

Zitting 1977

14 281

Wijziging Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

Nr. 5

VOORLOPIG VERSLAG

Vastgesteld 25 augustus 1977

De vaste Commissie voor Justitie¹, belast met de voorbereiding van dit wetsontwerp, brengt hierover het navolgende verslag uit.

De leden van de P.v.d.A.-fractie juichten een wijziging van de huidige wet van harte toe. Uit de memorie van toelichting blijkt overduidelijk welke bezwaren aan de bestaande situatie kleven. In grote lijnen komen die bezwaren neer op het volgende: omslachtige en niet bevredigend verlopende controle op de naleving van de wet ten aanzien van kentekenplichtige motorrijtuigen; problemen in de sfeer van opsporing en vervolging, die nog gecompliceerd worden door het feit dat de verzekeringsplicht alleen geldt ten aanzien van aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen.

Om aan deze bezwaren tegemoet te komen stellen de bewindslieden een aantal wijzigingen voor, die de instemming van de aan het woord zijnde leden hebben: bij voorbeeld de verruiming van de verzekeringsplicht tot alle gevallen, waarin voor een motorrijtuig een kentekenbewijs is afgegeven; de uitbreiding van het criterium «aan het verkeer deelnemen» naar het criterium van «het zich op de weg bevinden»; de koppeling van het centraal WAM-register aan het Kentekenregister; uitbreiding van de WAM-registratie.

Daarnaast beoogt het wetsontwerp een aantal andere wijzigingen, die ten doel hebben bij te dragen aan een eenvoudiger en doelmatiger controle op de nakoming van de verzekeringsplicht.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen evenwel of de door de bewindslieden voorgestelde verbeteringen voldoende zijn om het beoogde doel van de eenvoudiger en doelmatiger controle te bereiken. Zij vroegen zich af of dit doel niet (nog) meer op andere wijze gediend zou kunnen worden. Hierop zouden deze leden verder in het verslag nader ingaan.

De leden van de C.D.A.-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van dit wetsontwerp dat, zoals blijkt uit de memorie van toelichting, voornamelijk beoogt een betere controle mogelijk te maken op de naleving van de verzekeringsplicht inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor motorrijtuigen.

Uit de voorgestelde wijzigingen concludeerden deze leden dat met de bestaande wet kennelijk minder gunstige ervaringen zijn opgedaan. Daarover zouden deze leden graag nader worden ingelicht. Met name wilden zij weten of, naast de als onvoldoende gevoelde controlemogelijkheden op de nale-

¹ Samenstelling: Aantjes (CDA), Geurtsen (VVD), fungerend voorzitter, Van der Lek (PSP), Rietkerk (VVD), Roethof (PvdA), Haas-Berger (PvdA), Kappeyne van de Coppello (VVD), Stofelen (PvdA), Van Dam (CDA), G.M.P. Cornelissen (CDA), Kosto (PvdA), Salomons (PvdA), Pattijn (PvdA), Molleman (PvdA), Van den Broek (CDA), Evenhuis-van Essen (CDA), Van Muiden (CDA), Faber (CDA), Wessel-Tuinstra (D'66), Nijpels (VVD).

ving van de verzekeringsplicht, ook aanwijzingen bestaan dat de verzekeringsplicht onder het huidige regiem op onaanvaardbare schaal wordt ontdoken. Kan de Regering een overzicht verstrekken van het aantal gevallen per jaar (over de afgelopen 5 jaar) waarbij het waarborgfonds door benadeelde(n) is aangesproken wegens het niet verzekerd zijn van de aansprakelijke persoon?

Een meer doelmatige en efficiënte controle op de naleving van de verzekeringsplicht kan volgens de onderhavige wijzigingsvoorstellen worden bevorderd door een drietal maatregelen, te weten: uitbreiding van de verzekeringsplicht, verbetering van de registratie in het centraal WAM-register en een verplichting tot het geven van inlichtingen omtrent het verzekerd zijn.

Alvorens hierop verder in het verslag nader in te gaan vroegen deze leden of de voorgestelde wijzigingen naar het oordeel van de Regering tot hogere kosten zullen kunnen leiden bij assuradeuren en dus ook verzekerden.

De leden van de S.G.P.-fractie gingen ervan uit dat zij hun bezwaren tegen verzekering in het algemeen en verzekering in het bijzonder als bekend mochten veronderstellen bij de bewindslieden. Nu de wet eenmaal bestaat konden zij ermee instemmen dat de bewindslieden een poging doen om via dit wetsvoorstel de wet zo goed mogelijk te laten functioneren door meer waarborgen voor controle op de naleving te scheppen, dit in het belang van eventuele benadeelden.

Verruiming verzekeringsplicht

De leden van de C.D.A.-fractie merkten op, dat als maatstaf voor de verzekeringsplicht niet langer zal gelden het deelnemen aan het verkeer, maar het zich op de weg bevinden, danwel het feit dat voor het desbetreffende voertuig een kentekenbewijs is afgegeven. Zij zagen hierin een belangrijke verruiming van de controlemogelijkheden nu deze controle ook zal kunnen plaatsvinden ten aanzien van op de weg geparkeerde motorvoertuigen, waarvan ongetwijfeld de meeste ook in het verkeer worden gebruikt en als zodanig onder de verzekeringsplicht vallen.

De aan het woord zijnde leden realiseerden zich echter ook dat eerdergenoemd controlevoordeel slechts bereikt wordt door het tevens opleggen van een verzekeringsplicht voor ieder op de weg geparkeerd motorvoertuig, inclusief de buiten gebruik gestelde, waarvoor thans geen verzekeringsplicht geldt. Laatstgenoemde minderheidscategorie krijgt aldus een (verzekerings-) verplichting opgelegd die geen ander doel lijkt te dienen dan de controle op de meerderheidscategorie – dat wil zeggen de eigenlijke verzekeringsplichtigen – te vereenvoudigen.

Het in de memorie van toelichting gestelde dat het onderhavige nieuwe criterium van het «zich op de weg bevinden» tevens de grondslag vormt voor de kentekenplicht en de betaalplicht motorrijtuigenbelasting, achtten deze leden een minder overtuigend argument voor opnemning van dit criterium ook in de WAM. Immers het op de weg geparkeerde motorvoertuig moet identificeerbaar zijn (kentekenplicht) en legt beslag op een weggedeelte waarover betaling van belasting aanvaardbaar is. Verzekeringsplicht is, zo meenden deze leden, slechts redelijk als ook gevaar voor schade bestaat waarvoor de bezitter aansprakelijk is.

Als laatste argument ter ondersteuning van het pleidooi voor invoering van de verzekeringsplicht voor ook buiten dienst gestelde geparkeerde voertuigen wijst de Memorie van Toelichting op het gevaar van schade, bijvoorbeeld door foutief parkeren, «zolang het motorrijtuig niet van de weg is gehaald».

Ook hier wilden deze leden graag vernemen of voorbeelden bekend zijn van claims op het waarborgfonds ter zake van dit soort schades. Het bestaan van dergelijke praktijkvoorbeelden zou voor deze leden de voorgestelde uit-

breiding van de verzekeringsplicht alleszins kunnen rechtvaardigen. Maar zou zulks dan ook niet moeten gelden voor de op de weg geparkeerde aanhangwagens e.d., die krachtens artikel 1 niet onder de verzekeringsplicht vallen wanneer zij buiten het verkeer tot stilstand zijn gekomen?

Indien de praktijk geen redelijk vermoeden van dergelijk gevaar oplevert, hoorden deze leden gaarne de opvatting van de Regering over een mogelijke tussenoplossing waarbij de verzekeringsplicht wel voor deze op de weg geparkeerde voertuigen wordt ingevoerd en de ontheffingsmogelijkheid (ex artikel 2) kan worden gegeven bij buitengebruikstelling, evenwel zonder de in lid 3 opgenomen voorwaarde dat het voertuig van de weg moet worden gehaald. Hierdoor zou worden voorkomen dat ontheffing/onderbreking van de verzekeringsplicht in de praktijk alleen mogelijk is voor de bevoorrechten die over stallingsmogelijkheden buiten de openbare weg kunnen beschikken.

Vervolgens vroegen deze leden wat de gevolgen zouden zijn van de nieuwe verzekeringsplicht voor de handelaren in gebruikte auto's. Worden deze handelaren gedwongen voor hun gehele handelsvoorraad ontheffing c.q. vrijstelling aan te vragen? Hoe stelt de Regering zich dit in de praktijk voor, temeer daar van een schorsing in de zin van artikel 2, lid 3, meestal geen sprake zal zijn? De aan de orde zijnde verzekeringsplicht deed deze leden nog vragen naar het oordeel van de Regering over het voorkomend geval waarbij iemand er niet in slaagt aan zijn verzekeringsplicht te voldoen vanwege non-acceptatie door assuradeuren. Hoe kunnen publieke plicht en private rechten hier met elkaar worden verzoend?

De verruiming van de verzekeringsplicht tot alle motorvoertuigen die «zich op de weg bevinden» (artikel 2, eerste lid) riep bij de leden van de S.G.P.-fractie de vraag op welke gevolgen dit voorstel kan hebben voor degenen die voor het (langdurig) parkeren van hun voertuig op de openbare weg staan? Is de nevenbedoeling van het voorstel om het gebruik van de openbare weg als permanente parkeerplaats terug te dringen?

Registratie van W.A.M.-verzekeringen

De leden van de C.D.A.-fractie zagen met de Regering de noodzaak van een verplichting dat ook schorsing en beëindiging van verzekeringen aangekend worden in het centraal register ten einde een efficiënte controle mogelijk te maken. Ook onder de huidige wet bestaat deze verplichting tot aangifte doch volgens de memorie van toelichting wordt daarvan tot dusver geen aantekening in het centraal register gemaakt. Daarvoor wordt thans deze laatste verplichting expliciet opgenomen. Het had deze leden enigszins bevreemd dat blijkbaar wetswijziging nodig is om een rijksdienst te brengen tot registratie van gegevens die hem krachtens de bestaande wet reeds ter beschikking staan. Of was deze registratie tot dusver technisch niet mogelijk en is dit thans wel uitvoerbaar?

Verplichting tot het geven van inlichtingen

De leden van de C.D.A.-fractie merkten op, dat de Regering voornemens is de termijn waarbinnen assuradeuren het afsluiten van een verzekering moeten aanmelden ten behoeve van het centraal WAM-register terug te brengen van 3 maanden tot 6 weken. Is het niet redelijk en zelfs uit controle-oogpunt doelmatig om evenzeer de aangifte van schorsing en beëindiging aan een dergelijke termijn te binden temeer daar ex artikel 2, lid 3, de ontheffing als gevolg van schorsing/beëindiging pas van kracht wordt na de kennisgeving? Is een bewijsprocedure in de geest van artikel 34 hier denkbaar? Is geen misbruik te duchten van de mogelijkheid om aangifte van schorsing te doen en zo ja hoe kan zulks dan worden tegengegaan, zo vroegen deze leden zich af.

Verplicht verzekeringsbewijs/vignet

De leden van de fractie van de P.v.d.A. vroegen zich hier af, of het met het wetsontwerp beoogde doel niet (nog) meer gediend zou zijn met het invoeren van de verplichting dat iedere autobestuurder een geldig verzekeringsdocument moet kunnen tonen gekoppeld aan de verplichting tot het voeren van een verzekeringsplaatje op bij voorbeeld de voorruit van het motorrijtuig, zoals gedurende de afgelopen jaren reeds verschillende malen door mr. Th. L. van der Veen is bepleit (bij voorbeeld laatstelijk in het NJB van 12 maart, blz. 272)? Zou van deze dubbele verplichting niet een veel sterkere preventieve werking uitgaan dan van de door de bewindslieden voorgestelde maatregelen? Zou bovendien de pakkans niet worden vergroot? En zou de taak van het opsporings- en vervolgingsapparaat niet aanmerkelijk worden verlicht? Het bewijs van het onverzekerd zijn zou dan immers veel gemakkelijker te leveren zijn? Zou het wetsontwerp tot wet worden verheven dan blijft immers de controle omslachtig. Bij een controle op de weg kan niet, zoals ten aanzien van rijbewijs en kentekenbewijs, snel worden vastgesteld of aan de verzekeringsplicht is voldaan. Altijd zal minstens één keer, soms twee keer (namelijk na zes weken nog eens, als een verzekering nog niet was aangemeld) het register geraadpleegd moeten worden. Is er dan nog geen aanmelding binnengekomen dan moet de bevoegde ambtenaar vorderen dat een document wordt getoond, waaruit blijkt dat aan de verzekeringsplicht was voldaan. Dit alles vergt nogal wat van het met een gebrek aan mankracht kampende politieapparaat, aldus de leden van de P.v.d.A.-fractie.

De kans is groot, zo vervolgden zij, dat weinig gecontroleerd zal gaan worden, dat dus de pakkans gering blijft en dat van de wet weinig preventieve werking zal uitgaan.

Vinden de bewindslieden niet dat het invoeren van een verplichting van verzekeringsdocument en -plaatje tevens van belang zou zijn voor de benadeelde bij een ongeval en voor elkeen, die gaat rijden in de auto van een ander (bedrijfsauto, gehuurde of geleende auto)?

Wat is de mening van de bewindslieden van het door Van der Veen genoemde bezwaar dat na een ongeval iedere onverzekerde autorijder aan de politie de naam van een willekeurige verzekeraar kan opgeven en dat de politie afgaand op de goede trouw van de autorijder zal nalaten om de gegeven informatie te controleren bij het register, waardoor de leugenaar niet ontmaskerd wordt en aan strafvervolgning ontkomt?

Zijn de bewindslieden niet van mening dat bij een niet-invoeren van de verplichting een verzekeringsdocument, op vordering van de bevoegde ambtenaar te tonen, en een daaraan gekoppeld verzekeringsplaatje de kans op onverzekerd rijden groot blijft? Zijn zij niet van mening dat een beroep op de solidariteit van degenen die zich wél verzekeren zo veel mogelijk beperkt moet worden door er maximaal voor te zorgen dat men niet onverzekerd gaat rijden met de kans op brokken en bij gevolg een beroep op het waarborgfonds?

De bewindslieden gaan er in de memorie van toelichting van uit dat bij de autoverzekering in tegenstelling tot de verzekering van bromfietsen niet kan worden volstaan met een eenvoudige kaart. Zij gaven daarvoor een aantal argumenten, welke de leden van de P.v.d.A.-fractie niet vermochten te overtuigen.

De bewindslieden wijzen erop dat de bezwaren, die destijds tegen de invoering van een verzekeringsbewijs konden worden aangevoerd nog steeds gelden.

De aan het woord zijnde leden vroegen of zij goed waren ingelicht dat bij de opstelling van het Benelux-verdrag in 1955 het de bedoeling was alle bestuurders van motorrijtuigen te verplichten een bewijs van verzekering bij zich te hebben, doch dat daarvan bij de opstelling van de huidige wet werd afgezien met als enig argument dat intussen in België was gebleken dat deze methode «grote administratieve rompslomp» voor verzekeraars en overheid

met zich meebracht? Indien dit inderdaad het enige argument was, dan waren de leden van de P.v.d.A.-fractie daar thans niet zeer van onder de indruk.

Resten dan nog de thans in de memorie van toelichting vervatte bezwaren. Zij wilden deze thans stuk voor stuk onder de loupe nemen.

– Er kan een document zijn zonder geldige verzekering, omdat ingevolge artikel 12, eerste lid, bij overdracht van het motorrijtuig de verzekering kan eindigen zonder dat dit uit het document valt af te lezen. De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen of voor auto's niet een zelfde regeling kan worden getroffen als voor bromfietsen, zodat de verzekering niet eindigt, wanneer de verplichting van verzekering op een ander overgaat?

– Er kan wel een geldige verzekering zijn afgesloten zonder dat er (nog) een verzekeringsdocument is afgegeven. De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen wat hier het verschil is met bestuurders van bromfietsen. Het rijden zonder zo'n document bij zich te hebben kan toch strafbaar worden gesteld, zoals dat ook voor bromfietsen het geval is (artikelen 31, jo 33)?

– Op één polis kan meer dan één motorrijtuig verzekerd zijn én de verzekering kan deel uitmaken van een complex verzekeringen.

De P.v.d.A.-leden vroegen of dit niet bezwaren waren, waarvoor een technische oplossing gevonden kan worden? Hadden deze leden goed begrepen dat de Europese richtlijn tot afschaffing van de controle op de groene kaart niet aan de invoering in Nederland van een verzekeringsdocument/-plaatje in de weg staat?

Op blz. 13 onderaan van de memorie van toelichting zeggen de bewindslieden te zullen onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om de jaarlijkse afgifte van deel III van het kentekenbewijs afhankelijk te stellen van het verzekerd zijn van het motorrijtuig. Kan worden aangegeven wat precies de inhoud van dat onderzoek zal zijn en hoeveel tijd daarmee gemoeid zal zijn, zo wilden deze leden tenslotte weten.

In de onderhavige voorstellen blijft het naar de leden van de C.D.A.-fractie tamelijk omslachtig om te komen tot een verbeterde controle op de naleving van de verzekeringsplicht (kans op noodzaak van herhaalde raadpleging register plus aanmaningsprocedure ex artikel 34) en werkt het a-selectief (ook niet-rijders worden getroffen). Zij erkenden tegelijkertijd dat het vinden van werkbare alternatieven geenszins eenvoudig is. Maar zij waren nog niet overtuigd door de memorie van toelichting waar deze geen mogelijkheden ziet tot invoering van de verplichting voor de autobestuurder om een verzekeringsbewijs te kunnen tonen en/of een verzekeringsvignet zichtbaar op de auto te bevestigen.

Tegen invoering van een dergelijk verzekeringsbewijs voeren de bewindslieden onder meer aan dat er een verzekeringsbewijs aanwezig kan zijn zonder geldige verzekering (bij eigendomsoverdracht kan verzekering eindigen).

Maar geldt, zo vroegen deze leden, een soortgelijk bezwaar niet evenzeer voor een door eigendomsoverdracht achterhaalde aantekening in het register? Het register geeft in die gevallen pas een aanwijzing op het moment dat de nieuwe tenaamstelling van het kenteken wordt doorgegeven zonder dat aangifte volgt van verzekering. Indien, bij controle op de weg, een verschil wordt geconstateerd in de tenaamstelling van het verzekeringsbewijs en die van het kenteken, zal zulks dan niet evenzeer tot nader onderzoek leiden?

Voorts noemt de memorie van toelichting de spiegelbeeldsituatie waarin wel sprake is van een geldige verzekering, evenwel zonder dat (al) een verzekeringsdocument is afgegeven. Deze leden vroegen zich af of een vergelijkbaar probleem zich niet evenzeer voordoet bij registratie (artikel 34) namelijk gedurende de periode dat de aangifte nog niet bij het register is ontvangen.

Ten slotte namen zij nota van het bezwaar dat afgifte van een verzekeringsbewijs bemoeilijkt wordt door het feit dat, op één polis meer dan één auto verzekerd kan zijn. Is zulk een probleem, zo vroegen deze leden, niet met medewerking van assuradeuren op te lossen (bij voorbeeld door uitgifte van «certificaten» van polissen)?

De aan het woord zijnde leden hadden als eerste indruk dat de voordelen van invoering van een verplicht verzekeringsbewijs/vignet groter zijn dan de nadelen en zagen gaarne een nadere uiteenzetting door de Regering tegemoet waarbij zij gaarne de situatie in de andere EG-landen betrokken zagen.

De leden van de fractie van de V.V.D., die zich in het algemeen bij hetgeen door andere leden in het voorgaande werd opgemerkt, wensten aan te sluiten, vroegen nog of ter vereenvoudiging van de controle de mogelijkheid onder ogen was gezien de kentekenplaat zodanig uit te voeren, dat daarop een ruimte aanwezig is, waarop een jaarlijks uit te geven verzekeringsvignet of -plaatje kan worden bevestigd. Zij vermochten voorshands niet in te zien, waarom het verstrekken van een verzekeringsplaatje voor bromfietsen niet op technische en administratieve bezwaren afstuit, doch zulks voor automobielen wel het geval zou zijn. De voordelen leken hen evident: bij de mechanische (fotografische) controle ter zake van de motorrijtuigenbelasting zal die ten aanzien van de verzekeringsplicht kunnen worden «meegenomen».

De leden van de S.G.P.-fractie wezen erop, dat op blz. 13 en 14 van de memorie van toelichting wordt gesproken over het onderzoek van de mogelijkheid om de jaarlijkse afgifte van deel III van het kentekenbewijs afhankelijk te stellen van het verzekerd zijn van het voertuig. Zij zouden, indien mogelijk, nog gaarne een nadere toelichting ontvangen op de volgende door de bewindslieden geponeerde stelling: «Het lijkt immers 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». Blijkbaar hebben, aldus deze leden, de bewindslieden op termijn (welke?) toch wel enige verwachting van de resultaten van het onderzoek.

Artikelen

Artikel 2

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen aandacht voor de bezwaren, aangevoerd door de Federatie Historische Automobielenclubs. De Federatie vreest moeilijkheden en onrechtvaardigheden jegens houders van historische automobielen op het punt van de gegeven mogelijkheid tot opschorting van de verzekeringsplicht (lid 3) althans en in ieder geval volstrekt onnodige en aanzienlijke extra kosten, omdat verzekeringsmaatschappijen hun medewerking niet om niet zullen verlenen en zij ten aanzien van historische automobielen wel geen bijzondere faciliteiten zullen willen verlenen. Wat is het oordeel van de bewindslieden daaromtrent?

Artikel 4

Dit artikel geeft aan van welke personen de verzekering de schade niet hoeft te dekken. De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen de mening van de bewindslieden over een uitbreiding van de verplichte WAM-verzekering tot de bestuurder en alle inzittenden van een motorrijtuig ongeacht hun relatie met de bestuurder. Wat is hun mening over het verplicht stellen van een persoonlijke ongevalverzekering voor de bestuurder van een motorrijtuig en zijn naaste familieleden? (zie afscheidscollege dd. 16-9-1976 van prof. mr. F. Baron van der Feltz).

Artikel 6, tweede lid

Is er bij een ongeval meer dan één benadeelde dan delen die naar evenredigheid in de verzekerde som. Alle benadeelden zijn concurrent crediteur. De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen de mening van de bewindslieden over de gedachte om de door een ongeval persoonlijk getroffen een meer preferente vordering te geven. Zou een vordering van een ernstig getroffen

slachtoffer niet moeten gaan boven afgeleide vorderingen van particuliere instanties als verzekeringsmaatschappijen bij voorbeeld casco-assuradeuren) en pensioenfondsen?

Kunnen de bewindslieden enig inzicht geven in de gemiddelde tijd die gemoeid is met een uitkering aan de slachtoffers? De hier aan het woord zijnde leden hadden de indruk dat er soms jaren verliepen voordat aan de slachtoffers wordt uitbetaald. Zou bij voorbeeld bij ernstig letsel niet onmiddellijk een deel van de som kunnen worden uitbetaald?

Artikel 18

De leden van de S.G.P.-fractie spraken er hun waardering voor uit dat de bewindslieden besloten hebben om artikel 18 zodanig te verruimen dat ook aan rechtspersonen vrijstelling van de verzekeringsplicht kan worden verleend op grond van gemoedsbezwaren. Deze leden zouden, indien mogelijk, gaarne enig cijfermateriaal van de bewindslieden ontvangen waaruit kan blijken welke in de tien jaar dat de wet gewerkt heeft de rol geweest is van de categorie vrijgestelden op grond van gemoedsbezwaren. Om welke aantallen ging het, welke bijdrage leverden zij aan het Waarborgfonds Motorverkeer, of en zo ja, tot welke grootte zijn uitkeringen uit dat fonds gedaan?

Artikel 30

In dit artikel wordt het niet voldoen aan de verzekeringsplicht strafbaar gesteld. De leden van de C.D.A.-fractie hadden kennis genomen van de voorgestelde wijziging in de delictomschrijving. Deze betreft in het onderhavige voorstel het ontbreken van een verzekering «welke voldoet aan de bij en krachtens deze wet gestelde bepalingen». De huidige wet verplicht tot verzekering «overeenkomstig deze wet».

Uit de memorie van toelichting (pagina 23) kregen deze leden de indruk dat de Regering met deze wijziging de strafbaarheid wenst uit te breiden onder meer tot polissen, die ten opzichte van de benadeelde de volledige wettelijke dekking verschaffen, maar ten opzichte van de verzekerde bepaalde beperkingen inhouden. Zij waren voorshands evenwel van mening dat alleen de externe werking van de verzekeringsovereenkomst maatgevend moet blijven voor de strafbaarheidsvraag en dat bijgevolg beperkingen op de interne werking aan de vrijheid van de contractpartners dient te worden overgelaten. Een en ander in de geest van het arrest HR 15/3/1966 NJ 1967, 438, waarvan de memorie van toelichting, zo meenden deze leden, weinig gemotiveerd afstand neemt.

Overige opmerkingen

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen ten slotte de mening van de bewindslieden over een versterking van de processuele positie van het verkeersslachtoffer en in plaats van het bewijs van schuld, te verlangen dat de bestuurder van het motorrijtuig, dat bij een verkeersongeval betrokken is, te belasten met het bewijs dat hem niets te verwijten valt, zoals prof. Van der Feltz voorstelt.

De fungerend voorzitter van de Commissie,
Geurtsen

De Griffier van de Commissie
Kerkhofs