

Vergaderjaar 1986–1987

19564

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. 5

MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 7 mei 1987

De waardering van de C.D.A.-fractie voor het voorstel doet ons genoeg. Deze leden vroegen een nadere toelichting op de beslissing om geen gebruik te maken van de mogelijkheid die de richtlijn biedt, om slachtoffers die met het schadeveroorzakende motorrijtuig zijn meegereden terwijl zij wisten dat dat rijtuig onverzekerd of gestolen was, van vergoeding door het Waarborgfonds uit te sluiten. Zoals in paragraaf 7 van de memorie van toelichting aangegeven staan wij niet afwijzend tegenover de gedachte die aan die mogelijkheid ten grondslag ligt. De overwegingen om uiteindelijk niet van die mogelijkheid gebruik te maken, waren de volgende. Uit onderzoek van de dossiers van het Waarborgfonds bleek dat in de afgelopen jaren slechts in drie gevallen een beroep op de uitsluiting had kunnen worden gedaan. Twee van deze gevallen leenden zich voor een beroep op de uitsluiting van artikel 4, eerste lid, onderdeel a, namelijk de uitsluiting van de bezitter of houder van een motorrijtuig. Financieel voordeel zal de uitsluiting het Waarborgfonds nauwelijks opleveren. Daar kom bij dat voor zover het betreft schade wegens ziektekosten of wegens arbeidsverzuim als gevolg van arbeidsongeschiktheid, de uitsluiting niet de meerrijder treft, maar veelal diens ziektekostenverzekeraar of de bedrijfsvereniging. Kan het slachtoffer op dergelijke voorzieningen geen beroep doen, dan is het mogelijk dat de schade uiteindelijk voor rekening van de bijstandskas komt. Deze schade zou bij uitsluiting derhalve weliswaar niet door het Waarborgfonds en de daarin bijdragende motorrijtuigenverzekeraars worden gedragen, maar wel door andere verzekeraars en de sociale-verzekeringsorganen. De uitsluiting zou wel ten gevolge hebben dat het slachtoffer verstoken blijft van smartegeld, ook in die gevallen waarin van het meerijden met een onverzekerd motorrijtuig aan het slachtoffer slechts een betrekkelijk gering verwijt is te maken, maar waarin er sprake is van ernstig blijvend lichamelijk letsel. De redelijkheid van een uitsluiting met dergelijke gevolgen springt niet in het oog. Men vergelijk de jurisprudentie over de eigen schuld van het slachtoffer wegens meerijden met een dronken bestuurder. In zijn arrest van 27 februari 1986, *Verkeersrecht* 1987, nr. 7, oordeelt het Hof te 's-Hertogenbosch dat het 17-jarige meisje, dat meereed met een dronken bestuurder, de helft van haar schade als gevolg van het ongeval voor haar rekening moest nemen. De annotator

achte zelfs deze reductie van de schadevergoeding te hoog, gelet op het verschil in verwijtbaarheid tussen de fout van het slachtoffer en die van de bestuurder. Wij menen dat er geen dwingende reden is om het slachtoffer dat meerijs met de onverzekerde bestuurder, wettelijk iedere aanspraak op schadevergoeding jegens het Waarborgfonds te ontzeggen.

De leden van de S.G.P.-fractie vroegen of het voorstel en de verhoging van de minimaal verzekerde som gevolgen zullen hebben voor de gemoedsbezwaarden. Het voorstel raakt de positie van gemoedsbezwaarden niet. Voorstelbaar is wel dat de verhoging van de minimale dekking in algemene zin tot toekenning van hogere schadevergoedingen zal leiden omdat de aansprakelijkheid ruimer verzekerd is. Bij aansprakelijkheid van gemoedsbezwaarden, die van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld en derhalve zelf de schade dragen, is een dergelijk gevolg overigens weer minder te verwachten.

De waardering van het lid van de R.P.F.-fractie voor het voorstel stellen wij op prijs.

Spanje en Portugal hebben een wetgeving betreffende een verplichte aansprakelijkheidsverzekering van motorrijtuigen die voldoet aan de eerste Europese richtlijn. Beide landen kennen een waarborgfonds. Voor de aanpassing van hun wetgevingen aan de tweede richtlijn – in het *bijzonder van belang voor de verhoging van de thans nog betrekkelijk lage minimumdekkingsbedragen in die landen – gelden dezelfde termijnen als voor Griekenland. De beide landen hebben zich op 14 maart 1986 aangesloten bij de Aanvullende Overeenkomst tussen de Nationale Bureaus, op grond van welke overeenkomst de controle op de nakoming van de verzekeringsplicht aan de grenzen van de aan gesloten landen kan vervallen. Per 1 juni 1986 is de overeenkomst voor de beide landen in werking getreden. De uitvoering heeft onder andere plaatsgevonden bij Besluit van 19 augustus 1986 (Stb. 1986, 427), houdende wijziging van twee op de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen gebaseerde koninklijke besluiten (Stb. 1972, 617 en 618).*

In paragraaf 7 van de memorie van toelichting is niet bedoeld te zeggen dat in geval van uitsluiting van slachtoffers die meerijden met een motorrijtuig, waarvan zij weten dat het onverzekerd is, de ziektekosten voor rekening van de ziektekostenverzekeraar behoren te komen. Een dergelijke verzekeraar is benadeelde in de zin van artikel 1 van de wet en kan derhalve rechten geldend maken tegen het Waarborgfonds. In geval van de hier bedoelde uitsluiting zou deze verzekeraar deze rechten niet meer hebben. Een uitsluiting, die juist beoogd het slachtoffer in persoon te treffen, zou aldus aan haar doel voorbijschieten.

Wij zien onvoldoende reden om het eigen-risicobedrag reeds bij de eerste vaststelling op een hoger bedrag te bepalen dan het thans geldende drempelbedrag van f 200,-. De wijziging van het stelsel houdt in dat in méér gevallen benadeelden een deel van hun zaakschade niet op het Waarborgfonds kunnen verhalen. De besparing in de uitgaven van het fonds als gevolg van de stelselwijziging is al niet onaanzienlijk. Mocht de ontwikkeling in de uitgaven daartoe aanleiding geven, dan kan alsnog een aanpassing van het eigen-risicobedrag in overweging worden genomen. Een afwijkend eigen risico voor jeugdige bestuurders ligt niet voor de hand. Het voor deze categorie geldende hogere eigen risico bij casco-verzekering hangt samen met de door deze bestuurders veroorzaakte hogere schadelast. Bij de vergoeding door het Waarborgfonds gaat het om de vergoeding van de schade van de benadeelde. De vergoeding van zijn schade moet niet afhankelijk zijn van de vraag door wie de schade veroorzaakt is.

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

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

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
N. Smit-Kroes