

De Implementatiewet zesde de gevolgen voor de Nederlandse WAM

Mr. M.W. Knigge * en mr. K. Redeker-Gieteling **

110

6e EU-richtlijn motorrijtuigen- verzekering



* Wetgevingsjurist bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Deze bijdrage is op persoonlijke titel geschreven.

** Raadadviseur bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Deze bijdrage is op persoonlijke titel geschreven.

Op 24 november 2021 is een nieuwe richtlijn op het terrein van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen vastgesteld (hierna: de zesde richtlijn).¹⁾ Zoals de naam al doet vermoeden, is dit de zesde (inhoudelijke) richtlijn op het gebied van de motorrijtuigenverzekering.²⁾ Voor 23 december jl. moesten de lidstaten van de Europese Unie bepalingen vaststellen en bekend maken die nodig zijn om aan de zesde richtlijn te voldoen.³⁾ In deze bijdrage zullen we, na een korte schets van de totstandkomingsgeschiedenis (zie 1), aan de hand van de implementatiewetgeving ingaan op de inhoud van de zesde richtlijn (zie 2). Hierbij worden ook de artikelen besproken die nog niet of later in werking zijn getreden, alsmede de redenen daarvoor. Vervolgens wordt afgesloten met een conclusie (zie 3).

1. Totstandkoming van de zesde richtlijn

De zesde richtlijn is op 24 november 2021 vastgesteld, na een lang proces van onderhandelingen in Brussel. Het voorstel van de Europese Commissie voor de zesde richtlijn is in mei 2018 gepubliceerd. In totaal is er dus ruim drie jaar in de Europese Raad en het Europees Parlement onderhandeld over het voorstel. De Nederlandse inzet tijdens deze onderhandelingen is te vinden in het fiche opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen

1. Richtlijn (EU) 2021/2118 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2021 tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG 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.

2. Als men tenminste Richtlijn 2009/103/EG 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 niet meetelt, want deze richtlijn was slechts een codificatie van de eerdere richtlijnen.

3. Zie artikel 2 van de zesde richtlijn.

richtlijn motorrijtuigenverzekering;

(ook wel het 'BNC-fiche' genoemd).⁴⁾ Het standpunt van het Europees Parlement is te vinden in het rapport van rapporteur Dita Charanzová.⁵⁾ Kort samengevat was het Europees Parlement van mening dat e-bikes, segways en elektrische steps niet onder de richtlijn moeten vallen, omdat ze weinig schade aan personen en zaken kunnen aanrichten. Dat geldt ook voor voertuigen die exclusief worden gebruikt voor de motorsport, zolang er een andere verzekering is die de aansprakelijkheid dekt. Verder was het Europees Parlement van mening dat consumenten gratis toegang moeten hebben tot ten minste één onafhankelijk prijsvergelijkingsinstrument. Over al deze wensen is, nadat er in de Europese Raad een akkoord was bereikt, onderhandeld tussen de Europese Raad, de Europese Commissie en het Europees Parlement. Uiteindelijk is hierbij tot een compromis gekomen, namelijk de zesde richtlijn, waarbij alle partijen wat water bij de wijn moesten doen. Dit blijkt wel uit de verklaring die de Europese Commissie bij de zesde richtlijn heeft gedaan. Deze luidt: "De Commissie blijft zich inzetten voor een hoge graad van bescherming van slachtoffers in het kader van de richtlijn motorrijtuigenverzekering. Ons doel is ervoor te zorgen dat slachtoffers, ook in grensoverschrijdende situaties, zo snel mogelijk schadeloos worden gesteld en niet worden onderworpen aan onevenredige procedurele vereisten die hun toegang tot schadeloosstelling zouden kunnen belemmeren. De doeltreffendheid van de compensatie hangt grotendeels af van de vraag of zij tijdig wordt toegekend. In dit verband nemen wij kennis van de bezorgdheid die het Europees Parlement herhaaldelijk heeft geuit met betrekking tot de verschillen tussen de lidstaten op het gebied van verjaringstermijnen, dat wil zeggen de termijn waarbinnen een benadeelde partij een vordering kan instellen. De Commissie zal deze kwestie zorgvuldig bestuderen en zal nagaan welke oplossingen mogelijk zijn om de bescherming van slachtoffers verder te versterken indien uit de gegevens blijkt dat actie op het niveau van de Unie gerechtvaardigd is". Uit deze woorden kan worden afgeleid dat zowel het Europees Parlement als de Europese Commissie graag de verjaringstermijnen in de lidstaten hadden geharmoniseerd. Maar zoals valt af te leiden uit de verklaring, is dit geen onderdeel geworden

van de zesde richtlijn. Wat de zesde richtlijn dan wel regelt, wordt hierna toegelicht.

2. De Nederlandse implementatiewetgeving

De zesde richtlijn is voor Nederland geïmplementeerd in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM) en de Wet op het financieel toezicht door middel van de Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering⁶⁾ (hierna: Implementatiewet) en het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering⁷⁾ (hierna: Implementatiebesluit). Het grootste deel van de bepalingen van deze regelgeving is op 23 december 2023 in werking getreden.⁸⁾ De bepalingen die zien op de bescherming van benadeelden in geval van insolventie van de verzekeraar zijn echter later, namelijk op 10 juli 2024 in werking getreden. Ten slotte zullen de bepalingen die zien op de verklaring betreffende het schadeverleden op 24 juli 2025 in werking treden. Hierna worden eerst deze twee onderwerpen nader toegelicht en ingegaan op de reden voor de latere inwerkingtreding van deze bepalingen (zie onder a en b). Daarna wordt ingegaan op de overige onderwerpen die de zesde richtlijn regelt: de reikwijdte van de verzekeringsplicht (zie onder c), de verzekerde sommen (zie onder d), aanhangwagens (zie onder e) en voertuigen die worden verzonden vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat (zie onder f). De richtlijn biedt daarnaast ook nog twee opties voor lidstaten, waar door Nederland geen gebruik van is gemaakt.

De eerste optie die niet is geïmplementeerd in Nederland is de mogelijkheid die de zesde richtlijn biedt om buitenlandse voertuigen te controleren op de verzekering als deze controles deel uitmaken van een algemeen controlesysteem waarbij ook gewoonlijk in Nederland gestalde voertuigen worden gecontroleerd en waarbij het voertuig niet hoeft te worden gestopt (zoals automatische nummerplaatherkenning (ANPR)).⁹⁾ Voor controle op gewoonlijk in Nederland gestalde voertuigen wordt op dit moment geen gebruik gemaakt van een dergelijk systeem, waardoor een controle op buitenlandse voertuigen pas mogelijk is als zo'n systeem is ontwikkeld. Hier moet dan wel noodzaak

Slachtoffers moeten zo snel mogelijk schadeloos worden gesteld, ook in grensoverschrijdende situaties.

4. Het Nederlandse standpunt opgenomen in het BNC-fiche wordt besproken in een eerdere bijdrage in dit tijdschrift, zie mr. K. Redeker-Gieteling, Het voorstel van de Europese Commissie tot wijziging van de WAM-richtlijn, VR 2019/63.
5. Zie dossier 2018/0168(COD) van het Europees Parlement.
6. Voluit: Wet van 25 augustus 2023 tot wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en de Wet op het financieel toezicht in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2021/2118 tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG 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 (PbEU 2021, L 430) (Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering) (Stb. 2023, 321).
7. Voluit: Besluit van 4 december 2023, houdende bepalingen ter uitvoering van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, tot intrekking van het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en tot wijziging van enige andere besluiten in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2021/2118 tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG 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 (PbEU 2021, L 430) (Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering) (Stb. 2023, 453).
8. Zie het Besluit van 12 december 2023 tot vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van artikel 1, onderdelen A tot en met F, H, P, onder 1, en Q tot met V, van de Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering en van de artikelen 1 tot en met 7 van het Besluit implementatie zesde richtlijn Motorrijtuigenverzekering (Stb. 2023, 473).
9. Zie artikel 1, onderdeel 3 van de zesde richtlijn, waarbij artikel 4 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd.

Lidstaten moeten zorgen voor een schadevergoedingsorgaan dat schadevergoeding overneemt bij insolvente verzekeraar.

voor zijn. Op dit moment zijn er echter geen signalen dat zich in Nederland problemen voordoen met onverzekerde motorrijtuigen uit andere lidstaten. Bovendien is er uitwisseling van verzekeringsgegevens tussen de lidstaten van de Europese Unie nodig als buitenlandse voertuigen moeten worden gecontroleerd. Nu dit er (nog) niet is, is van deze optie geen gebruik gemaakt.

De tweede optie betreft de certificering van prijsvergelijkingsinstrumenten. De zesde richtlijn regelt dat lidstaten ervoor kunnen kiezen om prijsvergelijkings-instrumenten te certificeren.¹⁰ In Nederland bestaan verschillende websites waarmee motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekeringen kunnen worden vergeleken. Er is voor gekozen om deze optie niet te implementeren, ook omdat er niet is gebleken dat er behoefte is aan certificatie van dergelijke prijsvergelijkingsinstrumenten.

a. Insolventie van de verzekeraar

Ter bescherming van benadeelden van een ongeval met een motorrijtuig bevat de zesde richtlijn een regeling voor het geval een verzekeraar insolvent raakt. Om te voorkomen dat benadeelden van ongevallen blijven zitten met hun schade als de verzekeraar van het motorrijtuig insolvent is, worden lidstaten verplicht om te zorgen voor een schadevergoedingsorgaan dat de vergoeding van de schade in dat geval overneemt.¹¹ In Nederland had het Waarborgfonds Motorverkeer al de taak om de schade van benadeelden te vergoeden in geval van onvermogen van de verzekeraar.¹² Het Waarborgfonds Motorverkeer is daarom erkend als het Nederlandse schadevergoedingsorgaan in de zin van de zesde richtlijn. Daarbij is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de zesde richtlijn bood om onderscheid te maken tussen de situatie dat het ongeval in Nederland heeft plaatsgevonden en dat het ongeval buiten Nederland heeft plaatsgevonden: het Waarborgfonds Motorverkeer is steeds het bevoegde schadevergoedingsorgaan.

Hoewel Nederland dus al voor de implementatie van de zesde richtlijn een voorziening kende voor insolventie van een verzekeraar, brengt de zesde richtlijn met name in grensoverschrijdende situaties verbeteringen voor benadeelden mee. Benadeelden met woonplaats in Nederland kunnen hierdoor in geval van insolventie van de verzekeraar steeds bij het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer terecht, ook als het ongeval buiten Nederland heeft plaatsgevonden of als sprake is van een insolvente verzekeraar afkomstig uit een andere lidstaat. In gevallen waarin er sprake is van een buitenlandse verzekeraar, maar deze vanwege insolventie niet uitkeert, hadden benadeelden hiervoor niet altijd een mogelijkheid vergoeding van hun schade te krijgen of kon het zijn dat zij

zich hiervoor moesten wenden tot een schadevergoedingsinstantie in een andere lidstaat.¹³

Door middel van de Implementatiewet zijn de voorwaarden voor de vergoeding van schade en de procedure tot vaststelling van de vergoeding in overeenstemming gebracht met de bepalingen van de zesde richtlijn. Hiertoe is de regeling overgeheveld uit de artikelen 25 en 26 WAM naar de nieuw ingevoegde artikelen 26a-26d WAM. Op grond van deze nieuwe artikelen gaat de procedure als volgt. Als een benadeelde een vordering bij het Waarborgfonds Motorverkeer heeft ingediend, dient het Waarborgfonds Motorverkeer de benadeelde binnen drie maanden een met redenen omkleed voorstel tot schadevergoeding te doen of een met redenen omkleed antwoord te geven waarom het (vooralsnog) niet overgaat tot schadevergoeding (zie artikel 26b lid 3 WAM). In het eerste geval dient het Waarborgfonds Motorverkeer vervolgens onverwijld, en in ieder geval binnen drie maanden nadat de benadeelde het voorstel heeft aanvaard, tot uitkering over te gaan (artikel 26b lid 4 WAM). Heeft de insolvente verzekeraar zijn zetel in een andere lidstaat dan Nederland, dan kan het Waarborgfonds Motorverkeer volledige terugbetaling van het uitgekeerde bedrag vorderen van het schadevergoedingsorgaan in deze andere lidstaat (artikel 26c lid 2 WAM). Hoewel dus in eerste instantie de benadeelde steeds in de lidstaat van zijn woonplaats terecht kan, is het uiteindelijk het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar die de kosten als gevolg van de insolventie draagt. Dit is in overeenstemming met het feit dat ook het toezicht op de verzekeraar in deze lidstaat plaatsvindt en deze lidstaat dus de meeste mogelijkheden heeft om insolventie van de verzekeraar te voorkomen.

De zesde richtlijn bevat geen gedetailleerde regeling ten aanzien van de wijze waarop de schadevergoedingsorganen hun taken en verplichtingen moeten uitvoeren en hoe de terugbetaling door het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar in zijn werk moet gaan. In plaats daarvan voorziet de richtlijn erin dat de verschillende schadevergoedingsorganen hierover onderling overeenkomsten sluiten.¹⁴ Omdat deze overeenkomsten er op 23 december 2023 nog niet waren, konden de bepalingen rond de voorziening bij insolventie op dat moment nog niet tegelijk met de rest van de implementatiewetgeving in werking treden. Uiteindelijk zijn de overeenkomsten op 10 juni 2024 tot stand gekomen en op 10 juli 2024 in werking getreden.¹⁵ Per 10 juli 2024 zijn daarom ook de bepalingen in de Implementatiewet en het Implementatiebesluit rond de voorziening bij insolventie van een verzekeraar in werking getreden.

10. Zie artikel 1, onderdeel 16 van de zesde richtlijn, waarmee een nieuw artikel 16bis wordt toegevoegd aan richtlijn 2009/103/EG.
11. Zie artikel 1, onderdelen 8 en 18 van de zesde richtlijn, waarbij de artikelen 10bis en 25bis in richtlijn 2009/103/EG worden ingevoegd.
12. Dit volgde uit artikel 25 lid 1 onderdeel d WAM, zoals dit voor 10 juli 2024 gold.
13. Zie *Kamerstukken II 2022/23*, 36 339, nr. 3 (MvT), p. 21. Zie ook F.J. Blees, *De weg naar schadevergoeding in het internationale gemotoriseerde verkeer* (diss. Rotterdam), Deventer: Kluwer 2010, par. 6.3.4, waar hij toelicht dat het stelsel van bescherming voor bezoekers, zoals dit is opgenomen in hoofdstuk 7 van richtlijn 2009/103/EG, in geval van insolventie van de verzekeraar niet steeds een toereikende bescherming biedt.
14. Zie lid 13 van de nieuw in richtlijn 2009/103/EG ingevoegde artikelen 10bis en 25bis.
15. Dit is in het Publicatieblad van de Europese Unie bekend gemaakt. Zie Bekendmaking van de sluiting van de overeenkomsten als bedoeld in artikel 10 bis, lid 13 en artikel 25bis lid 13, van Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad 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, C/2024/4500. De overeenkomsten zijn te vinden op de website van de Council of Bureaux (COB), www.cobx.org, onder Documents – Agreements.

De implementatie van de zesde richtlijn heeft ook wijzigingen meegebracht in de financieringsstructuur van het Waarborgfonds Motorverkeer. Op grond van de zesde richtlijn mogen lidstaten namelijk alleen financiële bijdragen opleggen aan verzekeraars die zijn erkend door de lidstaat die de bijdragen oplegt ter financiering van de voorziening bij insolventie.¹⁶⁾ Voorkomen wordt hiermee dat een verzekeraar die zijn zetel heeft in een lidstaat, maar die in meerdere lidstaten actief is, te maken krijgt met dubbele afdrachten. Een dergelijke verzekeraar hoeft alleen bij te dragen aan het schadevergoedingsorgaan van de lidstaat van zijn zetel. Dit is het schadevergoedingsorgaan dat in geval van zijn insolventie uiteindelijk de kosten draagt. Ter financiering van de overige taken van het Waarborgfonds Motorverkeer worden financiële bijdragen gevraagd van alle verzekeraars die actief zijn op de Nederlandse markt voor aansprakelijkheidsverzekeringen voor motorrijtuig, ongeacht of zij hun vergunning al dan niet in Nederland hebben verkregen (zie artikel 24 lid 1 WAM). Voor de voorziening voor insolventie geldt voortaan dat enkel de verzekeraars hieraan bijdragen die hun vergunning in Nederland hebben verkregen, waarbij deze bijdrage wordt gebaseerd op zowel de in Nederland als op basis van deze vergunning in een andere lidstaat verzekerde motorrijtuigen (zie artikel 24b WAM).

b. Verklaring betreffende het schadeverleden

De zesde richtlijn brengt ook wijzigingen mee ten aanzien van de verklaring betreffende het schadeverleden. Op grond van artikel 5a WAM heeft de verzekeringnemer nu al te allen tijde het recht van de verzekeraar een verklaring betreffende het schadeverleden van het verzekerde voertuig te verzoeken die betrekking heeft op ten minste de laatste vijf voorafgaande jaren van de looptijd van de verzekering. Deze bepaling vormt de implementatie van artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG. Deze verklaring kan relevant zijn voor de bepaling van de no-claimkorting als de verzekeringnemer wil overstappen naar een andere verzekeraar. Ter implementatie van de zesde richtlijn wordt straks aan artikel 5a WAM toegevoegd dat deze verklaring moet worden verschaft aan de hand van een door de Europese Commissie vastgesteld uniform model, zodat de vorm en inhoud van de verklaring in alle lidstaten dezelfde is.¹⁷⁾ Doel is om ervoor te zorgen dat verklaringen betreffende het schadeverleden gemakkelijker worden erkend door verzekeraars. Een uniform formulier vereenvoudigt de verificatie en de authenticatie van dergelijke verklaringen. De Europese Commissie diende uiterlijk op 23 juli 2023 dit model bij uitvoeringshandeling vast te stellen.¹⁸⁾ Hierin is vertraging gekomen;

uiteindelijk is deze uitvoeringshandeling vastgesteld op 3 juli 2024 en zal deze van toepassing zijn per 24 juli 2025.¹⁹⁾ Per 24 juli 2025 zal daarom ook de wijziging van artikel 5a WAM in werking treden. Vanaf dat moment zullen verzekeraars dan verplicht zijn het uniforme model te gebruiken. Op hetzelfde moment treden nog enkele andere wijzigingen van artikel 5a WAM in werking die dienen ter implementatie van de zesde richtlijn. Bepaald wordt in een nieuw tweede lid dat een verzekeraar op zijn website openbaar dient te maken op welke wijze hij bij het berekenen van de premie voor de motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering gebruik maakt van de verklaringen betreffende het schadeverleden. Dit betekent niet dat verzekeraars verplicht zijn om bij het berekenen van de premie gebruik te maken van verklaringen betreffende het schadeverleden. Zij kunnen ook op hun website openbaar maken dat zij geen gebruik maken van dergelijke verklaringen.²⁰⁾ Ten slotte wordt per 24 juli 2025 een nieuw derde lid aan artikel 5a WAM toegevoegd om discriminatie bij het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden tegen te gaan.

c. Reikwijdte van de verzekeringsplicht

De zesde richtlijn wijzigt de reikwijdte van de verzekeringsplicht door de definitie van 'voertuig' aan te passen. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de eerdere definitie zijn: 1) dat voertuigen die mede door een mechanische kracht worden voortgedreven, worden uitgesloten. Het gaat hierbij om voertuigen waarbij zelf kracht moeten worden gebruikt om vooruit te komen, zoals elektrische fietsen, speedpedelecs en elektrische steps, 2) dat alleen voertuigen die harder gaan dan 25 km/h of, als zij zwaarder zijn dan 25 kg, harder kunnen dan 14 km/h onder de definitie vallen en 3) dat elektrische rolstoelen niet onder de zesde richtlijn vallen.²¹⁾ De richtlijn bevat regels voor minimumharmonisatie. Dit wil zeggen dat lidstaten verder kunnen gaan, maar dat de regels in de richtlijn het minimum zijn van wat lidstaten aan bescherming moeten bieden.²²⁾

Nederland heeft ervoor gekozen om de huidige bescherming zoveel mogelijk hetzelfde te houden (en dus een ruimere reikwijdte te houden). Dit heeft tot gevolg dat de definitie van 'motorrijtuig' in de WAM niet is aangepast. Speedpedelecs en elektrische steps vallen hierdoor nog steeds onder de WAM. Wel is ervoor gekozen om in de WAM een grondslag op te nemen om bepaalde motorrijtuigen die nauwelijks gevaar opleveren uit te zonderen.²³⁾ Op grond van deze grondslag zijn elektrische fietsen (die tot 25 km/h kunnen) in het Besluit implementatie zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering uitgezonderd van de verzekeringsplicht. Onder het recht dat gold voor 23 december 2023 wer-

De richtlijn bevat regels voor minimum-harmonisatie.

16. Zie lid 2 van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG.
17. Zie artikel 1, onderdeel G, van de Implementatiewet.
18. Zie de zesde alinea van artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG, zoals dat door artikel 1, onderdeel 15 van de zesde richtlijn is gewijzigd.
19. Uitvoeringsverordening (EU) 2024/1855 van de Commissie van 3 juli 2024 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn 2009/103/EG van het Europees parlement en de Raad wat betreft de template voor de verklaring betreffende het schadeverleden.
20. Kamerstukken II 2022/23, 36 339, nr. 3 (MvT), p. 16 en p. 32.
21. Zie ook het artikel van J.J. Smits, Nieuwe EU-richtlijn motorrijtuigverzekering een feit, quo vadis na 50 jaar?, VR 2022/33 voor een uitgebreidere beschrijving.
22. Zie ook artikel 1, onderdeel 21 van de zesde richtlijn, waarbij een nieuwe alinea is toegevoegd aan artikel 28, lid 1, van richtlijn 2009/103/EG.
23. Zie artikel 1a WAM.

De zesde richtlijn stelt verplichte minimumdekkingsbedragen vast voor de verplichte verzekering.

den deze fietsen ook al uitgezonderd door een ander besluit (het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen), maar vielen ze nog wel onder de definitie van motorrijtuig. Dit had tot gevolg dat slachtoffers van schade door een elektrische fiets bij het Waarborgfonds Motorverkeer konden aankloppen als aan de voorwaarden was voldaan. Onder het huidige recht kan dit niet meer; het Waarborgfonds Motorverkeer vergoedt schade die is veroorzaakt door deze fietsen niet meer. Het voordeel van een dergelijke mogelijkheid om in lagere regelgeving bepaalde motorrijtuigen uit te sluiten van de reikwijdte van de WAM, is dat in de toekomst sneller kan worden ingespeeld op innovaties. Uiteraard moet het hierbij wel gaan om voertuigen die nauwelijks gevaar opleveren. Het doel van de WAM (en de zesde richtlijn) is nu eenmaal de bescherming van verkeersslachtoffers bij ongevallen met motorrijtuigen.

d. Verzekerde sommen

De zesde richtlijn stelt verplichte minimumdekkingsbedragen vast voor de verplichte verzekering.²⁴⁾ Deze minimumbedragen garanderen dat slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen in de hele Europese Unie in voldoende mate beschermd zijn in geval van lichamelijk letsel en materiële schade, ongeacht de categorie van het voertuig. Het doel van de WAM-richtlijnen was om gelijke minimumdekkingsbedragen in alle lidstaten van de Europese Unie te hebben, maar dat is tot de zesde richtlijn nog niet gelukt. In dertien lidstaten golden tot 23 december 2023 lagere minimumbedragen dan die golden op grond van eerdere richtlijnen.²⁵⁾ Dit is het gevolg van de overgangsperioden op grond van de tweede richtlijn²⁶⁾, op grond waarvan dertien lidstaten de toepassing van de volledige minimumbedragen mochten uitstellen. Deze overgangsperioden voor bepaalde lidstaten zijn inmiddels verstreken, maar de respectieve data van afloop van de overgangsperioden werden nog altijd gebruikt als referentiedata voor de vijfjaarlijkse herziening in het licht van de inflatie. Hierdoor bleven de minimumbedragen tussen de dertien lidstaten en de overige lidstaten uit elkaar lopen. Uiteraard stond het lidstaten wel vrij om voor te schrijven dat de nationale dekkingsbedragen hoger waren dan de minimumbedragen uit de richtlijn, maar daar is door de meeste van de betreffende lidstaten niet voor gekozen.²⁷⁾ De Commissie wilde daarom met de zesde richtlijn een eind maken aan de verschillende minimumbedragen. De zesde richtlijn regelt om deze reden dat de bedragen in de zesde richtlijn zijn vastgelegd en voor elke lidstaat hetzelfde zijn. Hierbij wordt meteen de periodieke verhoging (vanwege de inflatie) meegenomen. De minimumbedragen zijn hierdoor inmid-

dels voor lichamelijk letsel € 6.450.000 per ongeval, ongeacht het aantal benadeelden, of € 1.300.000 per benadeelde. Voor materiële schade gaat het om € 1.300.000 per ongeval, ongeacht het aantal benadeelden. Lidstaten hebben hierbij nog steeds de mogelijkheid om nationaal hogere bedragen vast te stellen. Voor Nederland betekende dit dat het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen moest worden aangepast. In dit besluit zijn, op grond van artikel 22 WAM, de minimumbedragen neergelegd waarvoor de motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering dekking moet bieden. In Nederland is hierbij gekozen voor een bedrag per gebeurtenis, oftewel: ongeacht het aantal benadeelden.

e. Aanhangwagens

Ter implementatie van de zesde richtlijn is een nieuw artikel 6a WAM ingevoerd dat ziet op de situatie dat bij een ongeval een voertuig met een aanhangwagen is betrokken en het trekkende voertuig en de aanhangwagen afzonderlijk zijn verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid. In Nederland zal deze situatie niet snel aan de orde zijn, omdat op grond van de WAM de aanhangwagens steeds meeverzekerd is op de polis van het trekkende voertuig.²⁸⁾ Het is echter niet geheel uitgesloten dat in een concreet geval de schade van een ongeval zowel door een verzekering van het motorrijtuig, als door een verzekering van de aanhangwagen is gedekt, bijvoorbeeld als de verzekeringnemer vrijwillig een afzonderlijke verzekering heeft afgesloten voor de aanhangwagen. Het nieuwe artikel 6a WAM voorziet in informatieverplichtingen voor de verzekeraar van de aanhangwagen als na een ongeval alleen de aanhangwagen kan worden geïdentificeerd, bijvoorbeeld doordat het trekkende voertuig is doorgereden of alleen het kenteken van de aanhangwagen is genoteerd. Als de verzekeraar van de aanhangwagen niet zelf verplicht is de schade als gevolg van een ongeval te vergoeden, zal hij op grond van het nieuwe artikel 6a WAM de benadeelde in kennis moeten stellen van de identiteit van de verzekeraar van het trekkende motorrijtuig. De verzekeraar van de aanhangwagen zal redelijke inspanningen moeten verrichten om deze verzekeraar te identificeren.²⁹⁾ Als de verzekeraar van de aanhangwagen hier desondanks niet in slaagt, moet deze de benadeelde in plaats daarvan in kennis stellen van de mogelijkheid zich te wenden tot het waarborgfonds in de lidstaat van het ongeval.

f. Voertuigen die worden verzonden vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat

De implementatie van de zesde richtlijn brengt ook mee dat diegene die een motor-

24. Zie artikel 1, onderdeel 5 van de zesde richtlijn, waarbij artikel 9 van richtlijn 2009/103/EG wordt vervangen.

25. Zie blz., 4 onder '4) Minimumdekkingsbedragen' van het Commissievoorstel voor de zesde richtlijn (COM(2018) 336 final). Ook de gecodificeerde richtlijn, voluit Richtlijn 2009/103/EG 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, zorgde niet voor uniforme bedragen.

26. Richtlijn 84/5/EEG van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven.

27. Uit de impact assessment bij het voorstel voor de zesde richtlijn volgt dat een aantal landen hogere minimumbedragen kent, namelijk België, Cyprus, Spanje, Finland, Frankrijk, Ierland en Zweden, maar dit zijn niet allemaal landen waarvoor een overgangsperiode gold.

28. Dit volgt uit de definitie van het begrip "motorrijtuigen" zoals opgenomen in artikel 1 WAM.

29. Kamerstukken II 2022/23, 36 339, nr. 3 (MvT), p. 17 en p. 34.

rijtuig koopt in een andere lidstaat en die dit motorrijtuig naar Nederland wil verzenden, voortaan de mogelijkheid heeft om te kiezen in welke lidstaat hij een verzekering afsluit. Vóór inwerkingtreding van de Implementatiewet was het zo dat in dat geval alleen kon worden gekozen voor een verzekering op grond van de WAM gedurende een periode van maximaal 30 dagen vanaf de aanvaarding van de levering door de koper. De zesde richtlijn brengt mee dat in dat geval ook een verzekering moet kunnen worden gesloten in de lidstaat waar het motorrijtuig is gekocht, waarbij pas een verzekering in Nederland wordt gesloten nadat het motorrijtuig in Nederland is geregistreerd. Dit kan het aankopen van een motorrijtuig in een andere lidstaat vergemakkelijken. Met het oog hierop is artikel 2 lid 7 onderdeel c WAM gewijzigd. Uit deze bepaling volgt ook dat als er geen verzekering afgesloten (noch in Nederland, noch in het land van herkomst), benadeelden van een door dit motorrijtuig veroorzaakt ongeval bij het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer terecht kunnen.³⁰⁾

3. Conclusie

De zesde richtlijn heeft het stelsel voor de motorrijtuigenverzekering weer een stukje verder verbeterd, al is het stelsel waarschijnlijk nooit af. Uiterlijk op 24 december 2030 zal de Europese Commissie de zesde richtlijn evalueren, waarna er zeer waarschijnlijk een zevende richtlijn zal volgen. De Europese Commissie heeft alvast vastgelegd waar zij in het bijzonder naar zal kijken bij de evaluatie³¹⁾: a) de toepassing van de zesde richtlijn in het licht van de technologische ontwikkelingen, met name op het gebied van autonome en semi-autonome voertuigen, b) de geschiktheid van het toepassingsgebied van de zesde richtlijn, met inachtneming van het risico op ongevallen dat verschillende motorrijtuigen met zich meebrengen, c) de doeltreffendheid van de informatie-uitwisselingssystemen met het oog op de controle op verzekeringen in grensoverschrijdende situaties, en d) het gebruik door verzekeringsondernemingen van systemen waarbij de premies worden beïnvloed door de verklaringen betreffende het schadeverleden van de verzekeringsnemers (zoals bonus-malussystemen of no-claimkortingen). In de tussentijd geldt de zesde richtlijn en zullen er ongetwijfeld weer nieuwe motorrijtuigen worden ontwikkeld, waar nu nog niemand aan heeft gedacht. Door (het behouden van) de ruime definitie van de WAM vallen deze voertuigen zeer waarschijnlijk onder de WAM, zodat slachtoffers ervan worden beschermd. Het doel van de WAM, namelijk slachtofferbescherming, zal ook in de toekomst voorop blijven staan.

Het stelsel voor de motorrijtuigenverzekering is waarschijnlijk nooit af.

30. Zie ook *Kamerstukken II 2022/23*, 36 339, nr. 3 (MvT), p. 29-30.

31. Zie artikel 28 quater, lid 2, van Richtlijn 2009/03/EG.