

Vergaderjaar 1985-1986

19 564

Aanpassing van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Stb. 1984, 269) aan de 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 van motorrijtuigen aanleiding kan geven, van 30 december 1983 (PbEG, L8/17)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen

Strekking

1. Het wetsvoorstel strekt ertoe uitvoering te geven aan de Tweede richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. Deze richtlijn, waarvan de tekst als bijlage bij deze memorie is gevoegd, bevat bepalingen die de omvang van de verzekeringsplicht betreffen alsmede bepalingen die betrekking hebben op de instelling en de tussenkomst van een orgaan dat de verkeersschade vergoedt indien er een burgerrechtelijke aansprakelijkheid bestaat en het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt, niet verzekerd was of niet kon worden geïdentificeerd (in Nederland het Waarborgfonds Motorverkeer). De wijzigingen in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (W.a.m.) waartoe de richtlijn noodzaakt, zijn beperkt van aard. De inhoud van de richtlijn sluit in het algemeen aan bij hetgeen thans reeds in Nederland geldend recht is of praktijk bij verzekeraars of het Waarborgfonds Motorverkeer.

De richtlijn noodzaakt tot verhoging van het bedrag waarvoor de verzekering ten minste moet zijn gesloten. Het ligt in de bedoeling dat de daartoe strekkende wijziging van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Stb. 1964, 410) tegelijk met de hier voorgestelde wetswijziging in werking treedt. De aan de richtlijn aangepaste bepalingen moeten uiterlijk 31 december 1988 worden toegepast.

Voorgeschiedenis

2. De eerste Europese richtlijn betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen van 24 april 1972 (72/166/EEG) (PbEG, L103), gewijzigd bij richtlijn van 19 december 1972 (72/430/EEG) (PbEG, L291) had ten doel de controle aan de grenzen op het internationale verzekeringsbewijs (de groene kaart) af te schaffen. Daartoe werden de lid-staten verplicht de nodige maatregelen te nemen opdat de wettelijke aansprake-

lijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen door een verzekering zou zijn gedekt. De verzekering zou zich moeten uitstrekken tot alle lid-staten. Op grond van een tussen de nationale bureaus van verzekeraars van de lid-staten bestaande garantie-overeenkomst werd gewaarborgd dat schade veroorzaakt door een motorrijtuig uit een lid-staat op het grondgebied van een andere lid-staat door een dergelijk bureau zou worden vergoed. Dit stelsel van de richtlijn was geïnspireerd door de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Verdrag van 24 mei 1966, Trb. 1966, 178). Bij Wet van 22 december 1966, Stb. 559, was de Wet aansprakelijkheidsverzekering reeds aangepast aan de Benelux-overeenkomst. De wijzigingen waartoe de eerste richtlijn aanleiding gaf konden daarom van technische aard zijn (Wet van 8 november 1972, Stb. 616).

3. De eerste richtlijn verplichte de lid staten wel om een aansprakelijkheidsverzekering van motorrijtuigen voor te schrijven, maar sprak zich niet uit over de omvang van de dekking. Daardoor bleven tussen de lid-staten aanzienlijke verschillen in dekkingsomvang bestaan. In het Verenigd Koninkrijk en Ierland bleef bij voorbeeld de verplichte verzekering zich alleen uitstrekken tot persoonsschade ten gevolge van een ongeval. Andere lid staten – in het bijzonder Griekenland – hanteerden zeer lage minimumdekkingsbedragen. De richtlijn bevatte geen bepalingen omtrent de instelling of erkenning van een orgaan dat tot taak zou hebben slachtoffers van verkeersongevallen veroorzaakt door onverzekerde of niet-geïdentificeerde motorrijtuigen schadeloos te stellen. In de meeste lid staten (evenals in de meeste andere Europese landen) pleegt een dergelijk orgaan alleen persoonsschade te vergoeden. Indien ook zaakschade wordt vergoed, worden vaak aanzienlijk hogere eigen-risicobedragen gehanteerd dan in Nederland. De tweede richtlijn beoogt de wetgevingen van de lid staten ook op deze punten te harmoniseren.

Inhoud van de richtlijn

4. De richtlijn schrijft in artikel 1, eerste lid, voor dat de verplichte verzekering zowel zaakschade als persoonsschade moet dekken. In de Nederlandse tekst van de richtlijn wordt persoonsschade – te beperkt – aangeduid als lichamelijk letsel; het gaat hier zowel om schade die het gevolg is van lichamelijk letsel als om schade die het gevolg is van overlijden. In het tweede lid van artikel 1 van de richtlijn wordt aangegeven tot welk bedrag de aansprakelijkheid minimaal moet zijn gedekt. De richtlijn geeft de keuze uit twee stelsels. Het eerste stelsel sluit aan bij hetgeen onder meer in Frankrijk geldt en houdt in dat voor persoonsschade de minimumdekking per slachtoffer 350 000 Ecu (thans ± f 875 000) bedraagt en voor zaakschade, ongeacht het aantal slachtoffers, 100 000 Ecu (± 250 000). In plaats van een vermenigvuldiging van het bedrag per slachtoffer kan voor persoonsschade met meerdere slachtoffers ook een algemeen geldend minimumbedrag van 500 000 Ecu (± f 1 250 000) worden genomen. Het tweede stelsel houdt in dat per ongeval voor zowel zaakschade als persoonsschade één minimumdekkingsbedrag van minimaal 600 000 Ecu (± f 1 500 000) geldt. Dit laatste stelsel komt overeen met hetgeen in Nederland geldt (behalve voor zover het betreft motorrijtuigen die zijn ingericht tot het vervoer van meer dan acht personen). Op grond van de richtlijn zal elke vier jaar moeten worden bezien wat de tegenwaarde van de Ecu in de nationale valuta is en zullen de minimumbedragen zonodig moeten worden aangepast. De eerste aanpassing zou dan per 1 januari 1988 plaatsvinden.

5. De artikelen 2 en 3 geven enige voorschriften omtrent de vergoedingsplicht van de verzekeraar. Volgens het eerste lid van artikel 2 mogen de daar genoemde wettelijke of contractuele bepalingen die de dekking

beperken, niet aan het slachtoffer worden tegengeworpen. De richtlijn noemt als dergelijke bepalingen de uitsluiting van de verzekering indien er sprake is van het gebruik of het besturen van voertuigen door personen die daartoe niet uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn gemachtigd, die geen rijbewijs hebben om het voertuig te besturen of die de wettelijke technische vereisten inzake de toestand en veiligheid van het betrokken voertuig niet in acht hebben genomen.

Artikel 11 van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (overeenkomend met artikel 11, paragraaf 1, van de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Benelux-overeenkomst) gaat uit een oogpunt van slachtofferbescherming aanzienlijk verder: geen uit de wet of overeenkomst voortvloeiende nietigheid, verweer of verval kan door de verzekeraar aan de benadeelde worden tegengeworpen. De tweede alinea van artikel 2, eerste lid, van de richtlijn maakt het mogelijk om een uitzondering te maken voor het slachtoffer dat geheel vrijwillig in het motorrijtuig dat zijn schade heeft veroorzaakt, heeft plaatsgenomen, terwijl hij wist dat het voertuig was gestolen. In de nationale wetgeving kan worden bepaald dat aan deze categorie van slachtoffers kan worden tegengeworpen dat de schadeveroorzakende gebruiker of bestuurder niet tot het gebruiken of besturen gemachtigd was. Voor Nederland is deze aan de verzekeraars geboden mogelijkheid van geen belang omdat de richtlijn in artikel 2, tweede lid, toestaat dat de lid-staten van de verplichte verzekering uitsluiten de aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door gestolen of met geweldpleging verkregen voertuigen. Nederland (en de andere Benelux-landen) kunnen derhalve de uitzondering op de verplichte verzekering, die thans in artikel 3, eerste lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen voorkomt, handhaven en deze schade voor rekening van het Waarborgfonds laten. De vraag of van een dergelijke mogelijkheid gebruik moet worden gemaakt, komt wederom aan de orde bij de vergoedingsplicht van het Waarborgfonds.

In artikel 3 tenslotte is bepaald dat familieleden van de verzekeringnemer of van de bestuurder van het motorrijtuig of van enig ander persoon die bij een ongeval wettelijk aansprakelijk is gesteld, niet op grond van deze verwantschap van het recht op een uitkering voor hun persoonsschade kunnen worden uitgesloten. Het huidige artikel 4, eerste lid onder b, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, dat wel de mogelijkheid biedt zaak- en persoonsschade toegebracht aan familieleden van vergoeding uit te sluiten, zal derhalve moeten worden gewijzigd.

6. Artikel 1, vierde lid, van de richtlijn verplicht de lidstaten een orgaan in te stellen of te erkennen dat tot taak heeft verkeersschade die veroorzaakt is door onverzekerde of niet-geïdentificeerde voertuigen, te vergoeden binnen de grenzen van de verplichte verzekering. In de lidstaten bestaan dergelijke organen al. Van meer belang is dan ook dat de richtlijn ertoe verplicht dat men zich niet alleen voor vergoeding van schade als gevolg van letsel of dood tot dit orgaan kan wenden, maar ook voor vergoeding van zaakschade veroorzaakt door onverzekerde en niet-geïdentificeerde motorrijtuigen. In Nederland vergoedde het Waarborgfonds altijd al zaakschade, maar in verschillende andere lidstaten (het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Italië, Luxemburg en Griekenland) is dat niet het geval.

7. Het al genoemde artikel 1, vierde lid, bepaalt ook dat het orgaan een vergoedingsplicht heeft die ten minste gelijk is aan de verplichte verzekeringsdekking. De verhoging van de minimumdekkingsbedragen waartoe de richtlijn verplicht, heeft aldus ook een verruiming van de vergoedingsplicht van het Waarborgfonds Motorverkeer ten gevolge. De richtlijn laat toe om schade veroorzaakt door gestolen of met geweld verkregen voertuigen van de verplichte verzekering uit te sluiten. Krachtens artikel 2, tweede lid, moeten de lidstaten dan wel bepalen dat in die gevallen het slachtoffer zich voor schadevergoeding tot het orgaan kan wenden.

De derde alinea van artikel 1, vierde lid, bepaalt dat van het recht op schadevergoeding door het orgaan kan worden uitgesloten degene die geheel vrijwillig in het schadeveroorzakende voertuig heeft plaatsgenomen, terwijl hij wist dat het niet verzekerd was. Overwogen is om van deze mogelijkheid gebruik te maken. Iemand die willens en wetens meerijdt met een motorrijtuig, terwijl hij ervan op de hoogte is dat de aansprakelijkheid van het motorrijtuig niet verzekerd is of dat het motorrijtuig gestolen is, neemt op de koop toe dat hij voor eventuele schade geen verzekeraar kan aanspreken. Er is evenwel van afgezien een dergelijke uitzondering op het recht op schadevergoeding van het slachtoffer op te nemen. Het aantal gevallen waarin op de uitsluiting een beroep zou kunnen worden gedaan, zal blijkens dossieronderzoek van het Waarborgfonds zeer gering zijn. Een preventieve werking tegen het onverzekerd rijden of tegen diefstal zal de bepaling niet hebben. Voorts moet worden bedacht dat, voor zover het om letselschade gaat, niet de betrokkene zelf, maar als regel diens ziektekostenverzekeraar bij een dergelijke uitsluiting deze schade uiteindelijk zal moeten dragen. Ten slotte zal onder omstandigheden de inzittende die een diefstal mede heeft gepleegd, als bezitter van het motorrijtuig in de zin van artikel 4, eerste lid, van de wet kunnen worden aangemerkt. Dit betekent dat, gelet op artikel 26, tweede lid, het Waarborgfonds jegens deze persoon niet aansprakelijk is.

8. In artikel 1, vierde lid, eerste alinea, is tot uitdrukking gebracht dat de richtlijn niet raakt aan de in de verschillende lidstaten geregelde verhaalsrechten tussen het fonds, de aansprakelijke persoon en (sociale) verzekeraars. De richtlijn laat dus onverlet het recht van de lidstaten om aan het fonds een verhaalsrecht te geven op de aansprakelijke persoon (artikel 27 W.a.m.) of op een (sociale) verzekeraar die door het slachtoffer voor dezelfde schade zou kunnen worden aangesproken. De richtlijn doet evenmin afbreuk aan de bevoegdheid van de lidstaten aan de tussenkomst van het fonds een subsidiair karakter te geven. Voor Nederland komt dit subsidiaire karakter van het fonds in het bijzonder tot uitdrukking in artikel 26, vijfde lid, W.a.m., dat bepaalt dat het Waarborgfonds slechts aansprakelijk is indien de benadeelde aantoonbaar dat hij alle bekende als zodanig aansprakelijke personen en hun verzekeraars tot betaling heeft aangemaand en aannemelijk maakt dat vergoeding van de schade van geen van hen kan worden verwacht. Het subsidiaire karakter komt ook tot uitdrukking in artikel 26, vierde lid, dat bepaalt dat het Waarborgfonds niet aansprakelijk is jegens een benadeelde wiens schade geringer is dan een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen bedrag. Nieuw is wel dat in de tweede alinea van het vierde lid aan het orgaan de functie van contactpunt wordt gegeven indien schade is veroorzaakt door een onverzekerd of niet-geïdentificeerd voertuig. De strekking van deze bepaling is dat het orgaan de verplichting krijgt het slachtoffer van een dergelijk ongeval mede te delen wanneer jegens het orgaan een recht op uitkering bestaat. Zo zal het orgaan het slachtoffer dat schade lijdt door toedoen van een onverzekerd voertuig erop moeten wijzen dat deze ingevolge artikel 26, vijfde lid, eerst de aansprakelijke persoon tot betaling moet aanmanen en vervolgens aannemelijk moet maken dat schadevergoeding van hem niet kan worden verwacht.

9. De richtlijn staat ter verlichting van de financiële lasten van het orgaan, toe om in bepaalde gevallen de tussenkomst van het orgaan geheel uit te sluiten of om bij de vergoeding een deel van de schade voor eigen rekening van het slachtoffer te laten. Ingevolge de vierde alinea van artikel 1, vierde lid, kan de tussenkomst van het orgaan geheel worden uitgesloten of in meer of mindere mate worden beperkt voor zaakschade die veroorzaakt is door een ongeïdentificeerd voertuig. Deze uitzondering voor zaakschade veroorzaakt door onbekend gebleven motorrijtuigen is getroffen uit vrees voor bedrog aan de zijde van de beweerdelijke

benadeelde en komt overeen met de regeling in de meeste Europese landen. In Nederland wordt bij het recht op schadevergoeding door het Waarborgfonds Motorverkeer geen onderscheid gemaakt tussen onbekende en onverzekerde motorrijtuigen.

De richtlijn staat niet toe dat voor andere schade dan zaakschade veroorzaakt door een onverzekerd of onbekend motorrijtuig door het Waarborgfonds nog een eigen risico wordt gehanteerd. Voor zaakschade staat de richtlijn wel de hantering van een eigen risico toe. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen schade veroorzaakt door een onverzekerd voertuig en schade veroorzaakt door een gestolen of met geweld verkregen voertuig. De vijfde alinea van artikel 1, vierde lid, maakt het mogelijk dat in de lidstaten bij schade veroorzaakt door een onverzekerd voertuig aan het slachtoffer een eigen risico van ten hoogste 500 Ecu (\pm f 1250) wordt tegengeworpen. Bij schade veroorzaakt door een gestolen of met geweld verkregen voertuig mag krachtens de tweede alinea van artikel 2, tweede lid, een eigen risico van ten hoogste 250 Ecu (\pm f 625) gelden.

10. Aandacht verdient dat de richtlijn spreekt van franchises die tegenover het slachtoffer geldend kunnen worden gemaakt. Bedoeld wordt dat het orgaan de schade slechts behoeft te vergoeden na aftrek van het als franchise aangeduide bedrag. Beter zou zijn dan te spreken van eigen risico. In Nederland geldt ingevolge artikel 26, vierde lid, W.a.m., tot nu toe het systeem dat het fonds niet aansprakelijk is indien de schade minder bedraagt dan een bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen bedrag. Overschrijdt de schade de drempel die door het bedrag wordt gevormd, dan komt de volledige schade (voor zover niet het minimaal te verzekeren bedrag overtreffend) voor vergoeding in aanmerking.

11. Artikel 5 geeft aan de lid-staten tot 31 december 1987 de gelegenheid hun nationale bepalingen aan de richtlijn aan te passen. Uiterlijk 31 december 1988 moeten de overeenkomstig de richtlijn gewijzigde bepalingen worden toegepast. De Europese Commissie moet van de wijziging in kennis worden gesteld. De verhoging van de minimumdekkingbedragen kan gefaseerd plaatsvinden. In dat geval moet per 31 december 1987 het bedrag verhoogd worden met ten minste de helft van het verschil tussen de op 1 januari 1984 geldende som en de door de richtlijn voorgeschreven som en moet per 31 december 1990 de som geheel op het niveau van de richtlijn zijn gebracht. Griekenland krijgt tot 1996 de tijd de som op het niveau van de richtlijn te brengen. In Griekenland en Ierland behoeft het orgaan eerst vanaf 1 januari 1993 zaakschade te vergoeden; het eigen risico bij zaakschade veroorzaakt door onverzekerde of gestolen motorrijtuigen mag tot 1 januari 1996 in die landen 1500 Ecu bedragen. Italië mag tot 1 januari 1991 bij zaakschade veroorzaakt door onverzekerde motorrijtuigen bij vergoeding door het orgaan een eigen risico hanteren van 1000 Ecu.

De uitwerking

12. De uitwerking van de richtlijn vindt deels plaats door aanpassing van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, deels, waar het betreft de verhoging van de minimumdekkingbedragen, door wijziging van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (Besluit van 27 oktober 1964, Stb. 410). De laatste verhoging van de minimumdekkingbedragen heeft plaatsgevonden per 1 januari 1972 (Besluit van 15 december 1971, Stb. 751). De minimumsom waarvoor de verzekering voor een motorrijtuig moet zijn gesloten is toen van f 400 000 naar f 1 000 000 verhoogd. Voor autobussen (artikel 2, tweede lid, van het Besluit) is tegelijkertijd de verzekerde som per zitplaats verdubbeld, namelijk van f 75 000 tot f 150 000 met een maximum van f 3 000 000 per

gebeurtenis. Voor schade aan goederen, welke toebehoren aan personen, vervoerd krachtens een vergunning als bedoeld in artikel 4 van de Wet Autovervoer Personen, is de verzekerde som verdubbeld van f 15 000 tot f 30 000 (artikel 3). Opmerking verdient in dit verband dat, indien een ongeval zou plaatsvinden waarbij het totaalbedrag van de aan meerdere benadeelden verschuldigde schadeloosstellingen de verzekerde som zou overschrijden, ingevolge artikel 6, tweede lid, van de wet de rechten van de benadeelden tegen de verzekeraar naar evenredigheid worden teruggebracht tot het beloop van de verzekerde som. Deze bepaling stemt overeen met artikel 6, paragraaf 2, van de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Benelux-overeenkomst.

De richtlijn schrijft voor dat de aansprakelijkheid ten minste moet zijn verzekerd voor \pm f 1 500 000. Aanpassing van het in Nederland geldende bedrag is derhalve noodzakelijk. Wij zijn voornemens de minimumsom vast te stellen boven het niveau van de richtlijn en te verdubbelen tot f 2 000 000. Er mag op worden vertrouwd dat aldus voor langere tijd wordt veiliggesteld dat schade volledig door verzekering wordt gedekt. Het ligt in de bedoeling deze verhoging van het bedrag van artikel 2, eerste lid, van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen te doen plaatsvinden tegelijk met de inwerkingtreding van de hier voorgestelde wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. De voor autobussen geldende bedragen van artikel 2, tweede lid, worden verdubbeld tot f 300 000 onderscheidenlijk f 6 000 000; voor verhoging van de verzekerde som voor bagageschade, die reeds f 30 000 bedraagt, bestaat thans geen aanleiding. De vermenigvuldiging per zitplaats met minimaal 8 bewerkstelligt dat ook de verzekerde som voor autobussen voldoet aan de richtlijn. De Nederlandse Vereniging van Automobiellasseuradeuren (NVVA) stemt met deze verhogingen in.

13. De aanpassing van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen aan de tweede Europese richtlijn roept de vraag op of de regeling voor vergoedingen door het Waarborgfonds Motorverkeer van artikel 26, vierde lid, moet worden gehandhaafd. Die regeling houdt in dat schades beneden een bepaald bedrag (thans f 200) niet worden vergoed en dat schades die de drempel van dit bedrag overschrijden geheel worden vergoed.

De richtlijn gaat uit van een eigen risico dat altijd in mindering komt op het schadebedrag. De meeste lid-staten en andere Europese landen volgen een dergelijk eigen-risicostelsel. Daarbij wordt in het algemeen onderscheid gemaakt tussen zaakschade veroorzaakt door onverzekerde motorrijtuigen en zaakschade veroorzaakt door onbekend gebleven motorrijtuigen. In geval van schade veroorzaakt door *onverzekerde motorrijtuigen* geldt in België een eigen risico van Bf 10 000, in Frankrijk van FF 1550 en in Zwitserland van FS 1000. Duitsland en Oostenrijk kennen voor deze categorie geen eigen risico. De richtlijn laat toe een eigen risico van maximaal 500 Ecu (\pm f 1250). In geval van schade veroorzaakt door een *onbekend gebleven motorrijtuig* vergoeden de desbetreffende organen in België, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Luxemburg in het geheel niet. De Duitse en Zwitserse organen vergoeden wel, maar met een eigen risico van DM 1000 onderscheidenlijk FS 1000. De richtlijn staat toe dat bij zaakschade veroorzaakt door onbekende motorrijtuigen in het geheel geen beroep op het orgaan kan worden gedaan.

Voor Nederland is er geen reden om thans in geval van schade veroorzaakt door onbekend gebleven motorrijtuigen de tussenkomst van het Waarborgfonds Motorverkeer uit te sluiten of om bij de vergoeding te onderscheiden tussen schade veroorzaakt door onverzekerde motorrijtuigen en onbekend gebleven motorrijtuigen. Hoewel het Waarborgfonds in een enkel geval bij deze categorie wel vermoedens van bedrog heeft, zijn de aanwijzingen als regel niet zodanig van aard dat bedrog als vaststaand

kan worden aangenomen. Bedrog behoeft in het geheel niet aanwezig te zijn indien sprake is van schade aan wegmeubilair, in eigendom van overheidslichamen.

Er zijn evenwel goede redenen om, meer in overeenstemming met hetgeen in de andere Europese landen geldt, bij vergoeding door het Waarborgfonds in plaats van een franchise een eigen risico te hanteren. Daartoe zij er allereerst op gewezen dat sinds 1971 het drempelbedrag ongewijzigd is gebleven. In 1963, bij de invoering van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, werd in de wet het drempelbedrag vastgesteld op f 100. Bij de wijziging van de wet in 1966 (Stb. 559) werd de vaststelling van het bedrag overgelaten aan een algemene maatregel van bestuur ten einde een soepele aanpassing aan de wijzigingen van de geldswaarde mogelijk te maken. In 1968 en in 1971 werd het bedrag vervolgens aangepast aan de ontwikkeling van het prijs- en inkomenspeil en verhoogd tot f 150 onderscheidenlijk f 200. Sindsdien is het bedrag ongewijzigd gebleven. Past men op het huidige bedrag van f 200 het prijsindexcijfer gezinsconsumptie voor werknemersgezinnen toe, dan zou dat thans leiden tot een bedrag van (afgerond) f 450. Een dergelijke verhoging van het drempelbedrag zou, uitgaande van de cijfers over 1984, een besparing op de schadeuitkering van het Waarborgfonds opleveren van f 1 miljoen of 2%. Indien voor de vergoeding door het Waarborgfonds in plaats van een drempelbedrag een eigen risico zou gelden van f 200, zou dat een verlaging van de uitgaven van het Waarborgfonds betekenen van \pm f 5,5 miljoen of 10% van het totaal uit te keren bedrag. Een eigen risico van f 450 zou een verlaging opleveren van \pm f 12 miljoen of 24%.

Het gemiddelde door het Waarborgfonds per schadegeval uitgekeerde schadebedrag is sinds 1971 aanzienlijk gestegen, hetgeen mede heeft bijgedragen tot de stijging van het totale jaarlijks door het fonds uit te keren bedrag. In 1971 bedroeg het gemiddelde schadebedrag f 975,25, in 1979 f 1274,36 en in 1985 f 1809. Het totale door het Waarborgfonds uitgekeerde bedrag steeg blijkens zijn jaarverslagen van \pm f 6,6 miljoen in 1971 tot \pm f 54 miljoen in 1985. Gelet op de stijging van het gemiddelde schadebedrag en de ontwikkeling van het prijsindexcijfer zou het voor de hand liggen om ook het bedrag dat voor rekening van de betrokkene blijft, te verhogen. Een aanpassing van het drempelbedrag aan de prijsontwikkeling zou evenwel tot gevolg hebben dat meer schadelijdende partijen voor hun schade geen enkele vergoeding krijgen en dat, zoals uit de hiervoor gegeven cijfers blijkt, de besparing voor het Waarborgfonds op het totaal van de uitgaven gering is.

Hantering van een eigen risico daarentegen sluit beter aan bij het subsidiaire karakter van het Waarborgfonds, dat alleen die schade behoort te vergoeden die de benadeelden in redelijkheid niet voor eigen rekening behoeven te nemen. De fondsen in de meeste andere Europese landen leggen eveneens slechts een taak te hebben voor zover de schade een bepaald bedrag overschrijdt. De benadeelde wordt geacht althans een deel van de schade voor eigen rekening te kunnen nemen. Een zelfde stelsel geldt in het algemeen bij de vergoeding van casco-schade krachtens een verzekeringsovereenkomst. Het hanteren van een eigen risico bij vergoeding door het Waarborgfonds heeft bovendien ten gevolge dat – zelfs indien het bedrag waarvoor het Waarborgfonds niet aansprakelijk is op een betrekkelijk laag niveau wordt gehandhaafd – een verlaging in de uitgaven van het Waarborgfonds wordt bewerkstelligd.

Derhalve wordt voorgesteld vergoeding door het Waarborgfonds Motorverkeer te doen plaatsvinden na aftrek van een eigen risicobedrag. Daarmee wordt aangesloten bij het richtlijnstelsel en de stelsels in de andere Europese landen. Het ligt in de bedoeling bij algemene maatregel van bestuur het eigen risico te stellen op f 200, hetgeen overeenkomt met het door verzekeraars in het algemeen gehanteerde eigen risico bij

casco-schade. Zoals aangegeven wordt de besparing voor het Waarborgfonds, uitgaande van de cijfers over 1984, geschat op ± f 5,5 miljoen of 10% van het bedrag dat het Waarborgfonds aan schadevergoeding uitkeert.

Adviezen

14. Omtrent de wijziging van artikel 26, vierde lid, en een eventuele verhoging van het bedrag dat voor risico van de benadeelde blijft, is advies gevraagd aan het Centraal Overleg van de verkeers- en vervoersorganisaties ANWB, KNAC, EVO, KNVTO en NOB Wegtransport en aan de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren (NVVA).

Het Centraal Overleg staat positief ten opzichte van een eigen-risico-systeem en ziet daarin een effectievere mogelijkheid om te komen tot een beperking van kleine schades en tot het bestrijden van fraude dan door middel van verhoging van het drempelbedrag. Een eigen-risicosysteem sluit naar de mening van het Centraal Overleg ook beter aan bij de praktijk in andere landen. Voor het bepalen van de hoogte van het eigen risico zou men kunnen aansluiten bij de hoogte van vergelijkbare bedragen in de verzekeringspraktijk. Het Centraal Overleg heeft evenwel grote aarzelingen om positief te adviseren ten aanzien van een verhoging van het franchisebedrag (bij voorbeeld tot f 450, hetgeen het geïndexeerde bedrag van f 200 is). Een franchise leidt niet altijd tot een billijke uitkomst voor gelaedeerden in nagenoeg gelijke omstandigheden en deze onbillijkheid wordt sterker gevoeld naar mate de drempel om voor vergoeding in aanmerking te komen hoger wordt. Naar de mening van het Centraal Overleg rijst de vraag bovendien of de kans op fraude niet groter wordt. Kleine autoschades bedragen al snel f 400 à f 500. Indien de franchise wordt gesteld op f 450, zal de verleiding om de schade net boven dat bedrag te krijgen groot zijn. Het Centraal Overleg wijst er ten slotte op dat de besparing door verhoging van de drempel vrij gering is. Op grond van deze overwegingen pleit het Centraal Overleg ervoor om via wetwijziging het franchise-systeem zo snel mogelijk te vervangen door een eigen-risicosysteem en voordien het drempelbedrag niet te verhogen.

De Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren (NVVA) acht de invoering van een eigen risico alleszins verdedigbaar. Ook naar de mening van de NVVA zou bij de bepaling van het bedrag aansluiting kunnen worden gezocht met de in de verzekeringspraktijk gehanteerde bedragen; bij de vergoeding van casco-schaden bedraagt het eigen risico in het algemeen f 200, welk bedrag met f 150 wordt verhoogd bij verzekeren jonger dan 24 jaar. De NVVA merkt er in dit verband op dat de invoering van een eigen risico weliswaar een vermindering van de schadelast van het Waarborgfonds Motorverkeer meebrengt, maar dat anderzijds verzekeraars ook minder op het Waarborgfonds zullen kunnen verhalen, zodat per saldo aan de wijziging voor verzekeraars slechts zeer geringe financiële voordelen zijn verbonden.

Deregulering

15. Het wetsontwerp is noodzakelijk ter uitvoering van de tweede richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. De uitvoering vindt plaats door wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen van 27 oktober 1964, Stb. 410, alsmede van het Besluit bedrag eigen risico aansprakelijkheidsverzekering van 22 maart 1967, Stb. 200, en behelst deels een wijziging van de omvang van de verplichte w.a.-dekking, deels wijzigingen betreffende de werkwijze en de vergoedingsplicht van het Waarborgfonds Motorverkeer.

Het Waarborgfonds Motorverkeer krijgt formeel als nieuwe wettelijke taak het fungeren als eerste contactpunt voor slachtoffers van ongevallen veroorzaakt door onverzekerde of niet-geïdentificeerde motorrijtuigen. In de memorie van toelichting op artikel 25, derde lid, is evenwel al aangegeven dat deze nieuwe wettelijke taak geen bijzondere wijziging betekent voor de werkwijze van het Waarborgfonds, zodat per saldo geen verzwarende van bestuurlijke lasten zal optreden. Aan de wijziging van de wet noch aan de wijziging van de beide algemene maatregelen van bestuur zijn personele consequenties verbonden.

Voor de handhaving en de geschillenbeslechting, en derhalve voor de daarmee belaste apparaten, heeft de wijziging geen nadelige gevolgen.

De wijziging van het franchise-stelsel in een eigen-risicostelsel heeft ten gevolge dat de benadeelde die een beroep kan doen op het Waarborgfonds Motorverkeer zijn schade voortaan vergoed krijgt voor zover de schade het als eigen risico geldende bedrag te boven gaat. Tot nu toe werd schade niet vergoed indien deze minder bedroeg dan f 200; schade van meer dan f 200 werd geheel vergoed. Onder degenen die zich voor vergoeding tot het Waarborgfonds kunnen wenden, kunnen zich zowel particuliere personen als ondernemingen (waaronder andere verzekeraars) en overheidsinstellingen bevinden. Een verruiming van het recht op vergoeding vindt plaats aan de bovenzijde door de verhoging van de minimaal voor vergoeding (door W.a.m.-verzekeraars en het Waarborgfonds) beschikbare som. De verhoging van de minimaal verzekerde som kan voor verzekeraars zwaardere lasten ten gevolge hebben en in algemene zin een verhogende werking hebben op de schadeclaims en de toe te wijzen schadevergoedingen. De invoering van een eigen-risicosysteem bij de vergoeding door het Waarborgfonds betekent dat verzekeraars minder behoeven bij te dragen aan het Waarborgfonds, welk voordeel voor $\pm \frac{1}{3}$ wordt tenietgedaan doordat zij ook minder op het Waarborgfonds kunnen verhalen.

De richtlijn biedt als variant de mogelijkheid om de voorgeschreven verhoging van de minimumdekkingsbedragen gefaseerd te doen plaatsvinden. Er is evenwel geen grond om van deze mogelijkheid gebruik te maken.

Artikelen

Artikel I A

Artikel 4, eerste en tweede lid

In artikel 3, tweede lid, van de wet wordt aangegeven dat de verzekering moet omvatten de schade toegebracht aan personen, ook de personen die door het schadeveroorzakende motorrijtuig worden vervoerd, (de persoonsschade) en de schade toegebracht aan goederen (de zaakschade). Volgens dit artikel behoeft de verplichte verzekering niet te omvatten de schade, toegebracht aan door het motorrijtuig vervoerde goederen. Artikel 4 kent voor persoonsschade enige uitzonderingen. Volgens dit artikel behoeft de verzekering niet te dekken de aansprakelijkheid voor schade toegebracht aan de echtgenoot van de verzekeringnemer, de bezitter, de houder of van de bestuurder, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden. Overweging voor deze mogelijkheid van uitsluiting van de verzekering was destijds (men zie in het bijzonder kamerstukken II 1962/63, 6342, nr. 9, blz. 3) dat het hier in wezen betreft eigen schade van de verzekerde; deze behoort niet te vallen onder deze wet betreffende de verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid, maar behoort te zijn verzekerd op all risk-verzekeringen of verzekeringen tegen ongevallen of ziektekosten. Bovendien werd samenspanning tussen benadeelde en verzekerde gevreesd, doordat men schade uit andere oorzaak zou kunnen

laten doorgaan als schade veroorzaakt door een motorrijtuig (kamerstukken II 1960/61, 6342, nr. 3, blz. 10).

Artikel 3 van de richtlijn verbiedt evenwel de familieleden van de verzekeringnemer, van de bestuurder of van enig ander aansprakelijke persoon op grond van deze verwantschap uit te sluiten van het recht op uitkering voor wat betreft hun persoonsschade. Ingevolge een aanbeveling van de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren (N.V.V.A.) uit 1976 plegen verzekeraars bij schade door letsel en dood al niet van de uitsluitingsmogelijkheid van artikel 4 gebruik te maken indien de schade ten laste kwam van een natuurlijk persoon en voor deze schade geen andere voorziening was getroffen. De wijziging van de verplichte dekkingsomvang die thans wordt voorgesteld en noodzakelijk is ter aanpassing aan de richtlijn, sluit aan bij de op grond van deze aanbeveling thans reeds gebruikelijke dekkingsomvang. De regeling strekt ertoe dat schade die familieleden van de verzekerde lijden, zo min mogelijk onvergoed blijft. In de lijn van de gedachte die destijds ten grondslag lag aan de mogelijkheid schade van familieleden van de verzekeringsdekking uit te sluiten, behoeft de aansprakelijkheidsverzekeraar niet op te komen voor schade waarvoor de familieleden uit hoofde van een andere verzekering al recht op vergoeding hebben. Hetzelfde zal moeten gelden indien zij uit anderen hoofde, bij voorbeeld op grond van een wettelijke regeling of een rechtspositieregeling, recht hebben op uitkering of verstrekkingen. Men denke aan aanspraken die men krachtens de desbetreffende regeling jegens ziekenfonds, bedrijfsvereniging of overheid geldend kan maken. De verplichte verzekering strekt zich aldus uit tot schade waarvoor aansprakelijkheid bestaat en die, zelfs bij aanwezigheid van andere verzekeringen of voorzieningen, onvergoed zou blijven. Daarop wijzen ook de bewoordingen «voor zover».

Ten behoeve van de duidelijkheid is het oorspronkelijke eerste lid over twee leden verdeeld. Het nieuwe eerste lid komt overeen met de oorspronkelijke aanheft en onderdeel a. Het nieuwe tweede lid strekt zich uit tot dezelfde kring van personen als genoemd in het oorspronkelijke deel b. Gevolgd wordt het stelsel van artikel 4, eerste lid, van de gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Benelux-overeenkomst, welk artikel ten grondslag lag aan artikel 4 van de wet. De schade valt onder de verplichte verzekering, maar via een beding in de overeenkomst kunnen deze personen van het recht op uitkering worden uitgesloten voor zover zij recht op vergoeding of uitkering hebben uit anderen hoofde. Ook het Waarborgfonds zal in dergelijke gevallen niet aansprakelijk zijn (zie artikel 26, tweede lid, nieuw).

Artikel 25, derde lid

In artikel 1, vierde lid, van de richtlijn wordt aan het orgaan dat het slachtoffer van een ongeval dat veroorzaakt is door een onverzekerd of onbekend gebleven motorrijtuig schadeloos moet stellen, een taak gegeven die verder gaat dan het verstrekken van een uitkering. Een slachtoffer van een dergelijk ongeval zal zich in ieder geval rechtstreeks tot dat orgaan moeten kunnen wenden, waarna het orgaan verplicht is aan de hand van de inlichtingen die het op zijn verzoek van het slachtoffer heeft gekregen, een met redenen omkleed antwoord met betrekking tot zijn tussenkomst te geven. De uitbreiding die de richtlijn aan de taak van het Waarborgfonds geeft, beoogt aan het slachtoffer van een ongeval veroorzaakt door een onverzekerd of onbekend gebleven motorrijtuig een eerste contactpunt te geven. Het slachtoffer zal overigens wel eerst aannemelijk moeten maken dat er inderdaad sprake is geweest van een ongeval ten aanzien waarvan het Waarborgfonds een taak heeft. Dat wil zeggen dat het moet gaan om een ongeval veroorzaakt door een onbekend gebleven of onverzekerd motorrijtuig, een motorrijtuig dat door diefstal of

geweld is verkregen, een motorrijtuig verzekerd bij een onvermogen-
de verzekeraar of een motorrijtuig waarvoor op grond van gemoedsbezwaren
een vrijstelling van verzekering gold. Het Waarborgfonds zal vervolgens
moeten aangeven wat de voorwaarden zijn om voor vergoeding in
aanmerking te komen. Voor de werkwijze van het Nederlandse Waarborg-
fonds brengt deze bepaling geen bijzondere wijziging. Reeds thans
ontvangt degene die zich voor schadevergoeding tot het Waarborgfonds
wendt een uiteenzetting van de voorwaarden voor uitkering en van de
daarbij te bewandelen wegen. Het fungeren als eerste contactpunt is
uiteraard in het bijzonder van belang voor de benadeelden die zich niet
beroepshalve met schade-afwikkeling bezighouden. Derhalve beperkt de
voorgestelde bepaling zich tot degenen die rechtstreeks door het ongeval
schade lijden.

Artikel 26, tweede lid

Artikel 4, tweede lid, geeft aan wie in welke gevallen van het recht op
uitkering uit hoofde van verzekering kan worden uitgesloten. De uitkerings-
plicht van het Waarborgfonds sluit daarbij aan.

Artikel 26, derde lid

De verwijzing naar artikel 4 is aangepast aan de vernummering van dat
artikel.

Artikel 26, vierde lid

Het nieuwe vierde lid van artikel 26 bevat de wijziging van het huidige
drempelbedrag in een echt eigen risico voor zover het betreft zaakschade.
Voor letselschade geldt in het geheel geen eigen risico meer. In de para-
grafen 9 en 13 zijn de redenen voor deze wijziging reeds aangegeven. De
wijziging houdt in dat het Waarborgfonds slechts behoeft te vergoeden
na aftrek van het als eigen risico geldende bedrag dat op f 200 zal worden
gesteld. Het laatste zinsdeel van de eerste zin is aan het lid toegevoegd
bij de Wet van 30 december 1983, Stb. 614, en beoogde te voorkomen
dat door cessie van vorderingen terzake van schaden die beneden het
drempelbedrag vallen, de strekking van de regeling kon worden ontgaan.
Ook bij het eigen risico geldt dat men de strekking niet zal moeten
kunnen ontgaan door concentratie van vorderingen bij één benadeelde.

Artikel III

Het ligt in de bedoeling dat de wijziging van de wet en het koninklijk
besluit tot verhoging van de minimumdekkingsbedragen alsmede de
vervanging van het Besluit bedrag eigen risico aansprakelijkheidsverzeke-
ring op hetzelfde tijdstip in werking treden.

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

van 30 december 1983 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

(84/5/EEG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100,

Gezien het voorstel van de Commissie¹,

Gezien het advies van het Europese Parlement²,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité³,

Overwegende dat de Raad, bij Richtlijn 72/166/EEG⁴, gewijzigd bij Richtlijn 72/430/EEG⁵, is overgegaan tot 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 en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid;

Overwegende dat Richtlijn 72/166/EEG in artikel 3 iedere Lid-Staat de verplichting oplegt de nodige maatregelen te treffen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt; dat de dekking van de schade en de voorwaarden van deze verzekering in deze maatregelen worden vastgesteld;

Overwegende evenwel dat er tussen de wetgevingen van de onderscheiden Lid-Staten nog aanzienlijke verschillen bestaan betreffende de omvang van deze verzekeringsplicht; dat deze verschillen rechtstreeks van invloed zijn op de instelling en de werking van de gemeenschappelijke markt;

Overwegende dat het met name gerechtvaardigd is de verzekeringsplicht uit te breiden tot de aansprakelijkheid in geval van materiële schade;

Overwegende dat de bedragen ten belope waarvan de verzekering verplicht is, in ieder geval de slachtoffers een toereikende schadevergoeding moeten kunnen waarborgen, ongeacht de Lid-Staat waar het ongeval zich heeft voorgedaan;

Overwegende dat moet worden bepaald dat een orgaan waarborgt dat het slachtoffer schadevergoeding ontvangt ingeval het voertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is verzekerd of niet is geïdentificeerd; dat het van belang is, zonder wijzigingen aan te brengen in de bepalingen die de Lid-Staten toepassen inzake het al of niet subsidiaire karakter van de tussenkomst van dit orgaan en de regels inzake subrogatie, voor te schrijven dat het slachtoffer van een dergelijk ongeval zich rechtstreeks kan wenden tot dit orgaan als eerste contactpunt; dat de Lid-Staten evenwel de mogelijkheid moet worden gegeven om bepaalde beperkte uitsluitingen toe te passen met betrekking tot de tussenkomst van dit orgaan en te bepalen dat de vergoeding van materiële schade, veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig, gezien het gevaar van bedrog, mag worden beperkt of uitgesloten;

* Men zie I. Jansen, Tweede EG-richtlijn Aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, Verkeersrecht, 1984, blz. 55-60.

¹ PB nr. C 214 van 21-8-1980, blz. 9 en PB nr. C 78 van 30-3-1982, blz. 17.

² PB nr. C 287 van 9-11-1981, blz. 44.

³ PB nr. C 138 van 9-6-1981, blz. 15.

⁴ PB nr. L 103 van 2-5-1972, blz. 2.

⁵ PB nr. L 291 van 28-12-1972, blz. 162.

Overwegende dat het in het belang van de slachtoffers is dat de gevolgen van bepaalde uitsluitingsclausules worden beperkt tot de betrekkingen tussen de verzekeraar en de door het ongeval aansprakelijke persoon; dat de Lid-Staten evenwel in geval van door diefstal of geweldpleging verkregen voertuigen mogen bepalen dat het slachtoffer door bovengenoemd orgaan wordt vergoed;

Overwegende dat de Lid-Staten, ter verlichting van de financiële lasten van dit orgaan mogen voorzien in de toepassing van bepaalde franchises voor de vergoeding door dit orgaan van materiële schade veroorzaakt door niet-verzekerde of, in voorkomend geval, door diefstal of geweldpleging verkregen voertuigen;

Overwegende dat aan de familieleden van de verzekeringnemer, van de bestuurder of van iedere andere aansprakelijke persoon, tenminste wat hun lichamelijk letsel betreft, een bescherming moet worden verleend die gelijkwaardig is aan die welke wordt toegekend aan andere derden die het slachtoffer van een ongeval zijn;

Overwegende dat de opheffing van de verzekeringscontrole afhankelijk is van de verlening door het nationale bureau van verzekeraars van het land van ontvangst van een waarborg voor de vergoeding van de schade welke is veroorzaakt door voertuigen die gewoonlijk zijn gestald in een andere Lid-Staat; dat het meest geschikte criterium om te bepalen of een voertuig gewoonlijk is gestald in een bepaalde Lid-Staat het dragen van een kentekenplaat van deze Staat is; dat dientengevolge artikel 1, lid 4, eerste streepje, van Richtlijn 72/166/EEG in deze zin dient te worden gewijzigd;

Overwegende dat, wegens de uitgangssituatie van sommige Lid-Staten ten aanzien van de minimumbedragen en de door bovengenoemd orgaan toe te passen dekking en franchises voor materiële schade, dient te worden voorzien in overgangsmaatregelen voor de geleidelijke toepassing in deze Lid-Staten van de bepalingen van de richtlijn betreffende de minimumbedragen en de vergoeding van materiële schade door dit orgaan,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De verzekering bedoeld in artikel 3, lid 1, van Richtlijn 72/166/EEG dient zowel materiële schade als lichamelijk letsel te dekken.

2. Onverminderd eventueel door de Lid-Staten voorgeschreven hogere dekkingen, eist iedere Lid-Staat dat de bedragen waarvoor deze verzekering verplicht is, niet lager zijn dan:

- voor lichamelijk letsel, 350 000 Ecu, ingeval er slechts één slachtoffer is; ingeval er verschillende slachtoffers bij één ongeval zijn betrokken, wordt dit bedrag vermenigvuldigd met hun aantal;
- voor materiële schade, 100 000 Ecu per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers.

In plaats van de bovengenoemde minimumbedragen kunnen de Lid-Staten een minimumbedrag vaststellen van 500 000 Ecu voor lichamelijk letsel ingeval er verschillende slachtoffers zijn bij een zelfde ongeval of een minimumbedrag van 600 000 Ecu per ongeval voor lichamelijk letsel en materiële schade te zamen, ongeacht het aantal slachtoffers of de aard van de schade.

3. In deze richtlijn wordt verstaan onder Ecu de rekeneenheid zoals omschreven in artikel 1 van Verordening (EEG) nr. 3180/78¹. Als tegen-

¹ PB nr. L 379 van 30-12-1978 blz. 1.

waarde van de Ecu in nationale valuta's moet voor opeenvolgende perioden van vier jaar vanaf 1 januari van het eerste jaar van elke periode die in aanmerking worden genomen welke gold op de laatste dag van de voorgaande maand september waarvoor de tegenwaarden van de Ecu in alle valuta's van de Gemeenschap beschikbaar zijn. De eerste periode begint op 1 januari 1984.

4. Elke Lid-Staat stelt een orgaan in of erkent een orgaan dat tot taak heeft materiële schade en lichamelijk letsel, die zijn veroorzaakt door een niet-geïdentificeerd voertuig of een voertuig waarvoor niet aan de in lid 1 bedoelde verzekeringsplicht is voldaan, ten minste binnen de grenzen van de verplichte verzekering te vergoeden. Dit doet geen afbreuk aan het recht van de Lid-Staten aan de tussenkomst van dit orgaan al dan niet een subsidiair karakter te geven, noch aan het recht van de Lid-Staten om het verhaal te regelen tussen dit orgaan en degene of degenen die aansprakelijk is of zijn voor het ongeval en andere verzekeraars of sociale zekerheidsorganen die gehouden zijn het slachtoffer ter zake van het zelfde ongeval te vergoeden.

Het slachtoffer kan zich in ieder geval rechtstreeks tot dit orgaan wenden; het orgaan is verplicht aan de hand van de inlichtingen die het op zijn verzoek van het slachtoffer heeft gekregen, een met redenen omkleed antwoord met betrekking tot zijn tussenkomst te geven.

De Lid-Staten kunnen evenwel van de tussenkomst door dit orgaan uitsluiten degenen die geheel vrijwillig plaats hebben genomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer het orgaan kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig niet verzekerd was.

De Lid-Staten kunnen in geval van materiële schade die door een niet-geïdentificeerd voertuig veroorzaakt werd, de tussenkomst door dit orgaan beperken of uitsluiten.

Ook kunnen zij voor materiële schade die is veroorzaakt door een niet-verzekerd voertuig een franchise toestaan van ten hoogste 500 Ecu, die tegenover het slachtoffer geldend kan worden gemaakt.

Iedere Lid-Staat past voorts op de tussenkomst van het orgaan zijn wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen toe, onverminderd elke andere regeling die voor de slachtoffers voordeliger is.

Artikel 2

1. Iedere Lid-Staat neemt de nodige maatregelen, opdat alle wettelijke bepalingen of contractuele clausules in een verzekeringspolis, afgegeven overeenkomstig artikel 3, lid 1, van Richtlijn 72/166/EEG, op grond waarvan van de verzekering is uitgesloten het gebruik of het besturen van voertuigen:

- door personen die daartoe niet uitdrukkelijk of stilzwijgend gemachtigd zijn, of
- door personen die geen rijbewijs hebben om het betrokken voertuig te besturen, of
- door personen die de wettelijke technische vereisten inzake de toestand en veiligheid van het betrokken voertuig niet in acht hebben genomen,

voor de toepassing van artikel 3 lid 1, van Richtlijn 72/166/EEG geacht worden niet te gelden inzake aanspraken van derden die slachtoffer zijn van een ongeval.

De in het eerste streepje bedoelde bepaling of clausule kan echter worden tegengeworpen aan personen die geheel vrijwillig hebben plaatsgenomen in het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, wanneer de verzekeraar kan bewijzen dat zij wisten dat het voertuig gestolen was.

De Lid-Staten hebben de mogelijkheid om voor ongevallen op hun grondgebied het bepaalde in de eerste alinea niet toe te passen indien en voor zover het slachtoffer schadevergoeding kan krijgen van een orgaan van de sociale zekerheid.

2. In het geval van voertuigen die door diefstal of geweldpleging zijn verkregen, kunnen de Lid-Staten bepalen dat het in artikel 1, lid 4, bedoelde orgaan in plaats van de verzekeraar zal optreden onder de in lid 1 van het onderhavige artikel gestelde voorwaarden; wanneer het voertuig gewoonlijk in een andere Lid-Staat is gestald, heeft genoemd orgaan geen mogelijkheid van verhaal tegen enig orgaan in die Lid-Staat.

De Lid-Staten die voor voertuigen die door diefstal of geweldpleging zijn verkregen, voorzien in tussenkomst van het in artikel 1, lid 4, bedoelde orgaan, kunnen voor materiële schade een franchise vaststellen van ten hoogste 250 Ecu, die tegenover het slachtoffer geldend kan worden gemaakt.

Artikel 3

De familieleden van de verzekeringsnemer, van de bestuurder of van enig ander persoon die bij een ongeval wettelijk aansprakelijk wordt gesteld en daarvoor door de in artikel 1, lid 1, bedoelde verzekering is gedekt kunnen voor wat betreft hun lichamelijk letsel niet op grond van deze verwantschap worden uitgesloten van het recht op een uitkering.

Artikel 4

Artikel 1, lid 4, eerste streepje van Richtlijn 72/166/EEG wordt als volgt gelezen:

«– het grondgebied van de Staat waarvan het voertuig een kentekenplaat draagt, of».

Artikel 5

1. Uiterlijk 31 december 1987 wijzigen de Lid-Staten hun nationale bepalingen overeenkomstig deze richtlijn. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

2. De aldus gewijzigde bepalingen worden uiterlijk 31 december 1988 toegepast.

3. In afwijking van lid 2:

a. heeft de Helleense Republiek tot en met 31 december 1985 de tijd om de dekkingen te verhogen tot de in artikel 1, lid 2, bedoelde bedragen. Indien zij van deze mogelijkheid gebruik maakt, moeten de dekkingen

– uiterlijk 31 december 1988 meer dan 16%, en

– uiterlijk 31 december 1992 31%

bereiken van de in dat artikel vastgestelde bedragen.

b. hebben de andere Lid-Staten tot en met 31 december 1990 de tijd om de dekkingen tot in de artikel 1, lid 2, bedoelde bedragen te verhogen. De Lid-Staten die van deze mogelijkheid gebruik maken, moeten binnen de in lid 1 bedoelde termijn de dekkingen verhogen met ten minste de helft van het verschil tussen de op 1 januari 1984 geldende dekkingen en de in artikel 1, lid 2, voorgescreven bedragen.

4. In afwijking van lid 2:

a. kan de Italiaanse Republiek bepalen dat de in artikel 1, lid 4, vijfde alinea, bedoelde franchise tot en met 31 december 1990 1 000 Ecu bedraagt,

b. kunnen de Helleense Republiek en Ierland bepalen dat:

– de tussenkomst van het in artikel 1, lid 4, bedoelde orgaan voor de vergoeding van de materiële schade wordt uitgesloten tot en met 31 december 1992,

– de in artikel 1, lid 4, vijfde alinea, bedoelde franchise en de in artikel 2, lid 2, tweede alinea, bedoelde franchise 1 500 Ecu bedragen tot en met 31 december 1995.

Artikel 6

1. Uiterlijk op 31 december 1989 brengt de Commissie bij de Raad verslag uit over de stand van zaken in de Lid-Staten waar de in artikel 5, lid 3, sub a), en lid 4, sub b), bedoelde overgangsmaatregelen gelden, en doet zij hem in voorkomende geval voorstellen ter herziening van deze maatregelen in het licht van de ontwikkeling van de situatie.

2. Uiterlijk op 31 december 1993 brengt de Commissie bij de Raad verslag uit over de stand van de toepassing van deze richtlijn en doet zij hem in voorkomend geval voorstellen inzake de aanpassing van de in artikel 1, leden 2 en 4, bedoelde bedragen.

Artikel 7

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, 30 december 1983.

Voor de Raad
De Voorzitter
G. VARFIS