

Zitting 1982-1983

14 281

## Wijziging Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

Nr. 10

### NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET EINDVERSLAG

Ontvangen 5 september 1983

De leden van de P.v.d.A.-fractie onderstreepten nogmaals het belang van een goed functionerend systeem dat doelmatig én betrouwbare controle op nakoming van de uit deze wet voortkomende verzekeringsplicht mogelijk maakt. Zij achtten dit des te belangrijker nu uit het stijgend aantal gevallen waarin aanspraak wordt gemaakt op een uitkering uit het Waarborgfonds, mogelijk zou kunnen worden afgeleid dat ook het aantal niet-verzekerden toeneemt.

De leden van de P.v.d.A.-fractie merkten op dat de Regering hen ervan had kunnen overtuigen dat ter verwezenlijking van bovengenoemde controle een registratiesysteem als voorgesteld de voorkeur verdient boven een systeem dat uitgaat van het voeren van een verzekeringsbewijs, waarbij de volgende argumenten bij hen een rol speelden:

- Het register bevat gegevens over afsluiten, beëindigen en schorsen van verzekeringen en is derhalve, wanneer dit voortdurend wordt bijgewerkt, hetgeen de wetswijziging beoogt, betrouwbaar. Daarentegen mist het verzekeringsbewijs alleen - omdat de verzekering zelf beëindigd kan zijn - deze betrouwbaarheid.

- De controle is doelmatig; dit in tegenstelling tot het speurwerk dat van het (toch al overbelaste) opsporingsapparaat zou worden vereist wanneer slechts met verzekeringsbewijzen zou worden gewerkt.

- Het systeem legt geen nieuwe plicht op aan de burgers.

- De pakkans wordt vergroot, hetgeen waarschijnlijk een preventieve werking heeft.

De stelling dat ook de verruiming van de categorie verzekeringsplichtigen (het zich met een motorrijtuig op de weg bevinden; motorrijtuigen waarvoor een kenteken is afgegeven) hieraan bijdraagt, hadden deze leden reeds in hun bijdrage aan het voorlopig verslag onderschreven.

Naast het belang van een betrouwbare en doelmatige controle op het naleven van de in de WAM gestelde regels, onderschreven deze leden het belang van een systeem dat aan de benadeelden het voordeel van een snelle afwikkeling biedt.

Ook het nadelige effect van nivellering der verzekeringspremie (noodzakelijk gevolg van een systeem van verzekeringsbewijzen) sprak deze leden als argument tegen dit laatst genoemde systeem aan, nu geconstateerd moet worden dat deze juist in het voordeel zal werken van die rijders die een groter risico vormen, en gevreesd moet worden dat de stimulans om schadevrij en dus veiliger te rijden zeker zal verminderen.

Deze leden achten het voorts waarschijnlijk, dat een systeem als voorgesteld inderdaad te verwezenlijken is, nu de automatisering zich inmiddels – sinds het indienen van het ontwerp in 1976 – verder ontwikkeld heeft en daarmee de mogelijkheid heeft geschapen voor de verzekeraars hun bijdrage aan het goed functioneren van het voorgestelde systeem te leveren.

Met deze leden zijn wij van mening dat het van groot belang is dat het registratiesysteem verbeterd wordt, zodat tezamen met andere voorgestelde wijzigingen een zo effectief mogelijke controle kan plaatsvinden.

Met genoegen hebben wij er kennis van genomen dat wij de leden van de P.v.d.A.-fractie ervan hebben kunnen overtuigen dat ter verwezenlijking van een effectieve controle een registratiesysteem als voorgesteld de voorkeur verdient boven een systeem dat uitgaat van het voeren van een verzekeringsbewijs. Wij menen inderdaad dat de door deze leden opgesomde voordelen van het registratiesysteem zwaar wegen.

De leden van de P.v.d.A.-fractie constateerden dat op de door hen gedane suggestie om het afgeven van deel III van het kentekenbewijs afhankelijk te stellen van het verzekerd zijn een onderzoek is gevolgd, waarbij problemen aan het licht kwamen waarvoor blijkens de memorie van antwoord, blz. 9, geen oplossing voorhanden is. De zaak zou voor advies worden voorgelegd aan een werkgroep die een onderzoek uitvoert naar openbare informatievoorziening met betrekking tot voer- en vaartuigen. Zij vroegen wanneer de Regering dit advies aan de Kamer denkt voor te kunnen leggen.

Het eindrapport van de Adviescommissie voor Overheidsorganisaties en Automatisering, dat naar verwachting in het najaar van 1983 zal worden vastgesteld, zal worden uitgebracht aan de Minister van Binnenlandse Zaken. De belangstelling van de Kamer voor dit eindrapport hebben wij aan onze ambtgenoot medegedeeld.

Wel merken wij op dat, los van de technische mogelijkheden, er bezwaren aan kunnen zijn verbonden om de afgifte van deel III van het kentekenbewijs afhankelijk te stellen van het al dan niet verzekerd zijn. De zuiverheid van het kentekenregister vormt met betrekking tot een groot aantal verkeersvoorschriften en andere regels de basis voor de controle op de nakoming van deze voorschriften en regels en voor de opsporing van overtredingen daarvan. Tot deze zuiverheid strekt mede de jaarlijkse operatie tot afgifte van deel III. De zuiverheid van het register kan nadelig worden beïnvloed indien deel III niet wordt afgegeven in geval niet blijkt dat het motorrijtuig krachtens de W.a.m. verzekerd is. Daarbij verdient opmerking dat men niet mag verwachten dat van het motorrijtuig geen gebruik zal worden gemaakt indien geen deel III is afgegeven. De jaarlijkse afgifte van deel III kan naar onze mening wel één van de gelegenheden zijn een controle te doen plaats vinden op de nakoming van de verzekeringsplicht. Naar aanleiding van de vragen van de leden van de fracties van de V.V.D. en van D'66 zal hieronder nog worden ingegaan op verschillende controle mogelijkheden.

De leden van de P.v.d.A.-fractie hadden in het voorlopig verslag gevraagd de mogelijkheid te bezien van een uitbreiding van de verplichte W.a.m.-verzekering tot de bestuurder en alle inzittenden van een motorrijtuig ongeacht hun relatie met de bestuurder. Zij merkten op dat thans in het kader van de Europese Gemeenschappen overleg zou worden gevoerd over een verdergaande harmonisatie van een wettelijke voorgeschreven minimumverzekeringsdekking met betrekking tot de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. Zij vroegen de Regering aan te geven welke haar inbreng in genoemd overleg zal zijn en op welke termijn de resultaten van dit overleg verwacht mogen worden.

Wij wijzen erop dat een voorstel en een gewijzigd voorstel voor een tweede richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lid-staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, zijn gepubliceerd in het Publikatieblad van de

Europese Gemeenschappen van 21 augustus 1980 (nr. C 214, blz. 9-10) respectievelijk van 30 maart 1982 (nr. C 78, blz. 17-19). Volgens het gewijzigde voorstel zal artikel 3 bepalen dat familieleden van de verzekeringnemer, van de bestuurder, of van enig ander persoon die bij een ongeval wettelijk aansprakelijk wordt gesteld en daarvoor door de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen is gedekt, wegens deze verwantschaps band niet kunnen worden uitgesloten van toepassing van de verzekering voor wat betreft hun lichamelijk letsel. Mede in aanmerking genomen het feit dat verzekeraars over het algemeen thans niet gebruik maken van de mogelijkheid die het huidige artikel 4 lid 1 W.a.m. biedt om van de verzekering uit te sluiten de dekking van aansprakelijkheid voor schade, toegebracht aan de verzekeringnemer, de eigenaar, de houder en de bestuurder, aan de echtgenoten van de hiervoor bedoelde personen, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, kunnen wij ons met deze uitbreiding van de verplichte verzekeringsdekking verenigen. Deze uitbreiding betreft alleen aansprakelijkheid voor lichamelijk letsel. Zoals het richtlijnvoorstel thans luidt, zal de verzekering niet behoeven te omvatten aansprakelijkheid voor schade aan bagage en bezittingen van inzittenden, overeenkomstig de mogelijkheid van uitsluiting, die artikel 3 lid 2 W.a.m. thans bevat. Wij kunnen ons ermee verenigen dat de lid-staten in dit opzicht hun vrijheid behouden.

Inmiddels vindt nog intensief overleg over het voorstel voor deze tweede richtlijn plaats. Het is niet te zeggen wanneer de besprekingen zullen worden afgesloten. Deze leden merkten voorts op dat zij een vraag hadden gesteld over de wenselijkheid van het verplichtstellen van een persoonlijke ongevallenverzekering voor de bestuurder en zijn naaste familieleden (en relaties) en dat dit vraagstuk onderwerp van studie is geweest bij de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid. Zij vroegen wanneer de Regering een standpunt zal innemen over de voorstellen van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid en dit aan de Kamer zal meedelen.

Zoals in de memorie van antwoord vermeld, wordt een standpunt voorbereid. Er wordt naar gestreefd het standpunt van de Regering voor het eind van het lopende kalenderjaar aan de Kamer mee te delen.

De leden van de V.V.D.-fractie drongen aan op een spoedige totstandkoming van het onderhavige wetsontwerp omdat zij, mede naar aanleiding van het jaarverslag over 1981 van het Waarborgfonds Motorverkeer de indruk hadden dat de toename van onverzekerde automobilisten de laatste jaren drastisch is voortgeschreden. Aangezien in de memorie van antwoord op blz. 3 wordt opgemerkt dat tegen een onverzekerd motorrijtuig slechts kan worden opgetreden indien geconstateerd is dat er met het motorrijtuig aan het verkeer is deelgenomen, waardoor de pakkans gering is, wensten deze leden door de bewindslieden op de hoogte te worden gesteld omtrent de aantallen van dergelijke onverzekerde motorvoertuigen die aan het verkeer deelnemen. Daarbij wilden zij tevens worden geïnformeerd over de schatting van het aantal van diegenen, die hun wegenbelastingverplichting niet nakomen.

Omtrent het aantal motorrijtuigen dat onverzekerd aan het verkeer deelneemt, kunnen wij geen cijfers verstrekken. De verschillende schattingen lopen niet onaanzienlijk uiteen. Er zijn echter aanwijzingen (onder andere de gegevens waarover het Waarborgfonds beschikt) dat er sprake is van stijging van het aantal onverzekerde motorrijtuigen. Met het oog daarop streven wij dan ook naar een zo spoedig mogelijke invoering van de in dit wetsontwerp gedane voorstellen.

Op de vraag naar het aantal van diegenen, die hun motorrijtuigenbelastingverplichting (naar wij aannemen bedoelen deze leden deze belasting wanneer zij spreken over wegenbelasting) niet nakomen, antwoorden wij dat uit de in 1980 verschenen aangepaste versie van het verslag van een onderzoek naar de aard en de omvang van de belastingfraude blijkt dat de in een jaar opgelegde naheffingsaanslagen in de motorrijtuigenbelasting betrekking hebben op ongeveer 300 000 houders. Er zijn aanwijzingen dat het zwartrijden in de laatste jaren in lichte mate is toegenomen.

De leden van de V.V.D.-fractie stelden voorts dat zij in het voorlopig verslag bij wetsontwerp 17 815 (wijziging Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen) reeds opmerkingen hadden gemaakt omtrent de verbetering van de controle op de verzekeringsplicht. Zij wensten dat tegelijkertijd ook de controle op de naleving van de motorrijtuigenbelastingplicht op enigerlei wijze zou kunnen worden gecombineerd met de controle op de verzekeringsplicht door middel van dezelfde computer. Deze leden konden verder onderschrijven dat een verzekeringsplicht ontstaat, zodra het kentekenbewijs is afgegeven. Zij stelden de vraag of niet de gecombineerde controle op de verzekeringsplicht en de motorrijtuigenbelasting krachtens de Wet Motorrijtuigenbelasting 1966 zou kunnen worden geëffectueerd, zodat tegelijkertijd met de afgifte van het kentekenbewijs de verzekeringsplicht ontstaat én de motorrijtuigenbelastingplicht en of dan niet degene, die het motorrijtuig tijdelijk buiten gebruik wil stellen zulks moet aangeven, hetgeen dan ook in de computer wordt geregistreerd, waardoor degene, die zulks nalaat, zowel verzekeringsplichtig alsook motorrijtuigenbelastingplichtig blijft, c.q. is.

Zoals bekend geschiedt de administratie betreffende de motorrijtuigenbelasting en de kentekenregistratie door twee verschillende diensten, de Rijksbelastingdienst te Apeldoorn en de Rijksdienst voor het Wegverkeer te Veendam. De Rijksbelastingdienst heeft reeds thans directe toegang tot het kentekenregister. Een integratie van de beide registers in één computer levert dan ook niet meer voordelen op dan het huidige systeem van een directe lijnverbinding tussen beide computers biedt.

Momenteel verschilt het systeem van de heffing van de motorrijtuigenbelasting van het systeem van de kenteken- en verzekeringsplicht. De tweede ondergetekende onderzoekt thans de mogelijkheden om voor de motorrijtuigenbelasting te komen tot de invoering van een houderschapsbelasting. Kenmerkend voor een houderschapsbelasting is dat de inschrijving van een motorrijtuig in het kentekenregister als het belastbare feit wordt aangemerkt. Over een dergelijke systeemwijziging van de motorrijtuigenbelasting zal nader interdepartementaal overleg worden geopend.

Deze leden van de V.V.D.-fractie vroegen tevens wanneer het rapport van de Adviescommissie voor Overheidsorganisaties en Automatisering kan worden ingewacht.

Wij mogen hier verwijzen naar het antwoord op een desbetreffende vraag van de leden van de P.v.d.A.-fractie.

De leden van de V.V.D.-fractie verzochten ingelicht te worden of uit preventieve overwegingen niet direct na de schoningsoperatie een «vergelijking» zou dienen plaats te vinden met de kentekenregistratie.

Wij merken allereerst op dat de basis voor de controle op de naleving van de verzekeringsplicht volgens de nieuwe opzet gevormd wordt door het nieuwe registratiesysteem én de andere wijzigingen, die bij dit wetsontwerp worden voorgesteld (zoals de uitbreiding van de verzekeringsplicht tot alle kentekenplichtige motorrijtuigen). Voordat per verzekeraar volgens het nieuwe systeem de aan- en afmeldingen kunnen worden geregistreerd, zal het register moeten worden geschoond. Eerst nadat de schoningsoperatie ten aanzien van alle verzekeraars gereed is, zullen de in het onderhavige wetsontwerp voorgestelde wijzigingen kunnen worden ingevoerd.

Er kunnen dan verschillende uitgangspunten zijn voor een vergelijking van het kentekenregister met het centraal register-W.a.m. ten behoeve van de controle op de naleving van de verzekeringsplicht. Allereerst kan uiteraard de normale politiecontrole op de weg in geval van geconstateerde overtredingen of bij ongevallen aanleiding zijn voor een vergelijking van de gegevens van beide registers. Ook kan van gefotografeerde kentekens via het centraal register-W.a.m. worden nagegaan of aan de verzekeringsplicht is voldaan. Gewezen zij op de mogelijkheid van een steekproefsgewijze vergelijking van beide registers. Opgemerkt moet worden dat reeds thans vaststaat dat een vergelijking van beide registers *in één keer*, betrekking hebbend op *alle* geregistreerde verzekeringsplichtige motorrijtuigen, gezien het grote aantal motorrijtuigen waarvoor de verzekeringsplicht

geldt, bij de uitvoering op grote praktische problemen zal stuiten. Een dergelijke vergelijking wordt dan ook niet overwogen. De wijze waarop van de mogelijkheden, die dit wetsontwerp biedt voor de controle op de naleving van de verzekeringsplicht, gebruik zal worden gemaakt, zal kunnen worden bepaald in overleg met het openbaar ministerie als verantwoordelijke instantie voor de opsporing. Daarbij zullen zodanige richtlijnen kunnen worden ontwikkeld dat een effectieve controle wordt gewaarborgd, zonder dat de beschikbare capaciteit voor de afdoening van dit soort zaken onevenredig wordt belast.

De leden van de fractie van de V.V.D. vroegen zich tenslotte nog af of de eigenaren van de 5697 niet-verzekerde motorrijtuigen, die in 1981 schade hadden veroorzaakt, door het Waarborgfonds waren gemeld bij het openbaar ministerie en waartoe dit verder had geleid.

Gebleken is dat het Waarborgfonds dergelijke gevallen niet pleegt door te geven aan het openbaar ministerie. Overweging daarbij is mede dat verreweg de meeste van deze gevallen aan de politie reeds bekend zijn, zodat het Waarborgfonds het niet op zijn weg vindt liggen het openbaar ministerie in te lichten. De vraag kan echter gesteld worden of de door deze leden bedoelde meldingen toch niet een «signaalfunctie» zouden kunnen vervullen. Naar aanleiding van deze vraag zal het Waarborgfonds zich alsnog beraden of aan deze suggestie toch niet op enigerlei wijze gevolg kan worden gegeven.

De leden van de fractie van D'66 maakten een opmerking bij het onderdeel «verplicht verzekeringsbewijs/vignet» op blz. 8 e.v. van de memorie van antwoord. Zij hadden geconstateerd dat de Regering geen controlesysteem heeft gekozen, gebaseerd op verzekeringsbewijzen welke in de vorm van een vignet of anderszins zichtbaar aan het motorrijtuig moeten worden bevestigd, maar wel voor een systeem gebaseerd op registratie van gesloten verzekeringen. Deze leden achtten inderdaad de bezwaren die tegen het eerste systeem aangevoerd kunnen worden, sterk. Zij voelden verder geen behoefte zich in de discussie omtrent het te volgen systeem te begeven. Deze leden stelden wel dat, wanneer men aan een registratiesysteem de voorkeur geeft, het van veel belang lijkt dat de registratie van verzekeringen en die van het kentekenregister ook regelmatig met elkaar worden vergeleken om na te gaan voor welke kentekenplichtige motorrijtuigen geen verzekering is aangemeld. Wanneer zou blijken dat het niet mogelijk is om deel III van het kentekenbewijs slechts af te geven indien het motorrijtuig is verzekerd, met welke regelen, zo vroegen zij, zal dan de controle via de twee registers kunnen plaats vinden, opdat het onverzekerde rijden zo effectief mogelijk kan worden tegengegaan.

In antwoord op de vraag van de leden van de V.V.D.-fractie omtrent een vergelijking van beide registers onmiddellijk na de afronding van de schoningsoperatie hebben wij reeds verschillende controlemogelijkheden geschetst. Wij mogen deze leden naar het antwoord op de bedoelde vragen verwijzen. Wij menen dat door de combinatie van de verschillende invalshoeken voor de controle een *regelmatige* vergelijking van de gegevens van beide registers is gewaarborgd. Opgemerkt zij dat in 1982 direct uit het kentekenregister 4 miljoen informaties zijn verstrekt via het Computer Centrum Limburg en de Politie Verbindingsdienst. Met deze 4 miljoen informaties wordt ongeveer 80% van het aantal kentekenplichtige motorrijtuigen bereikt. Ook langs deze weg kan derhalve een regelmatige controle op de naleving van de verzekeringsplicht ten aanzien van een groot aantal motorrijtuigen plaats vinden.

## **Artikelen**

### *Onderdeel B jo. onderdeel W*

De leden van de fractie van D'66 merkten op dat in de oorspronkelijke tekst van het wetsontwerp zowel in artikel 2, lid 1, als in artikel 30, lid 1, werd gesproken over de verplichting om een verzekering te sluiten «welke

aan de bij en krachtens de wet gestelde bepalingen voldoet». Thans, zo merkten zij op, wordt voorgesteld om in artikel 30, lid 1, te spreken over «een verzekering overeenkomstig deze wet». Waarom wordt een dergelijke formulering ook niet voor artikel 2, lid 1, voorgesteld, zo vroegen deze leden.

Wij antwoorden hierop dat de wijziging van de redactie van artikel 30 beoogt tegemoet te komen aan het bezwaar dat het arrest van de Hoge Raad van 1 juni 1968, NJ 1968, 330 met zich brengt. De kern van de wijziging is dat de woorden «zonder dat een verzekering .... van kracht is» vervangen worden door de woorden «zonder dat hij ..... een verzekering .... heeft gesloten en in stand gehouden». Wij volgen de uitleg, die de Hoge Raad in zijn arrest van 15 maart 1966, NJ 1967, 438 aan de woorden «een verzekering overeenkomstig deze wet» in artikel 30 heeft gegeven en menen daarom dat het wenselijk is deze bewoordingen te handhaven. Het arrest van 1966 geeft geen aanleiding om de woorden «een verzekering ... welke aan de bij en krachtens deze wet gestelde bepalingen voldoet» in artikel 2 lid 1 te wijzigen. Dit artikel stelt de verzekeringsplicht vast en het is derhalve gewenst zo nauwkeurig mogelijk te omschrijven waaraan de verzekering moet voldoen, namelijk aan de bij en krachtens deze wet gestelde bepalingen. Artikel 30 daarentegen bevat de strafsanctie. In de memorie van antwoord hebben wij reeds uiteengezet dat naar onze mening partijen bij het sluiten van de verzekeringsovereenkomst de vrijheid moeten hebben bepalingen op te nemen met betrekking tot de dekking van het aansprakelijkheidsrisico, mits de positie van de benadeelde niet wordt aangetast, waartoe artikel 11 de benodigde garantie biedt. Op een interne beperking dient dan ook geen strafsanctie te worden gesteld. Waar artikel 2 het oog heeft op de inhoud van de verzekeringsovereenkomst tussen verzekeraar en verzekeringnemer en artikel 30 op de positie van de benadeelde (en op het ontbreken van een verzekering een strafsanctie stelt) is het verantwoord in de twee artikelen een verschillende formulering te gebruiken. Een wijziging van de redactie van artikel 2, lid 1, zonder dat daarmee een inhoudelijke wijziging wordt beoogd, achten wij niet nodig.

#### *Onderdeel K*

De leden van de fractie van D'66 brachten bij dit onderdeel naar voren dat prof. mr. P. Clausing in een nota van 22 november 1977 gericht aan de vaste Commissie voor Justitie en het Ministerie van Justitie ten aanzien van het voorgestelde artikel 15 onder meer het volgende heeft opgemerkt:

«Artikel 15, lid 1, wil de verzekeraar een verhaalsrecht geven op de aansprakelijke persoon, indien de aansprakelijkheid voor de schade waarvoor hij moet opkomen tegenover de benadeelde niet door een met hem afgesloten verzekering is gedekt. Daarmee verkrijgt de verzekeraar het verhaalsrecht dat hij in het huidige recht via een polisbeding niet voor alle gevallen kan verkrijgen. Mijns inziens krijgt de verzekeraar met het voorgestelde artikel 15, lid 1, te veel. Hij verkrijgt immers een verhaalsrecht voor het bedrag dat hij als schadevergoeding heeft moeten uitbetalen, ongeacht de vraag of de aansprakelijke persoon voor dat volle bedrag aansprakelijk zou zijn geweest. Deze laatste zal immers zelf vaak, wanneer hij geen beroep op een aanwezige w.a.-verzekering kan doen, dank zij het matigingsrecht van de rechter krachtens artikel 1406 of artikel 1407, tot betaling van een lager bedrag gehouden zijn. In de bepalingen, die het verhaal van de bedrijfsvereniging op aansprakelijke personen regelen (zoals artikel 90 WAO), wordt met de omvang van de eigen aansprakelijkheid terecht rekening gehouden. Ook de particuliere verzekeraar, die krachtens artikel 284 K gesubrogeerd wordt, kan van de aansprakelijke persoon nooit meer vorderen dan waarvoor deze zelf tegenover de gelaedeerde aansprakelijk was. Mijns inziens zal dat ook moeten gelden ingeval de W.a.m.-verzekeraar verhaal kan uitoefenen».

Deze leden merken op dat prof. Clausing deze opmerking heeft herhaald in het Tijdschrift voor privaatrecht 1978, blz. 1055. Daarin heeft hij er voorts op gewezen dat de Wet vergoeding van door NAVO-motorrijtuigen veroorzaakte schade van 11 november 1968 (Stb. 731) wel met het door hem aangevoerde punt rekening houdt. Artikel 3, lid 4, tweede zin luidt: «bij het verhaal voor vergoeding wegens overlijden of letsel van een slachtoffer van een ongeval wordt rekening gehouden met de stand en fortuin van de aansprakelijke persoon». Prof. Clausing acht een dergelijke bepaling ook in de W.a.m. op haar plaats en wel, niet alleen voor het geval dat een verzekeraar verhaal neemt maar ook voor het geval dat het Bureau, bedoeld in artikel 2, lid 6, W.a.m., of het Waarborgfonds verhaal neemt. Wanneer artikel 6.1.9.12a Nieuw B.W. te zijner tijd de rechter een algemeen matigingsrecht toekent ten aanzien van een wettelijke verplichting tot schadevergoeding, zal volgens deze leden aan een aparte aangepaste bepaling in de W.a.m. behoefte blijven bestaan. Artikel 6.1.9.12a zal immers niet van toepassing zijn in het geval van verhaal door de verzekeraar uit hoofde van een door deze tegenover de verzekeringnemer bedongen verhaalsrecht. Gaarne vernamen de leden van de fractie van D'66 of de Regering bereid is de hierboven vermelde suggestie te volgen

Ten aanzien van deze opmerkingen en vragen van de leden van de fractie van D'66 merken wij het volgende op.

In het Nieuw Burgerlijk Wetboek zullen de huidige artikelen 1406 en 1407 B.W. vervallen. In de plaats daarvan treedt een algemene matigingsbevoegdheid van de rechter bij schadevergoedingen (artikel 6.1.9.12a). De vraag van de leden van de fractie van D'66 is nu of deze matigingsbevoegdheid ook niet moet gelden in alle gevallen waarin de verzekeraar de door hem krachtens de W.a.m. betaalde schadevergoeding kan verhalen. Wij wijzen erop dat artikel 6.1.9.12a in lid 2 een beperking kent, inhoudende dat de matiging niet mag geschieden tot een lager bedrag dan waarvoor de schuldenaar zijn aansprakelijkheid door verzekering heeft gedekt of verplicht was te dekken. Een dergelijke beperking heeft ook zin indien er op grond van de W.a.m. een verzekeringsplicht bestaat. Nu het verhaalsrecht op de aansprakelijke persoon reeds belangrijk is ingeperkt ten opzichte van de aanvankelijk voorgestelde regeling door de bij nota van wijziging aangebrachte wijziging, inhoudende dat verhaal slechts mogelijk is op de verzekeringnemer (en op de verzekerde, die niet verzekeringnemer is, die niet te goeder trouw is voor wat betreft de nakoming van de verzekeringsplicht), zal er in geval van verhaal altijd een verzekeringsplicht bestaan. Er van uitgaande dat een beperking van de matigingsbevoegdheid ook zin heeft in het geval van een verzekeringsplicht op grond van de W.a.m., bestaat voor een bepaling gelijk aan artikel 6.1.9.12a voor verhaalsacties van de W.a.m.-verzekeraar op de aansprakelijke persoon, die zijn aansprakelijkheid niet door een verzekering heeft gedekt, geen goede grond. Op één lijn met de verzekeringnemer, die zijn aansprakelijkheid niet door verzekering heeft gedekt, staat de niet-verzekeringnemer, die niet te goeder trouw mocht aannemen dat zijn aansprakelijkheid door een verzekering was gedekt.

Op grond van artikel 15, lid 2 (het oude artikel 11, lid 2) kan de verzekeraar zich in de verzekeringsovereenkomst een recht van verhaal voorbehouden indien hij volgens de wet of de verzekeringsovereenkomst gerechtigd mocht zijn uitkering te weigeren of te verminderen. Ook bij een dergelijke actie lijkt er geen reden aan de rechter een matigingsbevoegdheid toe te kennen tot een bedrag, dat lager is dan het bedrag waarvoor de schuldenaar zijn aansprakelijkheid moest dekken.

Overigens menen wij met de leden van de fractie van D'66 dat de regeling van het verhaal heroverweging verdient. Artikel 15, lid 2, is echter ontleend aan artikel 11 § 2 van de gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zodat wijziging in de gesuggereerde zin op deze grond thans niet mogelijk is. In de memorie van antwoord is op

vragen van de leden van de fractie van de P.v.d.A. naar aanleiding van artikel 6, lid 2, reeds gewezen op het feit dat de gemeenschappelijke bepaling op verschillende punten, ook gezien de in voorbereiding zijnde tweede richtlijn betreffende de verplichte verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid in het verkeer, wijziging behoeft. Wij zijn voornemens het vraagstuk van het verhaalsrecht daarbij tevens aan de orde te stellen. De regeling van het verhaalsrecht van het Waarborgfonds Motorverkeer kan dan eveneens nader worden bezien.

Tegelijk met deze nota wordt een tweede nota van wijziging ingediend. De voorgestelde wijzigingen houden verband met de per 1 mei 1983 in werking getreden Wet vermogenssancties (Stb. 1983, 153) en zijn van zuiver technische aard.

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