

Zitting 1982–1983

14 281

Wijziging Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

Nr. 6

De vroegere stukken zijn gedrukt in de zittingen 1976–1977 en 1977

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 15 maart 1983

Algemeen

Het verheugt de ondergetekenden dat het onderhavige voorstel tot wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam) met instemming is ontvangen.

De vaste Commissie voor Justitie heeft reeds in augustus 1977 haar voorlopig verslag uitgebracht. De ondergetekenden betreuren het dat de memorie van antwoord eerst thans kon worden ingezonden. Zoals aangegeven in het antwoord van de toenmalige Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, mede namens de toenmalige Minister van Justitie en de Staatssecretaris van Financiën, op vragen van de heer P. A. M. Cornelissen (Aanhangsel Handelingen Tweede Kamer, zitting 1981–1982, nr. 809) is de stagnatie vooral veroorzaakt door problemen van technische en financiële aard met betrekking tot de invoering van het nieuwe registratiesysteem. Deze problemen zijn thans overwonnen, zodat de memorie van antwoord kan worden ingezonden. Omstreeks het tijdstip van inzending van deze memorie wordt tevens een wetsontwerp ingediend, waarbij voorzieningen worden getroffen in verband met het bij het onderhavige ontwerp van wet (14 281) voorgestelde systeem van registratie van de aansprakelijkheidsverzekeringen. De in wetsontwerp 14 281 voorgestelde wijzigingen zullen slechts kunnen worden ingevoerd nadat het Centraal Register Wam is geschoond van alle geregistreerde verzekeringen die niet meer van kracht zijn. Derhalve zullen de voorstellen, vervat in het wetsontwerp betreffende deze «schoningsoperatie», vooraf moeten gaan aan de wijzigingen van het onderhavige wetsontwerp. Voor een nadere toelichting moge verwezen worden naar het hierboven aangeduide andere wetsontwerp.

De leden van de P.v.d.A.-fractie hebben zich afgevraagd of de 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.

De ondergetekenden zouden naar aanleiding hiervan willen opmerken dat naar hun mening door de voorgestelde wijzigingen de thans bestaande wettelijke belemmeringen voor een eenvoudiger en doelmatiger controle op de naleving van de verzekeringsplicht worden weggenomen. Zij zijn van oordeel dat het verbeterde systeem van registratie meer dan andere denkbare systemen – op de bezwaren tegen deze systemen zal hieronder nog worden teruggekomen – de mogelijkheden biedt voor effectieve controle. De effectiviteit van de controle hangt wel voor een groot deel af

van de wijze waarop de gewijzigde wettelijke regeling in de praktijk zal worden uitgevoerd. Juist in verband met het grote aantal motorrijtuigen waarvoor een verzekeringsplicht geldt, zal deze praktische uitvoering niet eenvoudig zijn. De ondergetekenden zijn voornemens alles in het werk te stellen deze controle zo effectief mogelijk te laten verlopen. Daarbij geven zij zich er rekenschap van dat een absoluut waterdicht systeem niet realiseerbaar is.

De leden van de C.D.A.-fractie zouden willen weten, of, naast de als onvoldoende gevoelde controlemogelijkheden op de naleving van de verzekeringsplicht, ook aanwijzingen bestaan dat de verzekeringsplicht onder het huidige regime op onaanvaardbare wijze wordt ontdoken en deze leden hebben gevraagd om voor de afgelopen vijf jaren een overzicht te verstrekken waarbij het Waarborgfonds door benadeelden is aangesproken wegens het niet verzekerd zijn van de aansprakelijke persoon.

De ondergetekenden wijzen er in de eerste plaats op dat er geen cijfers bestaan over het aantal onverzekerde motorrijtuigen in Nederland en dat het moeilijk is een verantwoorde schatting te maken. Het is daarom niet verwonderlijk dat er zeer uiteenlopende schattingen bestaan. Men kan slechts uit de gegevens van het Waarborgfonds Motorverkeer een zeer globale indruk krijgen van de schade die jaarlijks door onverzekerde motorrijtuigen wordt veroorzaakt.

Ten aanzien van de ervaringen die door het Waarborgfonds Motorverkeer zijn opgedaan met het verschijnsel van deelname van onverzekerde motorrijtuigen aan het verkeer merken de ondergetekenden het volgende op. Van de door het Waarborgfonds aangelegde schadedossiers blijkt een vrijwel gelijkblijvend deel van omstreeks 25% betrekking te hebben op schadeveroorzaking door geïdentificeerde aansprakelijke motorrijtuigen. Het aandeel van deze groep in de totale toegekende schadevergoeding beweegt zich in de loop der jaren tussen 35% en 40%. Hieruit blijkt reeds, dat de identificatie van een onverzekerd motorrijtuig eerder zal plaatshebben wanneer er sprake is van een verkeersongeval met ernstige gevolgen, waarbij doorrijden na het ongeval voor de aansprakelijke persoon feitelijk niet meer mogelijk is. Er moet dan ook rekening mee worden gehouden dat zich onder de onbekend gebleven aansprakelijke personen een aantal onverzekerden bevindt. Het is echter niet mogelijk om bij benadering een schatting van dit aantal te geven. Bovendien moet bij de berekening van het aantal onverzekerde motorrijtuigen rekening worden gehouden met enkele honderden zaken per jaar waarin het Waarborgfonds schadevergoeding moet weigeren, hoewel de contractuele verzekeringsdekking reeds was beëindigd. Dat betreft dan gevallen waarin op de verzekeraar ingevolge artikel 13, vierde lid, van de Wam (de zogenaamde 16-dagentermijn) nog een wettelijke verplichting tot schadeloosstelling van de benadeelde rustte. Ten slotte is het mogelijk dat een aantal benadeelden hun schade niet bij het Waarborgfonds aanmeldt.

Aan de jaarverslagen van het Waarborgfonds zijn de volgende cijfers ontleend:

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|------|---|--|--|--|----------------------------------|----------------------------------|
| Jaar | Aantal schaden veroorzaakt door onverzekerde motorrijtuigen | Totaal bedrag onder categorie 2 uitgekeerde schade | Aantal veroorzaakt door onbekend gebleven motorrijtuigen | Totaal bedrag onder categorie 4 uitgekeerde schade | Totaal aantal aangemelde schaden | Totaal bedrag uitgekeerde schade |
| 1973 | 2399 | f 4 530 000 | 6 956 | f 6 865 000 | 9 605 | f 11 800 000 |
| 1974 | 2543 | f 4 649 000 | 7 692 | f 8 304 000 | 10 548 | f 13 442 000 |
| 1975 | 2554 | f 5 921 000 | 7 398 | f 7 878 000 | 10 294 | f 14 300 000 |
| 1976 | 2608 | f 6 494 000 | 8 565 | f 9 389 000 | 11 491 | f 16 573 000 |
| 1977 | 3087 | f 8 299 000 | 10 224 | f 11 403 000 | 13 628 | f 20 361 000 |
| 1978 | 3307 | f 9 930 000 | 11 804 | f 13 989 000 | 15 414 | f 24 807 000 |
| 1979 | 3874 | f 10 339 000 | 14 327 | f 18 652 000 | 18 564 | f 29 755 000 |
| 1980 | 4879 | f 13 750 740 | 17 326 | f 22 251 540 | 22 595 | f 37 293 000 |
| 1981 | 5697 | f 14 811 487 | 18 357 | f 24 107 418 | 24 486 | f 40 031 401 |

Dezelfde leden vragen ook of de voorgestelde wijziging naar het oordeel van de Regering tot hogere kosten zal leiden bij assuradeuren en dus bij verzekerden. Naar het oordeel van de ondergetekenden zal dit niet het geval zijn, behoudens een eenmalig bedrag ten laste van assuradeuren zelf in verband met de voorgenomen schoning van het Centraal Register Wam, waartoe de hernieuwde aanmelding van het gehele bestand van verzekerden door verzekeraars noodzakelijk zal zijn. Voorts zij opgemerkt dat er nog kosten zullen worden gemaakt omdat ten dele niet machineleesbare gegevens worden aangeleverd. Deze kosten zullen worden verrekend via het tarief voor verstrekking van informatie uit het register. Op het punt van de kosten wordt nader ingegaan in de memorie van toelichting op het reeds genoemde, dezer dagen ingediende wetsontwerp, waarbij enkele voorzieningen worden voorgesteld vooruitlopend op die van het onderhavige wetsontwerp. Tegenover de kosten staat dat de nieuwe registratie een beter middel is voor de controle op de naleving van de verzekeringsplicht. Dit kan tot gevolg hebben dat in verhouding in een kleiner aantal gevallen een beroep zal moeten worden gedaan op het Waarborgfonds, dat wordt gevoed uit bijdragen van verzekeraars, die in de premies van verzekerden worden doorberekend.

Verruiming verzekeringsplicht

Naar aanleiding van de door de leden van de C.D.A.-fractie gemaakte opmerkingen en gestelde vragen over de voorgestelde verruiming van de verzekeringsplicht tot zich op de openbare weg bevindende motorrijtuigen zouden de ondergetekenden het volgende willen opmerken. Een belangrijke complicatie met betrekking tot de controle op de naleving van de verzekeringsplicht vormt het feit dat de wet thans de verzekeringsplicht slechts oplegt ter zake van aan het verkeer deelnemende motorrijtuigen. Tegen een onverzekerd motorrijtuig kan slechts worden opgetreden indien geconstateerd is dat er met het motorrijtuig aan het verkeer is deelgenomen. Daardoor is de pakkans gering. De voorgestelde verruiming van de verzekeringsplicht maakt het mogelijk om in meer gevallen de naleving daarvan te controleren. In dit verband wijzen de ondergetekenden op de verdere verruiming van de verzekeringsplicht tot de categorie kentekenplichtige motorrijtuigen, die de belangrijkste categorie motorrijtuigen vormt. Ten aanzien van deze motorrijtuigen zal er een verzekeringsplicht bestaan zodra een kentekenbewijs is afgegeven. Ook deze verruiming wordt voorgesteld met het oog op een ruimere controlemogelijkheid.

De voorgestelde verruiming van de verzekeringsplicht tot op de weg staande motorrijtuigen sluit voorts aan bij de regelingen van de kentekenplicht in de Wegenverkeerswet en de grondslag voor de betaling van de motorrijtuigbelasting in de Wet motorrijtuigenbelasting 1966. Dit maakt een meer geïntegreerde controle op de naleving van wettelijke verplichtingen met betrekking tot motorrijtuigen mogelijk.

De ondergetekenden zouden er voorts nog op willen wijzen, dat verzekeringen voor motorrijtuigen gewoonlijk slechts tijdelijk worden beëindigd, indien het motorrijtuig voor langere tijd (bij voorbeeld enkele maanden) buiten gebruik wordt gesteld. Het komt de ondergetekenden gewenst voor dat in een dergelijk geval het motorrijtuig buiten de openbare weg, bij voorbeeld in een garage of op een parkeerterrein, gestald wordt zodat het geen gevaar kan opleveren voor het verkeer. Een motorrijtuig kan zodanig op de weg geparkeerd staan dat daardoor het uitzicht voor het op de weg rijdende verkeer wordt belemmerd of op een zodanige plaats staan dat het bij duisternis niet tijdig kan worden waargenomen. In deze gevallen kan de aansprakelijkheid van het motorrijtuig in het geding zijn, wanneer daardoor een ongeval wordt veroorzaakt.

Het Waarborgfonds kan uit praktische overwegingen geen gedetailleerde cijfers bijhouden voor schadegevallen waarin er sprake is van aansprakelijkheid van op de weg geparkeerd staande motorrijtuigen. Het fonds wordt echter wel geconfronteerd met dergelijke gevallen.

Hoewel een zelfde aansprakelijkheid zich ook zou kunnen voordoen ten aanzien van gevaarlijk geparkeerde aanhangwagens, menen de ondergetekenden dat er bezwaren bestaan tegen het uitbreiden van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen tot aanhangwagens, die niet als motorrijtuigen in de zin van de wet kunnen worden aangemerkt. Aanhangwagens worden ingevolge artikel 1 beschouwd als deel van het motorrijtuig, waaraan zij gekoppeld zijn of gekoppeld zijn geweest zolang zij na ontkoppeling nog niet buiten het verkeer tot stilstand zijn gekomen (artikel 1 Wam). Aanhangwagens vallen nu onder de dekking van het trekkende motorrijtuig en het komt de ondergetekenden niet gewenst voor om deze verzekeringspraktijk te wijzigen uitsluitend voor de hier aan de orde zijnde schadegevallen.

Uit het voorgaande betoog blijkt inmiddels dat de ondergetekenden niet voelen voor de tussenoplossing die door de leden van de C.D.A.-fractie wordt voorgesteld, inhoudende dat de ontheffingsmogelijkheid ex artikel 2 wordt gegeven bij buitengebruikstelling, evenwel zonder de voorwaarde te stellen dat het motorrijtuig van de weg zal worden gehaald.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen vervolgens wat de gevolgen zijn van de nieuwe verzekeringsplicht voor handelaren in gebruikte auto's en of deze handelaren gedwongen worden voor hun gehele handelsvoorraad ontheffing c.q. vrijstelling aan te vragen. Deze leden vroegen ook hoe de Regering zich dit in de praktijk voorstelt, te meer daar van een schorsing in de zin van artikel 2, derde lid, meestal geen sprake zal zijn. De ondergetekenden menen dat het alleszins redelijk is te eisen dat motorrijtuigen die zich in een handelsvoorraad bevinden ook verzekerd zijn, wanneer deze motorrijtuigen op de weg staan geparkeerd. Daarbij moet tevens worden bedacht dat met deze motorrijtuigen veelal een of meer proefritten worden gemaakt, zodat er dan geen reden is voor tijdelijke beëindiging of schorsing van de verzekeringsdekking.

Deze leden vroegen nog 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, zo vroegen deze leden. De ondergetekenden willen op deze vragen in de eerste plaats antwoorden, dat degenen die om de een of andere reden een zodanig risico vormen dat zij niet bij een gewone verzekeraar terecht kunnen voor het afsluiten van een Wam-verzekering, zich kunnen wenden tot de verzekeringsmaatschappij Terminus die opgericht is voor het dekken van afwijkende Wam-risico's. Deze maatschappij zal voor het dekken van het risico echter een aangepaste premie vragen. De ondergetekenden willen verder verwijzen naar de antwoorden op vragen van de leden van de Tweede Kamer, mevrouw Verkerk-Terpstra en mevrouw Kappeyne van de Coppello (Aanhangsel Handelingen Tweede Kamer, zitting 1977-1978, nr. 561) en de heren Nijpels en Van de Ven (Aanhangsel Handelingen Tweede Kamer, zitting 1979-1980, nr. 680).

Op de vraag van de leden van de S.G.P.-fractie welke gevolgen het voorstel tot verruiming van de verzekeringsplicht tot alle motorrijtuigen die zich op de weg bevinden kan hebben voor degenen die voor het (langdurig) parkeren van hun voertuig van de openbare weg gebruik maken, kunnen de ondergetekenden antwoorden dat deze motorrijtuigbezitters hun aansprakelijkheidsverzekering in stand moeten houden, ook indien zij niet van plan zijn om tussentijds met het motorrijtuig te rijden. Voor het overige mogen zij verwijzen naar hun antwoorden op de voorgaande vragen van de leden van de C.D.A.-fractie. Op de vraag van de aan het woord zijnde leden of de nevenbedoeling van het voorstel is om het gebruik van de openbare weg als permanente parkeerplaats terug te dringen, antwoorden de ondergetekenden ontkennend. Dit is naar hun mening een zaak van de wegbeheerder.

Registratie van Wam-verzekeringen

In antwoord op de vraag van de leden van de C.D.A.-fractie of de registratie van de kennisgevingen van schorsing of beëindiging van verzekeringen (de zogenaamde afmeldingen) tot dusver niet mogelijk en thans wel uitvoerbaar is, merken de ondergetekenden op dat bij de voorbereiding van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen gekozen is voor een eenvoudig systeem van registratie. Men verkeerde toen in de veronderstelling dat een registratie van afmeldingen niet noodzakelijk was en een onevenredige belasting voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer zou betekenen. De groei van het wagenpark en de enorme toename van de inlichtingen die uit het register worden gevraagd, nopen echter tot een nieuwe opzet van de registratie. Op dit ogenblik worden de ongeveer 10 000 afmeldingen die dagelijks binnenkomen machinaal verwerkt en gedateerd, maar nog niet geregistreerd. Dat zal wel gebeuren bij het nieuwe registratiesysteem. De overgang van het oude naar het nieuwe registratiesysteem wordt met verzekeraars voorbereid. Het hierboven al genoemde wetsontwerp stelt hiertoe de nodige voorzieningen voor.

Verplichting tot het geven van inlichtingen

In antwoord op de vraag van de leden van de C.D.A.-fractie of het niet redelijk en zelfs uit controle-oogpunt doelmatig is om evenzeer de aangifte van schorsing en beëindiging van een verzekering aan een termijn te binden, te meer daar ex artikel 2, derde lid, de ontheffing als gevolg van schorsing/beëindiging pas van kracht wordt na een kennisgeving, merken de ondergetekenden op dat in het dezer dagen ingediende ontwerp van wet, waarbij voorzieningen worden getroffen in verband met het bij het onderhavige ontwerp van wet voorgestelde systeem van registratie van de aansprakelijkheidsverzekeringen, voorgesteld wordt het vierde lid van artikel 13 te wijzigen. De wijziging houdt in dat de 16-dagentermijn voortaan zal aflopen vanaf het tijdstip van beëindiging, nietigverklaring, ontbinding of schorsing van de verzekering of schorsing van de dekking, zoals dit tijdstip op de kennisgeving van de verzekeraar zal worden aangegeven. Aangezien daardoor het aanvangstijdstip van de 16-dagentermijn gewijzigd wordt en de verzekeraar, anders dan onder het huidige systeem, zonder een speciale voorziening geen direct belang meer heeft bij een snelle afmelding van de geëindigde verzekering, is het noodzakelijk een termijn in de wet op te nemen waarbinnen de kennisgeving moet worden ingediend en op overschrijding van die termijn een sanctie te stellen. De ondergetekenden verwijzen voor een nadere toelichting op dit voorstel naar het betreffende wetsontwerp en de daarop gegeven toelichting.

Dezelfde leden vroegen voorts of een bewijsprocedure in de geest van artikel 34 hier denkbaar zou zijn. De ondergetekenden beantwoorden deze vraag ontkennend. Zoals in de memorie van toelichting (blz. 13, onder c) is uiteengezet, doet zich het probleem voor dat een motorrijtuig weliswaar niet als verzekerd staat geregistreerd, en er dus een vermoeden van overtreding van de wettelijke verzekeringsplicht bestaat, maar dat het mogelijk is dat voor het motorrijtuig inmiddels een nieuwe verzekering is gesloten die echter nog niet is aangemeld. Artikel 34 opent de mogelijkheid om in gevallen waarin er een vermoeden van niet-verzekerd zijn van het motorrijtuig bestaat de medewerking van de verzekeringsplichtige te verlangen. In de gevallen van beëindiging of schorsing doet zich het hiervoor signaleerde probleem echter niet voor.

De leden van de C.D.A.-fractie vroegen ten slotte of geen misbruik is te duchten van de mogelijkheid om aangifte van schorsing te doen en zo ja, hoe zulks kan worden tegengegaan. Misbruik is naar de mening van de ondergetekenden alleen te vrezen, indien een verzekeringsplichtige zijn verzekering schorst en van deze schorsing overeenkomstig artikel 2, derde lid, door de verzekeraar kennis wordt gegeven, maar het motorrijtuig niet

buiten gebruik is gesteld. Er is dan echter niet voldaan aan de in die bepaling gestelde voorwaarden, zodat de verzekeringsplicht blijft voortbestaan, althans herleeft. De overtreding zal dan bij een wegcontrole (ook als het motorrijtuig op de weg geparkeerd staat) geconstateerd kunnen worden.

Verplicht verzekeringsbewijs/vignet

De leden van de fractie van de P.v.d.A. hebben in een aantal kritische vragen en opmerkingen hun twijfel uitgesproken over de doelmatigheid van een controle door middel van registratie van verzekeringen en zij hebben de invoering van een verzekeringsbewijs, gecombineerd met een vignet, bepleit. Naar aanleiding van deze vragen en opmerkingen zouden de ondergetekenden het volgende willen antwoorden.

In beginsel zijn er twee mogelijkheden om de controle op de naleving van de verzekeringsplicht te effectueren: een systeem, gebaseerd op een verzekeringsbewijs, en een systeem, gebaseerd op registratie van gesloten verzekeringen. Een derde mogelijkheid, namelijk een combinatie van beide eerdergenoemde systemen, dient wegens de daaraan verbonden lasten buiten beschouwing te blijven.

De ondergetekenden zijn het met de leden van de fractie van de P.v.d.A. eens dat, indien gekozen zou worden voor invoering van een verzekeringsbewijs, dit bewijs in de vorm van een vignet of anderszins op een duidelijk zichtbare plaats aan het motorrijtuig bevestigd zou moeten worden, ten einde een snelle en eenvoudige controle mogelijk te maken. Een tweede voorwaarde is naar hun mening dat het verzekeringsbewijs volledig bewijs zou moeten opleveren van de nakoming van de verzekeringsplicht, zodat het niet nodig zou moeten zijn om achteraf navrage te doen of de gegevens wel in overeenstemming zijn met de realiteit. Dit houdt in dat de verzekeringsdekking in alle gevallen moet blijven doorlopen gedurende de op het bewijs aangegeven periode, ook in geval van tussentijdse overdracht van het motorrijtuig. Op de gevolgen die deze voorwaarde zou hebben voor de verzekeringspraktijk en de premiestelling komen de ondergetekenden nog nader terug. Ten slotte zal men een verzekeringsbewijs moeten ontwerpen dat niet gemakkelijk vervalst kan worden. Gezien het bedrag van de WA-premie moet met mogelijke vervalsingen rekening worden gehouden.

Wanneer de nakoming van de verzekeringsplicht gecontroleerd zou worden aan de hand van een (betrouwbaar) verzekeringsbewijs, zou de controlerende ambtenaar bij inspectie van het motorrijtuig onmiddellijk kunnen constateren of de verzekeringsplicht is nagekomen. Tegenover dit voordeel staat echter het grote bezwaar dat een aantal controlemogelijkheden, dat onder een systeem van registratie wel denkbaar is, wegvalt. Zo zou geen gebruik kunnen worden gemaakt van gefotografeerde kentekens in geval van bepaalde verkeersovertredingen. Bij een controle via een verzekeringsbewijs is men uitsluitend aangewezen op een inspectie van het motorrijtuig op de weg door een ambtenaar en zal dus een groter beroep moeten worden gedaan op het reeds zwaar belaste politie-apparaat.

Onder een systeem van registratie zullen weliswaar door de ambtenaar inlichtingen moeten worden ingewonnen uit het Centraal Register Wam, maar deze inlichtingen kunnen onder een verbeterde registratie op betrekkelijk snelle en eenvoudige wijze verkregen worden. Slechts wanneer uit het register niet blijkt dat het motorrijtuig verzekerd is, zal moeten worden overwogen om de informatie na zes weken voor een tweede maal op te vragen alvorens de procedure van artikel 34 toe te passen.

De hierboven genoemde voor- en nadelen tegen elkaar afwegend, waarbij andere hierna te bespreken bezwaren tegen invoering van een verzekeringsbewijs nog niet in beschouwing zijn genomen, komen de ondergetekenden tot de conclusie dat uit een oogpunt van doelmatige controle het systeem van registratie de voorkeur verdient. Zij kunnen zich dan ook niet verenigen met de stelling van de leden van de P.v.d.A.-fractie dat de kans groot is dat

onder het in het wetsontwerp voorgestelde systeem weinig gecontroleerd zal gaan worden, dat dus de pakkans gering blijft en dat van de wet weinig preventieve werking zal uitgaan.

De ondergetekenden vinden evenmin dat het invoeren van een verzekeringsdocument en -plaatje van veel belang zal zijn voor de benadeelde bij een ongeval. Ook de benadeelde zal op snelle en eenvoudige wijze de benodigde informatie uit het register kunnen krijgen. Degene die een auto huurt of leent zal bij de houder daarvan kunnen informeren of het motorrijtuig verzekerd is. Het is de ondergetekenden niet bekend dat er op dit punt problemen bestaan.

Het komt inderdaad voor dat onverzekerde autorijders de naam van een willekeurige verzekeraar opgeven. Het is voor de betrokken politieambtenaar niet moeilijk om de gegeven informatie te controleren. In de toekomst zal het bovendien op grond van het voorgestelde artikel 34 eenvoudiger worden om tegen dergelijke praktijken op te treden.

De ondergetekenden zijn het met de leden van de P.v.d.A.-fractie eens dat het onverzekerd rijden zoveel mogelijk beperkt moet worden. Zij menen dat door verbetering van de registratie van Wam-verzekeringen in samenhang met andere in het wetsontwerp gedane voorstellen een doelmatiger controle mogelijk is dan door de invoering van een verzekeringsbewijs, waardoor bovendien nog extra lasten en mogelijk een premieverhoging op de schouders van de verzekerden worden gelegd.

Bij de opstelling van het Benelux-verdrag in 1955 is het inderdaad aanvankelijk de bedoeling geweest alle bestuurders van motorrijtuigen te verplichten een bewijs van verzekering bij zich te hebben, maar hiervan is afgezien omdat inmiddels in België was gebleken dat deze methode een onevenredig grote administratieve belasting voor verzekeraars en overheid inhield (zie memorie van toelichting ontwerp Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, zitting 1960-1961, 6342, nr. 3, blz. 12). Hoewel, zoals uit de beantwoording van de gestelde vragen blijkt, dit voor de ondergetekenden niet het enige bezwaar is tegen de invoering van een verzekeringsbewijs, moet de extra administratieve belasting die de invoering van een verzekeringsbewijs/-plaatje met zich mee zal brengen, niet onderschat worden. Na afloop van iedere in de wet vast te leggen verzekeringsperiode zal aan iedere verzekerde een nieuw document moeten worden uitgereikt, ook met betrekking tot verzekeringsovereenkomsten waarin geen wijziging is gekomen. Onder een systeem van registratie moeten alleen de sluiting, beëindiging of schorsing van een verzekering worden aangemeld bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer, hetgeen voor een zeer belangrijk deel langs mechanische weg kan geschieden. De extra kosten die de afgifte van een verzekeringsdocument met zich meebrengt, zullen aan de verzekerden in rekening moeten worden gebracht.

Op de vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie of voor de in de memorie van toelichting vervatte bezwaren geen technische oplossing gevonden kan worden en of de Europese richtlijn tot afschaffing van de controle op de groene kaart inderdaad niet aan de invoering in Nederland van een verzekeringsdocument/-plaatje in de weg staat, zouden de ondergetekenden het volgende willen beantwoorden.

De Europese richtlijn vormt op zich geen belemmering tot de invoering van een verzekeringsdocument/-plaatje, maar de richtlijn staat niet toe dat de verplichting tot het tonen van een verzekeringsdocument ook wordt opgelegd met betrekking tot motorrijtuigen uit de overige lid-staten en andere landen die bij de regeling zijn aangesloten.

De in de memorie van toelichting opgesomde bezwaren zijn technisch op te lossen, maar deze oplossingen brengen naar het oordeel van de ondergetekenden zodanige bezwaren met zich mee, dat de nadelen verbonden aan het overschakelen van een systeem van registratie naar een controle door middel van een verzekeringsdocument groter worden dan de voordelen. De ondergetekenden willen hieronder nader op ieder van deze bezwaren ingaan.

Het eerstgenoemde bezwaar zou moeten worden opgevangen door in de wet te bepalen dat de verzekeringsdekking moet blijven gelden gedurende een in de wet te bepalen en op het verzekeringsdocument aan te geven periode (bij voorbeeld 1 jaar), ook ingeval het motorrijtuig in die periode aan een ander wordt overgedragen. Het invoeren van een verzekeringsdocument heeft slechts zin, wanneer de controlerende ambtenaar zonder meer op het hem getoonde bewijs kan afgaan. Hierbij dient te worden bedacht dat in Nederland gekozen is voor een systeem van aan het motorrijtuig gebonden kentekens, waardoor overdracht van het motorrijtuig gepaard dient te gaan met overdracht van het kenteken. Bovendien bepaalt de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (artikel 3, nieuwe tekst) dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van het motorrijtuig verzekerd moet zijn. Ook de Wam-verzekering is dus aan het motorrijtuig en niet aan een persoon gebonden. Onder de huidige tariefstelling voor gekentekende motorrijtuigen wordt echter de premie wel overwegend bepaald door de persoonlijke gegevens betreffende de verzekerde, zoals de periode van schadevrij rijden, beroep, leeftijd, het gebruik dat verzekerde van het motorrijtuig maakt (intensief of incidenteel) en de regio waarbinnen de verzekerde woonachtig is. In dit verband is het van belang te wijzen op het stelsel van kortingen, dat in het voordeel werkt van verzekerden die gedurende langere tijd schadevrij rijden en dus beschouwd kunnen worden als voorzichtige rijders. Indien de wet nu zou voorschrijven, dat de dekking moet blijven doorlopen gedurende een bepaalde periode, ongeacht of het motorrijtuig inmiddels aan een ander wordt overgedragen, zal handhaving van een premiestelling die in belangrijke mate rekening houdt met de persoonlijke risicokenmerken van de verzekerde niet mogelijk zijn, omdat de verzekeraar rekening moet houden met een mogelijke tussentijdse overdracht van het motorrijtuig aan een houder die als een zwaarder risico moet worden aangemerkt en van wie een hogere premie gevraagd moet worden. Er zal dus een premienivellering optreden ten nadele van de verzekerden die het geringste ongevalsrisico opleveren. De ondergetekenden achten dit een zwaarwegend bezwaar tegen de invoering van een verzekeringsdocument. Dit bezwaar geldt niet met betrekking tot bromfietsen, omdat het premieniveau voor bromfietsen aanmerkelijk lager ligt en de verschillen in premie minder groot kunnen zijn.

Het tweede bezwaar, inhoudende dat er wel een geldige verzekering kan zijn afgesloten zonder dat er nog een verzekeringsdocument is afgegeven, is inderdaad op te vangen door strafbaar te stellen, dat met het motorrijtuig wordt gereden zonder dat een geldig verzekeringsdocument kan worden getoond. In vele gevallen zal er enige tijd gemoeid zijn met het afgeven van een verzekeringsdocument, omdat de verzekeraar eerst wil nagaan of hij een definitieve dekking voor het motorrijtuig wil verlenen. Gedurende deze tijd is geen voorlopige dekking mogelijk en kan niet met het motorrijtuig worden gereden. Dit zal naar de mening van ondergetekenden terecht ernstige bezwaren oproepen bij motorrijtuigbezitters.

Het derde bezwaar heeft betrekking op zogenaamde collectieve verzekeringen, waaronder op één polis meerdere motorrijtuigen gedekt zijn. Bij invoering van een verzekeringsdocument zou voor ieder motorrijtuig een apart verzekeringsdocument moeten worden opgemaakt, hetgeen extra administratiekosten met zich mee zal brengen die aan de verzekerden in rekening zullen worden gebracht. Een gedeelte van het premievoordeel gaat dan verloren.

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen ten slotte wat de inhoud van het onderzoek naar de mogelijkheid om jaarlijks de afgifte van deel III afhankelijk te stellen van het verzekerd zijn van het motorrijtuig precies inhoudt en hoeveel tijd daarmee gemoeid zal zijn. Dit onderzoek houdt in dat bezien moet worden of in de administratieve procedure die bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer ieder jaar met betrekking tot de afgifte van deel III van het kentekenbewijs gevolgd wordt, een toetsing aan de gegevens van het

Centraal Register Wam kan worden ingebouwd. Daarbij zou langs mechanische weg gecontroleerd moeten worden of een in het kentekenregister voorkomend motorrijtuig ook in het Centraal Register Wam geregistreerd staat, of dat het uitzonderingsgeval van artikel 2, derde lid (tijdelijke opheffing verzekeringsplicht) zich voordoet. Bij dit onderzoek zijn enige problemen gebleken, waarvoor nog geen oplossing is gevonden. Besloten is deze kwestie voor te leggen aan een op advies van de Adviescommissie voor Overheidsorganisaties en Automatisering (AOA) ingestelde werkgroep, die een onderzoek uitvoert naar de openbare informatievoorziening met betrekking tot voer- en vaartuigen.

Naar aanleiding van de opmerkingen van de leden van de C.D.A.-fractie zouden de ondergetekenden in de eerste plaats willen verwijzen naar hun antwoord op de vragen en opmerkingen van de leden van de P.v.d.A.-fractie. In aanvulling daarop merken zij nog het volgende op.

De onderhavige voorstellen om te komen tot een verbeterde controle op de naleving van de verzekeringsplicht zijn naar hun oordeel niet omslachtig. De huidige problematiek wordt veroorzaakt doordat de registratie van verzekeringen onvolkomen is, omdat de zogenaamde afmeldingen niet geregistreerd worden. Dit betekent dat een informatie uit het register dat een bepaald motorrijtuig verzekerd is, slechts betekent dat er ooit een verzekering voor dat motorrijtuig is afgesloten. Deze verzekering kan echter inmiddels zijn beëindigd, zodat het nodig is om van de verzekeraar die als verzekeraar van het motorrijtuig te boek staat, de bevestiging te verkrijgen dat de verzekering nog steeds van kracht is. In de nieuwe opzet van de Wam-registratie zal deze ernstige lacune verdwijnen. Zoals hiervoor reeds uiteengezet is, zal de raadpleging van het register eenvoudig zijn en zullen inlichtingen snel kunnen worden verkregen, omdat het register geheel geautomatiseerd is. Dat door de uitbreiding van de verzekeringsplicht ook niet-rijders worden getroffen is juist, maar deze uitbreiding is onontbeerlijk voor een doelmatige controle. Het grote bezwaar tegen het huidige systeem is juist dat er alleen sprake kan zijn van een overtreding als met het onverzekerde motorrijtuig wordt gereden, hetgeen geconstateerd moet worden, wil een strafvervolgkings kans van slagen hebben. Overigens zouden ook bij invoering van een verzekeringsdocument niet-rijders worden getroffen, omdat motorrijtuigen een verzekeringsvignet zouden moeten hebben, ook als zij op de weg geparkeerd staan en niet gebruikt worden.

Met betrekking tot hetgeen de leden van de C.D.A.-fractie opmerkten over een door eigendomsoverdracht achterhaalde aantekening in het register zouden de ondergetekenden er in de eerste plaats op willen wijzen dat onderscheid moet worden gemaakt tussen het kentekenregister en het Centraal Register Wam. Tenaamstelling van de houder van het motorrijtuig geschiedt wel in het kentekenregister, maar niet in het Centraal Register Wam. Deze laatste tenaamstelling is niet nodig, omdat voor de controle op de verzekering slechts twee feiten van belang zijn, te weten of het motorrijtuig verzekerd is en de naam van de verzekeraar met polisnummer. In het door deze leden gegeven voorbeeld zal de verzekeringsplicht van de nieuwe houder krachtens artikel 2, vierde lid, Wam geschorst zijn zolang de verzekering die door de vorige houder is gesloten nog van kracht is. Zodra deze verzekering wordt beëindigd, zal de verzekeraar een afmelding insturen, die vervolgens geregistreerd wordt. Uit het register blijkt dan dat de nieuwe houder verzekeringsplichtig is geworden. Bij eventuele invoering van een verzekeringsdocument ontstaat daarentegen wel een probleem, omdat de verzekeringsplichtige nieuwe houder door het tonen van een verzekeringsdocument de schijn kan wekken wel verzekerd te zijn. Tenaamstelling op het verzekeringsdocument zegt in dit verband niets, omdat de verzekering iedere bestuurder van het motorrijtuig dekt.

In de spiegelbeeldsituatie, dat er wel een verzekering is maar deze nog niet geregistreerd is, doet zich inderdaad een probleem voor, dat zich echter door tijdsverloop vanzelf oplost, behoudens in het uitzonderlijke geval dat een aanmelding zou zijn zoekgeraakt. Zoals reeds uiteengezet is,

kan aan dit bezwaar op twee manieren tegemoet worden gekomen; door de inlichting na zes weken opnieuw te vragen en/of van de verzekeringsplichtige overeenkomstig artikel 34 te vorderen dat hij een geschrift toont waaruit blijkt dat hij verzekerd is. Blijkt op deze wijze alsnog dat het motorrijtuig wel verzekerd was, dan is er nimmer sprake van een overtreding geweest. Onder een controlesysteem dat zich uitsluitend verlaat op een verzekeringsdocument moet het niet tonen van een verzekeringsbewijs, ook al is het motorrijtuig verzekerd, strafbaar gesteld worden. Dit houdt in dat dan niet straffeloos met een motorrijtuig kan worden gereden zolang er geen verzekeringsbewijs is afgegeven. De ondergetekenden achten dit een bezwaar.

De leden van de C.D.A.-fractie hebben tevens gevraagd naar de situatie in andere EG-landen. Blijkens ontvangen inlichtingen bestaan er binnen de Europese Gemeenschap drie systemen:

1. gebruik van een verzekeringsdocument, dat getoond moet worden (België, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Groot-Brittannië en Ierland);
2. Het systeem dat het kenteken eerst wordt uitgereikt, nadat is aangetoond dat het motorrijtuig is verzekerd en het kenteken moet worden ingetrokken bij het ontbreken van een verzekering (Duitsland en Denemarken);
3. het Nederlandse systeem van registratie.

Ten aanzien van de onder 1 genoemde groep landen bestaan onderlinge verschillen. In Italië dient de verzekeraar een verzekeringsbewijs en een vignet voor de voorruit van de auto af te geven. Hij heeft geen mogelijkheid de verzekering tussentijds te beëindigen en is zelfs aansprakelijk voor schade die wordt veroorzaakt wanneer na diefstal van het motorrijtuig daarmee wordt gereden. In Frankrijk en België vormt het verzekeringsbewijs niet meer dan een vermoeden van het bestaan van een geldige verzekering. In Frankrijk zijn de mogelijkheden tot royement van de verzekering wettelijk geregeld. Hieronder valt ook verkoop van het motorrijtuig, waarvan onmiddellijk aan de verzekeraar moet worden kennis gegeven. Ook bij niet-nakoming van deze verplichting houden de verplichtingen van de verzekeraar jegens derden op (hetzelfde geldt in België). In Luxemburg, waar tevens een mogelijkheid van tussentijdse beëindiging van de verzekering bestaat, heeft de verzekeraar in een zodanig geval de wettelijke bevoegdheid het verzekeringsbewijs terug te vorderen, maar hij blijft aansprakelijk, zolang de houder dit bewijs nog kan tonen. In Groot-Brittannië en Ierland moet de bestuurder het verzekeringsbewijs binnen vijf dagen, nadat hij daartoe een vordering van de politie heeft ontvangen, tonen. In geval van tussentijdse beëindiging van de verzekering is de verzekeringnemer wettelijk verplicht het bewijs binnen 7 dagen in te leveren bij de verzekeraar. Doet hij dit niet, dan deelt de verzekeraar dit mede aan de overheid, waarna zijn verplichtingen jegens derden ophouden te bestaan.

Met betrekking tot het systeem dat in de onder 2 genoemde groep landen gevolgd wordt, kan worden medegedeeld dat aldaar een kenteken niet wordt afgegeven dan nadat een verzekeringsbewijs is getoond. Tussentijdse beëindiging van de verzekering is mogelijk in de in de wet genoemde gevallen. Hiervan moet de verzekeraar kennis geven aan een centraal orgaan, dat ervoor moet zorgen dat het kenteken wordt ingetrokken. In verband hiermee bestaat een na-rijsico voor de verzekeraar van vier weken.

Naar de mening van de ondergetekenden biedt geen van de hierboven genoemde systemen een aanvaardbaar alternatief voor het door hen voorgestelde systeem van verbeterde registratie. In een aantal landen geeft het verzekeringsbewijs onvoldoende garanties voor een doelmatige controle. De bezwaren tegen het Italiaanse systeem zijn hiervoor uiteengezet. Het Luxemburgse systeem komt weliswaar aan een van deze bezwaren tegemoet, maar in dat land draagt de verzekeraar het risico dat het verzekeringsbewijs niet wordt ingeleverd. Het Duits/Deense systeem legt op de

overheid de last ervoor te zorgen dat de kentekenplaten worden ingeleverd, hetgeen in vele gevallen niet eenvoudig zal zijn. In verband daarmee is het nodig om de termijn van het zogenaamde na-risico van de verzekeraar aanmerkelijk te verlengen, hetgeen premieverhogend zal werken. Bovendien pleegt in de hier genoemde landen, anders dan in Nederland, het kenteken niet aan het voertuig te zijn gebonden. Daardoor is het eerder mogelijk kenteken en verzekeringsbewijs te koppelen. Zou men in Nederland kiezen voor een systeem, waarin het verzekeringsbewijs aan het kenteken is gekoppeld, dan zou het verzekeringsbewijs bij eigendomsoverdracht het voertuig moeten volgen. Dat zou weer als bezwaar hebben dat bij de premiestelling geen rekening kan worden gehouden met de persoonlijke risicokenmerken van de verzekerde. De landen die het verzekeringsdocument gebruiken, kennen nog dit nadeel dat, wanneer de aansprakelijke persoon de naam van zijn verzekeraar niet mededeelt, het slachtoffer de betrokken verzekeraar niet rechtstreeks kan aanspreken. Bij een registratiemethode zoals thans voorgesteld zal dit nadeel niet bestaan.

Onder verwijzing naar de antwoorden op de vragen van de leden van de fracties van de P.v.d.A. en het C.D.A. zouden de ondergetekenden naar aanleiding van de opmerkingen van de leden van de fractie van de V.V.D. nog het volgende willen opmerken. De situatie met betrekking tot bromfietsverzekeringen is wegens de verschillen in risico en premieniveau niet vergelijkbaar met die met betrekking tot autoverzekeringen. Voor de bromfietsen ligt het daarom meer voor de hand te streven naar een zo eenvoudig mogelijk systeem dat gebaseerd is op een eenvormige bromfietsverzekering. Voor autoverzekeringen kunnen de gevolgen van het invoeren van een ander controlesysteem veel groter zijn, vooral ten aanzien van de premiestelling, zoals hiervoor reeds uiteengezet is. Bovendien vragen de ondergetekenden zich af of het voorstel van de leden van de V.V.D.-fractie uit een technisch oogpunt uitvoerbaar is. Het verzekeringsplaatje zal een aanvaardbare afmeting moeten hebben, maar tevens voldoende gegevens over de verzekering moeten bevatten en wel in zodanige vorm dat deze duidelijk te fotograferen zijn. Ten einde het risico van diefstal zo klein mogelijk te doen zijn, zal het plaatje op een zodanige wijze aan de kentekenplaat bevestigd moeten worden dat het er niet gemakkelijk van losgeschroefd kan worden. Het moet echter wel ieder jaar op een niet al te gecompliceerde wijze vervangen kunnen worden.

De leden van S.G.P.-fractie vroegen om een nadere toelichting op de in de memorie van toelichting geponeerde stelling dat het niet raadzaam lijkt om voor te schrijven, dat jaarlijks door alle verzekerden een bewijs wordt overgelegd dat aan de verzekeringsplicht is voldaan, omdat dit een onaanvaardbare belasting zou vormen voor de verzekerden, de verzekeraars en de overheid. De ondergetekenden mogen deze stelling als volgt nader toelichten. Indien de jaarlijkse afgifte van deel III afhankelijk zou worden gesteld van het verzekerd zijn van het motorrijtuig, zou daarmee bereikt kunnen worden dat er ten minste eenmaal per jaar een algemene controle op de naleving van de verzekeringsplicht zou worden uitgevoerd. Hoewel een dergelijke controle uiteraard slechts een momentopname te zien geeft en mitsdien geen waterdichte controle voor het gehele jaar kan garanderen, zou er naar het oordeel van de ondergetekenden toch een belangrijke preventieve werking van kunnen uitgaan. Voorwaarde voor het uitvoeren van een zodanige controle is echter, dat daarmee niet een vlotte afgifte van deel III van het kentekenbewijs wordt doorkruist. Ieder jaar moet door de Rijksdienst voor het Wegverkeer binnen betrekkelijk korte tijd een zeer groot aantal delen III worden verstuurd. Dit is alleen mogelijk doordat de administratie geheel is geautomatiseerd. Thans ontvangt iedere kentekenhouder jaarlijks een acceptgirokaart, waarmee hij het verschuldigde bedrag kan overmaken. Na storting van dit bedrag krijgt hij een nieuw deel III toegezonden. Zou men overlegging van een verzekeringsbewijs eisen, dan zou jaarlijks voor ieder motorrijtuig een dergelijk bewijs moeten worden opgemaakt. Dit zou een aanzienlijke extra administratieve belasting voor

verzekeraars opleveren, die de kosten daarvan aan hun verzekerden in rekening zouden moeten brengen. Bovendien zouden deze het verzekeringsbewijs separaat moeten toezenden aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer, die deze bewijzen stuk voor stuk zou moeten controleren. Het jaarlijks controleren van enkele miljoenen verzekeringsbewijzen zou een zodanige vertraging van de afgifte van deel III inhouden, dat niet alle kentekenhouders het vereiste deel III tijdig in huis zouden kunnen hebben.

Artikelen

Artikel 2

De leden van de V.V.D.-fractie vroegen aandacht voor de bezwaren, aangevoerd door de Federatie Historische Automobiellclubs. De ondergetekenden zien geen aanleiding in de aangevoerde bezwaren om met betrekking tot de verzekeringsplicht ten aanzien van historische automobielen een uitzonderingsregeling in het leven te roepen. Wanneer deze automobielen in het geheel niet gebruikt worden, kan de verzekeringsplicht worden opgeheven door het kentekenbewijs in te leveren. Wordt van de automobielen alleen in bepaalde seizoenen gebruik gemaakt, dan biedt artikel 2, derde lid, een mogelijkheid tot tijdelijke opheffing van de verzekeringsplicht. Indien zich met betrekking tot de verzekeringspremie moeilijkheden voordoen, ligt het voor de hand dat daarvoor een oplossing gevonden wordt in overleg tussen de Federatie en verzekeraars.

Artikel 4

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, en over het verplicht stellen van een persoonlijke ongevalverzekering voor de bestuurder van een motorrijtuig en zijn naaste familieleden. In het kader van de Europese Gemeenschappen wordt thans overleg gevoerd over een verder gaande harmonisatie van wettelijk voorgeschreven minimumverzekeringsdekking met betrekking tot aansprakelijkheidsverzekeringen voor motorrijtuigen. Daarbij is ook aan de orde de vraag of de uitzonderingen voor gezinsleden zouden moeten vervallen. De ondergetekenden zouden de resultaten van dit overleg willen afwachten.

De vraag of het gewenst is een persoonlijke ongevalverzekering voor de bestuurder van een motorrijtuig en zijn naaste familieleden verplicht te stellen, hangt nauw samen met de algemene vraag of het aansprakelijkheidsrecht voor verkeersongevallen dient te worden gewijzigd. Dit onderwerp is in studie geweest bij de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid die haar rapport «Vergoeding van schade door dood en letsel» aan de eerste ondergetekende heeft aangeboden. De gestelde vraag kan worden beantwoord wanneer de Regering een standpunt heeft ingenomen over de voorstellen van de studiegroep. Dit standpunt wordt thans voorbereid.

Artikel 6, tweede lid

De leden van de P.v.d.A.-fractie vroegen de mening van de bewindslieden over de gedachte de door een ongeval persoonlijk getroffen een meer preferente vordering te geven, zodat een zodanige vordering, ingeval de totale schade boven het bedrag van het verzekerde bedrag uit zou gaan, voorrang zou hebben boven afgeleide vorderingen van particuliere instanties als verzekeringsmaatschappijen, bij voorbeeld casco-assuradeuren en pensioenfondsen. De ondergetekenden stellen voorop dat blijkens ervaring van verzekeringsmaatschappijen slechts bij hoge uitzondering het totale schadebedrag de verzekerde som overschrijdt. Zodra het tegendeel zou blijken, zou er aanleiding zijn de krachtens artikel 22 Wam vastgestelde

sommen te verhogen. Zij wijzen erop, dat artikel 6.1.9.11a nieuw Burgerlijk Wetboek, welk artikel wordt voorgesteld in het op 2 september 1982 ingediende wetsontwerp 17 541 (Invoeringswet Boeken 3-6 van het nieuwe Burgerlijk Wetboek) (vijfde gedeelte) (wijziging van titel 11 van Boek 3 en van de Boeken 5 en 6), een voorziening als door de vraagstellers bedoeld, bevat. Volgens het tweede lid van genoemd artikel kunnen aanspraken van derden ter zake van als gevolg van lichamelijk of geestelijk letsel geleden schade, daaronder begrepen vorderingen tot verhaal, die krachtens wet, subrogatie of overdracht aan de derde toekomen, niet ten nadele van het recht op schadevergoeding van de gekwetste worden uitgeoefend.

De situatie als door de vraagstellers bedoeld, kan zich voordoen in gevallen waarin vorderingen op grond van artikel 6, tweede lid, van de wet, gekort moeten worden, omdat er bij het ongeval meer dan één benadeelde is en het totaalbedrag van de verschuldigde schadeloosstelling de verzekerde som overschrijdt. Artikel 6, tweede lid, van de Wam is vrijwel gelijklopend aan artikel 6, § 2 van de gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Het ontwerp-artikel 6.1.9.11a wijkt dus af van een wetsbepaling die gebaseerd is op een verdrag waarbij Nederland partij is. Vaststaat, dat de eerder genoemde gemeenschappelijke bepalingen ook op andere punten wijziging behoeven. Mede in verband met de thans in voorbereiding zijnde tweede richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid, waartoe de deelneming aan het verkeer aanleiding kan geven, zal nader bekeken moeten worden hoe dit probeem tot een oplossing kan worden gebracht.

Volgens van het Waarborgfonds Motorverkeer ontvangen inlichtingen belooft de gemiddelde bewerkingsstijd van alle door het fonds behandelde zaken omstreeks drie maanden. In aanvulling op deze informatie merken de ondergetekenden nog op dat de afhandeling van schadeclaims wegens letsel in het bijzonder vertraagd kan worden door problemen die ontstaan over de vaststelling van de schade. Zo kan het bij letselschaden geruime tijd duren alvorens er een medische eindtoestand van het slachtoffer is ingetreden en de mate van invaliditeit kan worden vastgesteld. Zowel het Waarborgfonds als de verzekeraars volgen over het algemeen de praktijk dat over het gedeelte van de schade waarover geen verschil van mening met het slachtoffer bestaat voorlopige uitkeringen worden gedaan. Ook over dit onderwerp bevat het rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid een aanbeveling.

Artikel 18

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen om enig cijfermateriaal waaruit kan blijken welke de rol is geweest van de categorie vrijgestelden op grond van gemoedsbezwaren sinds de inwerkingtreding van de wet. De ondergetekenden mogen deze vraag beantwoorden aan de hand van het volgende door het Waarborgfonds Motorverkeer verstrekte overzicht van het Fonds Gemoedsbezwaarden over de jaren 1969 t/m 1981:

Aantal vrijstellingen

| Jaar | Bromfietsen | Overige motorrijtuigen | Ontvangen uit vrijstellingsbewijzen | Toegerekende beheerskosten | Op geaccumuleerd vermogen bijgeschreven interest | Totaal saldo per ul to dec. |
|------|-------------|------------------------|-------------------------------------|----------------------------|--|-----------------------------|
| 1969 | 1250 | 1400 | f 98 385,11 ¹ | f 3 608,69 | f 10 972,80 | f 237 523,53 |
| 1970 | 1193 | 1471 | f 8 463,- ² | f 3 423,88 | f 16 185,54 | f 258 748,19 |
| 1971 | 1200 | 1480 | f 34 873,- | f 4 146,80 | f 13 435,87 | f 296 028,30 |
| 1972 | 1150 | 1500 | f 24 828,- | f 6 887,90 | f 11 137,63 | f 323 942,48 |
| 1973 | 1100 | 1560 | f 49 416,13 | f 8 708,50 | f 14 991,59 | f 376 954,84 |
| 1974 | 1020 | 1550 | f 36 654,15 | f 10 335,50 | f 28 406,26 | f 428 078,99 |
| 1975 | 990 | 1685 | f 73 634,16 | f 8 825,- | f 20 856,87 | f 478 710,99 |
| 1976 | 885 | 1795 | f 95 432,14 | f 11 873,52 | f 28 796,10 | f 506 695,22 |
| 1977 | 800 | 1695 | f 123 670,60 | f 12 195,60 | f 21 245,76 | f 609 220,14 |
| 1978 | 750 | 1485 | f 169 471,82 | f 13 637,60 | f 39 018,47 | f 970 500,02 |
| 1979 | 700 | 1460 | f 209 704,- | f 11 515,- | f 73 250,- | f 1 189 134,- |
| 1980 | 640 | 1640 | f 109 231,- | f 16 447,- | f 114 175,- | f 1 380 435,- |
| 1981 | 600 | 1640 | f 14 516,- | f 21 769,- | f 142 917,- | f 1 472 709,- |

| Jaar | Aantal ingediende claims | Aantal afgewezen claims | Aantal toegevoegde claims | Toegekende schadevergoeding | Verhaalde schadevergoeding ³ |
|---------|--------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------------|---|
| 1969 | 3 | 3 | — | f —,- | f —,- |
| 1970 | 5 | 3 | — | f —,- | f —,- |
| 1971 | 6 | 2 | 3 | f 6 881,96 | f —,- |
| 1972 | 4 | 1 | 2 | f 3 667,66 | f 2 504,11 |
| 1973 | 9 | 3 | — | f —,- | f —,- |
| 1974 | 5 | 6 | 2 | f 7 304,58 | f 5 714,10 |
| 1975 | 9 | 6 | 1 | f 37 339,24 | f 2 304,58 |
| 1976 | 8 | 6 | 1 | f 84 369,86 | f —,- |
| 1977 | 11 | 11 | 2 | f 45 517,15 | f 24 803,05 |
| 1978 | 20 | 8 | 6 | f 20 850,31 | f 20 000,- |
| 1979 | 9 | 15 | 2 | f 54 805,- | f 2 000,- |
| 1980 | 21 | 6 | 7 | f 43 658,- | f 28 000,- |
| 1981 | 19 | 11 | 10 | f 64 973,- | f 23 407,- |
| Totalen | 129 | 81 | 36 | f 369 366,76 | f 108 732,84 |

¹ Bijdragen over twee jaar.

² Aanvulling bijdrage over 1969.

³ Verhaal wordt gezocht zo mogelijk naar draagkracht van de betrokken aansprakelijke.

Artikel 30

Naar aanleiding van de opmerkingen van de leden van de C.D.A.-fractie over de delictomschrijving van artikel 30, in het bijzonder in verband met wat daarover in de memorie van toelichting is opgemerkt over het arrest van de Hoge Raad van 15 maart 1966, NJ 1967, 438, zouden de ondergetekenden het volgende willen opmerken.

Zoals uit de memorie van toelichting (blz. 23) blijkt, is de wijziging in de delictomschrijving aangebracht in verband met twee arresten van de Hoge Raad, respectievelijk van 15 maart 1966, NJ 1967, 438 en van 11 juni 1968, NJ 1968, 330. In deze arresten gaat het in feite om twee verschillende vragen. Het arrest van 1966 geeft een beslissing op de vraag of een verzekering die een aantal beperkingen inhoudt met betrekking tot de dekking van de aansprakelijkheid aangemerkt kan worden als een verzekering overeenkomstig de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Wam). In het arrest van 1968 ging het om de vraag of een verzekering overeenkomstig de Wam nog «van kracht is» in de zin van artikel 30, eerste lid, wanneer een verzekering is beëindigd, maar de verplichtingen van de

verzekeraar ingevolge artikel 13, vierde lid, nog blijven bestaan, omdat de periode van 16 dagen, als bedoeld in die bepaling, nog niet is verstreken. Beide vragen zijn door de Hoge Raad bevestigend beantwoord.

De wijziging van de redactie van artikel 30 beoogt in de eerste plaats tegemoet te komen aan het bezwaar dat het arrest van de Hoge Raad van 1968 met zich meebrengt. De ondergetekenden menen dat een opvatting zoals in dat arrest is neergelegd nalatigheid in het nakomen van de verzekeringsplicht in de hand werkt. Daarom wordt in artikel 30 degene op wie de verzekeringsplicht rust, strafbaar gesteld als hij geen verzekering heeft gesloten. De ondergetekenden mogen in dit verband verder verwijzen naar hetgeen in de memorie van toelichting (blz. 23) te dezer zake is opgemerkt.

Een andere vraag is of de opvatting die is neergelegd in het arrest van 1966 tot ongewenste gevolgen kan leiden. Bij nader inzien menen de ondergetekenden dat dit niet het geval is. Partijen moeten bij het sluiten van de verzekeringsovereenkomst de vrijheid hebben beperkingen op te nemen met betrekking tot de dekking van het aansprakelijkheidsrisico, mits de positie van de benadeelde niet wordt aangetast. Artikel 11 geeft daartoe de benodigde garantie. De ondergetekenden menen daarom dat het gewenst is de huidige bewoording van artikel 30, waarin wordt gesproken van «een verzekering overeenkomstig deze wet» te handhaven. Zij hebben daarin bij nota van wijzigingen voorzien.

In dit verband wijzen de ondergetekenden erop, dat niet iedere beperking in de verzekeringsdekking is toegestaan. Een verzekering die niet dekt de aansprakelijkheid van het motorrijtuig, maar uitsluitend de aansprakelijkheid van een bepaalde persoon als bestuurder van het motorrijtuig (z.g. rijbewijsverzekering), kan niet aangemerkt worden als een verzekering overeenkomstig de Wam. Een dergelijke verzekering is in strijd met artikel 3, eerste lid, van de Wam.

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 door 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 ondergetekenden wijzen in dit verband op het reeds eerder aangehaalde rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid. Dit rapport bevat een aantal voorstellen die beogen de positie van het verkeersslachtoffer te verbeteren. Deze voorstellen kunnen vooral in het financiële vlak verstrekkende gevolgen hebben, zoals ook blijkt uit het door de Nederlandse Vereniging van Automobiellasseuradeuren (NVVA) uitgebrachte Rapport Geldelijke Ramingen Ander Stelsel. Het regeringsstandpunt over het rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid wordt thans voorbereid.

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

De Minister van Financiën,
H. O. C. R. Ruding

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. F. Scherpenhuizen