerswet.

In onderdeel b wordt wijziging gebracht in de opsomming van de personen die als houder van het motorrijtuig verzekeringsplichtig zijn. De opsomming sluit aan bij de omschrijving die in artikel 1, eerste lid, onder 7° van de Wegenverkeerswet van het begrip «houder» wordt gegeven. Hierbij kan er op worden gewezen dat de categorie van gekentekende houders van motorrijtuigen, zoals deze thans nog in artikel 2 voorkomt, komt te vervallen en dat is toegevoegd onder *d* een nieuwe categorie van houders, die «anderszins het motorrijtuig, anders dan als bezitter, tot duurzaam gebruik onder zich hebben». De voorgestelde opsomming is dus niet limitatief; gezien de vele vormen van houderschap in het Nederlandse recht is een limitatieve opsomming ook niet mogelijk. Het *duurzame* gebruik, genoemd onder *d* is een element: bij huur van een auto voor een betrekkelijk korte tijd kan de huurder bij voorbeeld niet als verzekeringsplichtige worden aangemerkt.

<sup>5</sup> Zie wet van 26 september 1974, Stb. 546.

#### *B, onder c*

De in het nieuwe derde lid van artikel 2 voorgestelde mogelijkheid van opheffing van de verzekeringsplicht is grotendeels reeds toegelicht onder paragraaf A-2a van de algemene beschouwingen (verruiming van de verzekeringsplicht). Het komt voor dat motorrijtuigen gedurende kortere of langere tijd buiten gebruik worden gesteld en het kan dan bezwaarlijk zijn wanneer gedurende deze tijd toch premie zou moeten worden betaald. De voorgestelde bepaling opent voor de verzekeringsplichtige de mogelijkheid om zijn verzekeringsplicht te doen opheffen. Hiertoe moet hij in de eerste plaats zijn motorrijtuig buiten gebruik stellen door het op een plaats buiten de openbare weg neer te zetten (bij voorbeeld in een garage of op een parkeerterrein). Het motorrijtuig mag dan niet meer worden gebruikt, ook niet op een terrein in de zin van deze wet. Vervolgens kan hij zich tot zijn verzekeraar wenden om zijn verzekering te laten schorsen. Deze moet van de schorsing van de verzekering kennis geven aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer onder vermelding van het feit dat het hier om een schorsing van de verzekering gaat wegens (tijdelijke) buitengebruikstelling van het betrokken motorrijtuig. Deze kennisgeving zal worden aangetekend in het centraal register W.a.m., zodat daaruit kenbaar is dat de verzekeringsplicht is opgeheven. Met het motorrijtuig kan weer worden gereden zodra de schorsing van de verzekering ongedaan wordt gemaakt. Hiervan zal door de verzekeraar kennis moeten worden gegeven aan de Rijksdienst. De verzekeringsplicht herleeft bovendien onmiddellijk zodra het motorrijtuig zich op de weg bevindt of daarmee aan het verkeer op een terrein wordt deelgenomen. In dat geval zal een beroep op de kennisgeving van schorsing van de verzekering niet baten en zal de verzekeringsplichtige strafbaar zijn, wanneer de voorgeschreven verzekeringsdekking niet aanwezig is. Voor zover nodig zal deze bepaling nog kunnen worden aangevuld bij of krachtens algemene maatregel van bestuur.

#### *B, onder d*

De eerste wijziging houdt verband met de invoering van Boek 2 van het nieuw Burgerlijk Wetboek. De tweede wijziging is louter van redactionele aard.

#### *B, onder e*

De wijziging vloeit voort uit de nieuwe definitie van «kenteken» in artikel 1, die betrekking heeft op Nederlandse kentekens.

#### *C, onder a*

In het nieuwe eerste lid van artikel 3 is ondergebracht een deel van de omschrijving van de verzekeringsplicht welke thans in het eerste lid van het huidige artikel 2 is te vinden, dat wil zeggen het voorschrift dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding geeft, moet zijn gedekt door een verzekering. Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt een vraag op te lossen, die in dit verband in de praktijk is gerezen, namelijk of de verzekering alleen dekking moet geven voor aansprakelijkheid voor verkeersongevallen, of dat zij ook aansprakelijkheid moet dekken die ontstaat door het aanrichten van schade buiten het verkeer, bij voorbeeld door het gebruik van bepaalde soorten motorrijtuigen als graaf- of hijswerktuig. De strekking der wet is ongetwijfeld beperkt (zie de huidige redactie van de artikelen 2, eerste lid, en 30, eerste lid), maar de omschrijving in artikel 2 van het risico dat moet worden gedekt, is ruim. Aangezien de wet beoogt een bijzondere bescherming voor verkeersslachtoffers te verschaffen, is het gewenst om deze beperkte strekking in de wet te laten uitkomen<sup>6</sup>. De voorgestelde tekst maakt nu duidelijk dat de verplichting tot verzekering slechts bestaat met betrekking tot de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen door

<sup>6</sup> Zie Rb. Zwolle, 3 april 1974, N.J. 1975, 263.



invoeging van de woorden «in het verkeer». Daartoe is te meer reden nu ook de rechtspraak in België bij gelijke tekst voor deze opvatting heeft gekozen (vgl. Hof van Cassatie, 27 februari 1969, Rechtskundig Weekblad 1968/69, kol. 1613 en 22 januari 1970, Rechtskundig Weekblad 1969/1970, kol. 1540). De term «in het verkeer» moet niet zó beperkt worden opgevat, dat daaronder alleen wordt begrepen schade, die door het verzekerd motorrijtuig wordt toegebracht, wanneer het zelf in beweging is: daaronder valt bij voorbeeld ook de schade die ontstaat doordat het – stilstaande – verzekerde motorrijtuig verkeerd staat geparkeerd. Evenzeer valt daaronder *verkeersschade* die bij voorbeeld wordt toegebracht door over de weg rijdende graaf- en hijswerktuigen, echter niet de schade die door deze werktuigen bij de uitvoering van werkzaamheden wordt veroorzaakt, zoals kabelschade.

Nu de verzekeringnemer in beginsel de bezitter zal moeten zijn, ligt het voor de hand, dat de verzekering ook zijn aansprakelijkheid zal moeten dekken. Voor dekking van de aansprakelijkheid van de eigenaar bestaat daarnaast niet meer voldoende aanleiding, nu sinds de wijziging van de Wegenverkeerswet in feite niet de eigenaar, maar de bezitter de centrale persoon is, hetgeen consequenties heeft voor de toepassing van artikel 31 van die wet (zie ook hiervoor de toelichting op onderdeel B, onder *a* en *b*). Voorts zijn de woorden «na het sluiten van de verzekering» toegevoegd, omdat anders de aansprakelijkheid van de dief die zelf een verzekering heeft gesloten, niet zou worden gedekt.

#### *C, onder b*

De in de tekst genoemde woorden kunnen vervallen wegens de algemene bepaling van artikel 15 (nieuw), die ook voor het bureau geldt; zie onderdeel K, en artikel 1, definitie van «verzekeraar».

#### *C, onder c*

Het ingevoegde nieuwe *vierde* lid van artikel 3 houdt verband met de uitvoering van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 april 1972 tot afschaffing van de controle op de groene kaart. Artikel 6 van deze richtlijn bepaalt dat de Lid-Staten er voor moeten zorgdragen dat elk motorrijtuig dat gewoonlijk is gestald op het grondgebied van een derde land, dat wil zeggen een land dat niet bij de regeling tot afschaffing van de controle op de groene kaart is aangesloten, of op het niet-Europese grondgebied van een Lid-Staat, slechts tot het verkeer binnen de EEG wordt toegelaten als zijn aansprakelijkheid verzekerd is voor schade veroorzaakt op het grondgebied van de Lid-Staten. De huidige tekst van de Wet gaat er echter vanuit dat deze motorrijtuigen slechts mogen worden toegelaten in Nederland, als een verzekering is gesloten welke geldig is voor Nederland en voor alle landen welke zijn genoemd in het besluit ter uitvoering van artikel 3, derde lid (aanwijzing van landen en gebieden). In dit besluit worden echter ook landen opgesomd welke geen lid van de EEG zijn, hetgeen inhoudt dat de Nederlandse wetgeving een uitgebreidere dekking voor de bedoelde categorie van motorrijtuigen eist dan volgens de EEG-Richtlijn noodzakelijk is. Dit heeft tot gevolg dat de Nederlandse wetgeving de gewenste uniformering van de Europese grensverzekeringen in de weg staat. Daarom wordt in het vierde lid een regeling voorzien welke afwijkt van het derde lid van artikel 3.

D. Nu de bezitter in beginsel als de verzekeringnemer is aangewezen, is het wenselijk in artikel 4 hem te noemen in plaats van de eigenaar; in de gevallen waarin deze een ander is dan de bezitter, bestaat er geen goede grond hem van schadevergoeding uit te sluiten.

E. Het tweede lid van artikel 5 houdt voor de verzekeraar in de mogelijkheid een zgn. franchise bij de verzekeringsovereenkomst te bedingen, die tegen de benadeelde kan worden ingeroepen. In de praktijk wordt van die mo-

gelijkheid geen gebruik gemaakt. Het verdient onder deze omstandigheden de voorkeur de bepaling te laten vervallen, daar zij afwijkt van het Europese verdrag inzake verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid betreffende motorvoertuigen, en dit verdrag met betrekking tot letsel juist voor dit beding ook niet toelaat een reserve te maken. Wanneer de bepaling is vervallen, staat geen wettelijke bepaling de ratificatie van dit verdrag door Nederland nog in de weg.

F. De voorgestelde wijziging is hoofdzakelijk van redactionele aard. Volgens de definitie van artikel 1 is onder «verzekeraar» ook het bureau der motorrijtuigverzekeraars begrepen. Jegens dit bureau heeft een benadeelde een rechtstreekse aanspraak in de gevallen waarin het bureau zich heeft garant gesteld, doch deze aansprakelijkheid berust niet (meer) in alle gevallen op een verzekeringsovereenkomst: zie het laatste lid van artikel 2. Trouwens, ook de aanspraak van een benadeelde tegen een «gewone» verzekeraar wordt niet zozeer door de verzekering gegeven als wel door de wet zelf, met name door het onderhavige artikel 6. Het sterkt spreekt dit wellicht in de gevallen, waarin de verzekeraar na afloop van de verzekering nog jegens de benadeelde aansprakelijk blijft: vergelijk de artikelen 13, vierde lid en 14, tweede lid.

G. Het tweede lid van artikel 11 is overgebracht naar het nieuwe artikel 15; zie onderdeel K en de toelichting daarop.

H. De wijzigingen van artikel 12 hebben louter redactionele betekenis: wegens de algemene definitie van «kenteken» in artikel 1 kan in artikel 12 de nadere aanduiding daarvan worden gemist.

I. In onderdeel A, paragrafen 1 en 2b van de algemene beschouwingen is reeds aandacht besteed aan de bezwaren die aan de huidige wijze van registratie van W.a.m.-verzekeringen zijn verbonden en aan de verbeteringen die ondergetekenden zich voorstellen daarin aan te brengen. Verwezen moge worden naar de aldaar gemaakte opmerkingen.

In het voorgestelde nieuwe eerste lid van artikel 13 worden de mededelingen opgesomd die door de verzekeraar ten aanzien van de verzekering van kentekenplichtige motorrijtuigen aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer<sup>7</sup> moeten worden gedaan. Deze verplichte mededelingen staan in het huidige artikel 13 verspreid over het eerste en tweede lid.

In onderdeel c van het voorgestelde nieuwe eerste lid wordt de schorsing van de verzekering wegens (tijdelijke) buitengebruikstelling van het motorrijtuig apart vermeld, omdat de kennisgeving van een dergelijke schorsing een van de voorwaarden is voor opheffing van de verzekeringsplicht (artikel 2, derde lid). In de praktijk wordt volstaan met een afmelding van de verzekering door de verzekeraar bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer zonder opgaaf van redenen voor de afmelding, omdat die reden (beëindiging, vernietiging of schorsing van de verzekering of dekking) niet ter zake doet. In het hier bedoelde geval is opgaaf van de reden van afmelding wel van belang, omdat uit het centraal register W.a.m. moet blijken dat de verzekeringsplicht is opgeheven. Hetzelfde geldt ten aanzien van de beëindiging, van de schorsing. Een goede registratie van de schorsingen op grond van artikel 2, derde lid, is van belang met het oog op de toepassing van het voorgestelde nieuwe artikel 34, dat op de geregistreerde de verplichting legt mede te werken aan de bewijslevering dat de verzekeringsplicht gedurende een bepaald tijdvak was nagekomen. Vermeden moet worden dat deze medewerking in meer gevallen dan strikt noodzakelijk is, gevraagd wordt.

In het voorgestelde tweede lid wordt aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer uitdrukkelijk opgedragen een register aan te houden, waarin alle mededelingen worden aangetekend die door de verzekeraars ingevolge het eerste lid aan deze dienst worden gedaan. Zo zullen in de toekomst niet alleen de aanmeldingen, maar ook de afmeldingen van W.a.m.-verzekeringen in het centraal register W.a.m. moeten worden geregistreerd.

<sup>7</sup> Bij besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat dd. 7 juli 1964, Stcrt. 9 juli 1964, nr. 131 is deze dienst als overheidsorgaan, bedoeld in artikel 13, eerste lid, aangewezen.

In onderdeel e wordt ter vervanging van het huidige laatste lid een drietal leden voorgesteld. Het nieuwe zesde lid verduidelijkt dat ook het sluiten, beëindigen en schorsen van verzekeringen op het zgn. fabrikanten- en handelaarskenteken (FH, HF en HA) ter registratie moet worden opgegeven. Het bijzondere van deze verzekeringen is, dat ze niet met het oog op een *bepaald* motorrijtuig worden gesloten, maar gelden voor de gehele fabrieks- of handelsvoorraad aan motorrijtuigen en alle motorrijtuigen die bij het betrokken bedrijf in reparatie zijn of daaraan ter beschikking zijn gesteld om te testen, voor zover het kenteken hiervoor wordt gebezigd. Dientengevolge kunnen de bepalingen van het derde tot het vijfde lid dan ook niet van toepassing zijn op deze verzekeringen. In de praktijk wordt van sluiting, schorsing en beëindiging reeds kennis gegeven.

Het voorgestelde zevende lid komt, behoudens een tweetal kleine afwijkingen, overeen met het geldende zesde lid. In de tekst is tot uitdrukking gebracht dat ook *krachtens* algemene maatregel van bestuur nadere uitvoeringsregels omtrent de registratie zullen kunnen worden gesteld. Voorts is vervallen het voorschrift dat nader zal worden geregeld «sedert welk ogenblik» een kennisgeving van schorsing en vernietiging van de verzekering kan worden gedaan, omdat daaraan geen behoefte blijkt te bestaan. Gehandhaafd is het voorschrift ten aanzien van de termijn van kennisgeving van het sluiten van de verzekering. (Zie ten aanzien van de duur van deze termijn hetgeen hierover onder paragraaf A-2-b van de algemene beschouwingen (registratie W.a.m.-verzekeringen) is opgemerkt.)

In het nieuwe achtste lid wordt een bepaling voorgesteld met betrekking tot de bewijskracht van het register ten opzichte van de geregistreerde verzekeraar. Deze komt erop neer dat als de, jegens de benadeelde aansprakelijke, verzekeraar geldt de *geregistreerde* verzekeraar, tenzij deze bewijst dat de registratie ten onrechte is geschied of ten onrechte niet is beëindigd. Dit rechtsvermoeden is tegenover de geregistreerde verzekeraar niet onbillijk, omdat hij van het registrerende orgaan – de Rijksdienst voor het Wegverkeer – bericht van de registratie ontvangt. De bepaling heeft het effect dat de benadeelde voorshands op de juistheid van de registratie kan afgaan, een regel die uiteraard vrijwel steeds in overeenstemming met de werkelijke situatie is; op de benadeelde rust niet, bij ontkenning door de verzekeraar, de bewijslast, om aan te tonen dat er een verzekering van kracht is.

J. De wijzigingen in artikel 14 zijn van ondergeschikte betekenis. In het eerste lid kan de nadere aanduiding van 'kenteken' wegens de definitie in artikel 1 vervallen.

De inhoud van het huidige artikel 15 wordt in een vierde lid van artikel 14 ondergebracht, om plaats in te ruimen voor een nieuw artikel 15. Het slot is toegevoegd met het oog op de gevallen waarin het bureau kan worden aangesproken, ook zonder dat er een groene kaart is, namelijk in de gevallen waarin artikel 2, achtste lid, van toepassing is (thans ten aanzien van motorrijtuigen uit de krachtens artikel 2, achtste lid, aangewezen landen): in die gevallen eindigen immers niet de verplichtingen door het verloop van de geldigheid van een groene kaart.

K. Volgens de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen wordt de verzekeraar soms met de uitkering van schadevergoeding aan een benadeelde belast in gevallen waarvoor de verzekeringsovereenkomst geen dekking biedt. Dit kan geschieden in de gevallen waarin hij bij de polis tegenover de verzekerde bepaalde omstandigheden zoals rijden «onder invloed» of zonder rijbevoegdheid, heeft uitgesloten, of waarin de verzekeringsovereenkomst achteraf nietig blijkt te zijn (artikel 11). Voorts komt een dergelijke aansprakelijkheid voor na afloop van de duur der verzekeringsovereenkomst, bij voorbeeld op grond van artikel 12, terwijl de verzekeraar, onbekend met deze beëindiging, daarvan nog niet overeenkomstig artikel 13 heeft kennis gegeven. Verder loopt hij risico gedurende de termijn van 16 dagen, bedoeld in de artikelen 13, vierde lid, en 14, tweede lid. Tenslotte zal

de verzekeraar nog enig extra-risico kunnen lopen door het voorgestelde laatste lid van artikel 13. In al deze gevallen biedt de polis geen dekking (meer) jegens enige verzekerde, maar is de verzekeraar niettemin gehouden aan de benadeelde schadevergoeding te betalen.

De verzekeraar moet in zulke gevallen verhaal kunnen nemen op de aansprakelijke persoon, maar een algemene grond daartoe ontbreekt tot nog toe in de wetgeving: zo is artikel 284 Wetboek van Koophandel daarop niet van toepassing. Wel geeft het huidige artikel 11, tweede lid, de verzekeraar de bevoegdheid zich een zodanig verhaal bij de verzekeringsovereenkomst voor te behouden, maar dit beding zal hij, zoals de Hoge Raad heeft beslist (arrest van 12 maart 1971, NJ 1971, 247) dikwijls niet tegen de aansprakelijke persoon kunnen inroepen. Volgens het arrest kan namelijk tegen een verzekerde die niet de verzekeringnemer is, krachtens een zodanig beding verhaal slechts worden uitgeoefend, als deze verzekerde zijn rechten uit de polis heeft verspeeld door *na* het ongeval niet te voldoen aan een of meer verplichtingen jegens de verzekeraar, van welke nakoming zijn aanspraak jegens deze op grond van enige wetsbepaling of beding in de polis afhankelijk is gesteld. Voorts zij verwezen naar het arrest van het Hof 's-Hertogenbosch van 4 januari 1972, NJ 162<sup>8</sup>.

Bijzondere gevallen van verhaal door het bureau, dat ook als verzekeraar geldt (artikel 1), zijn voorts geregeld in de artikelen 3, derde lid (zie ook onderdeel C, onder *b*) en 25, tweede lid; deze gevallen komen naast, niet in plaats van die van artikel 15.

Op de regel van het wettelijk verhaalsrecht maakt het ontwerp één uitzondering, en wel ten behoeve van de werknemer. Het is niet billijk hem het risico te laten lopen van het aflopen of de nietigheid van de verzekeringsovereenkomst, van ongebruikelijke bedingen tot uitsluiting van bepaalde risico's, en van bedingen voor eigen risico en franchise, aangezien niet van hem verwacht kan worden dat hij deze mogelijkheden onderzoekt en hij erop moet kunnen vertrouwen dat zijn aansprakelijkheid gedekt is.

Het verdient de voorkeur, de verzekeraar dan alleen verhaal op de werkgever toe te kennen, die immers krachtens artikel 1403 BW en artikel 31 Wegenverkeerswet mede aansprakelijk zal zijn. In hoeverre de werkgever op zijn beurt weer verhaal kan zoeken op de werknemer, hangt van de omstandigheden in het licht van de arbeidsovereenkomst af. In dit verband zij verwezen naar HR 26 juni 1959, NJ 1959, 551.

Daarnaast is in het voorgestelde tweede lid overgebracht het huidige tweede lid van artikel 11. De verzekeraar kan zich dus nog een verhaalsrecht bij de verzekeringsovereenkomst voorbehouden tegen de verzekeringnemer en tegen de verzekerde die niet de verzekeringnemer is.

L. Wegens het vervallen van artikel 5, tweede lid, volgens het bij onderdeel E voorgestelde, dient de vermelding daarvan in artikel 17, eerste lid, te verdwijnen (onderdeel *a*).

De redactie van de eerste zin van het tweede lid is gewijzigd om duidelijk te maken dat de vrijstelling krachtens het eerste lid geldt voor motorrijtuigen waarvan de Staat bezitter of houder, als bedoeld in artikel 2, tweede lid, is. Uit de huidige tekst zou kunnen worden afgeleid dat de vrijstelling alleen geldt voor motorrijtuigen waarvan de Staat eigenaar is. Aangezien het voorkomt dat Staatsvoertuigen worden aangeschaft op basis van «leasing», is het gewenst duidelijk te maken dat de vrijstelling ook voor deze voertuigen geldt.

#### *M, onder a*

In de eerste plaats is de tekst van artikel 18 aangepast aan de gewijzigde aanduiding van de verzekeringsplichtige (onderdeel B, onder *a* en *b*). Voorts is de mogelijkheid opgenomen om ook aan rechtspersonen vrijstelling van de verplichting tot het sluiten van een verzekering te verlenen, indien natuurlijke personen die bij deze rechtspersonen betrokken zijn gemoedsbe-

<sup>8</sup> In een arrest van 10 oktober 1975, NJ 1976, 175, heeft de Hoge Raad echter beslist dat de verzekeraar wel regres heeft op de aansprakelijke persoon, wanneer de schade is veroorzaakt door een motorrijtuig waarvoor ten tijde van het ongeval door beëindiging van een bestaande overeenkomst geen verzekering meer van kracht was.

zwaren hebben tegen het sluiten van een verzekering<sup>9</sup>. Het komt ondergetekenden namelijk redelijk voor om onder bepaalde omstandigheden aan de gemoedsbezwaren van natuurlijke personen tegen verzekering ook te moeten komen, indien zij door middel van een rechtspersoon deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Het is niet nodig dat de gemoedsbezwaren moeten bestaan bij al diegenen die bij de rechtspersoon betrokken zijn, zoals alle leden van het bestuur, alle personeelsleden, alle aandeelhouders, en het is evenmin nodig dat de gemoedsbezwaren van de natuurlijke personen, die wel in de beschouwing worden betrokken, afzonderlijk moeten worden onderzocht. De gedachten gaan uit naar een regeling inhoudende dat de rechtspersoon die een verzoek tot vrijstelling indient, daarbij een besluit moet overleggen van het daartoe bevoegde orgaan van de rechtspersoon, inhoudende dat hij vrijstelling wenst op grond van gewetensbezwaren bij alle of de meerderheid der natuurlijke personen die het besluit genomen hebben. Zo nodig kunnen bij algemene maatregel van bestuur hieromtrent nadere regels worden gesteld. Voorts kan er nog op worden gewezen dat de rechtspersoon die het verzoek indient, moet voldoen aan dezelfde eisen, waaraan ook een natuurlijke persoon moet voldoen om voor vrijstelling in aanmerking te komen (zie bij voorbeeld artikel 18, tweede lid).

#### *M, onder b*

Daar een vrijstellingsbewijs per motorrijtuig wordt uitgereikt (artikel 19, eerste lid, tweede zin), is het wenselijk in de wet vast te leggen dat reeds in het verzoek tot vrijstelling wordt vermeld, op welke motorrijtuigen het betrekking heeft (onderdeel *b*).

N. De bij dit onderdeel voorgestelde wijzigingen houden eveneens verband met het voorstel tot wijziging van de aanduiding van de verzekeringsplichtige.

O. In de praktijk blijkt artikel 21 te leiden tot een wat omslachtige procedure, aangezien de Minister van Financiën om het percentage dat van de jaarlijkse bijdragen moet worden afgetrokken, te kunnen berekenen eerst een opgave moet hebben van de kosten die aan de behandeling van de verzoeken om vrijstelling en de uitreiking van de vrijstellingsbewijzen verbonden zijn. Daarom wordt nu voorgesteld om in artikel 21 te bepalen, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat deze kosten rechtstreeks mag aftrekken.

P. De wijziging, voorgesteld bij dit onderdeel, strekt tot herstel van een zetfout.

Q en R. De wijzigingen zijn een gevolg van de nieuwe omschrijving van de verzekeringsplichtige.

S. Artikel 26 wordt in verschillende opzichten enigszins gewijzigd. In het vierde lid wordt de eerste zin omgewerkt en gepreciseerd. De strekking van deze zin is dat het Waarborgfonds niet aansprakelijk is ten opzichte van een benadeelde die slechts geringe schade heeft geleden. Zijn er bij hetzelfde ongeval meer benadeelden, dan zou men deze strekking kunnen ontgaan door cessie van de vordering tot vergoeding aan een andere benadeelde: is het gezamenlijk bedrag der schaden hoger dan het bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde bedrag, dan zou het fonds toch aansprakelijk worden. Hetzelfde zou gebeuren, als een verzekeraar door cessie of subrogatie meer dan één vordering tot schadevergoeding verkrijgt. Met de voorgestelde redactie is beoogd dit gevolg uit te sluiten.

Voorts wordt voorgesteld, de tweede zin van de huidige bepaling te laten vervallen, hetgeen voortvloeit uit het voorstel tot schrapping van artikel 5, tweede lid.

---

<sup>9</sup> Zie ook de Wet van 24 maart 1976, Stb. 221, tot nadere wijziging van een aantal sociale verzekeringswetten en de Wet Werkloosheidsvoorziening op technische punten.

In het voorstel tot wijziging van het vijfde lid (onderdeel *b*) wordt rekening gehouden met het geval van aansprakelijkheid van verschillende personen, onder wie een of meer zijn verzekerd, en een of meer anderen niet. Daar dit zich ook kan voordoen, als van de laatsten de identiteit niet is komen vast te staan, vervalt de beperking tot de gevallen *b-e* van artikel 25, eerste lid, die thans in artikel 26, vijfde lid is opgenomen. Met het oog op het subsidiaire karakter van het Waarborgfonds wordt nu voorgeschreven dat een benadeelde eerst zijn recht moet zoeken bij alle bekende aansprakelijke personen en hun verzekeraars; pas wanneer dit geen uitzicht op succes biedt, komt een aanspraak jegens het fonds in aanmerking. In geval van gedeelde schuld zullen derhalve eerst de bekende aansprakelijke personen en hun verzekeraars moeten worden aangesproken; na betaling hebben zij op hun beurt regres op het fonds voor de schade die uiteindelijk ten laste van de onverzekerde aansprakelijke persoon behoort te komen (vgl. HR 30 oktober 1925, NJ 1926, blz. 157; 4 november 1955, NJ 1956, 1).

In het nieuwe zesde lid worden speciale regels gegeven, indien het geval, bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder *d* – onvermogen van de verzekeraar – zich voordoet (onderdeel *c*). Alsdan zal de benadeelde niet eerst de aansprakelijke, doch verzekerde personen behoeven aan te manen: doordat een verzekering volgens de wet was gesloten, mochten zij zich tegen zodanige vorderingen gevrijwaard achten; vgl. ook artikel 27, eerste lid, tweede zin, dat in een zodanig geval ook het verhaal van het fonds uitsluit.

Voorts wordt bepaald dat deze vorderingen niet rechtstreeks tegen het Waarborgfonds, doch tegen de – onvermogende – verzekeraar moeten worden ingesteld: het fonds zal slechts behoeven te betalen, als de verplichting van de verzekeraar tot betaling ondubbelzinnig is komen vast te staan. Anders zou immers het verhaalsrecht van het fonds op de verzekeraar moeilijkheden kunnen opleveren, daar de laatste zijn aansprakelijkheid zou kunnen ontkennen.

Tenslotte wordt bepaald dat het fonds, voor zover het de schade van de benadeelde heeft vergoed, in alle rechten van de benadeelde terzake van die schade treedt. Het fonds kan dan in de plaats van de benadeelde als crediteur in het faillissement van de verzekeraar opkomen. In dit verband moge ook worden verwezen naar artikel 42e, eerste lid, van de Werkloosheidswet.

T. In dit onderdeel wordt een klein verzuim hersteld, dat bij de wet van 22 december 1966, Stb. 559, werd gepleegd, toen aan artikel 25 een tweede lid werd toegevoegd.

U. Krachtens artikel 25, eerste lid, onder *d*, kunnen benadeelden op het Waarborgfonds Motorverkeer verhaal zoeken, ingeval van onvermogen van de verzekeraar. Het Waarborgfonds heeft krachtens artikel 27 daarvoor een recht van verhaal, doch het is twijfelachtig, of dit verhaalsrecht kan worden beschouwd als een vordering van een benadeelde. Het verdient daarom de voorkeur de aanspraak van het fonds in artikel 28, derde lid, uitdrukkelijk met een zodanige vordering gelijk te stellen.

V. De inhoud van artikel 30 is in verscheidene opzichten gewijzigd en het bleek daardoor noodzakelijk de tekst opnieuw te redigeren. Een aantal van deze wijzigingen houdt verband met de uitbreiding van de verzekeringsplicht in artikel 2.

Er is in de eerste plaats een splitsing aangebracht in de strafbaarstelling. Het eerste en tweede lid voorzien in een strafbaarstelling van de bezitter en de houder van een motorrijtuig, alsmede van de kentekenhouder. Deze personen worden in artikel 2 als verzekeringsplichtigen aangemerkt. Het tweede lid ziet op het geval dat voor het motorrijtuig een kentekenbewijs is afgegeven, hetgeen op zichzelf reeds een verzekeringsplicht met zich meebrengt.

Het vierde lid voorziet in een strafbaarstelling van de bestuurder van een onverzekerd motorrijtuig, die daarmee op een weg rijdt of staat of daarmee deelneemt aan het verkeer op een terrein.

Voorts is in verband met de arresten van de Hoge Raad van respectievelijk 15 maart 1966, NJ 1967, 438 en 11 juni 1968, NJ 1968, 330; Verkeersrecht 1968, 71 wijziging gebracht in de delictomschrijvingen. In beide arresten ging de Hoge Raad uit van een ruime interpretatie van het begrip «van kracht zijn van een verzekering», dat in de huidige tekst van artikel 30 wordt gebezigd. In het eerstgenoemde arrest oordeelde de Hoge Raad dat bepaalde beperkingen in de verzekeringsovereenkomst, waardoor deze niet voldeed aan de in de wet gestelde eisen, geen afbreuk kunnen doen aan het door een verzekering gedekt zijn van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid in overeenstemming met artikel 2, eerste lid, omdat dergelijke beperkingen slechts kunnen berusten op een beding in de overeenkomst en door de verzekeraar niet aan benadeelde kunnen worden tegengeworpen. In het tweede arrest besliste de Hoge Raad, dat er ook sprake is van «het van kracht zijn van een verzekering», indien de verzekering wel reeds is geëindigd, maar de aansprakelijkheid van de verzekeraar jegens de benadeelde krachtens artikel 13, vierde lid, nog bestaat. Een zodanige opvatting werkt evenwel nalatigheid in het nakomen van de verzekeringsplicht in de hand. De wet legt op bepaalde personen een verplichting tot het sluiten van een verzekering die aan bepaalde eisen moet voldoen en daaruit volgt dat deze personen strafbaar behoren te zijn wanneer zij deze verplichting niet nakomen. Daarom worden in het eerste en tweede lid van artikel 30 degenen op wie de verzekeringsplicht rust, strafbaar gesteld, als zij geen verzekering hebben gesloten welke voldoet aan de bij en krachtens de W.a.m. gestelde eisen. In het vierde lid is hetzelfde bepaald ten aanzien van de bestuurder van een motorrijtuig, indien voor het motorrijtuig niet een zodanige verzekering is gesloten.

Ten overvloede zij opgemerkt dat het belang van benadeelden hierbij niet in het geding is: in beide hiervoor geschetste gevallen behouden zij hun rechtstreekse vordering jegens de verzekeraar.

De sanctie die gesteld is op overtreding van deze strafbepaling is eveneens gewijzigd. Voorgesteld wordt om de maximum boete te verhogen van f 1000 tot f 2000, teneinde het bedrag van deze boete meer in overeenstemming te brengen met de ernst van de overtreding.

Het derde lid bepaalt dat de bezitter, de kentekenhouder en de houder niet strafbaar zijn als op hen de verplichting tot het sluiten van een verzekering niet rust. Er kunnen verscheidene oorzaken zijn waarom deze personen niet verzekeringsplichtig zijn: de verplichting rust op de houder en niet op de bezitter (artikel 2, tweede lid), de verzekeringsplicht is (tijdelijk) opgeheven (artikel 2, derde lid), de verzekeringsplicht is geschorst (artikel 2, vierde lid), er is een vrijstelling van de verzekeringsplicht verleend (artikelen 17 en 18) of het in artikel 2, zesde lid, bedoelde bureau heeft zich aansprakelijk gesteld voor een buitenlands motorrijtuig. In het eerstgenoemde geval zal niet de bezitter, maar wel de houder strafbaar zijn, in de overige genoemde gevallen zal er geen verzekeringsplicht bestaan ten aanzien van het motorrijtuig en zullen dientengevolge geen van de in het eerste lid van artikel 30 genoemde personen strafbaar zijn. In het vijfde lid zijn de gevallen opgesomd waarin de bestuurder niet strafbaar is.

Indien het bureau, bedoeld in artikel 2, zesde lid, zich aansprakelijk heeft gesteld de schade door buitenlandse motorrijtuigen toegebracht te vergoeden, zal deze schade via het Nederlandse bureau der motorrijtuigverzekeraars en de zusterorganisatie van dit bureau in het land van herkomst van het betrokken motorrijtuig worden afgewikkeld. Indien blijkt dat het motorrijtuig onverzekerd was, zal een strafvervolging kunnen worden ingesteld in het land van herkomst, maar dit zal dan een zaak zijn van de in dat land bevoegde autoriteiten.

Het zevende en achtste lid komen overeen met het vierde en vijfde lid van het huidige artikel 30. In het zevende lid is het maximum bedrag van de bijkomende straf verhoogd van f 3000 tot f 6000, waarbij in aanmerking is genomen de geldontwaarding welke sinds het in werking treden van de wet is opgetreden. In het achtste lid is de bepaling, dat voor de tenuitvoerlegging van de straf geen vervangende hechtenis kan worden toegepast, ge-

schrap. Gebleken is dat de tenuitvoerlegging in de praktijk op grote moeilijkheden stuit, hetgeen tot gevolg heeft gehad dat deze straf in weinig gevallen wordt opgelegd<sup>10</sup>. Dit valt te betreuren, omdat het opleggen van deze bijkomende straf tot storting van een bepaald bedrag in het Waarborgfonds Motorverkeer zinvol is. Het Waarborgfonds heeft immers het risico gelopen dat met het onverzekerde motorrijtuig schade zou worden toegebracht en dit fonds wordt voornamelijk gevoed door de jaarlijkse bijdragen van de verzekeraars, hetgeen inhoudt, dat de wel-verzekerde motorrijtuigen indirect via de betaalde premies het grootste deel van de lasten dragen.

W. Bij de algemene beschouwingen (I-A-2c.) Verplichting tot het geven van inlichtingen omtrent de nakoming van de verzekeringsplicht) is reeds uiteengezet welke beweegredenen ertoe hebben geleid om een nieuwe strafbepaling (artikel 34) in het onderhavige voorstel van wet op te nemen. De ondergetekenden achten het op zijn plaats om in de gevallen dat er een vermoeden bestaat dat de wet is overtreden, van de verzekeringsplichtige en, voor zover nodig, van de verzekeraar de noodzakelijke inlichtingen te verlangen, omdat zonder deze medewerking het sanctioneren van de nakoming van de verzekeringsplicht in verschillende gevallen veel bezwaar oplevert en anderzijds de verlangde medewerking zonder veel moeite kan worden verleend. Het belang dat met de naleving der verzekeringsplicht is gemoeid, rechtvaardigt dit beroep op medewerking.

De vordering kan worden gedaan aan degene aan wie met betrekking tot een bepaald motorrijtuig het kenteken is opgegeven en die dus in het kentekenregister staat vermeld. De vordering kan niet geldig worden gedaan, indien er met betrekking tot het motorrijtuig geen verzekeringsplicht bestaat of heeft bestaan, bij voorbeeld omdat er een vrijstelling is verleend, of omdat het bureau zich volgens artikel 2, zevende lid, aansprakelijk heeft gesteld.

De vordering strekt tot het tonen van een bewijs dat gedurende een bepaald tijdvlak – bij voorbeeld op een bepaalde dag – een verzekering volgens de wet van kracht was, dat wil zeggen geldig en niet geschorst.

De periode waarbinnen het bewijs moet worden geleverd is gesteld op minimaal 14 dagen, maar een langere termijn kan worden gegeven, indien zulks in de praktijk wenselijk zal blijken te zijn. Het bewijsstuk zal moeten worden getoond op een nader in het verzoek aangegeven plaats, bij voorbeeld het politiebureau van de woonplaats van degene tot wie de vordering is gericht.

De sanctie is dezelfde als die van artikel 30, terwijl het zesde tot en met het achtste lid van dat artikel van overeenkomstige toepassing zijn verklaard. De verzekeringsplichtige die medewerking aan de bewijslevering weigert te verlenen, laadt op zijn minst de schijn op zich dat hij de verzekeringsplicht niet is nagekomen. Daarom zijn de bedreigde straffen gelijk aan die, welke kunnen worden opgelegd aan degene van wie is komen vast te staan dat hij zijn verzekeringsplicht niet is nagekomen. Aldus zal er een voldoende prikkel bestaan om aan de vordering te voldoen en door het scheppen van dit afzonderlijke delict wordt een afdoende voorziening getroffen voor de vervolging van die gevallen, waarin het bewijs van het niet-verzekerd zijn voor het Openbaar Ministerie uiterst moeilijk te leveren is door gebrek aan medewerking van de kant van de verzekeringsplichtige.

## Artikel II

In dit artikel is een overgangsbepaling opgenomen met betrekking tot het eerste lid van artikel 15. Bij inwerkingtreding van deze wet kunnen, al naar gelang het tijdstip waarop het ongeval heeft plaats gevonden of de schade aan de benadeelde is vergoed, verschillende gevallen worden onderscheiden waarbij een verzekeraar de schade aan een benadeelde heeft vergoed of zal moeten vergoeden, hoewel hij aan de aansprakelijke persoon geen verzekeringsdekking had verleend en mogelijk verhaal zal willen nemen op de aansprakelijke persoon. Het voorgestelde artikel II bepaalt nu dat artikel 15,

<sup>10</sup> Volgens de jaarverslagen van het Waarborgfonds Motorverkeer werd in de jaren 1969–1973 in resp. 83, 54, 6, 7 en 41 gevallen de bijkomende straf ex artikel 30, vierde lid, opgelegd.



eerste lid slechts van toepassing is op die gevallen waarbij verhaal wordt genomen wegens aan de benadeelde vergoede schade, voortvloeiende uit ongevallen welke hebben plaatsgevonden nadat deze wet in werking is getreden. Op alle andere gevallen blijft het oude recht van toepassing en moet de vraag of de verzekeraar een verhaalsrecht op de aansprakelijke persoon toekomt, worden beoordeeld aan de hand van artikel 11, tweede lid (oud), welke bepaling gelijkkluidend is aan artikel 15, tweede lid (nieuw).

### *Artikel III*

Het ligt in de bedoeling de wet spoedig na haar totstandkoming in werking te laten treden. Het is echter niet uitgesloten dat dit niet voor alle bepalingen op dezelfde dag zal kunnen geschieden, omdat voor de invoering van enkele bepalingen de nodige organisatorische voorbereidingen zullen moeten worden getroffen.

De Minister van Justitie,  
A. A. M. van Agt

De Staatssecretaris van Financiën,  
A. de Goede

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. E. Westerterp

