

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)

MEMORIE VAN TOELICHTING

I Algemeen deel

1. Doel en inhoud van het wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel, ingediend mede namens de Minister van Financiën en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, strekt tot implementatie van 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 (PbEU 2021, L 430) (hierna: de richtlijn). De richtlijn dient voor het grootste deel voor 23 december 2023 te zijn geïmplementeerd. Een half jaar eerder, namelijk voor 23 juni 2023, dienen de lidstaten al een orgaan of een instantie aan te wijzen en te machtigen tot het uitonderhandelen en sluiten van overeenkomsten als bedoeld in het dertiende lid van de nieuw geïntroduceerde artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG (zie artikel 1, onderdelen 8 en 18 van de richtlijn). Het gaat daarbij om overeenkomsten waarin een nadere regeling wordt getroffen over de wijze waarop de schadevergoedingsorganen in de verschillende lidstaten hun taken en verplichtingen bij insolventie van een verzekeraar uitvoeren. Hierna zullen de belangrijkste wijzigingen die voortvloeien uit de richtlijn worden besproken. Aan het slot van deze memorie van toelichting is daarnaast een transponeringstabel opgenomen waaruit per richtlijnartikel blijkt of implementatie noodzakelijk is en, zo ja, op welke wijze dit wordt voorgesteld.

2. De richtlijn: een schets op hoofdlijnen

2.1 De huidige richtlijn

De richtlijn wijzigt Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 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 2009, L 263) (hierna: richtlijn 2009/103/EG). Richtlijn 2009/103/EG regelt dat in alle lidstaten een verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor voertuigen geldt. Onder "voertuigen" worden verstaan: 'alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht

kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers’.

De verzekering moet dekking bieden voor de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van een voertuig aanleiding kan geven. Deze dekking moet zich uitstrekken tot schade die is veroorzaakt op het grondgebied van andere lidstaten (zie artikel 3 en 14 van richtlijn 2009/103/EG). Slechts in bepaalde gevallen staat de richtlijn uitzonderingen op deze verzekeringsplicht toe (zie artikel 5 van richtlijn 2009/103/EG). Volgens de considerans bij de richtlijn biedt een dergelijke aansprakelijkheidsverzekering niet alleen bescherming aan potentiële benadeelden van een ongeval, maar is deze ook van belang voor verzekeringnemers die voor de schade van een ongeval aansprakelijk kunnen zijn. Een dergelijke verzekering draagt bovendien bij aan het vrije verkeer van personen, goederen en voertuigen (zie overweging 2 van de considerans bij richtlijn 2009/103/EG). In Nederland is richtlijn 2009/103/EG geïmplementeerd in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM). Op grond van artikel 2, lid 1, WAM geldt een verzekeringsplicht voor de bezitter van een motorrijtuig en degene op wiens naam dit in het kentekenregister is ingeschreven. Hoofdstuk 2 van de WAM bevat enkele vrijstellingen van deze verzekeringsplicht, zoals voor de Staat en voor gemoedsbezwaarden.

Naast de bepalingen rond de verplichte verzekering en de controle op deze verzekering, bevat richtlijn 2009/103/EG een regeling voor het geval een ongeval wordt veroorzaakt door een onverzekerd voertuig of een voertuig dat niet kan worden geïdentificeerd. Om te voorkomen dat benadeelden in dat geval geen mogelijkheid hebben om hun schade vergoed te krijgen, vereist richtlijn 2009/103/EG dat lidstaten een orgaan (hierna: een waarborgfonds) instellen of erkennen dat de schade in dat geval vergoedt (zie de artikelen 10 en 11 van richtlijn 2009/103/EG). In Nederland draagt dit orgaan de naam “Waarborgfonds Motorverkeer” (zie artikel 23, lid 1, WAM). Als Waarborgfonds Motorverkeer is aangewezen de Stichting Waarborgfonds Motorverkeer.¹

Daarnaast bevat richtlijn 2009/103/EG verschillende bepalingen rond de afhandeling van schade, met name in grensoverschrijdende gevallen. Daarbij gaat het ten eerste om de situatie dat een voertuig dat gewoonlijk gestald is op het grondgebied van een bepaalde lidstaat, een ongeval veroorzaakt in een andere lidstaat. De benadeelde kan zich in dat geval wenden tot het nationale bureau van verzekeraars in zijn eigen lidstaat voor vergoeding van zijn schade (zie artikel 2, onderdeel a, van richtlijn 2009/103/EG). In Nederland is op grond van artikel 2, lid 6, WAM het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars aangewezen als nationaal bureau.² Ten tweede bevat richtlijn 2009/103/EG voorzieningen die het voor een benadeelde gemakkelijker moeten maken zijn schade te verhalen als hij buiten zijn eigen lidstaat betrokken raakt bij een ongeval. Verzekeraars moeten in andere lidstaten een schaderegelaar aanwijzen, zodat benadeelden daar terecht kunnen voor de afwikkeling van de schade (zie artikel 21 van richtlijn 2009/103/EG). In Nederland is hieraan uitvoering gegeven door middel van artikel 4:70, leden 2-5, van de Wet op het

¹ Aanwijzing Stichting Waarborgfonds Motorverkeer als rechtspersoon (*Stcrt.* 1989, 103).

² Zie Uitvoering van artikel 2, vierde lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (*Stcrt.* 1965, 1).

financieel toezicht (hierna: Wft). Om het voor benadeelden gemakkelijker te maken om te achterhalen waar zij moeten zijn, vereist richtlijn 2009/103/EG dat er in iedere lidstaat een informatiecentrum is (zie artikel 23 van richtlijn 2009/103/EG).

In Nederland is op grond van artikel 27b, lid 1, WAM het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars aangewezen als Informatiecentrum.³ Ook moet er in iedere lidstaat een schadevergoedingsorgaan zijn, dat onder omstandigheden de vergoeding van benadeelden overneemt als de verzekeraar in gebreke blijft of het voertuig of de verzekeraar niet kunnen worden geïdentificeerd (zie de artikelen 24 en 25 van richtlijn 2009/103/EG). In Nederland draagt dit orgaan de naam "Schadevergoedingsorgaan" (zie artikel 27k lid 1 WAM). De Stichting Waarborgfonds Motorverkeer is als Schadevergoedingsorgaan aangewezen.⁴

In 2017 heeft de Europese Commissie een evaluatie uitgevoerd naar de werking van richtlijn 2009/103/EG. De conclusie van deze evaluatie was dat richtlijn 2009/103/EG over het algemeen goed werkt, maar dat op enkele gerichte punten verbeteringen mogelijk waren. Naar aanleiding hiervan is de richtlijn tot stand gekomen, die wijzigingen meebrengt ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- De reikwijdte van de verzekeringsplicht
- Minimumbedragen verzekeringsdekking
- Insolventie van een verzekeraar
- Controle op verzekering
- Verklaring betreffende het schadeverleden en prijsvergelijkingsinstrumenten
- Overige onderwerpen

In de volgende paragrafen worden deze wijzigingen kort besproken.

2.2 *Wijziging van de reikwijdte van de verzekeringsplicht*

De reikwijdte van de verzekeringsplicht wordt op verschillende manieren door de richtlijn gewijzigd. Ten eerste wijzigt de richtlijn de definitie van het begrip "voertuig". Hierdoor vallen bepaalde motorrijtuigen straks niet langer onder de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG. Voor deze motorrijtuigen vereist richtlijn 2009/103/EG straks dus niet langer een verzekeringsplicht. Het gaat dan met name om motorrijtuigen met een beperkte snelheid. De richtlijn brengt mee dat alleen nog sprake is van een "voertuig" in de zin van richtlijn 2009/103/EG als het rij- of voertuig een door de constructie bepaalde maximumsnelheid heeft van meer dan 25 km/h. Gaat het echter om een zwaarder motorrijtuig – dat wil zeggen een rij- of voertuig met een maximaal nettogewicht van meer dan 25 kg – dan geldt een lagere maximumsnelheid. Dergelijke zwaardere rij- of voertuigen vallen al onder het begrip "voertuig" als zij een door de constructie bepaalde maximumsnelheid hebben van meer dan 14 km/h. Daarnaast brengt de richtlijn mee dat alleen sprake van een "voertuig" als

³ Zie Aanwijzingsregeling Vereniging het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars als Informatiecentrum (*Stcrt.* 2003, 131).

⁴ Zie de Aanwijzingsregeling Stichting Waarborgfonds Motorverkeer als Schadevergoedingsorgaan (*Stcrt.* 2003, 131).

het rij- of voertuig *uitsluitend* door een mechanische kracht wordt gedreven. Rij- of voertuigen waarvoor ook spierkracht nodig is, zoals fietsen met trapondersteuning, kwalificeren niet langer als "voertuig". Het is in dat geval dus niet van belang wat de maximumsnelheid of het gewicht van een dergelijk rij- of voertuig is. Ten slotte bepaalt de richtlijn dat gemotoriseerde rolstoelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap, niet beschouwd worden als voertuigen (zie artikel 1, onderdeel 1, onder a, van de richtlijn, waarmee artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd).

De reden voor deze aanpassing van het begrip "voertuig" is dat sinds de inwerkingtreding van richtlijn 2009/103/EG veel nieuwe soorten motorrijtuigen op de markt zijn gekomen. In sommige gevallen gaat het daarbij om kleinere motorrijtuigen, zoals lichte elektrische voertuigen of voertuigen die niet uitsluitend door een mechanische kracht worden voortgedreven. Er is volgens de considerans bij de richtlijn onvoldoende bewijs dat zulke kleinere voertuigen op dezelfde schaal ongevallen met benadeelden veroorzaken als andere motorrijtuigen, zoals auto's of vrachtwagens. Ook is de schade in geval van een ongeval bij dergelijke kleinere voertuigen naar verwachting beperkter. Bovendien zou het onder het toepassingsgebied van richtlijn 2009/103/EG laten vallen van dergelijke voertuigen innovatie kunnen ontmoedigen (zie overwegingen 3 en 6 van de considerans bij de richtlijn).

Lidstaten zijn niet verplicht een aansprakelijkheidsverzekering te vereisen voor de motorrijtuigen die niet meer onder het begrip "voertuig" vallen. De richtlijn staat er echter niet aan in de weg dat de lidstaten ook voor deze motorrijtuigen een verzekering verplicht stellen, zie artikel 1, onderdeel 21, waarbij een nieuwe alinea wordt toegevoegd aan artikel 28 lid 1 van richtlijn 2009/103/EG en overweging 4 van de considerans bij de richtlijn). De lidstaten hebben op dit punt dus keuzevrijheid.

Daarnaast is voor de reikwijdte van de verzekeringsplicht van belang dat de richtlijn een definitie toevoegt van het begrip "deelneming aan het verkeer van een voertuig". Uit artikel 3 van de Nederlandse tekst van richtlijn 2009/103/EG blijkt namelijk dat de verzekering betrekking dient te hebben op "de deelneming aan het verkeer" van een voertuig.⁵ Door toevoeging van deze definitie codificeert de richtlijn, ten behoeve van de rechtszekerheid, de uitleg die het Europese Hof van Justitie heeft gegeven aan dit begrip. Dit begrip wordt gedefinieerd als "het gebruik van een voertuig, dat op het ogenblik van het ongeval overeenstemt met de functie van dat voertuig als vervoermiddel, ongeacht de kenmerken van het voertuig en ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het stilstaat of in beweging is". Deze definitie brengt mee dat richtlijn 2009/103/EG niet van toepassing is als het voertuig op het ogenblik van het ongeval niet wordt gebruikt als vervoermiddel, maar bijvoorbeeld als industriële of agrarische krachtbron.⁶

⁵ Dit is niet in alle taalversies van richtlijn 2009/103/EG zo. Vgl r.o. 44 en 45 van HvJ EU 4 september 2014, C-162/13 ECLI:EU:C:2014:2146 (Vnuk), waarin uiteen is gezet in welke taalversies er wordt gesproken over 'deelneming aan het verkeer'.

⁶ Vgl. HvJ EU 28 november 2017, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908 (*Rodrigues de Andrade*)

Wordt het voertuig wel gebruikt als vervoermiddel, dan doet het er niet toe op welk terrein het voertuig wordt gebruikt⁷ en of het stilstaat of in beweging is⁸ (zie artikel 1, onderdeel 1, onder b van de richtlijn, waarmee een definitie in artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt opgenomen, en overweging 5 van de considerans bij de richtlijn).

Ten slotte kent de richtlijn de lidstaten verschillende keuzemogelijkheden toe. De richtlijn bepaalt ten eerste dat richtlijn 2009/103/EG niet van toepassing is op motorsportevenementen en -activiteiten die plaats vinden in een beperkt en afgebakend gebied. Deze uitzondering geldt echter alleen indien de lidstaat ervoor zorgt dat de organisator van de activiteit of een andere partij een alternatieve verzekering of garantie heeft afgesloten die de schade aan derden dekt. De richtlijn biedt de lidstaten dus keuzeruimte. De reden voor de invoering van deze uitzondering is dat motorsportevenementen en -activiteiten vaak plaatsvinden op speciale daartoe aangewezen gebieden, waar het risico op een ongeval veel groter is dan op normale wegen, en die onbevoegden niet mogen betreden (zie artikel 1, onderdeel 2, onder b van de richtlijn, waarbij een nieuwe alinea aan artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG wordt ingevoegd, en overwegingen 10 en 11 van de considerans bij de richtlijn).

Daarnaast krijgen de lidstaten de mogelijkheid om voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in gebieden met beperkte toegang, uit te sluiten van de verzekeringsplicht. Bij gebieden met beperkte toegang kan blijkens de considerans bij de richtlijn bijvoorbeeld gedacht worden aan gebieden die voor onbevoegden niet toegankelijk zijn, zoals gebieden met apparatuur in havens en luchthavens. Ook kunnen de lidstaten voertuigen die tijdelijk of definitief uit het verkeer zijn genomen en waarvan de deelneming aan het verkeer verboden is, uitsluiten van de verzekeringsplicht. Hetzelfde geldt voor voertuigen waarvan het gebruik op de openbare weg niet is toegestaan op grond van de nationale wetgeving van de lidstaat. Als een lidstaat gebruik maakt van een van deze opties, dan dient de lidstaat deze voertuigen op dezelfde wijze te behandelen als voertuigen ten aanzien waarvan niet voldaan is aan de verzekeringsplicht. Dit betekent dat als een dergelijk voertuig schade veroorzaakt, de benadeelde toegang moet hebben tot het waarborgfonds (zie artikel 1, onderdeel 4 van de richtlijn, dat nieuwe leden 3 t/m 7 toevoegt aan artikel 5 van richtlijn 2009/103/EG; zie ook overwegingen 7, 8, 14 en 15 van de considerans bij de richtlijn).

2.3 Wijziging minimumbedragen verzekeringsdekking

De richtlijn harmoniseert de minimumbedragen waarvoor de motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering in ieder geval dekking moet bieden. Hierdoor komen kleine verschillen tussen lidstaten te vervallen die zijn ontstaan als gevolg van het gebruik van verschillende referentiedata bij de periodieke herberekening van de minimumbedragen. Tegelijkertijd zijn de bedragen geïndexeerd, overeenkomstig het systeem dat hiertoe is opgenomen in artikel 5, lid 2, van richtlijn 2009/103/EG.

⁷ Vgl. HvJ EU 4 september 2014, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146 (*Vnuk*) en HvJEU 20 december 2017, C-334/16 ECLI:EU:C:2017:1007 (*Torreiro*)

⁸ Vgl. HvJ EU 20 juni 2019, C-100/18, ECLI:EU:C:2019:517 (*Línea Directa Aseguradora*)

Voor lichamelijk letsel wordt het nu een minimumbedrag van € 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 behouden de mogelijkheid om nationaal hogere bedragen vast te stellen (zie artikel 1, onderdeel 5 van de richtlijn, waarbij artikel 9 van richtlijn 2009/103/EG wordt vervangen; zie ook overweging 19 van de considerans bij de richtlijn).

2.4 Regeling inzake insolventie van een verzekeraar

Met het oog op een doeltreffende en efficiënte slachtofferbescherming treft de richtlijn een regeling voor het geval een verzekeraar insolvent raakt. Om te voorkomen dat benadeelden van ongevallen in geval van insolventie van de verzekeraar van het motorrijtuig blijven zitten met hun schade, worden lidstaten verplicht om een schadevergoedingsorgaan in te stellen of te erkennen dat de vergoeding van de schade in dat geval overneemt. Dit schadevergoedingsorgaan dient benadeelden te compenseren vanaf het tijdstip dat de verzekeraar is onderworpen aan een faillissementsprocedure of aan een liquidatieprocedure in de zin van artikel 268, lid 1, onderdeel d, van de Solvabiliteit II-richtlijn.⁹ De benadeelde moet zich kunnen wenden tot het orgaan in de lidstaat van zijn eigen woonplaats, ook als de insolvente verzekeraar in een andere lidstaat gevestigd is en ook als het ongeval in een andere lidstaat heeft plaatsgevonden. Het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de insolvente verzekeraar dient er daartoe op toe te zien dat de schadevergoedingsorganen in de andere lidstaten onverwijld van de start van een faillissementsprocedure of een liquidatieprocedure in kennis worden gesteld (zie artikel 1, onderdelen 8 en 18 van de richtlijn, waarbij de artikelen 10bis en 25bis in richtlijn 2009/103/EG worden ingevoegd; zie ook overwegingen 20 en 21 van de considerans bij de richtlijn).

Als een verzekeraar insolvent raakt, verloopt de procedure op grond van de richtlijn als volgt. Benadeelden kunnen hun vordering rechtstreeks bij het schadevergoedingsorgaan instellen; zij hoeven zich dus niet eerst te wenden tot bijvoorbeeld de insolvente verzekeraar. Het schadevergoedingsorgaan moet vervolgens beoordelen of de benadeelde inderdaad aanspraak heeft op schadevergoeding. Met het oog hierop bevat de richtlijn verschillende bepalingen gericht op de samenwerking en de uitwisseling van informatie met andere betrokkenen, zoals de insolvente verzekeraar of diens curator en het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar. Door een goede uitwisseling van informatie kan bijvoorbeeld voorkomen worden dat de benadeelde een dubbele vergoeding ontvangt, zowel van het schadevergoedingsorgaan als van de verzekeraar. Na de indiening van een vordering door de benadeelde dient het schadevergoedingsorgaan 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. In het eerste geval dient het schadevergoedingsorgaan vervolgens onverwijld, en in ieder geval binnen drie maanden nadat de

⁹ Richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II) (PbEU 2009, L 335).

benadeelde het voorstel heeft aanvaard, tot uitkering over te gaan. Het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van woonplaats van de benadeelde kan volledige terugbetaling van de uitgekeerde bedragen vorderen van het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar. Op grond van de richtlijn draagt het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar uiteindelijk de kosten als gevolg van de insolventie, behoudens eventueel verhaal door dit orgaan op anderen die jegens de benadeelde aansprakelijk zijn voor de schade als gevolg van het ongeval (zie leden 4 t/m 10 van de nieuw ingevoegde artikelen 10bis en 25bis en overwegingen 22 t/m 24 van de considerans bij de richtlijn).

De richtlijn bepaalt verder dat lidstaten passende maatregelen moeten nemen om ervoor te zorgen dat het schadevergoedingsorgaan over voldoende financiële middelen beschikt om te kunnen voldoen aan de verplichting om benadeelden te vergoeden. De lidstaten kunnen volgens de richtlijn bijvoorbeeld financiële bijdragen opleggen aan verzekeraars, maar dit mag alleen aan verzekeraars die zijn erkend door de lidstaat die de bijdragen oplegt. Zij mogen dus geen bijdragen opleggen aan verzekeraars die een vergunning hebben gekregen in een andere lidstaat en op de verzekeringsmarkt in de lidstaat actief zijn op grond van de vrijheid van vestiging of de vrijheid van dienstverlening. Een verzekeraar kan hierdoor enkel verplicht worden een bijdrage te betalen aan het schadevergoedingsorgaan dat in geval van zijn insolventie uiteindelijk de kosten draagt (zie lid 2 van de nieuw ingevoegde artikelen 10bis en 25bis en overweging 25 van de considerans bij de richtlijn).

De richtlijn bevat geen gedetailleerde regeling ten aanzien van de wijze waarop het schadevergoedingsorgaan zijn taken en verplichtingen moet uitvoeren en hoe de terugbetaling door het orgaan 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 een overeenkomst sluiten. Hiervoor krijgen deze organen een half jaar de tijd. De lidstaten dienen met het oog hierop een half jaar voorafgaand aan de implementatietermijn van de richtlijn, namelijk uiterlijk op 23 juni 2023, het schadevergoedingsorgaan alvast in te stellen of te erkennen. Eventueel kunnen de lidstaten er in plaats daarvan ook voor kiezen een andere instantie aan te wijzen en te machtigen voor de onderhandelingen over deze overeenkomst. In dat geval wordt het schadevergoedingsorgaan partij bij de overeenkomst wanneer dit orgaan is ingesteld of erkend. Lukt het de schadevergoedingsorganen en/of de aangewezen instanties niet om tegen 23 december 2023 een overeenkomst te sluiten, dan is de Europese Commissie bevoegd om door middel van gedelegeerde handelingen een regeling te treffen (zie lid 13 van de nieuw ingevoegde artikelen 10bis en 25bis en overweging 26 van de considerans bij de richtlijn).

De richtlijn biedt de lidstaten verschillende keuzemogelijkheden bij de inrichting van de regeling rond insolventie van een verzekeraar. Zo kunnen zij bij het instellen of erkennen van een schadevergoedingsorgaan onderscheid maken tussen de situatie dat het ongeval heeft plaats gevonden in de lidstaat van woonplaats van de benadeelde of in een andere lidstaat. Het nieuw ingevoegde artikel 10bis ziet op de eerste situatie en het nieuwe artikel 25bis op de tweede. De lidstaten kunnen voor beide situaties hetzelfde orgaan aanwijzen, maar ook een verschillend orgaan.

Daarnaast kunnen zij de door het schadevergoedingsorgaan te betalen vergoeding een subsidiair karakter geven en voorzien in verhaal ter zake van hetzelfde ongeval tussen het schadevergoedingsorgaan, de voor het ongeval aansprakelijke persoon of personen of andere verzekeraars of socialezekerheidsorganen die gehouden zijn de benadeelde te vergoeden. De lidstaten mogen het schadevergoedingsorgaan echter niet toestaan de uitkering aan benadeelden afhankelijk te stellen van andere dan de in de richtlijn vastgestelde vereisten. Met name mogen zij niet de eis stellen dat de benadeelde aantoonde dat de voor het ongeval aansprakelijke persoon niet kan of niet wil betalen (zie leden 11 en 12 van de nieuw ingevoegde artikelen 10bis en 25bis en overweging 27 van de considerans bij de richtlijn).

2.5 Uitbreiding controle op verzekering

De richtlijn breidt de mogelijkheden uit voor lidstaten om te controleren of buitenlandse voertuigen verzekerd zijn. Op grond van het huidige artikel 4 van richtlijn 2009/103/EG is het voor lidstaten verboden om controles uit te voeren naar de aanwezigheid van aansprakelijkheidsverzekeringen bij motorrijtuigen uit het buitenland, tenzij het gaat om niet-systematische controles die niet-discriminatoir worden toegepast en die worden uitgevoerd als onderdeel van een controle die niet uitsluitend op de controle van de aansprakelijkheidsverzekering is gericht. De richtlijn breidt deze bevoegdheden uit. De reden is dat zich nieuwe technologische ontwikkelingen hebben voorgedaan, waardoor het mogelijk is verzekeringscontroles uit te voeren zonder dat een voertuig hoeft te stoppen en dus zonder dat het vrije verkeer wordt belemmerd. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan controle door middel van nummerplaatherkenning (ANPR). Met het oog hierop maakt de richtlijn het mogelijk om buitenlandse voertuigen te controleren op verzekering als deze controles deel uitmaken van een algemeen controlesysteem waarbij niet alleen buitenlandse voertuigen worden gecontroleerd, maar ook voertuigen die gewoonlijk op het eigen grondgebied zijn gestald, en waarbij het motorrijtuig niet hoeft te worden gestopt (zie artikel 1, onderdeel 3 van de richtlijn, waarbij artikel 4 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd; zie ook overweging 16 van de considerans bij de richtlijn).

Om buitenlandse voertuigen te kunnen controleren op de aanwezigheid van een aansprakelijkheidsverzekering, is het delen van verzekeringsgegevens tussen verschillende lidstaten noodzakelijk. De richtlijn staat het daarom toe dat een lidstaat persoonsgegevens verwerkt met het oog op de bestrijding van onverzekerde rijden van buitenlandse voertuigen. Wel stelt de richtlijn hieraan voorwaarden. De regeling die een lidstaat treft, moet in overeenstemming zijn met de Algemene Verordening Gegevensbescherming¹⁰ en dient geschikte maatregelen vast te leggen om de rechten, vrijheden en gerechtvaardigde belangen van diegene wiens persoonsgegevens worden verwerkt, te beschermen. Met name moeten de maatregelen van de lidstaten de precieze doeleinden specificeren waarvoor de gegevens zullen worden verwerkt, verwijzen naar de desbetreffende

¹⁰ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

rechtsgrondslag, voldoen aan de desbetreffende beveiligingsvereisten en de beginselen van noodzaak, evenredigheid en doelbinding eerbiedigen en een evenredige termijn voor gegevensbewaring vaststellen. De lidstaten mogen de persoonsgegevens die uitsluitend verwerkt zijn met het doel om een verzekeringscontrole te verrichten, niet langer bewaren dan voor dat doel noodzakelijk is.

Deze gegevens moeten volledig worden gewist zodra dit doel is bereikt (zie het nieuwe lid 2 van het gewijzigde artikel 4 en overwegingen 17 en 18 van de considerans bij de richtlijn).

2.6 Invoering verklaring betreffende het schadeverleden en prijsvergelijkingsinstrumenten

De richtlijn bevat enkele bepalingen die zien op het sluiten van de verzekeringsovereenkomst. Het huidige artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG brengt al mee dat verzekeraars aan hun verzekeringnemers desgevraagd een verklaring betreffende het schadeverleden van de verzekerde motorrijtuigen dienen te verstrekken. Deze verklaring kan relevant zijn voor de bepaling van de no-claimkorting – dat wil zeggen de korting op de premie indien de verzekeringnemer in het verleden weinig of geen schade heeft gehad – als de verzekeringnemer wil overstappen naar een andere verzekeraar. De richtlijn wijzigt artikel 16 aldus, dat deze verklaring straks moet worden verschaft aan de hand van een uniform model, zodat de vorm en inhoud van de verklaring in alle lidstaten dezelfde is. De Europese Commissie zal uiterlijk op 23 juli 2023 dit model bij uitvoeringshandeling vaststellen. 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. Daarnaast regelt de richtlijn dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat verzekeraars een algemeen overzicht van hun beleid op het gebied van het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden bij de premieberekening bekendmaken. Dit stelt lidstaten in staat na te gaan hoe verzekeraars omgaan met verklaringen betreffende het schadeverleden. Ten slotte vult de richtlijn artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG aan om discriminatie door verzekeraars bij het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden tegen te gaan. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat verzekeraars, wanneer zij rekening houden met verklaringen betreffende het schadeverleden die door andere verzekeraars zijn verstrekt, verzekeringnemers niet op een discriminerende manier behandelen en geen hogere premies in rekening brengen vanwege hun nationaliteit of louter op basis van hun vorige lidstaat van woonplaats. Daarnaast dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat, wanneer een verzekeraar bij de vaststelling van zijn premies rekening houdt met verklaringen betreffende het schadeverleden, zij die verklaringen die in andere lidstaten zijn afgegeven, gelijkstelt met die welke in de eigen lidstaat zijn afgegeven, ook wanneer de verzekeraar eventuele kortingen toepast (zie artikel 1, onderdeel 15, waarbij artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd; zie ook overwegingen 31 en 32 van de considerans bij de richtlijn).

De richtlijn voegt daarnaast een nieuw artikel 16bis toe aan richtlijn 2009/103/EG, dat ziet op de certificatie van zogenaamde "prijsvergelijkingsinstrumenten". Met "prijsvergelijkingsinstrumenten" wordt bedoeld op hulpmiddelen waarmee consumenten gratis prijzen, tarieven en dekkingen tussen aanbieders van motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekeringen kunnen vergelijken. De lidstaten

kunnen ervoor kiezen om dergelijke instrumenten te certificeren als "onafhankelijke instrumenten voor de prijsvergelijking van motorrijtuigenverzekeringen". De richtlijn legt neer aan welke voorwaarden een prijsvergelijkinginstrument moet voldoen om in aanmerking te komen voor dit certificaat, als een lidstaat overgaat tot certificatie. De richtlijn verplicht de lidstaten er echter niet toe hiertoe over te gaan (zie artikel 1, onderdeel 16 van de richtlijn, waarbij artikel 16bis wordt toegevoegd aan richtlijn 2009/103/EG; zie ook overweging 33 van de considerans bij de richtlijn).

2.7 Overige onderwerpen in de richtlijn

Naast voornoemde wijzigingen past de richtlijn de regeling aan voor het geval een voertuig wordt verzonden vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat. Deze regeling is opgenomen in artikel 15 van richtlijn 2009/103/EG en is bedoeld om diegene die een voertuig in een andere lidstaat koopt, de mogelijkheid te geven deze alvast in zijn eigen lidstaat te verzekeren. De huidige regeling houdt in dat de lidstaat van bestemming van het voertuig, vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, gedurende een periode van dertig dagen beschouwd wordt als de lidstaat waar het risico is gelegen, zelfs indien het voertuig in de lidstaat van bestemming niet officieel is geregistreerd (zie het eerste lid van artikel 15 van richtlijn 2009/103/EG). Op grond van deze regeling moet de verzekering dus afgesloten worden in de lidstaat van bestemming. Als het voertuig gedurende deze periode bij een ongeval betrokken raakt zonder dat het verzekerd is, is het waarborgfonds in de lidstaat van bestemming gehouden tot betaling van schadevergoeding (artikel 15, tweede lid van richtlijn 2009/103/EG). De richtlijn past artikel 15 lid 1 van richtlijn 2009/103/EG nu aan om diegene die verantwoordelijk is voor de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid de mogelijkheid te geven om te kiezen in welke lidstaat hij een verzekering sluit: hij moet dit straks zowel kunnen doen in de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd, als, gedurende een periode van dertig dagen vanaf de datum van aanvaarding van de levering door de koper, in de lidstaat van bestemming (zie artikel 1, onderdeel 13, van de richtlijn, waarbij het eerste lid van artikel 15 van richtlijn 2009/103/EG wordt vervangen; zie ook overweging 29 van de considerans bij de richtlijn).

Ten slotte introduceert de richtlijn een regeling voor het geval bij een ongeval een voertuig met een aanhangwagen is betrokken en het trekkende voertuig en de aanhangwagen afzonderlijk zijn verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid. In sommige gevallen kan na een ongeval alleen de aanhangwagen worden geïdentificeerd, bijvoorbeeld doordat het trekkende voertuig is doorgereden of alleen het kenteken van de aanhangwagen is genoteerd. De richtlijn bepaalt dat de benadeelde in die situatie zijn vordering rechtstreeks bij de verzekeraar van de aanhangwagen moet kunnen instellen, indien deze verzekeraar op grond van het toepasselijke nationale recht verplicht is tot vergoeding van de schade. De verzekeraar van de aanhangwagen heeft dan eventueel verhaal op de verzekeraar van het trekkende voertuig of op het waarborgfonds, als het toepasselijke nationale recht in dit verhaal voorziet. Als het toepasselijke nationale recht de verzekeraar van de aanhangwagen niet verplicht tot volledige vergoeding van de schade van de benadeelde, dient de verzekeraar van de aanhangwagen de benadeelde te informeren over de instantie waartoe hij zich wel kan wenden. Hij dient de benadeelde op diens verzoek onverwijld in

kennis te stellen van ofwel de identiteit van de verzekeraar van het trekkende voertuig, ofwel – als hij, ondanks redelijke inspanningen daartoe, de verzekeraar van het trekkende voertuig niet kan identificeren – de mogelijkheid zich te wenden tot het waarborgfonds (zie artikel 1, onderdeel 14 van de richtlijn, waarbij een nieuw artikel 15bis wordt ingevoegd in richtlijn 2009/103/EG; zie ook overweging 30 van de considerans bij de richtlijn).

3. De Benelux-overeenkomst en de verhouding tot richtlijn 2009/103/EG

Tussen Nederland, België en Luxemburg geldt de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna: de Benelux-overeenkomst).¹¹ Net als richtlijn 2009/103/EG verplicht de Benelux-overeenkomst tot het invoeren van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen. Deze verzekering moet dekking bieden voor schade als gevolg van in België, in Luxemburg en in Nederland voorgevallen feiten (zie artikel 3 § 2 van de bij de Benelux-overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen). Voor de situatie dat een motorrijtuig afkomstig uit België of Luxemburg in Nederland schade veroorzaakt, moet Nederland een bureau erkennen dat de verplichting op zich neemt de schade jegens benadeelden te vergoeden (zie artikel 2 § 2 van de bij de Benelux-overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen). Artikel 2 van de Benelux-overeenkomst kent aan de verdragsluitende partijen de bevoegdheid toe om bepaalde uitzonderingen te maken op de verzekeringsplicht. Zo kunnen zij bepaalde motorrijtuigen, welke naar het oordeel van de verdragsluitende partij nauwelijks gevaar opleveren, vrijstellen van de verplichting tot verzekering. Wel is hiervoor instemming nodig van het Benelux Comité van Ministers.¹²

De Benelux-overeenkomst heeft betrekking op hetzelfde terrein als richtlijn 2009/103/EG. In dit verband is van belang dat uit artikel 350 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie blijkt dat het recht van de Europese Unie geen beletsel vormt voor het bestaan en de voltooiing van de regionale unie tussen België, Luxemburg en Nederland, voor zover de doelstellingen van deze unie niet zijn bereikt zijn door toepassing van het recht van de Europese Unie. Het Europese Hof van Justitie heeft op grond van deze bepaling geoordeeld dat België, Luxemburg en Nederland, in afwijking van de regels van de Europese Unie, de in het kader van hun regionale unie geldende regels kunnen laten voortbestaan voor zover die regionale unie verder is voortgeschreden dan de interne markt. Een dergelijke afwijking is enkel gerechtvaardigd indien zij onmisbaar is voor de goede werking van de Benelux-regeling.¹³

In dit geval geldt dat in de Benelux-overeenkomst niet wordt afgeweken van de regels die zijn opgenomen in richtlijn 2009/103/EG, waardoor de Benelux-overeenkomst naast richtlijn

¹¹ *Trb.* 1966, 178.

¹² In de Benelux-overeenkomst wordt hierbij nog verwezen naar artikel 15 van het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, 's-Gravenhage van 3 februari 1958 (*Trb.* 1958, 18). Dit verdrag is inmiddels vervangen door het Verdrag tot instelling van de Benelux Unie van 17 juni 2008 (*Trb.* 2008, 135). Zie ten aanzien van het Benelux Comité van Ministers hoofdstuk 1 van deel 2 van dit verdrag (de artikelen 6 e.v.).

¹³ HvJ EU 14 juli 2016, C-230/15, ECLI:EU:C:2016:560 (*Brite Strike Technologies*), r.o. 56 e.v.

2009/103/EG kan bestaan. Richtlijn 2009/103/EG heeft enerzijds een ruimer bereik dan de Benelux-overeenkomst, doordat richtlijn 2009/103/EG ziet op een verplichte aansprakelijkheidsverzekering die dekking biedt op het grondgebied van alle lidstaten van de Europese Unie. Bovendien bevat richtlijn 2009/103/EG bepalingen over onderwerpen die niet in de Benelux-overeenkomst geregeld zijn, zoals de bepalingen rond het informatiecentrum, de schaderegelaar en het schadevergoedingsorgaan (zie de artikelen 20-26 van richtlijn 2009/103/EG). Anderzijds verplicht de Benelux-overeenkomst de verdragsluitende partijen er altijd al toe een voorziening te treffen met het oog op de insolventie van de verzekeraar en ging daarmee tot nog toe verder dan richtlijn 2009/103/EG (zie artikel 7 § 1 onder 4 van de Benelux-overeenkomst). Richtlijn 2009/103/EG stond hieraan niet in de weg, omdat het de lidstaten is toegestaan om bepalingen te handhaven die voor de benadeelde gunstiger zijn (zie artikel 28 van richtlijn 2009/103/EG). Zoals hierboven in paragraaf 2.4 besproken, introduceert de nieuwe richtlijn nu ook een voorziening voor het geval een verzekeraar insolvent raakt. De bepalingen van de Benelux-overeenkomst die zien op de insolventie van een verzekeraar zijn hiermee in overeenstemming.

Met het oog op de implementatie van de richtlijn is van belang dat, doordat de richtlijn de definitie van het begrip "voertuig" aanpast, de Benelux-overeenkomst gedeeltelijk een ruimer bereik krijgt dan richtlijn 2009/103/EG. De Benelux-overeenkomst blijft wel zien op alle rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden (zie artikel 1 van de bij de Benelux-overeenkomst behorende Gemeenschappelijke bepalingen). Richtlijn 2009/103/EG staat niet aan dit ruimere toepassingsbereik in de weg, nu de richtlijn uitdrukkelijk bepaalt dat de lidstaten een aansprakelijkheidsverzekering verplicht mogen stellen voor motorrijtuigen die buiten de reikwijdte van de richtlijn vallen (zie artikel 1, onderdeel 21 van de richtlijn, waarbij een nieuwe alinea wordt toegevoegd aan artikel 28 lid 1 van richtlijn 2009/103/EG). Overigens kan nog wel opgemerkt worden dat de Benelux-overeenkomst de mogelijkheid bevat om een vrijstelling te verlenen van de verplichting tot verzekering voor motorrijtuigen die nauwelijks gevaar opleveren. Hiervan zou gebruik kunnen worden gemaakt voor motorrijtuigen die niet kwalificeren als "voertuig" in de zin van richtlijn 2009/103/EG en daarmee buiten de reikwijdte van deze richtlijn vallen.

4. Wijze van implementatie

4.1 Inleiding

Ter implementatie van de richtlijn moeten de WAM en de Wft worden aangepast. In paragraaf 4.2 worden per onderwerp de belangrijkste wijzigingen die dit wetsvoorstel meebrengt, besproken. In paragraaf 4.3 wordt vervolgens ingegaan op de onderdelen van de richtlijn die niet tot wettelijke implementatie hebben geleid. In beide paragrafen wordt telkens aangegeven hoe is omgegaan met de beleidsruimte die de richtlijn aan de lidstaten laat. Bij de invulling van deze beleidsruimte is uitgangspunt geweest om het huidige niveau aan bescherming voor de benadeelde in stand te houden. Bovendien is zo veel mogelijk aangesloten bij het bestaande systeem.

4.2 *Wijzigingen ter implementatie van de richtlijn*

a. Reikwijdte van de verzekeringsplicht

Dit wetsvoorstel brengt in de eerste plaats meer flexibiliteit ten aanzien van de reikwijdte van de verzekeringsplicht. Als uitgangspunt wordt ervoor gekozen om de verzekeringsplicht in stand te houden voor alle motorrijtuigen waarvoor deze nu ook geldt, dus ook voor de motorrijtuigen die straks niet langer onder de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen. Wel voorziet dit wetsvoorstel in een grondslag om bij algemene maatregel van bestuur dergelijke motorrijtuigen van het toepassingsbereik van de WAM uit te sluiten, waardoor meer flexibiliteit ontstaat.

Met de keuze om in beginsel een verzekeringsplicht te handhaven voor voertuigen die straks niet langer onder de reikwijdte van de richtlijn vallen, wordt gebruik gemaakt van de beleidsruimte die de richtlijn hiertoe biedt (zie artikel 1, onderdeel 21 van de richtlijn, waarbij een nieuwe alinea wordt toegevoegd aan artikel 28 lid 1 van richtlijn 2009/103/EG). Ter bescherming van potentiële benadeelden van verkeersongevallen is dit wenselijk. Onder de voertuigen die straks zijn uitgezonderd van de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen snelle of zware voertuigen, zoals *speed pedelecs* (die in Nederland beschouwd worden als bromfietsen) met een maximumconstructiesnelheid van 45 km/h, of zware bakfietsen. Ook vallen hier motorrijtuigen onder waarmee nog geen of weinig ervaring bestaat op de Nederlandse weg, zoals de e-step.¹⁴ Het kan zelfs gaan om motorrijtuigen die in de toekomst ontwikkeld zullen worden en nu dus nog niet eens bestaan. Om deze reden staat niet vast dat de motorrijtuigen die straks buiten de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen, weinig gevaar opleveren. Ook gemotoriseerde rolstoelen blijven onder de verzekeringsplicht vallen.

Wel is denkbaar dat in de toekomst alsnog vastgesteld wordt dat sommige van deze motorrijtuigen in de praktijk weinig gevaar opleveren en handhaving van de verzekeringsplicht voor deze motorrijtuigen daarom niet wenselijk is. Om te voorkomen dat de verzekeringsplicht verder gaat dan noodzakelijk is, voorziet dit wetsvoorstel in een grondslag om bij algemene maatregel van bestuur dergelijke motorrijtuigen alsnog van de reikwijdte van de WAM uit te sluiten. De innovatie waarvan sprake is met name op het terrein van lichte elektrische voertuigen, maakt een dergelijk flexibel wettelijk kader wenselijk. Als voorwaarden voor het uitzonderen van bepaalde voertuigen van de reikwijdte van de WAM stelt het wetsvoorstel dat het moet gaan om rij- of voertuigen die straks niet langer hebben te gelden als voertuig in de zin van richtlijn 2009/103/EG. Bovendien moeten zij nauwelijks gevaar opleveren; het risico op (ernstige) ongevallen moet zeer klein zijn. Op deze wijze blijft bescherming van potentiële verkeersslachtoffers voorop staan. Bovendien is dit ook in overeenstemming met de Benelux-overeenkomst, die een uitzondering op de verzekeringsplicht alleen toestaat voor motorrijtuigen die naar het oordeel van de verdragsluitende partij nauwelijks gevaar opleveren.¹⁵ De vaststelling of een bepaald motorrijtuig nauwelijks gevaar oplevert, zal

¹⁴ Zie ook de Brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 13 juli 2021, Kamerstukken II 2020/21, 29 398, nr. 954, p. 6.

¹⁵ Artikel 2 van de Benelux-overeenkomst. Zie over de Benelux-overeenkomst nader paragraaf 3 van deze toelichting.

gebeuren door monitoring van de ontwikkeling van schades aan derden, afgezet tegen aantallen gekentekende voertuigen, gedurende een bepaald aantal jaren. Het precieze aantal jaren zal in overleg met de branche worden vastgesteld, maar zal in ieder geval vijf jaren bedragen. Reden is dat de periode lang genoeg moet zijn om daadwerkelijk vast te kunnen stellen dat het motorrijtuig nauwelijks gevaar oplevert; een incidentele daling van het aantal schades mag niet direct leiden tot afschaffing van de verzekeringsplicht. Daarnaast is deze minimale periode ook voor verzekeraars van belang, zodat zij er bij de ontwikkeling van hun producten op kunnen rekenen dat de verzekeringsplicht in ieder geval gedurende deze periode in stand blijft. De praktische uitvoering van de monitor zal in nauw overleg met het Verbond van Verzekeraars, Politie en de RDW plaatsvinden. Een concept-besluit tot afschaffing van de verzekeringsplicht voor een bepaald motorrijtuig zal eerst in consultatie worden gebracht.

Van de voornoemde nieuwe uitzonderingsmogelijkheid zal vooralsnog alleen gebruik gemaakt worden voor fietsen met trapondersteuning.¹⁶ Onder fietsen met trapondersteuning vallen fietsen met een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW. Deze hulpmotor mag de fietser ondersteunen tot een snelheid van maximaal 25 km/h (zie artikel 1, lid 1, onderdeel ea Wegenverkeerswet 1994 (WVW)). Ook nu geldt voor fietsen met trapondersteuning geen verzekeringsplicht. Zij vallen wel onder de reikwijdte van de WAM, maar zijn op basis van artikel 17, lid 3, WAM vrijgesteld van de verzekeringsplicht.¹⁷ Als een fiets met trapondersteuning schade veroorzaakt, heeft de benadeelde op grond van artikel 25, lid 1, onderdeel e, WAM toegang tot het Waarborgfonds Motorverkeer als de aansprakelijke persoon of diens verzekeraar deze schade na aanmaning niet zelf vergoedt. De keuze om gebruik te maken van de nieuwe uitzonderingsmogelijkheid betekent dat fietsen met trapondersteuning niet langer onder de WAM vallen. Dit is in zoverre een wijziging, dat het Waarborgfonds Motorverkeer niet langer de schade veroorzaakt door deze fietsen vergoedt. Op dit moment vergoedt het Waarborgfonds Motorverkeer onder omstandigheden de schade van derden die betrokken zijn bij een ongeval met een fiets met trapondersteuning; de fietser zelf kan voor zijn schade niet bij het Waarborgfonds Motorverkeer terecht. Het risico op ernstige schade aan dergelijke derden is klein. De schade na ongevallen valt bovendien in principe onder de dekking van een onverplicht afgesloten aansprakelijkheidsverzekering voor personen of voor bedrijven.¹⁸ Het Waarborgfonds Motorverkeer heeft aangegeven dat jaarlijks slechts in een gering aantal gevallen uitkeringen worden gedaan vanwege ongevallen veroorzaakt door fietsen met trapondersteuning. Daarbij komt dat de bezitters van fietsen met trapondersteuning niet bijdragen aan de kosten van het Waarborgfonds Motorverkeer; het zijn de verzekeraars en daarmee indirect de kentekenhouders of bezitters van de

¹⁶ In een brief aan de Tweede Kamer van 13 juli 2021 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat een “Kader Lichte Elektrische Voertuigen” (hierna: het LEV-kader) gepresenteerd. Daarin is aangekondigd dat wel een verzekeringsplicht zal komen te gelden voor fietsen met trapondersteuning boven een bepaald gewicht. Het gaat dan om fietsen met trapondersteuning die vallen in de categorieën 2a en 2b van het LEV-kader. Zie Kamerstukken II 2020/21, 29 398, nr. 954 en 2021/2022, 29 398, nr. 998. Bij het maken van de regelgeving voor de invoering van het LEV-kader zal de uitzondering op de verzekeringsplicht daarop worden aangepast.

¹⁷ Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, *Stb.* 2006, 400.

¹⁸ Zie het voertuigoverzicht van het Verbond van Verzekeraars: [voertuigoverzicht-van-a-tot-z.pdf](https://www.verzekeraars.nl/voertuigoverzicht-van-a-tot-z) ([verzekeraars.nl](https://www.verzekeraars.nl))

wel verzekerde motorrijtuigen die deze kosten dragen. Opgevoerde elektrische fietsen kwalificeren overigens niet als "fiets met trapondersteuning" in de zin van artikel 1, lid 1, onderdeel ea, WVV, als het nominaal continu vermogen door het opvoeren meer dan 0,25 kW wordt en/of de hulpmotor de fietser ondersteunt boven een snelheid van 25 km/h. Dergelijke opgevoerde fietsen vallen zowel nu als naar komend recht onder de verzekeringsplicht. Is niet aan deze verzekeringsplicht voldaan, dan behoudt de benadeelde toegang tot het Waarborgfonds Motorverkeer.

De nieuwe definitie van het begrip "voertuig" in de richtlijn noodzaakt ertoe, de reikwijdte van een aantal bepalingen in de WAM te wijzigen (zie artikel 1, onderdeel 1, onder a, van de richtlijn, waarmee artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd). Het gaat hierbij om bepalingen die betrekking hebben op grensoverschrijdend verkeer van motorrijtuigen. Wel wordt rekening gehouden met het feit dat andere lidstaten er, net als Nederland, voor kunnen kiezen toch een verzekeringsplicht te handhaven voor motorrijtuigen die niet meer onder de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen. Voorzien wordt telkens in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur de genoemde bepalingen toch toe te passen ten aanzien van dergelijke lidstaten. Hiervan zal, waar nodig, ook gebruik van worden gemaakt om te blijven voldoen aan de Benelux-overeenkomst. In de eerste plaats zal een verzekering voor motorrijtuigen die niet onder het begrip "voertuig" in de zin van de richtlijn vallen, straks in beginsel niet langer in dekking hoeven te voorzien op het grondgebied van andere landen, die immers mogelijk geen verzekeringsplicht voor deze motorrijtuigen kennen (zie artikel I, onderdeel D). Daarnaast wordt de reikwijdte van hoofdstuk 4B betreffende het Schadevergoedingsorgaan aangepast aan de reikwijdte van de richtlijn (zie artikel I, onderdeel T). Ten slotte leidt de keuze om een verzekeringsplicht te handhaven voor motorrijtuigen die straks buiten de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen, ertoe dat Nederland te maken kan krijgen met motorrijtuigen uit lidstaten waar deze verzekeringsplicht niet geldt. Door aanpassing van het Besluit uitvoering artikel 2, achtste lid, Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen¹⁹ wordt ervoor gezorgd dat voor deze motorrijtuigen een plicht gaat gelden om een verzekering af te sluiten voor de periode dat zij zich op Nederlands grondgebied bevinden.

Voorts voegt dit wetsvoorstel een begripsomschrijving toe van het begrip "deelneming met het motorrijtuig aan het verkeer" aan de lijst met definities van artikel 1 WAM (zie artikel I, onderdeel A). In overeenstemming met de richtlijn (zie artikel 1, onderdeel 1, onder b van de richtlijn, waarmee een definitie in artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt opgenomen), wordt dit begrip gedefinieerd als "het gebruik van het motorrijtuig in overeenstemming met de functie van dat motorrijtuig als vervoermiddel, ongeacht de kenmerken van het motorrijtuig en ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het stilstaat of in beweging is" (zie artikel 1, onderdeel 1, onder b van de richtlijn, waarmee een definitie in artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt opgenomen). Met opname van de definitie wordt verduidelijkt wanneer de verzekeringsplicht geldt.

b. Minimumbedragen verzekeringsdekking

¹⁹ *Stb.* 1972, 617.

Op grond van artikel 22 Wam is het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen vastgesteld. Hierin zijn de minimumbedragen neergelegd waarvoor de motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering dekking moet bieden. Op grond van dit besluit is voor schade aan personen een minimumdekking van € 6.070.000 per gebeurtenis verplicht. Voor schade aan zaken geldt een minimum van € 1.220.000 per gebeurtenis. Dit besluit zal worden aangepast om deze bedragen in overeenstemming te brengen met de geïndexeerde bedragen die zijn opgenomen in de richtlijn (zie artikel 1, onderdeel 5 van de richtlijn, waarbij artikel 9 van richtlijn 2009/103/EG wordt vervangen).

c. Insolventie van een verzekeraar

In Nederland heeft het Waarborgfonds Motorverkeer nu al de taak de schade van benadeelden te vergoeden in geval van onvermogen van de verzekeraar (zie het huidige artikel 25, eerste lid, onderdeel d, WAM). Daarom wordt in dit wetsvoorstel het Waarborgfonds Motorverkeer erkend als het orgaan in die zin van de richtlijn dat is belast met de vergoeding van benadeelden in geval van insolventie van een verzekeraar. Er is niet voor gekozen om, zoals de richtlijn mogelijk maakt, daarbij een onderscheid te maken tussen ongevallen die plaats hebben gevonden in Nederland en ongevallen buiten Nederland (zie overweging 27 van de considerans bij de richtlijn). Hierdoor is er één loket is (namelijk het Waarborgfonds Motorverkeer) waar benadeelden met woonplaats in Nederland terecht kunnen bij insolventie van een verzekeraar.

In bepaalde opzichten gaat de huidige regeling in geval van insolventie van een verzekeraar verder dan op grond van de richtlijn is vereist. Zo kan een benadeelde op grond van de huidige wet ook bij het Waarborgfonds Motorverkeer terecht in geval van een door de Nederlandsche Bank genomen besluit tot afwikkeling van een verzekeraar in de zin van artikel 3A:85 Wft, voor zover hij als gevolg van dit besluit een minder hoge uitkering ontvangt. Op grond van de richtlijn is compensatie van benadeelden in deze situatie niet vereist. Daarnaast bevat de richtlijn geen voorziening voor benadeelden met een woonplaats buiten de Europese Unie, die bijvoorbeeld terwijl zij op bezoek zijn in een lidstaat slachtoffer worden van een ongeval met een motorrijtuig dat is verzekerd door een insolvente verzekeraar. De huidige Nederlandse wetgeving stelt echter geen eisen aan de woonplaats van de benadeelde, zodat ook benadeelden met woonplaats buiten de Europese Unie onder omstandigheden bij het Waarborgfonds Motorverkeer terecht kunnen bij insolventie van een verzekeraar. Op deze punten, waar de huidige regeling verder gaat dan de richtlijn vereist, is de beleidskeuze gemaakt om deze huidige regeling te handhaven. Dit sluit aan bij het doel van de richtlijn, namelijk de bescherming van slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen. De richtlijn staat het lidstaten toe om bepalingen te handhaven of in te voeren die voor de benadeelde gunstiger zijn (zie artikel 28, lid 1, van richtlijn 2009/103/EG).

Omdat de voorwaarden voor de vergoeding van benadeelden en de procedure tot vaststelling van de vergoeding bij insolventie in overeenstemming dienen te worden gebracht met de richtlijn, wordt de regeling voor onvermogen van een verzekeraar in de huidige artikelen 25 en 26 WAM door dit wetsvoorstel overgeheveld naar vier nieuwe artikelen – de artikelen 26a-26d WAM. Waar

de richtlijn keuzemogelijkheden bevat – namelijk ten aanzien van het subsidiaire karakter van de vergoeding en ter zake van het verhaal – is het huidige recht zo veel mogelijk gevolgd (zie de nieuwe artikelen 10bis lid 11 en 25bis lid 11 van richtlijn 2009/103/EG, die worden ingevoegd door artikel 1, onderdelen 8 en 18 van de richtlijn).

Ten slotte wordt een nieuw artikel 24b WAM ingevoegd dat de financiering van de verplichtingen van het Waarborgfonds Motorverkeer in verband met de insolventie van een verzekeraar regelt. De richtlijn brengt mee dat deze verplichtingen op een andere manier moeten worden gefinancierd dan de overige taken die het Waarborgfonds Motorverkeer heeft (zie lid 2 van de nieuw ingevoegde artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG en overweging 25 van de considerans bij de richtlijn). Bepaald wordt in het nieuwe artikel 24b WAM dat de verzekeraars die hun vergunning in Nederland hebben verkregen, jaarlijks een door het Waarborgfonds Motorverkeer te bepalen bedrag aan het fonds dienen te betalen. Ter financiering van de overige taken van het Waarborgfonds Motorverkeer worden ook financiële bijdragen gevraagd van verzekeraars die hun vergunning niet in Nederland hebben verkregen, maar in Nederland hun bedrijf uitoefenen op basis van een vergunning die is verkregen in een andere lidstaat (zie artikel 24, lid 1, WAM).

d. Verklaring betreffende het schadeverleden

Het huidige artikel 5a WAM bevat een regeling rond de verklaring betreffende het schadeverleden van het verzekerde voertuig. Op grond van deze bepaling heeft de verzekeringnemer te allen tijde het recht van de verzekeraar een dergelijke verklaring te verzoeken die betrekking heeft op ten minste de laatste vijf voorafgaande jaren van de looptijd van de verzekering. Om te voldoen aan de richtlijn (zie artikel 1, onderdeel 15, waarbij artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd), wordt aan artikel 5a WAM toegevoegd dat de verzekeraar deze verklaring dient te verstrekken aan de hand van het door de Europese Commissie vastgestelde uniforme model. Bovendien wordt een tweede lid aan artikel 5a WAM toegevoegd, dat bepaalt 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. Op grond van dit nieuwe tweede lid zal de verzekeraar zijn algemene beleid rond het gebruik van deze verklaringen moeten publiceren. Verzekeraars zijn daarbij niet verplicht commercieel gevoelige informatie, zoals details van tariefregelingen, bekend te maken (zie overweging 31 van de considerans bij de richtlijn). Bovendien brengt dit nieuwe tweede lid niet mee dat verzekeraars verplicht zouden 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 (zie artikel I, onderdeel G).

De richtlijn bevat daarnaast, zoals in paragraaf 2.6 besproken, een verbod op discriminatie bij het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden vanwege nationaliteit of louter op basis van de vorige lidstaat van woonplaats van verzekeringnemers (zie het door artikel 1, onderdeel 15 van de richtlijn gewijzigde artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG). Om deze reden voegt dit wetsvoorstel een nieuw derde lid aan artikel 5a WAM toe, waarin wordt bepaald dat een

verzekeraar, als hij bij het berekenen van de premie of bij het toekennen van kortingen rekening houdt met verklaringen betreffende het schadeverleden, geen onderscheid maakt tussen verzekeringnemers uitsluitend op grond van hun vorige lidstaat van woonplaats. In het verlengde hiervan wordt, in overeenstemming met de richtlijn, bepaald dat een verzekeraar bij het berekenen van de premie en bij het toekennen van kortingen op de premie eenzelfde gewicht dient toe te kennen aan verklaringen die in Nederland zijn afgegeven als aan verklaringen die in een andere lidstaat zijn afgegeven. Uit de Algemene wet gelijke behandeling volgt al dat verzekeraars, als zij gebruik maken van verklaringen betreffende het schadeverleden, niet mogen discrimineren en geen hogere premies in rekening mogen brengen op grond van nationaliteit (zie de artikelen 1, lid 1, en 7, lid 1, van de Algemene wet gelijke behandeling).

e. Overige onderwerpen

Dit wetsvoorstel regelt verder dat diegene die een motorrijtuig koopt in een andere lidstaat en die dit motorrijtuig naar Nederland wil verzenden, de mogelijkheid krijgt om te kiezen in welke lidstaat hij een verzekering afsluit. Naar huidig recht kan in dit geval alleen worden gekozen voor een verzekering op grond van de WAM. De richtlijn en het wetsvoorstel maken het mogelijk dat er ook een verzekering kan worden gesloten in de lidstaat waar het motorrijtuig is gekocht. Dit kan voor kopers het aankopen van een motorrijtuig in een andere lidstaat vergemakkelijken (zie artikel 1, onderdeel 13, van de richtlijn, waarbij het eerste lid van artikel 15 van richtlijn 2009/103/EG wordt vervangen; zie artikel I, onderdeel C, onder 3, van dit wetsvoorstel, waarmee artikel 2, lid 7, onderdeel c, WAM wordt gewijzigd).

Daarnaast voorziet dit wetsvoorstel, in overeenstemming met de richtlijn (zie artikel 1, onderdeel 14 van de richtlijn, waarbij een nieuw artikel 15bis wordt ingevoegd in richtlijn 2009/103/EG), in informatieverplichtingen voor verzekeraars van aanhangwagens. Als de verzekeraar van de aanhangwagen niet zelf verplicht is de schade als gevolg van een ongeval te vergoeden, zal hij de benadeelde wel in kennis moeten stellen van de identiteit van de verzekeraar van het trekkende motorrijtuig, zodat de benadeelde deze verzekeraar kan aanspreken. De verzekeraar van de aanhangwagen zal redelijke inspanningen moeten verrichten om deze verzekeraar te identificeren. 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 (zie artikel I, onderdeel H, waarmee een nieuw artikel 6a WAM wordt ingevoegd).

4.3 Onderdelen van de richtlijn die geen implementatie behoeven

a. Uitzonderingen op de verzekeringsplicht

Zoals in paragraaf 2.2 is besproken, bevat de lidstaat verschillende mogelijkheden om uitzonderingen te maken op de verzekeringsplicht. Van deze beleidsruimte is telkens gebruik gemaakt door het bestaande recht te handhaven.

In de huidige WAM is een bijzondere regeling getroffen voor motorsportactiviteiten. Op grond van artikel 4 lid 3 WAM kan van de verzekering worden uitgesloten de schade die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en –wedstrijden als daarbij aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Deze regeling wordt gehandhaafd, waarmee gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid die de richtlijn biedt om de WAM niet toe te passen op dergelijke activiteiten (zie artikel 1, onderdeel 2, onder b van de richtlijn, waarbij een nieuwe alinea in artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG wordt ingevoegd). Wel zal de huidige regeling iets worden aangepast om te voldoen aan alle voorwaarden die de richtlijn stelt (zie artikel I, onderdeel F).

De richtlijn laat lidstaten voorts de ruimte om voertuigen die tijdelijk of definitief uit het verkeer genomen zijn, uit te zonderen van de verzekeringsplicht (zie artikel 1, onderdeel 4 van de richtlijn, dat een nieuw lid 3 toevoegt aan artikel 5 van richtlijn 2009/103/EG). Op grond van de huidige WAM gelden al uitzonderingen voor dergelijke motorrijtuigen. Deze uitzonderingen blijven gehandhaafd. Als een motorrijtuig definitief uit het verkeer wordt genomen, kan de RDW de tenaamstelling van een kenteken vervallen verklaren (zie artikel 51a, lid 1, WvW en artikel 40b lid 3 onder a en c van het Kentekenreglement). Daarmee vervalt ook de verzekeringsplicht; geen van de situaties genoemd in artikel 2 lid 1 WAM doet zich dan nog voor. In geval van een tijdelijk uit het verkeer genomen motorrijtuig – zoals een camper die in het winterseizoen in de garage staat – kan de RDW op verzoek van de eigenaar of de houder van het voertuig op grond van artikel 67 WvW de tenaamstelling schorsen. In dat geval wordt de verzekeringsplicht op grond van artikel 2, lid 3, WAM onder de daar genoemde voorwaarden opgeheven. Zowel in geval van voertuigen die tijdelijk als die definitief uit het verkeer zijn genomen, herleeft de verzekeringsplicht zodra tóch met het motorrijtuig aan het verkeer wordt deelgenomen (zie artikel 2, leden 1 en 3, WAM; zie ook artikel 68, eerste lid, onder d, van de WvW).

Voorts laat de richtlijn de ruimte om uitzonderingen te maken op de verzekeringsplicht voor voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in gebieden met beperkte toegang, zoals gebieden in havens en luchthavens. Hetzelfde geldt voor voertuigen waarvan het gebruik op de openbare weg volgens de wetgeving niet is toegestaan, zoals in Nederland op dit moment het geval is voor e-steps (zie artikel 1, onderdeel 4 van de richtlijn, dat nieuwe leden 4 en 5 toevoegt aan artikel 5 van richtlijn 2009/103/EG). Van deze mogelijkheden die de richtlijn biedt, wordt geen gebruik gemaakt. Op dit moment kent de WAM dergelijke uitzonderingen niet. Er is niet gebleken van een behoefte om hierin alsnog te voorzien. Gelet op het belang van een adequate bescherming van benadeelden van ongevallen met motorrijtuigen, is het juist wenselijk om het aantal uitzonderingen op de verzekeringsplicht zo beperkt mogelijk te houden. Bovendien leidt introductie van een uitzondering voor voertuigen die uitsluitend gebruikt worden in gebieden met beperkte toegang er ook toe dat de wet ingewikkelder toe te passen valt voor burgers en bedrijven. Het wordt dan immers afhankelijk van het gebruik dat iemand van het voertuig wil maken – uitsluitend binnen een gebied met beperkte toegang of ook daarbuiten – of dit voertuig verzekerd moet worden.

b. Controle op verzekering

De richtlijn maakt het mogelijk 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 (zie artikel 1, onderdeel 3 van de richtlijn, waarbij artikel 4 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd). Van deze optie die de richtlijn biedt, wordt geen gebruik gemaakt. Bij een algemeen controlesysteem als waar de richtlijn op doelt, gaat het bijvoorbeeld om een systeem van automatische nummerplaatherkenning (ANPR). Op dit moment wordt voor de controle van de gewoonlijk in Nederland gestalde voertuigen geen gebruik gemaakt van een dergelijk systeem. Om buitenlandse voertuigen te kunnen controleren, zou een dergelijk systeem dus nog ontwikkeld moeten worden. Er zijn echter geen signalen zijn dat zich in Nederland problemen voordoen met onverzekerde motorrijtuigen uit andere lidstaten. Daarbij komt dat het op dit moment nog niet mogelijk is om binnen een algemeen controlesysteem ook motorrijtuigen afkomstig uit een andere lidstaat te controleren. Hiervoor is nodig dat er uitwisseling van verzekeringsgegevens tussen de lidstaten plaatsvindt. Van een Europees uitwisselingsstelsel dat gericht is op het aanpakken van onverzekerde rijden, is (nog) geen sprake.

c. Prijsvergelijkingsinstrumenten

De richtlijn regelt dat lidstaten ervoor kunnen kiezen om prijsvergelijkingsinstrumenten te certificeren (zie artikel 1, onderdeel 16 van de richtlijn, waarmee een nieuw artikel 16bis wordt toegevoegd aan richtlijn 2009/103/EG). In Nederland bestaan verschillende websites waarmee motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekeringen kunnen worden vergeleken. Er is niet gebleken van een behoefte om van overheidswege te voorzien in de certificatie van dergelijke prijsvergelijkingsinstrumenten. De keuze daarvoor wordt daarom niet gemaakt.

d. Overige onderwerpen

Zoals in paragraaf 2.7 is besproken, introduceert de richtlijn een regeling voor het geval bij een ongeval een voertuig met een aanhangwagen is betrokken en het trekkende voertuig en de aanhangwagen afzonderlijk zijn verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid (zie artikel 1, onderdeel 14, waarmee een nieuw artikel 15bis in richtlijn 2009/103/EG wordt ingevoegd). Op grond van de WAM is de aanhangwagen steeds mee verzekerd op de polis van het trekkende voertuig. Het staat een verzekeringnemer echter wel vrij om ook nog een afzonderlijke verzekering af te sluiten voor de aanhangwagen. Het is dus niet 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. In dat geval brengt het Nederlandse verzekeringsrecht al mee dat de benadeelde beide verzekeraars kan aanspreken. Dit volgt uit artikel 7:961 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek. Deze bepaling is weliswaar van regelen recht, maar als in de verzekeringsovereenkomst is afgeweken van deze bepaling, brengt artikel 11 lid 1 WAM mee dat dit niet aan de benadeelde kan worden tegengeworpen.²⁰ Ook in de situatie waarin alleen de aanhangwagen kan worden geïdentificeerd, kan de benadeelde zijn vordering dus rechtstreeks

²⁰ Vgl. HR 11 juli 2014, ECLI:NL:HR:2014:1678 (*Goudse/Aegon*), r.o. 3.3.2

instellen bij de verzekeraar van de aanhangwagen, uiteraard onder voorwaarde dat de verzekering van de aanhangwagen dekking biedt voor deze schade. Op dit punt voldoet het Nederlandse recht dus al aan de richtlijn en is een nadere regeling niet nodig. Op grond van artikel 7:961 lid 3 Burgerlijk Wetboek heeft de verzekeraar van de aanhangwagen vervolgens verhaal op de verzekeraar van het motorrijtuig zodat ieder zijn deel draagt, naar evenredigheid van de bedragen waarvoor een ieder afzonderlijk kan worden aangesproken.

Ten slotte is geen wetswijziging nodig om te voldoen aan een bepaling van de richtlijn die ziet op de informatieverstrekking aan de informatiecentra (zie artikel 1, onderdeel 17 van de richtlijn, dat een nieuw lid invoegt in artikel 23 van richtlijn 2009/103/EG). Bepaald wordt dat de lidstaten erop toe dienen te zien dat verzekeringsondernemingen of andere instanties verplicht zijn bepaalde informatie (namelijk de in artikel 23, lid 1, onderdeel a, onder i), ii) en iii) van richtlijn 2009/103/EG genoemde informatie) aan de informatiecentra te verstrekken en hen in kennis te stellen wanneer een verzekeringspolis ongeldig wordt of anderszins niet langer dekking biedt voor een voertuig met een inschrijvingsnummer. De bedoelde informatie is beschikbaar in het door de RDW bijgehouden kentekenregister en in het verzekeringsregister. Wel zal het Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen worden aangepast zodat ook het adres van de verzekeraar in het verzekeringsregister wordt opgenomen. De RDW heeft de verplichting om de bedoelde informatie uit het kentekenregister en het verzekeringsregister aan het Informatiecentrum te verstrekken (zie de artikelen 41a en 43 WvW en artikel 1 onderdeel f van de Regeling gegevensverstrekking kentekenregister 2008, en artikel 38 lid 2 WAM en artikel 7 lid 1 onderdeel e van het Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen). Voor zover de informatie ziet op de schaderegelaars, ontvangt het Informatiecentrum deze rechtstreeks van de verzekeraars (zie artikel 4:70 lid 5 Wft).

5. Gevolgen

5.1 Regeldrukeffecten en financiële gevolgen

Het wetsvoorstel heeft gevolgen voor benadeelden van ongevallen met motorrijtuigen, voor bezitters, houders en kentekenhouders van motorrijtuigen, voor het Waarborgfonds Motorverkeer en voor schadeverzekeraars die hun bedrijf uitoefenen in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen. Hieronder worden deze gevolgen besproken.

Voor wat betreft de reikwijdte van de verzekeringsplicht geldt dat de huidige reikwijdte grotendeels zal worden gehandhaafd. Alleen in die zin wordt deze reikwijdte gewijzigd, dat fietsen met trapondersteuning voortaan bij algemene maatregel van bestuur worden uitgezonderd van de reikwijdte van de WAM, terwijl deze fietsen nu vrijgesteld zijn van de verzekeringsplicht.²¹ Voor bezitters en houders van fietsen met trapondersteuning heeft deze wijziging geen gevolgen. Zij worden nog steeds niet verplicht om een verzekering af te sluiten, maar kunnen wel vrijwillig een

²¹ Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, *Stb.* 2006, 400.

aansprakelijkheidsverzekering afsluiten die de schade als gevolg van het gebruik van deze fietsen dekt. Wel heeft deze wijziging voor benadeelden tot gevolg dat zij zich niet langer tot het Waarborgfonds Motorverkeer kunnen wenden voor de vergoeding van schade veroorzaakt door fietsen met trapondersteuning. Benadeelden kunnen wel terecht bij de veroorzaker van de schade. In vrijwel de meeste gevallen zal de schade bovendien gedekt zijn door een onverplicht afgesloten aansprakelijkheidsverzekering voor personen of voor bedrijven. Deze wijziging zal daarom naar verwachting geen grote gevolgen hebben voor benadeelden.

Voor het Waarborgfonds Motorverkeer zal deze wijziging tot een beperkte vermindering van de uitkeringen leiden. Omdat het niet steeds gemakkelijk is om vast te stellen of een schade is veroorzaakt door een gewone fiets of door een fiets met trapondersteuning, zal deze wijziging naar verwachting bovendien leiden tot iets lagere schadevaststellingskosten. Dit speelt met name in gevallen waarin enkel sprake is van zaakschade, bijvoorbeeld aan een geparkeerde auto. Een wijziging in de uitgaven en kosten van het Waarborgfonds Motorverkeer heeft ook gevolgen voor schadeverzekeraars in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen en voor de Staat, nu het fonds zijn taken financiert uit bijdragen die deze schadeverzekeraars en de Staat - voor wat betreft de motorrijtuigen waarvan de Staat de bezitter of de houder is - jaarlijks aan het Waarborgfonds Motorverkeer betalen. Indirect heeft dit ook gevolgen voor verzekerden, nu verzekeraars de door hen te betalen bijdrage aan de verzekerden zullen doorberekenen. Deze wijziging zal dus leiden tot een vermindering van de financiële lasten voor verzekeraars en verzekerden.

Het wetsvoorstel indexeert verder de minimumverzekeringsbedragen. De indexatie van de minimumbedragen waarvoor de verzekering dekking moet bieden, verkleint het risico dat benadeelden van ongevallen veroorzaakt door een motorrijtuig een deel van hun schade niet vergoed krijgen omdat deze buiten de dekking valt. In het verleden hebben al eerder dergelijke indexaties plaats gevonden. De indexatie heeft naar verwachting tot gevolg dat de premies voor de motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekeringen iets zullen stijgen.

Daarnaast wordt de regeling inzake insolventie van een verzekeraar gewijzigd. Ook onder het huidige recht compenseert het Waarborgfonds Motorverkeer benadeelden in geval van onvermogen van een verzekeraar. Wel heeft dit wetsvoorstel voor benadeelden met woonplaats in Nederland tot gevolg dat zij bij insolventie van de verzekeraar van het motorrijtuig steeds bij het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer terecht kunnen, ook als het ongeval buiten Nederland heeft plaats gevonden en als sprake is van een insolvente verzekeraar afkomstig uit een andere lidstaat. Nu zullen zij in deze gevallen niet steeds een vergoeding van hun schade ontvangen of kan het zijn dat zij zich hiervoor moeten wenden tot een schadevergoedingsinstantie in een andere lidstaat.

Voor het Waarborgfonds Motorverkeer betekent de nieuwe regeling een beperkte uitbreiding van zijn werkzaamheden, nu het fonds als extra taak heeft gekregen om benadeelden met woonplaats in Nederland in eerste instantie te compenseren bij insolventie van een verzekeraar afkomstig uit een andere lidstaat. Daarnaast zal het Waarborgfonds Motorverkeer zijn werkwijze en procedures moeten aanpassen aan de voorschriften opgenomen in dit wetsvoorstel en in de overeenkomst die het Waarborgfonds Motorverkeer hierover met vergelijkbare organen in andere lidstaten zal sluiten. Ook zal het Waarborgfonds Motorverkeer zijn financieringsstructuur moeten aanpassen, nu dit

wetsvoorstel inhoudt dat de werkzaamheden in verband met insolventie op een andere manier gefinancierd worden dan de andere werkzaamheden van het fonds, namelijk uit bijdragen van de schadeverzekeraars die in Nederland een vergunning hebben verkregen. Deze nieuwe regeling heeft daarmee ook gevolgen voor schadeverzekeraars die motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekeringen aanbieden. Schadeverzekeraars die in Nederland een vergunning hebben verkregen, zullen, ter financiering van de werkzaamheden van het Waarborgfonds Motorverkeer in geval van insolventie, niet alleen een bijdrage moeten betalen op basis van het aantal en de aard van de door hen in Nederland verzekerde motorrijtuigen, maar ook voor de op basis van deze vergunning buiten Nederland verzekerde motorrijtuigen. Daarentegen hoeven schadeverzekeraars die in Nederland hun bedrijf uitoefenen op basis van een vergunning die is verkregen in een andere lidstaat, niet bij te dragen aan de kosten van het Waarborgfonds Motorverkeer die voortvloeien uit zijn taken bij insolventie van een verzekeraar. De hoogte van de bijdrage die wordt gevraagd van verzekeraars die in Nederland een vergunning hebben verkregen, zal per jaar verschillen. Met name in de eerste jaren na inwerkingtreding van de wet zal het gaan om een hogere bijdrage, omdat in deze jaren voldoende reserves moeten worden opgebouwd. Daarna is de hoogte van de bijdrage sterk afhankelijk van de vraag of er Nederlandse verzekeraars insolvent raken. Insolventie van een verzekeraar is slechts incidenteel aan de orde. Uit de door de Europese Commissie uitgevoerde impact assessment bij het voorstel tot de richtlijn blijkt van acht gevallen van insolventie van een Europese verzekeraar in de periode 1998-2017.²² Eén van deze gevallen betrof een Nederlandse verzekeraar.²³ In het kader van de Europese impact assessment wordt ervan uitgegaan dat de implementatie van de richtlijn uiteindelijk zal leiden tot lagere kosten voor verzekeraars in verband met de voorzieningen voor insolventie. Er ontstaat hierdoor meer rechtszekerheid ten aanzien van de vraag welk schadevergoedingsorgaan uit een lidstaat verantwoordelijk is voor de afhandeling van schade, waardoor er minder vaak geprocedeerd hoeft te worden. Daarnaast kunnen verzekeraars niet langer verplicht worden om in meerdere lidstaten een bijdrage te betalen voor de voorziening bij insolventie; duidelijk is dat zij alleen dienen bij te dragen in de lidstaat waarin zij hun vergunning hebben verkregen.²⁴

Dit wetsvoorstel regelt verder dat verzekeraars een verklaring betreffende het schadeverleden dienen te verstrekken aan de hand van een door de Europese Commissie vastgesteld uniform model. Voor verzekeraars brengt deze verplichting eenmalige kosten mee, omdat zij de nu door hen gehanteerde modellen hierop moeten aanpassen. Het uniforme model zal door de Europese Commissie uiterlijk op 23 juli 2023 bij uitvoeringshandeling worden vastgesteld. Nederland zal daarbij inzetten op een model dat zo veel mogelijk aansluit bij de nu door de Nederlandse verzekeraars gehanteerde modellen, zodat de kosten voor hen zo beperkt mogelijk blijven. In het kader van de Europese impact assessment wordt ervan uitgegaan dat het per verzekeraar 1 à 2 weken werk is voor een full time medewerker om de ICT-systemen aan te passen, en dat de verzekeraar daarnaast € 2.500 tot € 5.000 aan overige administratiekosten heeft.²⁵ Bij een uurloon van € 54 betekent dit dat de totale kosten per verzekeraar € 4.660 tot € 9.320 bedragen. Daarnaast

²² Impact assessment, SWD (2018) 247 final, p. 8.

²³ Het ging hierbij om Ineas Insurance Agency, die in 2010 failliet is verklaard.

²⁴ Zie de Impact assessment, SWD (2018) 247 final, p. 33 en Annex 3 bij deze impact assessment, p. 79.

²⁵ Zie Annex 3 bij de Impact assessment, SWD (2018) 247 final, p. 84.

wordt in deze Europese impact assessment ervan uitgegaan dat verzekeraars door invoering van het uniforme model uiteindelijk kosten kunnen besparen. Reden is dat het uniforme model de verificatie van een verklaring afkomstig uit een andere lidstaat voor verzekeraars gemakkelijker maakt en fraude voorkomt.²⁶ Ook de verplichting om op de website openbaar te maken op welke wijze de verzekeraar bij het berekenen van de premie voor de motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering gebruik maakt van de verklaringen betreffende het schadeverleden, leidt tot nalevingskosten voor verzekeraars.

Een andere wijziging is dat met dit wetsvoorstel diegene die een motorrijtuig koopt in een andere lidstaat en die dit motorrijtuig naar Nederland wil verzenden, de mogelijkheid krijgt om te kiezen in welke lidstaat hij een verzekering afsluit. Dit kan voor kopers het aankopen van een motorrijtuig in een andere lidstaat vergemakkelijken en leiden tot minder regeldruk.

Dit wetsvoorstel introduceert daarnaast bepaalde informatieverplichtingen voor verzekeraars van aanhangwagens. Deze verplichtingen leiden tot nalevingskosten voor deze verzekeraars. Dit speelt slechts in een beperkt aantal gevallen, omdat aanhangwagens in Nederland zijn meeverzekerd op de polis van het trekkende motorrijtuig en het daarom niet vaak voorkomt dat hiervoor een afzonderlijke verzekering is afgesloten.

5.2 *Verwerking van persoonsgegevens*

Dit wetsvoorstel voorziet in grondslagen voor de verwerking van persoonsgegevens. In de eerste plaats bevat dit wetsvoorstel dergelijke grondslagen in het kader van de compensatie van benadeelden bij insolventie van een verzekeraar. Dit is nodig om aan de richtlijn te kunnen voldoen. De richtlijn vereist namelijk dat het orgaan dat belast is met de taak om compensatie te verlenen aan benadeelden in geval van insolventie van de verzekeraar, beschikt over alle nodige bevoegdheden en competenties om in het kader hiervan tijdig te kunnen samenwerken met andere instellingen en personen. Deze samenwerking omvat volgens de richtlijn in voorkomend geval het verzoek om, de ontvangst van en de verstrekking van informatie, onder meer over de bijzonderheden van specifieke vorderingen (zie het negende lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG).

Om deze reden is het Waarborgfonds Motorverkeer in een nieuw artikel 26c, lid 6, WAM de bevoegdheid gegeven om informatie, onder meer betreffende specifieke vorderingen, uit te wisselen voor zover dit noodzakelijk is voor de vervulling van de taken die het fonds in geval van insolventie van een verzekeraar heeft. Denkbaar is bijvoorbeeld dat de insolvente verzekeraar de schade van een benadeelde al wel heeft begroot, maar nog niet tot uitkering van het verschuldigde bedrag is overgegaan; gelet op het belang van een snelle schadeafhandeling, is het in dat geval in beginsel niet wenselijk dat het Waarborgfonds Motorverkeer deze schade zelf nogmaals begroot. Deze bepaling stelt het fonds in staat om de informatie te gebruiken die beschikbaar is bij de insolvente verzekeraar en deze informatie hiertoe bij de verzekeraar of diens bewindvoerder of

²⁶ Impact assessment, SWD (2018) 247 final, p. 47 en Annex 3 bij deze impact assessment, p. 79.

liquidateur op te vragen. Bij de informatie waar het nieuwe artikel 26c, lid 6, WAM op ziet, kan het onder meer gaan om persoonsgegevens in de zin van de AVG.²⁷ Het Waarborgfonds Motorverkeer is op grond van deze bepaling enkel bevoegd tot het verzoeken en verstrekken van dergelijke informatie voor zover dit noodzakelijk is voor de vervulling van de taken die het fonds op grond van de wet in geval van insolventie van een verzekeraar heeft. In een dergelijk geval is daarmee sprake van een rechtmatige verwerking op grond van artikel 6, lid 1, onderdeel e, AVG.

Verzoekt het Waarborgfonds Motorverkeer aan bepaalde instellingen of personen om informatie die noodzakelijk is voor de vervulling van zijn taken, dan zijn deze instellingen of personen – voor zover zij onder de Nederlandse jurisdictie vallen – op grond van dit nieuwe artikel 26c, lid 6, WAM ook verplicht deze informatie te verstrekken. Verstrekken deze instanties of personen persoonsgegevens om te voldoen aan deze verplichting, dan is sprake van een rechtmatige verwerking ingevolge artikel 6, eerste lid, onderdeel c, AVG.

Daarnaast bepaalt het nieuwe artikel 26b, lid 1, WAM, dat het Waarborgfonds Motorverkeer de in dat lid genoemde instellingen en personen in kennis stelt van het feit dat er bij dit fonds een vordering is ingesteld door een benadeelde wegens de insolventie van de verzekeraar. In het tweede lid van het nieuwe artikel 26b WAM is bepaald dat de insolvente verzekeraar dan wel zijn bewindvoerder of liquidateur of de Nederlandsche Bank N.V., vervolgens het Waarborgfonds Motorverkeer of het daarmee overeenstemmende orgaan in een andere lidstaat ervan in kennis moet stellen als hij een vergoeding uitkeert of zijn aansprakelijkheid afwijst met betrekking tot een vordering die ook bij het Waarborgfonds Motorverkeer of dit orgaan is ingediend. Deze bepalingen zijn nodig ter implementatie van de leden 5 en 6 van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG. Ook de verwerking van persoonsgegevens ter voldoening aan deze bepalingen is rechtmatig op grond van artikel 6, lid 1, onderdelen c en e, AVG.

Dit wetsvoorstel bevat ook een grondslag voor de verwerking van persoonsgegevens door het Informatiecentrum als bedoeld in artikel 27b WAM, in het kader van motorrijtuigen die vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat worden verzonden. Dit is nodig om aan de richtlijn te voldoen (zie artikel 1, onderdeel 13 van de richtlijn, waarin artikel 15 van richtlijn 2009/103/EG wordt aangepast). Aan artikel 27i WAM wordt een zin toegevoegd, waarin wordt bepaald dat het Informatiecentrum ten aanzien van dat ten aanzien van motorrijtuigen die vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat worden verzonden dient samen te werken met de informatiecentra die in andere lidstaten zijn aangewezen om ervoor te zorgen de in de artikelen 27f tot en met 27h WAM bedoelde gegevens met betrekking tot deze motorrijtuigen beschikbaar zijn. Als het Informatiecentrum ter uitvoering van deze verplichting persoonsgegevens verstrekt aan een informatiecentrum in een andere lidstaat, is sprake van een rechtmatige verwerking van persoonsgegevens als bedoeld in artikel 6, lid 1, onderdeel c, AVG.

²⁷ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

5.3 Financiële gevolgen voor de Rijksbegroting

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de Rijksbegroting.

6. Consultatie en advies

6.1 Algemeen

Een voorontwerp van dit wetsvoorstel is van 11 oktober tot 8 november 2022 in internetconsultatie gegeven. Daarop zijn reacties ontvangen van de ANWB, van het Verbond van Verzekeraars, van het Waarborgfonds Motorverkeer, het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars en de Vereende (hierna: het Waarborgfonds Motorverkeer c.s.) en van een particulier. Naast steun voor de keuzes gemaakt in het voorontwerp, bevatten de reacties ook suggesties tot verbetering. Verder hebben het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) en de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) advies uitgebracht over het voorontwerp. De AP heeft geen opmerkingen over het voorontwerp.

Hieronder wordt eerst het advies van de ATR besproken. Daarna wordt aangegeven welke aanpassingen in de toelichting zijn doorgevoerd naar aanleiding van de consultatiereacties en wordt ingegaan op een aantal opmerkingen dat niet heeft geleid tot aanpassing van de voorgestelde regeling.

6.2 Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)

Het ATR heeft geadviseerd om het voorstel in te dienen, nadat met twee adviespunten is rekening gehouden. In de eerste plaats adviseert het ATR om nader inhoudelijk te onderbouwen waarom het voorstel geen gebruik maakt van mogelijk minder belastende alternatieven die de richtlijn biedt. Het gaat het ATR dan in de eerste plaats om de mogelijkheid om de verzekeringsplicht voor bepaalde motorrijtuigen af te schaffen. Daarnaast doelt het ATR op de mogelijkheid om een vrijstelling te verlenen van de verzekeringsplicht voor voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in gebieden met beperkte toegang. Naar aanleiding van dit advies is in de toelichting verduidelijkt dat het wetsvoorstel wil voorkomen dat de verzekeringsplicht verder gaat dan noodzakelijk is, doordat dit de mogelijkheid bevat om bij algemene maatregel van bestuur bepaalde motorrijtuigen alsnog uit te zonderen van de reikwijdte van de WAM. Om vast te kunnen stellen of handhaving van de verzekeringsplicht noodzakelijk blijft, zal er een monitoring plaatsvinden van de ontwikkeling van schades aan derden die de verschillende motorrijtuigen veroorzaken. Ten aanzien van een mogelijke vrijstelling voor voertuigen die uitsluitend gebruikt worden in gebieden met beperkte toegang, is de toelichting verder aangevuld. Niet alleen is het vanuit het belang van slachtofferbescherming wenselijk het aantal uitzonderingen op de verzekeringsplicht zo beperkt mogelijk te houden. Ook maakt een dergelijke uitzondering de wet ingewikkelder toe te passen voor burgers en bedrijven. Een lijst van verzekeringsplichtige voertuigen, zoals het ATR voorstelt, maakt dit niet anders. In dit alternatief wordt het immers juist afhankelijk van het gebruik in het individuele geval – uitsluitend in een gebied met beperkte toegang of ook daarbuiten – of een specifiek voertuig onder de verzekeringsplicht valt.

Ten tweede adviseert het college in de toelichting alle regeldrukeffecten van het wetsvoorstel voor de specifiek Nederlandse situatie kwantitatief weer te geven conform de Rijksbrede methodiek. De impact assessment op Europees niveau zou daarbij als basis kunnen worden genomen. Naar aanleiding hiervan is paragraaf 5.1 over de regeldrukeffecten aangevuld, waar mogelijk met kwantitatieve gegevens.

6.3 *Opmerkingen die hebben geleid tot aanpassing*

Op de volgende punten is de toelichting aangevuld, naar aanleiding van opmerkingen die in de consultatie zijn gemaakt:

- In de toelichting is verduidelijkt hoe vastgesteld zal worden of een motorrijtuig "nauwelijks gevaar" oplevert in de zin van het nieuwe artikel 1a WAM. Zowel de ANWB als het Verbond van Verzekeraars heeft hierom gevraagd.
- Naar aanleiding van de reactie van de ANWB is verduidelijkt dat op dit moment alleen derden die betrokken zijn bij een ongeval met een fiets met trapondersteuning bij het Waarborgfonds Motorverkeer terecht kunnen; de fietser zelf dus niet. Het Waarborgfonds Motorverkeer doet volgens zijn opgave jaarlijks slechts in een gering aantal gevallen uitkeringen vanwege ongevallen veroorzaakt door fietsen met trapondersteuning. Anders dan de ANWB bepleit, is er daarom op dit moment geen noodzaak om voor fietsen met trapondersteuning een verzekeringsplicht in te voeren, of hiervoor toegang te blijven bieden tot het Waarborgfonds Motorverkeer.
- Bovendien is naar aanleiding van de reactie van de ANWB verduidelijkt dat opgevoerde elektrische fietsen zowel nu als naar komend recht onder de verzekeringsplicht vallen. Zij kwalificeren niet als "fietsen met trapondersteuning" in de zin van artikel 1, lid 1, onderdeel ea, WVV, als het nominaal continu vermogen door het opvoeren meer dan 0,25 kW wordt en/of de hulpmotor de fietser ondersteunt boven een snelheid van 25 km/h. Is niet aan de verzekeringsplicht voldaan, dan behoudt de benadeelde toegang tot het Waarborgfonds Motorverkeer.
- In het artikelsgewijze deel van de toelichting bij het nieuwe artikel 3 lid 5 WAM (artikel I, onderdeel D, onder 2), is naar aanleiding van een opmerking van de ANWB een verduidelijking opgenomen over de mogelijkheden tot het sluiten van een verzekering die dekking biedt buiten Nederland. In de gevallen waarin de WAM hiertoe niet verplicht, kan wel vrijwillig een verzekering worden afgesloten die dekking biedt op het grondgebied van andere lidstaten. Aannemelijk is dat verzekeraars hiertoe straks producten zullen ontwikkelen.
- Naar aanleiding van de reactie van het Waarborgfonds Motorverkeer c.s. is in de toelichting op het nieuwe artikel 24b, derde lid, WAM (artikel I, onderdeel K) verduidelijkt dat deze bepaling ruimte laat aan het Waarborgfonds Motorverkeer om voor verzekeraars gunstiger voorwaarden te hanteren.
- Naar aanleiding van de reactie van het Waarborgfonds Motorverkeer c.s. is voorts de reikwijdte van de voorziening in geval van insolventie verduidelijkt. Bij ongevallen buiten Nederland staat deze voorziening alleen open als deze ongevallen zijn veroorzaakt door een

motorrijtuig dat gewoonlijk is gestald en verzekerd in een lidstaat (zie de toelichting op het nieuwe artikel 26a WAM (artikel I, onderdeel N)).

6.4 *Opmerkingen die niet hebben geleid tot aanpassing*

- Niet overgenomen is de suggestie van het Verbond van Verzekeraars om het uniforme model voor de verklaring betreffende het schadeverleden pas per 1 januari 2025 in te voeren; de richtlijn staat dit niet toe. Wel zal aandacht worden gevraagd voor de wenselijkheid van invoering per deze datum in het kader van de voorbereidingen voor de uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie ter vaststelling van het model.
- Anders dan door het Waarborgfonds Motorverkeer c.s. is bepleit, bevat dit wetsvoorstel geen herziening van de huidige regeling rond de dekking voor aanhangwagens of rond de mogelijkheden tot regres door het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars. Hiervoor bestaat in het kader van dit implementatiewetsvoorstel geen ruimte, nu de te implementeren richtlijn ook geen wijzigingen op deze terreinen bevat (vergelijk aanwijzing 9.4 van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Weliswaar introduceert de richtlijn een nieuw artikel 15bis in richtlijn 2009/103/EG rond de bescherming van benadeelden bij ongevallen met een aanhangwagen die wordt getrokken door een voertuig, maar deze bepaling geldt enkel in gevallen waarin de aanhangwagen afzonderlijk is verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid (zie het eerste lid van het nieuwe artikel 15bis). Deze bepaling legt dus geen verplichting op aan de lidstaten tot het introduceren van een verplichte afzonderlijke verzekering voor aanhangwagens.
- Ten slotte is er geen aanleiding tot het opzeggen van de Benelux-overeenkomst, zoals het Waarborgfonds Motorverkeer c.s. voorstelt. Zoals in paragraaf 3 is toegelicht, kan de Benelux-overeenkomst naast richtlijn 2009/103/EG bestaan. De Benelux-overeenkomst ziet bovendien op alle motorrijtuigen en biedt in dat opzicht meer bescherming aan benadeelden dan richtlijn 2009/103/EG.

II Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Onderdeel A

Artikel 1 WAM

Dit onderdeel voegt een definitie van "deelneming met het motorrijtuig aan het verkeer" toe aan de lijst met definities van artikel 1 WAM. Dit sluit aan bij de richtlijn, die een definitie van het begrip "deelneming aan het verkeer van een voertuig" in richtlijn 2009/103/EG invoegt (zie artikel 1, onderdeel 1, onder b van de richtlijn). De richtlijn beoogt hiermee, ten behoeve van de rechtszekerheid, de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie te codificeren (zie overweging 5 van de considerans bij de richtlijn). In aansluiting op de richtlijn wordt het begrip "deelneming met het motorrijtuig aan het verkeer" gedefinieerd als "het gebruik van het motorrijtuig in overeenstemming met de functie van dat motorrijtuig als vervoermiddel, ongeacht de kenmerken van het motorrijtuig en ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt en of het

stilstaat of in beweging is". Deze definitie verschilt alleen in zoverre van die van de richtlijn dat hierin niet is opgenomen dat het gebruik van het motorrijtuig "op het ogenblik van het ongeval" overeen dient te stemmen met de functie van het motorrijtuig als vervoermiddel. Dit hangt samen met het feit dat het begrip "deelname aan het verkeer" in artikel 2, lid 1, WAM wordt gebruikt om aan te geven wanneer een verzekeringsplicht bestaat. Deze verplichting geldt *zodra* aan het verkeer wordt deelgenomen – dat wil zeggen: zodra het motorrijtuig wordt gebruikt in overeenstemming met zijn functie als vervoermiddel – en uiteraard niet pas op het moment dat zich een ongeval voordoet. Wel geldt ook onder de WAM dat de verzekering geen dekking hoeft te bieden voor schade veroorzaakt door een motorrijtuig dat op het moment van het ongeval niet als vervoermiddel wordt gebruikt. Dit blijkt uit de woorden "in het verkeer" in artikel 3 lid 1 WAM. Artikel 3 lid 1 WAM bepaalt dat de verzekering moet dekken de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven.

De definitie die de richtlijn introduceert van "deelname aan het verkeer van een voertuig", brengt ook mee dat de definitie van het begrip "terrein" in artikel 1 WAM kan komen te vervallen. Het begrip "terrein" wordt in de WAM gebruikt om de verzekeringsplicht voor motorrijtuigen af te bakenen (zie artikel 2 leden 1 en 3, en artikel 30 leden 1 en 4 WAM). Dit begrip is in artikel 1 WAM gedefinieerd als "een terrein dat toegankelijk is voor het publiek of voor een zeker aantal personen die het recht hebben daar te komen". Niet alle gebieden kwalificeren kortom als "terrein" in de zin van de WAM. De richtlijn bepaalt nu juist dat van deelname aan het verkeer sprake is "ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt". De woorden "op een terrein" worden dan ook uit artikel 2, leden 1 en 3, en artikel 30, leden 1 en 4, WAM geschrapt (zie ook de toelichting op artikel I, onderdelen C en U).

Ook voegt dit onderdeel een definitie toe van "lidstaat van herkomst". In overeenstemming met de richtlijn (zie artikel 1, onderdeel 1, onder d, waarmee artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd) wordt dit begrip gedefinieerd als lidstaat van herkomst als bedoeld in artikel 13, onderdeel 8, onder a van de Solvabiliteit II-richtlijn.²⁸ Het begrip "lidstaat van herkomst" wordt gehanteerd in de nieuwe artikelen 26b en 26c WAM die dit wetsvoorstel introduceert en die zien op de compensatie door het Waarborgfonds Motorverkeer van benadeelden bij insolventie van een verzekeraar (zie artikel I, onderdeel N).

Ten slotte wordt in artikel 1 WAM een definitie opgenomen van "richtlijn". Onder "richtlijn" wordt in de WAM verstaan Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelname aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PbEU 2009, L 263). Verwezen wordt naar de tekst van richtlijn 2009/103/EG zoals die op het moment van toepassing van de WAM luidt; eventuele wijzigingen van richtlijn 2009/103/EG zijn dus inbegrepen.

²⁸ Richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II) (PbEU 2009, L 335).

Onderdeel B

Dit onderdeel voorziet, door introductie van een nieuw artikel 1a WAM, in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur bepaalde rij- of voertuigen uit te zonderen van de reikwijdte van de WAM. Als ten aanzien van een bepaald voertuig van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, heeft dit voertuig niet langer te gelden als "motorrijtuig" in de zin van de WAM en is de WAM niet langer van toepassing op dit voertuig. Er geldt voor dit voertuig dan geen verzekeringsplicht meer. Door opname van deze mogelijkheid ontstaat meer flexibiliteit ten aanzien van de reikwijdte van de verzekeringsplicht. De innovatie waarvan sprake is met name op het terrein van lichte elektrische voertuigen, maakt een dergelijk flexibel wettelijk kader wenselijk. Het nieuwe artikel 1a WAM stelt verschillende voorwaarden aan de uitsluiting van rij- of voertuigen van de reikwijdte van de WAM. Het moet ten eerste gaan om rij- of voertuigen die niet hebben te gelden als voertuig in de zin van artikel 1, onderdeel 1, van de gewijzigde richtlijn 2009/103/EG. Voor rij- of voertuigen die wel kwalificeren als voertuig in de zin van richtlijn 2009/103/EG geldt de WAM dus onverkort; deze kunnen niet worden uitgezonderd van de reikwijdte van deze wet. Daarnaast wordt, gelet op het belang van bescherming van verkeersslachtoffers, vereist dat het moet gaan om rij- of voertuigen die nauwelijks gevaar opleveren. Hiermee wordt ook verzekerd dat voldaan wordt aan de Benelux-overeenkomst, die een uitzondering op de verzekeringsplicht alleen toestaat voor motorrijtuigen die naar het oordeel van de verdragsluitende partij nauwelijks gevaar opleveren.²⁹ De vaststelling of een bepaald motorrijtuig nauwelijks gevaar oplevert, zal gebeuren door monitoring van de ontwikkeling van schades aan derden, afgezet tegen aantallen gekentekende voertuigen, gedurende een bepaald aantal jaren. Het precieze aantal jaren zal in overleg met de branche worden vastgesteld, maar zal in ieder geval vijf jaren bedragen. Reden is dat deze periode lang genoeg moet zijn om daadwerkelijk vast te kunnen stellen dat het motorrijtuig nauwelijks gevaar oplevert; een incidentele daling van het aantal schades mag niet direct leiden tot afschaffing van de verzekeringsplicht. Daarnaast is het voor verzekeraars van belang dat zij er bij de ontwikkeling van hun producten op kunnen rekenen dat in ieder geval gedurende een bepaalde periode de verzekeringsplicht in stand blijft. De praktische uitvoering van de monitor zal in nauw overleg met het Verbond van Verzekeraars, Politie en de RDW plaatsvinden. Een concept-besluit tot afschaffing van de verzekeringsplicht voor een bepaald motorrijtuig zal eerst in consultatie worden gebracht.

Van deze nieuwe uitzonderingsmogelijkheid zal vooralsnog alleen gebruik gemaakt worden voor fietsen met trapondersteuning. De bestaande vrijstelling van fietsen met trapondersteuning zal dan komen te vervallen.³⁰ Zie hierover nader paragraaf 4.2 van het algemene deel van de toelichting.

Onderdelen C en U

²⁹ Artikel 2 van de Benelux-overeenkomst. Zie over de Benelux-overeenkomst nader paragraaf 3 van deze toelichting.

³⁰ Zie het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

Artikelen 2 leden 1, 3 en 7 en 30 leden 1 en 4 WAM

Het huidige artikel 2, lid 1, WAM bepaalt dat er een verzekeringsplicht voor motorrijtuigen geldt onder andere "indien buiten een weg met dat motorrijtuig op een terrein aan het verkeer wordt deelgenomen". Het begrip "terrein" is in artikel 1 WAM gedefinieerd als "een terrein dat toegankelijk is voor het publiek of voor een zeker aantal personen die het recht hebben daar te komen" (zie ook de toelichting op artikel I, onderdeel A). De richtlijn houdt nu echter juist in dat van deelneming aan het verkeer sprake is, en de verzekeringsplicht daarmee moet gelden, "ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt" (zie artikel 1, onderdeel 1, onder b van de richtlijn, waarmee een definitie van "deelneming aan het verkeer van een voertuig" wordt toegevoegd aan artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG). Om deze reden worden de woorden "op een terrein" uit artikel 2, lid 1, WAM geschrapt. Artikel 2, lid 3, WAM wordt in gelijke zin aangepast. Dit geldt ook voor artikel 30, leden 1 en 4, WAM, waarin strafbepalingen zijn opgenomen voor het niet voldoen aan de verzekeringsplicht.

Verder wordt het zevende lid aangepast vanwege de wijziging die de richtlijn doorvoert in artikel 15, lid 1, van richtlijn 2009/103/EG. Artikel 15 van richtlijn 2009/103/EG bevat een regeling voor het geval een voertuig wordt verzonden vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat. Deze regeling is bedoeld om diegene die een voertuig in een andere lidstaat koopt, de mogelijkheid te geven deze alvast in zijn eigen lidstaat te verzekeren. De huidige regeling houdt in dat de lidstaat van bestemming, vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, gedurende een periode van dertig dagen beschouwd wordt als de lidstaat waar het risico is gelegen, zelfs indien het voertuig in de lidstaat van bestemming niet officieel is geregistreerd (artikel 15, lid 1, van richtlijn 2009/103/EG). Als het voertuig gedurende deze periode bij een ongeval betrokken raakt zonder dat het verzekerd is, is het waarborgfonds in de lidstaat van bestemming gehouden tot betaling van schadevergoeding (artikel 15, lid 2, van richtlijn 2009/103/EG). In overeenstemming hiermee bepaalt het huidige artikel 2 lid 7, aanhef en onderdeel c, WAM dat voor de toepassing van de WAM worden geacht gewoonlijk in Nederland te zijn gestald motorrijtuigen, die vanuit een andere lidstaat naar Nederland worden verzonden, vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, gedurende een periode van maximaal 30 dagen, zelfs indien het motorrijtuig niet officieel in Nederland is geregistreerd. Dat deze motorrijtuigen worden geacht gewoonlijk in Nederland te zijn gestald, brengt mee dat de WAM op deze motorrijtuigen van toepassing is en dat voor deze motorrijtuigen zal moeten worden voldaan aan de verzekeringsplicht neergelegd in het eerste lid van artikel 2 WAM.

De richtlijn past artikel 15, lid 1, van richtlijn 2009/103/EG nu aan om diegene die verantwoordelijk is voor de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid de mogelijkheid te geven om te kiezen in welke lidstaat hij een verzekeringspolis sluit: hij moet dit straks zowel kunnen doen in de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd, als, gedurende een periode van dertig dagen vanaf de datum van aanvaarding van de levering door de koper, in de lidstaat van bestemming (zie artikel 1, onderdeel 13, van de richtlijn en overweging 29 van de considerans bij de richtlijn). Het tweede lid van artikel 15 van richtlijn 2009/103/EG blijft ongewijzigd. Is het voertuig onverzekerd, dan geldt kortom nog steeds dat als het motorrijtuig gedurende genoemde

periode van dertig dagen bij een ongeval betrokken raakt, het waarborgfonds in de lidstaat van bestemming gehouden is tot betaling van schadevergoeding. Ter implementatie van deze wijziging van richtlijn 2009/103/EG wordt aan artikel 2, lid 7, onderdeel c, WAM een uitzondering toegevoegd ten aanzien van motorrijtuigen die in een andere lidstaat krachtens de aldaar geldende wettelijke regeling zijn geregistreerd en ten aanzien waarvan in die andere lidstaat een verzekering is gesloten ter dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door dat motorrijtuig veroorzaakte schade. Met de opname van deze uitzondering krijgt diegene op wie de verzekeringsplicht rust de mogelijkheid te kiezen voor een verzekering in de lidstaat van registratie. Als geen verzekering is afgesloten voor het motorrijtuig, dan gaat deze uitzondering niet op en geldt de hoofdregel van artikel 2, lid 7, onderdeel c, WAM: het motorrijtuig wordt dan, gedurende een periode van maximaal 30 dagen vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, geacht gewoonlijk in Nederland te zijn gestald. Dit betekent dat de WAM onverkort van toepassing is en op grond van artikel 2 lid 1 WAM een verplichting geldt tot het afsluiten van een verzekering. Wordt niet voldaan aan deze verzekeringsplicht en veroorzaakt het motorrijtuig een ongeval, dan heeft de benadeelde, binnen de grenzen van artikel 26 WAM, op grond van artikel 25, lid 1, onderdeel b, WAM een aanspraak op het Waarborgfonds Motorverkeer.

Onderdeel D, onder 2

Artikel 3 lid 5 (nieuw)

In verband met de nieuwe definitie die de richtlijn introduceert van het begrip "voertuig" (zie artikel 1, onderdeel 1, onder a van de richtlijn, waarmee artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd), wordt een nieuw vijfde lid ingevoegd in artikel 3 WAM. Verzekeringen voor motorrijtuigen die niet langer onder de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen, hoeven in beginsel geen dekking te bieden voor schade als gevolg van ongevallen die zich buiten Nederland hebben voorgedaan. Artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG is immers niet van toepassing op deze motorrijtuigen en hierdoor zal niet in alle lidstaten voor deze motorrijtuigen een verzekeringsplicht bestaan. Uiteraard kan wel vrijwillig een verzekering worden afgesloten die (tijdelijk) dekking biedt op het grondgebied van deze lidstaten. Aannemelijk is dat verzekeraars hiertoe straks producten zullen ontwikkelen.

Het nieuwe lid biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur landen aan te wijzen waarvoor de verzekering toch dekking moet bieden. Deze voorziening maakt het eventueel mogelijk om het bestaande systeem te blijven toepassen ten aanzien van lidstaten die er ook voor hebben gekozen de verzekeringsplicht te handhaven voor (bepaalde) motorrijtuigen die buiten de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen. Hetzelfde geldt voor landen als bedoeld in artikel 3, lid 3, WAM die een verzekeringsplicht ten aanzien van dergelijke motorrijtuigen kennen. Voor handhaving van het bestaande systeem is nodig dat het Nederlandse Bureau der Motorrijtuigverzekeraars een overeenkomst met de nationale bureaus in deze landen sluit die vergelijkbaar is met de overeenkomst genoemd in artikel 2 van richtlijn 2009/103/EG, waarbij elk nationaal bureau de afwikkeling van ongevallen op zijn grondgebied waarborgt die zijn veroorzaakt door een motorrijtuig afkomstig uit een van de andere landen. Voorwaarde voor een dergelijke overeenkomst is dat in ieder deelnemend land een verzekeringsplicht geldt die zich uitstrekt tot de

schade veroorzaakt op het grondgebied van de andere deelnemende landen.³¹ Mocht een dergelijke overeenkomst tot stand komen voor een bepaald type motorrijtuig, dan kunnen de daarbij aangesloten landen bij algemene maatregel van bestuur worden aangewezen, zodat de verplichte verzekering voor dat motorrijtuig ook dekking moet bieden in die landen. Van de mogelijkheid tot aanwijzing bij algemene maatregel van bestuur zal dus enkel gebruik gemaakt worden als met een bepaald land een dergelijke overeenkomst tot stand komt. Ten aanzien van België en Luxemburg bestaat een dergelijke overeenkomst al; hierin is voorzien door de Benelux-overeenkomst.³² België en Luxemburg zullen bij deze algemene maatregel van bestuur daarom in ieder geval worden aangewezen voor zover zij niet gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid van artikel 2 §1 onder 2 van de Benelux-overeenkomst om voor deze motorrijtuigen een vrijstelling te verlenen van de verzekeringsplicht.

Onderdelen D, E, P - R

Artikelen 3, lid 4, 3a, lid 4, 27a, 27f, lid 1, en 27h, leden 2 en 3, WAM

Verscheidene artikelen van de WAM bevatten verwijzingen naar Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (PbEG 1972, L 103). Deze richtlijn is per 27 oktober 2009 komen te vervallen: richtlijn 2009/103/EG is hiervoor in de plaats gekomen. Deze onderdelen vervangen daarom de verwijzingen die in de WAM zijn opgenomen naar artikelen van richtlijn 72/166/EEG door verwijzingen naar de daarmee overeenstemmende artikelen van richtlijn 2009/103/EG. Daarbij wordt telkens kortweg verwezen naar "de richtlijn". In artikel 1 WAM wordt een definitie van dit begrip opgenomen, waaruit blijkt dat daarmee bedoeld wordt op richtlijn 2009/103/EG (zie de toelichting bij artikel I, onderdeel A). Door opname van deze definitie in artikel 1 WAM kan verder onderdeel c van artikel 27a WAM komen te vervallen.

Onderdeel F

Artikel 4 lid 3 WAM

De richtlijn voegt een nieuwe alinea toe aan artikel 3 van richtlijn 2009/103/EG (zie artikel 1, onderdeel 2, onder a, van de richtlijn). Hierin wordt bepaald dat richtlijn 2009/103/EG niet van toepassing is op het gebruik van een voertuig tijdens motorsportevenementen en -activiteiten die plaats vinden in een beperkt en afgebakend gebied in een lidstaat. Bij dergelijke motorsportevenementen en -activiteiten gaat het onder meer om races, wedstrijden, trainingen, tests en demonstraties. Deze uitzondering geldt echter alleen indien de lidstaat ervoor zorgt dat de organisator van de activiteit of een andere partij een alternatieve verzekering of garantie heeft afgesloten die de schade aan derden dekt. Onder derden zijn toeschouwers en andere omstanders volgens de richtlijn inbegrepen. De schade aan de deelnemende bestuurders en hun voertuigen

³¹ Vgl. L. De Baere en F. Blees, *Insurance Aspects of Cross-Border Road Traffic Accidents*, Den Haag: Eleven International Publishing 2019, par. 3.5.3.

³² zie met name de artikelen 2 §2 en 3 §2 van de Gemeenschappelijke bepalingen behorende bij de Benelux-overeenkomst. Zie over de Benelux-overeenkomst nader paragraaf 3 van het algemene deel van deze toelichting.

hoeft echter niet noodzakelijkerwijs gedekt te zijn. De reden voor de invoering van deze uitzondering is dat deze activiteiten vaak plaats vinden op speciale daartoe aangewezen gebieden waar het risico op een ongeval veel groter is dan op normale wegen en die onbevoegden niet mogen betreden (zie overweging 10 van de considerans bij de richtlijn).

De huidige WAM bevat al een bepaling ten aanzien van motorsportactiviteiten. Op grond van artikel 4, lid 3, WAM kan van de verzekering worden uitgesloten de schade die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden, waarvoor de in artikel 148 WVV bedoelde ontheffing is verleend. Uit artikel 148, lid 2, WVV blijkt dat een dergelijke ontheffing slechts kan worden verleend indien wordt aangetoond dat maatregelen zijn getroffen ter voorkoming van deelneming aan de wedstrijd zonder dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de schade waartoe het gebruik van motorrijtuigen tijdens de wedstrijd aanleiding kan geven, is gedekt door een verzekering overeenkomstig de WAM. De verzekering dient mede te dekken de aansprakelijkheid van degenen die de wedstrijd organiseren. Deze voorwaarde geldt volgens artikel 148, lid 2, WVV niet ten aanzien van degene wiens aansprakelijkheid ten laste van de Staat komt. Daarmee wordt door artikel 148, lid 2, WVV, in overeenstemming met de richtlijn, voldoende gewaarborgd dat een alternatieve verzekering of garantie van toepassing is. Anders dan de richtlijn, vereist artikel 4, lid 3, WAM daarentegen niet dat de motorsportactiviteit plaatsvindt in een "beperkt en afgebakend gebied". Om deze reden voegt dit onderdeel aan artikel 4, lid 3, alsnog als voorwaarde toe dat de activiteit dient plaats te vinden in een beperkt en afgebakend gebied. De WAM-verzekering dient kortom onverkort dekking te bieden voor de schade die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden die niet plaatsvinden in een beperkt en afgebakend gebied. Voor activiteiten die niet plaatsvinden in een beperkt en afgebakend gebied, blijft uiteraard wel gelden dat zij alleen zijn toegestaan als hiervoor op grond van artikel 148 WVV een ontheffing is verleend (zie artikel 10 WVV, op grond waarvan het in alle andere gevallen verboden is op de weg een wedstrijd met voertuigen te houden of daaraan deel te nemen).

Onderdeel G

Artikel 5a WAM

Het huidige artikel 5a WAM bevat een regeling rond de verklaring betreffende het schadeverleden van het verzekerde voertuig. Op grond van deze bepaling heeft de verzekeringnemer te allen tijde het recht van de verzekeraar een dergelijke verklaring te verzoeken die betrekking heeft op ten minste de laatste 5 voorafgaande jaren van de looptijd van de verzekering. De verzekeraar dient deze verklaring binnen 15 dagen na indiening van het verzoek te verstrekken. Artikel 5a WAM strekt ter implementatie van artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG.

De richtlijn scherpt artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG aan (zie artikel 1, onderdeel 15 van de richtlijn). In de eerste plaats zal de verklaring straks moeten worden verschaft aan de hand van een uniform model, zodat de vorm en inhoud van de verklaring in alle lidstaten dezelfde is. De Europese Commissie zal uiterlijk op 23 juli 2023 bij uitvoeringshandeling dit model vaststellen. Om te voldoen aan deze verplichting van de richtlijn wordt aan 5a WAM toegevoegd dat de

verzekeraar de verklaring verstrekt aan de hand van het op grond van artikel 16 van de WAM-richtlijn vastgestelde model.

Daarnaast regelt de richtlijn dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat verzekeringsondernemingen een algemeen overzicht van hun beleid op het gebied van het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden bij de premieberekening bekendmaken. In overeenstemming hiermee voegt dit onderdeel een nieuw tweede lid aan artikel 5a WAM toe. Dit lid bepaalt dat een verzekeraar op zijn website openbaar dient te maken op welke wijze hij bij het berekenen van de premie voor de in artikel 2, lid 1, bedoelde verzekering gebruik maakt van de in het eerste lid bedoelde verklaringen. Op grond van dit nieuwe tweede lid zal de verzekeraar zijn algemene beleid rond het gebruik van deze verklaringen moeten publiceren. Verzekeraars zijn daarbij niet verplicht commercieel gevoelige informatie, zoals details van tariefregelingen, bekend te maken (zie overweging 31 van de considerans bij de richtlijn). Bovendien brengt dit nieuwe tweede lid niet mee dat verzekeraars verplicht zouden 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.

Ten slotte vult de richtlijn artikel 16 van richtlijn 2009/103/EG aan om discriminatie door verzekeraars bij het gebruik van verklaringen betreffende het schadeverleden tegen te gaan. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat verzekeringsondernemingen, wanneer zij rekening houden met verklaringen betreffende het schadeverleden die door andere verzekeraars zijn verstrekt, verzekeringnemers niet op een discriminerende manier behandelen en geen hogere premies in rekening brengen vanwege hun nationaliteit of louter op basis van hun vorige lidstaat van woonplaats. Daarnaast dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat, wanneer een verzekeringsonderneming bij de vaststelling van haar premies rekening houdt met verklaringen betreffende het schadeverleden, zij die verklaringen die in andere lidstaten zijn afgegeven gelijkstelt met die welke door een verzekeringsonderneming of een orgaan in dezelfde lidstaat zijn afgegeven, ook wanneer zij eventuele kortingen toepast.

Uit de Algemene wet gelijke behandeling volgt al dat verzekeraars, als zij gebruik maken van verklaringen betreffende het schadeverleden, niet mogen discrimineren en geen hogere premies in rekening mogen brengen op grond van nationaliteit. De Algemene wet gelijke behandeling verbiedt onder meer onderscheid op grond van nationaliteit bij het aanbieden van of verlenen van toegang tot goederen of diensten en bij het sluiten, uitvoeren of beëindigen van overeenkomsten ter zake, indien dit geschiedt in de uitoefening van een beroep of bedrijf (zie de artikelen 1, lid 1, en 7, lid 1, van de Algemene wet gelijke behandeling).

De richtlijn bevat, zoals hierboven besproken, daarnaast een verbod op discriminatie louter op basis van de vorige lidstaat van woonplaats van verzekeringnemers. Bij de gronden waarop onderscheid verboden is, noemt de Algemene wet gelijke behandeling deze grond niet. Wel kan het maken van onderscheid op grond van de vorige lidstaat van woonplaats een indirect onderscheid op grond van nationaliteit opleveren (zie artikel 1, lid 1, onderdeel c van de Algemene

wet gelijke behandeling). Ook een dergelijk indirect onderscheid is op grond van de Algemene wet gelijke behandeling verboden. In dat geval geldt echter een uitzondering indien het onderscheid objectief gerechtvaardigd wordt door een legitiem doel en de middelen voor het bereiken van dat doel passend en noodzakelijk zijn (zie artikel 2, lid 1, van de Algemene wet gelijke behandeling). De richtlijn bepaalt daarentegen zonder meer dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat verzekeraars, wanneer zij rekening houden met verklaringen betreffende het schadeverleden, verzekeringnemers niet op een discriminerende manier behandelen en geen hogere premies in rekening brengen louter op basis van hun vorige lidstaat van woonplaats. De richtlijn biedt kortom geen ruimte voor uitzonderingen op dit vlak. Om deze reden voegt dit onderdeel een nieuw derde lid aan artikel 5a WAM toe, waarin wordt bepaald dat een verzekeraar, als hij bij het berekenen van de premie of bij het toekennen van kortingen rekening houdt met verklaringen betreffende het schadeverleden, geen onderscheid maakt tussen verzekeringnemers uitsluitend op grond van hun vorige lidstaat van woonplaats. Het maken van een dergelijk onderscheid wordt kortom zonder meer verboden; er gelden geen uitzonderingen. In het verlengde hiervan wordt, in overeenstemming met de richtlijn, bepaald dat een verzekeraar bij het berekenen van de premie en bij het toekennen van kortingen op de premie eenzelfde gewicht dient toe te kennen aan verklaringen die in Nederland zijn afgegeven als aan verklaringen die in een andere lidstaat zijn afgegeven.

Dit derde lid heeft uiteraard niet de strekking afbreuk te doen aan de al bestaande wetgeving op het terrein van gelijke behandeling, zoals de Algemene wet gelijke behandeling. Indien het maken van een bepaald onderscheid op grond van deze wetgeving verboden is, blijft dit onverkort gelden.

Onderdeel H

Artikel 6a WAM

Dit onderdeel voegt een nieuw artikel 6a toe aan de WAM. Daarmee wordt het door de richtlijn nieuw geïntroduceerde artikel 15 bis, lid 2, van richtlijn 2009/103/EG geïmplementeerd (zie artikel 1, onderdeel 14, van de richtlijn). Artikel 6a WAM ziet op de situatie dat bij een ongeval een motorrijtuig met een aanhangwagen is betrokken en de aanhangwagen afzonderlijk is verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid. Hoewel een aanhangwagen op grond van de WAM is meeverzekerd op de polis van het trekkende voertuig, staat het een verzekeringnemer altijd vrij om ook een afzonderlijke verzekering voor de aanhangwagen af te sluiten. Het kan zich vervolgens voordoen dat na een ongeval alleen de verzekeraar van de aanhangwagen kan worden geïdentificeerd. Reden kan bijvoorbeeld zijn dat na het ongeval alleen het kenteken van de aanhangwagen is genoteerd, maar ook dat het motorrijtuig is doorgereden en alleen de aanhangwagen op de plaats van het ongeval is achterbleven. Dit betekent echter nog niet dat de verzekeraar van de aanhangwagen ook gehouden is de (volledige) schade van benadeelden van het ongeval te vergoeden; dit hangt af van de dekking die de verzekering biedt. Na een ongeval kan zich dus de situatie voordoen dat de benadeelde weliswaar de verzekeraar van de aanhangwagen kan identificeren, maar hier niet terecht kan voor de (volledige) vergoeding van zijn schade. Voor die situatie legt dit artikel informatieverplichtingen op aan de verzekeraar van de aanhangwagen. Deze verzekeraar zal de benadeelde op diens verzoek onverwijld in kennis moeten

stellen van de identiteit van de verzekeraar van het motorrijtuig. De verzekeraar van de aanhangwagen zal redelijke inspanningen moeten leveren om deze identiteit te achterhalen. Is de verzekeraar van de aanhangwagen, ondanks redelijke inspanningen hiertoe, niet in staat om de verzekeraar van het motorrijtuig te identificeren, dan dient de verzekeraar van de aanhangwagen de benadeelde onverwijld in kennis te stellen van de mogelijkheid zich op de voet van artikel 25 WAM te wenden tot het Waarborgfonds Motorverkeer, of, als het een ongeval in een andere lidstaat betreft, het waarborgfonds dat overeenkomstig artikel 10 van richtlijn 2009/103/EG in die lidstaat is ingesteld.

Onderdelen I, L-N

Artikelen 23, lid 1, 25, lid 1, en 26 WAM

Met deze onderdelen worden de bepalingen van de richtlijn die zien op insolventie van een verzekeraar geïmplementeerd (zie artikel 1, onderdelen 8 en 18 van de richtlijn, waarmee de artikelen 10bis en 25bis worden ingevoegd in richtlijn 2009/103/EG). In Nederland heeft het Waarborgfonds Motorverkeer nu al de taak de schade van benadeelden te vergoeden in geval van onvermogen van de verzekeraar (zie het huidige artikel 25, eerste lid, onderdeel d, WAM). De voorwaarden en de procedure voor deze vergoeding dienen echter in overeenstemming te worden gebracht met de richtlijn. Hiertoe introduceert onderdeel N vier nieuwe artikelen – de artikelen 26a-26d WAM – met een regeling van de vergoeding in geval van insolventie. Met de introductie van deze afzonderlijke regeling kunnen de bepalingen in artikel 25 en 26 WAM die zien op onvermogen van een verzekeraar komen te vervallen; het gaat hierbij om artikel 25, eerste lid, onderdeel d, WAM en artikel 26 lid 6 WAM (zie artikel I, onderdelen L en M). Onderdeel I past artikel 23 WAM aan deze wijzigingen aan.

Artikel 26a WAM

Artikel 26a WAM bepaalt onder welke voorwaarden benadeelden een aanspraak hebben op het Waarborgfonds Motorverkeer in geval van insolventie van een verzekeraar. Het eerste lid geeft aan in welke situaties toegang bestaat tot het Waarborgfonds Motorverkeer. Benadeelden met woonplaats in Nederland hebben toegang tot het Waarborgfonds Motorverkeer in gevallen waarin het ongeval zich in Nederland heeft voorgedaan. Daarnaast hebben zij toegang tot het Waarborgfonds Motorverkeer in gevallen waarin het ongeval is veroorzaakt door een motorrijtuig dat gewoonlijk is gestald en verzekerd in een lidstaat en dit ongeval plaatsvond in een andere lidstaat, of, onder bepaalde voorwaarden, in een staat buiten de Europese Unie. Met deze bepaling wordt daarmee zowel het nieuwe artikel 10bis van richtlijn 2009/103/EG – dat ziet op ongevallen in de lidstaat van woonplaats van de benadeelde – als het nieuwe artikel 25bis van richtlijn 2009/103/EG – dat ziet op ongevallen buiten de lidstaat van woonplaats van de benadeelde – geïmplementeerd. Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de richtlijn biedt om voor deze situaties een verschillend schadevergoedingsorgaan aan te wijzen, zodat er één loket is (namelijk het Waarborgfonds Motorverkeer) waar de benadeelde met woonplaats in Nederland terecht kan bij insolventie van een verzekeraar. Het eerste lid noemt drie situaties waarin de benadeelde een recht op schadevergoeding tegen het fonds geldend kan maken. Dit is mogelijk vanaf het tijdstip dat:

- a. de verzekeraar is onderworpen aan een faillissementsprocedure;
- b. de verzekeraar van het motorrijtuig is onderworpen aan een liquidatieprocedure als bedoeld in artikel 268 richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november van 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II) (PbEU 2009, L 335); of
- c. de Nederlandsche Bank N.V. ten aanzien van de verzekeraar van het motorrijtuig een besluit tot afwikkeling als bedoeld in artikel 3A:85 van de Wet op het financieel toezicht heeft genomen, voor zover door dat besluit de benadeelde minder zou ontvangen dan zonder dat besluit.

De situaties genoemd onder a en b komen overeen met de gronden genoemd in de richtlijn (zie het eerste lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG). Gaat het om een verzekeraar met zetel in Nederland, dan doen deze situaties zich voor vanaf het tijdstip dat de verzekeraar op grond van artikel 213ag van de Faillissementswet in staat van faillissement is verklaard. Is sprake is van een verzekeraar met zetel buiten Nederland, dan kan deze in een andere lidstaat onderworpen zijn aan een faillissementsprocedure of een liquidatieprocedure in de zin van deze bepaling. De situatie genoemd onder c. is niet ontleend aan de richtlijn, maar is afkomstig uit het huidige artikel 25, lid 1, onderdeel d, WAM. Op grond van dit onderdeel kan een benadeelde een recht op schadevergoeding geldend maken tegen het Waarborgfonds Motorverkeer vanaf het tijdstip dat ten aanzien van de verzekeraar een besluit tot afwikkeling als bedoeld in artikel 3A:85 van de Wet op het financieel toezicht (Wft) is genomen, voor zover door dat besluit de benadeelde minder zou ontvangen dan zonder dat besluit. Ook onder het huidige recht heeft de benadeelde in de situatie een aanspraak op het Waarborgfonds Motorverkeer; dit recht wordt gehandhaafd. Een situatie als bedoeld in onderdeel c kan alleen aan de orde zijn als sprake is van een verzekeraar als bedoeld in artikel 3a:78 Wft; alleen ten aanzien van de daar genoemde entiteiten is de Nederlandsche Bank bevoegd tot het nemen van een besluit tot afwikkeling. Kort gezegd gaat het om entiteiten die ofwel hun zetel in Nederland hebben, ofwel een in Nederland gelegen bijkantoor zijn van een verzekeraar met zetel in een staat die geen lidstaat is.

Het tweede lid bepaalt dat in geval van een door de Nederlandsche Bank genomen besluit tot afwikkeling, ook een benadeelde met woonplaats buiten Nederland een recht op schadevergoeding tegen het fonds geldend kan maken wanneer er een burgerrechtelijke aansprakelijkheid bestaat als bedoeld in het eerste lid. De reden is dat de benadeelde met woonplaats buiten Nederland in die situatie meestal niet bij het schadevergoedingsorgaan in zijn eigen lidstaat terecht kan, nu dit recht op vergoeding niet is gebaseerd op de richtlijn. Zonder deze bepaling zou de benadeelde met woonplaats buiten Nederland slechter af zijn dan onder het huidige recht; het huidige artikel 25 WAM stelt immers niet de voorwaarde dat de benadeelde woonplaats in Nederland heeft. Ook zou deze benadeelde dan slechter af zijn dan in geval van het faillissement van de verzekeraar; in dat geval kan hij wel bij het schadevergoedingsorgaan in zijn lidstaat van woonplaats terecht, terwijl het ook dan uiteindelijk het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer is die de kosten als gevolg van de insolventie draagt – dit is in deze gevallen immers het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar.

Om dezelfde reden bepaalt dit tweede lid ook dat een benadeelde met woonplaats in een staat buiten de Europese Unie een recht op schadevergoeding tegen het fonds geldend kan maken, vanaf het tijdstip dat de verzekeraar op grond van artikel 213ag van de Faillissementswet in staat van faillissement is verklaard. Ook dit is in overeenstemming met het huidige recht – het huidige artikel 25 WAM stelt als gezegd niet het vereiste dat de benadeelde woonplaats moet hebben in Nederland. Daar waar de benadeelde met woonplaats in de Europese Unie straks in zijn eigen lidstaat terecht kan voor de vergoeding van zijn schade, zodat deze zich ook niet (langer) tot het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer hoeft te wenden, geldt dat niet voor de benadeelde met woonplaats buiten de Europese Unie. Deze bepaling stelt wel grenzen aan het recht op schadevergoeding van benadeelden met woonplaats buiten de Europese Unie. Ten eerste moet sprake zijn van een burgerrechtelijke aansprakelijkheid als bedoeld in het eerste lid. Het moet dus gaan om schade ten gevolge van feiten die zich hebben voorgedaan in een van de in dit lid bedoelde staten, veroorzaakt door een motorrijtuig als bedoeld in dit lid. Daarnaast moet sprake zijn van een verzekeraar die op grond van artikel 213ag van de Faillissementswet in staat van faillissement is verklaard. Het uitspreken van een faillissement op grond van artikel 213ag van de Faillissementswet is alleen mogelijk ten aanzien van de verzekeraars genoemd in artikel 213a van de Faillissementswet; het gaat dan met name om verzekeraars met zetel in Nederland of om verzekeraars met een zetel in een staat die geen lidstaat is, en die hun bedrijf uitoefenen vanuit een in Nederland gelegen bijkantoor. In dat laatste geval biedt het Waarborgfonds Motorverkeer alleen compensatie als het motorrijtuig vanuit dit bijkantoor in Nederland verzekerd is.

De richtlijn vereist dat het orgaan "ten minste binnen de grenzen van de verplichte verzekering" compensatie dient te verlenen in geval van insolventie (zie het eerste lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG). Met het oog hierop wordt in het derde lid van artikel 26a WAM bepaald dat het fonds niet aansprakelijk is voor de schade voor zover deze buiten de dekking valt die de verzekering ten minste moet bieden op grond van de wetgeving van het land waar het feit is voorgevallen dan wel op grond van de wetgeving van het land waar het motorrijtuig gewoonlijk is gestald, indien in laatstbedoeld land de dekking ruimer is. Uit dit derde lid blijkt kortom dat de omvang van aansprakelijkheid van het Waarborgfonds Motorverkeer is afgestemd op de dekking die de verplichte verzekering moet bieden; zie in dit verband artikel 3 lid 3 WAM dat ziet op de hoogte van de verplichte verzekeringsdekking.

Het vierde lid bevat een regeling die overeenkomt met het huidige artikel 26, lid 5 en 6, eerste zin, WAM. Bepaald wordt dat het fonds slechts aansprakelijk is, indien de benadeelde aantoont dat hij alle bekende als zodanig aansprakelijke personen en, voor zover de aansprakelijkheid van deze personen volgens de toepasselijke wetgeving verzekerd behoort te zijn, hun verzekeraars tot betaling heeft gemaand. In aanvulling op de regeling in het huidige artikel 26, lid 6, WAM, bepaalt dit vierde lid dat aanmaning niet alleen achterwege kan blijven jegens de verzekeringnemer en andere verzekerden van de insolvente verzekeraar, maar ook jegens de insolvente verzekeraar zelf. Dit is in overeenstemming met de richtlijn, die bepaalt dat de benadeelde zijn vordering rechtstreeks bij het schadevergoedingsorgaan moet kunnen indienen (zie het vierde lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG). Ook is in dit vierde lid niet de zinsnede

uit het huidige artikel 26, lid 6, WAM, overgenomen dat het fonds slechts aansprakelijk is, voor zover de verplichting tot schadevergoeding van de verzekeraar door erkenning of bij gewijsde is komen vast te staan. Deze zinsnede strookt niet met het twaalfde lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG, op grond waarvan de lidstaten het orgaan niet mogen toestaan de uitkering van de vergoeding afhankelijk te stellen van andere dan de in de richtlijn vastgestelde vereisten.

Artikel 26b WAM

Artikel 26b WAM ziet op de procedure tot vaststelling van een recht op schadevergoeding als bedoeld in artikel 26a, lid 1 of 2, WAM en de uitkering daarvan. Het eerste lid bepaalt dat het Waarborgfonds Motorverkeer andere betrokken instellingen of personen in kennis dient te stellen van de indiening van een vordering als bedoeld in artikel 26a, lid 1 of 2, WAM. Met deze bepaling wordt het vijfde lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG geïmplementeerd. Meer in zijn algemeenheid geldt dat het Waarborgfonds Motorverkeer dient samen te werken met andere instellingen en personen, onder meer om te voorkomen dat dubbele schadeloosstelling van de benadeelde plaatsvindt; zie in dit verband de toelichting op artikel 26c, lid 5, WAM. Als sprake is van een vordering die is ingediend door een benadeelde met woonplaats in Nederland, ziet de inlichtingenverplichting genoemd in onderdeel b op het Schadevergoedingsorgaan als bedoeld in artikel 27k lid 1 WAM. Is sprake van een benadeelde met woonplaats in een andere lidstaat die op grond van artikel 26a, lid 2, WAM een vordering bij het Waarborgfonds Motorverkeer indient, dan gaat het om het schadevergoedingsorgaan in die andere lidstaat. In onderdeel c is de Nederlandsche Bank N.V. opgenomen met het oog op de gevallen waarin sprake is van een besluit tot afwikkeling.

Met het tweede lid wordt het zesde lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG geïmplementeerd. Bepaald is dat de insolvente verzekeraar dan wel zijn bewindvoerder of liquidateur, of, in geval van een besluit tot afwikkeling, de Nederlandsche Bank N.V., het Waarborgfonds Motorverkeer of het daarmee overeenstemmende orgaan in een andere lidstaat ervan in kennis dient te stellen als hij een vergoeding uitkeert of zijn aansprakelijkheid afwijst met betrekking tot een vordering die ook bij het Waarborgfonds Motorverkeer of dit orgaan is ingediend. Ook deze bepaling is gericht op de samenwerking tussen de verschillende betrokken instellingen en personen. Bij de verstrekking van persoonsgegevens ter voldoening aan de verplichtingen ingevolge het eerste en tweede lid van dit artikel is sprake van een rechtmatige verwerking op grond van artikel 6, lid 1, onderdeel c, AVG.

Het derde lid vormt de implementatie van het zevende lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG. In deze bepaling is, kort gezegd, neergelegd dat het Waarborgfonds Motorverkeer binnen drie maanden moet reageren op een door de benadeelde ingediende vordering. Als het Waarborgfonds Motorverkeer heeft vastgesteld dat een recht op schadevergoeding bestaat op grond van artikel 26a, lid 1 of 2, WAM, de vordering niet wordt betwist en de schade geheel of gedeeltelijk is begroot, dient het binnen drie maanden een met redenen omkleed voorstel tot schadevergoeding te doen. In andere gevallen – dat wil zeggen als

het Waarborgfonds Motorverkeer heeft vastgesteld dat er geen recht op schadevergoeding bestaat op grond van artikel 26a, lid 1 of 2, WAM, als de burgerrechtelijke aansprakelijkheid wordt afgewezen of niet duidelijk is vastgesteld, of als de schade niet volledig is begroot – geeft het Waarborgfonds Motorverkeer binnen drie maanden een met redenen omkleed antwoord op de verschillende onderdelen van de vordering.

In het vierde lid wordt bepaald dat het Waarborgfonds Motorverkeer een verschuldigde schadevergoeding onverwijld aan de benadeelde dient uit te keren. In ieder geval dient deze uitkering plaats te vinden binnen drie maanden nadat de benadeelde het voorstel tot schadevergoeding van het Waarborgfonds Motorverkeer heeft aanvaard. Als slechts een gedeelte van de schade is begroot, dan dient het Waarborgfonds Motorverkeer dit gedeelte onverwijld uit te keren aan de benadeelde, en in ieder geval binnen drie maanden nadat de benadeelde het voorstel tot vergoeding van dit gedeelte heeft aanvaard. Dit vierde lid vormt de implementatie van het achtste lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG.

In het vijfde lid worden artikel 26, lid 6 en 7 lid (nieuw) WAM (in de huidige wet zijn dit artikel 26, lid 7 en 8 WAM) van overeenkomstige toepassing verklaard. Hierin worden een aantal bepalingen uit de WAM die zien op de verhouding tussen de benadeelde en de verzekeraar van overeenkomstige toepassing verklaard op de verhouding tussen de benadeelde en het Waarborgfonds Motorverkeer. Ook in deze overeenkomstige van toepassing verklaring komt tot uitdrukking dat de verplichtingen van het Waarborgfonds Motorverkeer zijn afgestemd op die van de verzekeraar die de verplichte verzekeringsdekking biedt.

Artikel 26c WAM

Dit artikel regelt de verhouding tussen het Waarborgfonds Motorverkeer en andere instellingen en personen, zoals de met het Waarborgfonds Motorverkeer overeenstemmende organen in andere lidstaten, de insolvente verzekeraar en diens bewindvoerder of liquidateur en de voor het ongeval aansprakelijke personen en hun verzekeraars.

Het eerste lid bepaalt dat het Waarborgfonds Motorverkeer de andere, met dit fonds overeenstemmende organen in andere lidstaten, onverwijld in kennis stelt van een beschikking waarbij een verzekeraar waarvan Nederland de lidstaat van herkomst is, in staat van faillissement is verklaard. Met deze bepaling wordt het derde lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG geïmplementeerd. Op grond van het huidige recht geldt al dat een uittreksel van een dergelijke beschikking onverwijld door de curator wordt bekendgemaakt in de Staatscourant, het Publicatieblad van de Europese Unie, alsmede in ten minste twee door de rechtbank aan te wijzen Nederlandse dagbladen en ten minste twee door de rechtbank aan te wijzen landelijke dagbladen van iedere lidstaat waar een bijkantoor van de verzekeraar is gelegen of waarnaar hij diensten verricht (zie artikel 213ag, lid 3, van de Faillissementswet). Daarnaast wordt een uittreksel van deze beschikking op grond van artikel 19, lid 1, onder 1°, ingeschreven in het Centrale Insolventieregister (CIR). De beschikking wordt dus openbaar gemaakt zoals vereist

door de eerste zin van het derde lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG.

Het tweede lid regelt het onderlinge verhaal tussen de schadevergoedingsorganen in de verschillende lidstaten en dient ter implementatie van lid 10, eerste en tweede alinea, van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG. Zoals in paragraaf 2.4 van het algemene deel van deze toelichting is uiteengezet, gaat de richtlijn er vanuit dat de benadeelde bij het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van zijn woonplaats terecht kan voor schadevergoeding, maar dat het uiteindelijk het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar is die de kosten als gevolg van de insolventie van de verzekeraar dient te dragen (behoudens eventueel verhaal door dit orgaan op andere aansprakelijke partijen). In overeenstemming hiermee kent dit tweede lid aan het Waarborgfonds Motorverkeer, wanneer het een benadeelde op grond van het nieuwe artikel 26b, lid 4, WAM heeft gecompenseerd, de bevoegdheid toe volledige terugbetaling van het uitgekeerde bedrag te vorderen van het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar. Uitgangspunt is dat het Waarborgfonds Motorverkeer steeds gebruik maakt van deze bevoegdheid. In de gevallen bedoeld in artikel 26a, lid 1, onderdeel c, en lid 2, is de verzekeraar afkomstig uit Nederland en is het vorderen van terugbetaling van een orgaan in een andere lidstaat niet aan de orde. Dit tweede lid regelt daarnaast de omgekeerde situatie, waarin een orgaan uit een andere lidstaat de schade van de benadeelde in eerste instantie heeft vergoed en dit orgaan vervolgens restitutie vordert van het Waarborgfonds Motorverkeer, zijnde het orgaan in de lidstaat van herkomst van de insolvente verzekeraar. Bepaald is dat het Waarborgfonds Motorverkeer in dit geval het door dit orgaan betaalde bedrag binnen een redelijke termijn en in ieder geval binnen zes maanden na het verzoek dient te restitueren. Een uitzondering geldt als het fonds en dit orgaan schriftelijk anders zijn overeengekomen nadat het fonds het verzoek tot restitutie heeft ontvangen.

Het derde en vierde lid dienen ter implementatie van de derde alinea van lid 10 van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG. Het derde lid regelt dat het Waarborgfonds Motorverkeer wordt gesubrogeerd in de rechten van de benadeelde jegens de persoon die het ongeval heeft veroorzaakt en jegens diens verzekeraar, voor zover de schade van de benadeelde ten laste van het Waarborgfonds Motorverkeer is vergoed. Van vergoeding ten laste van het Waarborgfonds Motorverkeer is sprake zowel in gevallen waarin het Waarborgfonds Motorverkeer op grond van artikel 26b, lid 4, WAM, rechtstreeks een vergoeding aan de benadeelde heeft uitgekeerd, als in gevallen waarin het Waarborgfonds Motorverkeer op grond van artikel 26c, lid 2, WAM een bedrag aan een orgaan in een andere lidstaat heeft gerestitueerd dat dit orgaan aan de benadeelde heeft uitgekeerd. In dit laatste geval zullen de rechten over het algemeen bij wijze van subrogatie overgaan van dit orgaan in een andere lidstaat op het Waarborgfonds Motorverkeer – en dus niet rechtstreeks van de benadeelde zelf op het Waarborgfonds Motorverkeer. Dit orgaan zal immers – afhankelijk van het recht van de lidstaat van dit orgaan – vaak al zijn gesubrogeerd in de rechten van de benadeelde op het moment dat dit orgaan de vergoeding aan de benadeelde uitkeerde. Restitueert het Waarborgfonds Motorverkeer het door dit orgaan betaalde bedrag, dan gaan deze rechten nogmaals bij wijze van subrogatie over, nu op het Waarborgfonds

Motorverkeer. Dit sluit aan bij overweging 24 van de considerans bij de richtlijn, waarin wordt opgemerkt dat het recht van subrogatie moet overgaan van het orgaan dat als eerste schadevergoeding heeft uitbetaald, naar het orgaan van de andere lidstaat naarmate de terugbetaling van de organen vordert. Uit het derde lid blijkt verder dat geen subrogatie plaats vindt van de rechten van de benadeelde jegens een verzekeringnemer of verzekerde van de insolvente verzekeraar, voor zover de aansprakelijkheid van deze verzekeringnemer of verzekerde overeenkomstig het toepasselijke recht is gedekt door een verzekering met de insolvente verzekeraar. Een dergelijke verzekeringnemer of verzekerde kan hierdoor niet met een vordering van het Waarborgfonds Motorverkeer worden geconfronteerd. Het vierde lid regelt de erkenning van de overgang van rechten op organen in andere lidstaten, overeenkomstig het recht van die lidstaten. Bepaald is dat voor zover schade ten laste van een dergelijk orgaan in een andere lidstaat is vergoed op basis van wetgeving die dient ter implementatie van artikel 10bis of artikel 25bis van de richtlijn, overgang van de rechten van de benadeelde bij wijze van subrogatie plaatsvindt op het orgaan in die lidstaat overeenkomstig het recht van die lidstaat.

Met het vijfde en zesde lid wordt het negende lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG geïmplementeerd. In het vijfde lid is neergelegd dat het Waarborgfonds Motorverkeer samen dient te werken met andere instellingen en personen, waar dit dienstig is aan de vervulling van de taken die het fonds op grond van de artikelen 26a, 26b en 26c heeft. Deze samenwerking kan onder meer de uitwisseling van informatie inhouden, zoals informatie om het Waarborgfonds in staat te stellen om een bepaalde vordering van een benadeelde te beoordelen en te voorkomen dat dubbele schadeloosstelling – bijvoorbeeld zowel door de insolvente verzekeraar als door het Waarborgfonds Motorverkeer – plaatsvindt (vergelijk overweging 22 van de considerans bij de richtlijn). Met het oog hierop is in het zesde lid bepaald dat het Waarborgfonds Motorverkeer bevoegd is informatie, onder meer betreffende specifieke vorderingen, te verzoeken en te verstrekken aan de in het vijfde lid genoemde personen en organen voor zover dit noodzakelijk is voor de vervulling van zijn taken in geval van insolventie van een verzekeraar. Denkbaar is bijvoorbeeld dat de insolvente verzekeraar de schade van een benadeelde al wel heeft begroot, maar nog niet tot uitkering van het verschuldigde bedrag is overgegaan; gelet op het belang van een snelle schadeafhandeling, is het in dat geval in beginsel niet wenselijk dat het Waarborgfonds Motorverkeer deze schade zelf nogmaals begroot. Deze bepaling stelt het fonds in staat om de informatie te gebruiken die beschikbaar is bij de insolvente verzekeraar en deze informatie hiertoe bij de verzekeraar of diens bewindvoerder of liquidateur, dan wel de Nederlandsche Bank, op te vragen. Dit zesde lid bepaalt bovendien dat de genoemde personen en organen – voor zover zij onder de Nederlandse jurisdictie vallen – vervolgens ook verplicht zijn deze informatie aan het Waarborgfonds Motorverkeer te verstrekken. Bij de informatie waar dit zesde lid op ziet, kan het onder meer gaan om persoonsgegevens in de zin van de AVG.³³ Het Waarborgfonds Motorverkeer is op grond van het zesde lid enkel bevoegd tot het

³³ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119).

verzoeken en verstrekken van dergelijke informatie voor zover dit noodzakelijk is voor de vervulling van de taken die het fonds op grond van de nieuwe artikelen 26a-26c WAM heeft. In een dergelijk geval is daarmee sprake van een rechtmatige verwerking op grond van artikel 6, lid 1, onderdeel e, AVG. Op grond van dit zesde lid, laatste zin, rust er bovendien op de daar genoemde instellingen en personen een verplichting om bepaalde informatie aan het Waarborgfonds Motorverkeer te verstrekken. Deze verplichting geldt alleen als het Waarborgfonds Motorverkeer om deze informatie heeft verzocht. Dit verzoek moet bovendien noodzakelijk zijn voor de vervulling van de taken van het Waarborgfonds Motorverkeer op grond van de artikelen 26a-26c WAM. Met de opname van deze verplichting in de wet wordt verzekerd dat de genoemde instellingen en personen bevoegd zijn om de verzochte persoonsgegevens die het Waarborgfonds Motorverkeer nodig heeft voor de vervulling van zijn taken, aan het fonds te verstrekken. Bij een dergelijke verstrekking is immers sprake van een rechtmatige verwerking op grond van artikel 6, lid 1, onderdeel c, AVG, aangezien deze verwerking noodzakelijk is om te voldoen aan de in artikel 26c, lid 6, WAM neergelegde verplichting.

Het zevende lid bepaalt ten slotte dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gesteld omtrent de taken en verplichtingen van het fonds en de procedure voor de terugbetalingen bedoeld in het tweede lid aan en door het fonds. Deze bepaling houdt verband met het dertiende lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG. Deze richtlijnbevestigingen laten het in beginsel aan de schadevergoedingsorganen in de verschillende lidstaten zelf over om overeenkomsten te sluiten waarin zij een regeling treffen rond de uitoefening van hun taken en verplichtingen en de procedure voor de onderlinge terugbetalingen. Mocht het deze organen echter niet lukken om uiterlijk 23 december 2023 dergelijke overeenkomsten te sluiten, dan is de Europese Commissie bevoegd om hiervoor gedelegeerde handelingen vast te stellen. Om deze gedelegeerde handelingen te kunnen implementeren, is in dit zevende lid de bevoegdheid opgenomen om bij of krachtens algemene maatregel van bestuur nadere regels te stellen. Van deze bevoegdheid hoeft geen gebruik gemaakt te worden als de schadevergoedingsorganen er in slagen onderling overeenkomsten te sluiten. In dat geval is het fonds immers partij bij deze overeenkomsten en op deze grond aan de daarin opgenomen regelingen gebonden.

Artikel 26d WAM

In dit artikel wordt aan het Waarborgfonds Motorverkeer de bevoegdheid toegekend om overeenkomsten te sluiten als bedoeld in het dertiende lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG. Het gaat dan om overeenkomsten waarin een nadere regeling wordt getroffen rond de wijze waarop de schadevergoedingsorganen in de verschillende lidstaten hun taken en verplichtingen uitvoeren en hoe de terugbetaling door het orgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar in zijn werk moet gaan. Hiermee wordt het dertiende lid, tweede alinea, van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG geïmplementeerd. Artikel 26d WAM treedt per 23 juni 2023 in werking, nu de richtlijn vereist dat uiterlijk op die datum een orgaan of instantie wordt gemachtigd om dergelijke overeenkomsten te sluiten. Als

inwerkingtreding per 23 juni 2023 niet haalbaar is, dan werkt dit artikel daarom terug tot 23 juni 2023. Zie artikel III van dit wetsvoorstel en de toelichting daarop.

Onderdelen J en K

Artikelen 23b, lid 2, en 24b WAM

In deze onderdelen wordt de financiering van de verplichtingen van het Waarborgfonds Motorverkeer in geval van de insolventie van een verzekeraar geregeld. Hiertoe wordt een nieuw artikel 24b WAM ingevoerd (onderdeel K). De richtlijn brengt mee dat deze verplichtingen op een andere manier moeten worden gefinancierd dan de overige taken die het Waarborgfonds Motorverkeer heeft (zie nader het algemene deel van de toelichting, paragraaf 4.2, onder c, en de toelichting hieronder op het vierde lid). Om deze reden wordt deze financiering in een afzonderlijk artikel geregeld.

In het eerste en tweede lid wordt geregeld dat schadeverzekeraars die in Nederland een vergunning hebben verkregen voor de uitoefening van hun bedrijf in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen, jaarlijks een bijdrage betalen aan het Waarborgfonds Motorverkeer. Het gaat dan enerzijds om verzekeraars met zetel in Nederland met een vergunning als bedoeld in artikel 2:27, lid 1, Wft, en anderzijds om verzekeraars met een zetel in een staat buiten de Europese Unie, met een vergunning in de zin van artikel 2:40, lid 1, Wft om vanuit een bijkantoor in Nederland het bedrijf van schadeverzekeraar in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen uit te oefenen. De hoogte van de bijdrage wordt berekend op basis van het aantal en de aard van de door de verzekeraar op grond van deze vergunning verzekerde motorrijtuigen. Een schadeverzekeraar met zetel in Nederland die beschikt over een vergunning als bedoeld in artikel 2:27, lid 1, Wft voor de uitoefening van zijn bedrijf in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen, is bevoegd om in Nederland motorrijtuigenverzekeringen aan te bieden. Daarnaast kan hij dit doen in een andere lidstaat van de EU vanuit een in die lidstaat gelegen bijkantoor of door het verrichten van diensten (zie de artikelen 2:115 en 2:117 Wft). Alle motorrijtuigen die op deze manier door de verzekeraar verzekerd zijn, worden meegenomen bij de berekening van de hoogte van de bijdrage. Een schadeverzekeraar met een zetel in een staat buiten de Europese Unie die een vergunning als bedoeld in artikel 2:40, lid 1, Wft heeft voor de uitoefening van zijn bedrijf in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen, kan vanuit een bijkantoor in Nederland verzekeringen aanbieden in Nederland en, door middel van het verrichten van diensten, ook in een andere lidstaat van de EU (zie artikel 2:118 Wft). Ook alle op deze manier verzekerde motorrijtuigen tellen mee voor de berekening van de hoogte van de bijdrage. Volgens het derde lid dient de bepaling van het bedrag dat de genoemde verzekeraars moeten betalen, uiterlijk te geschieden op 30 juni van ieder jaar. De storting moet geschieden binnen een maand na het besluit tot bepaling van het verschuldigde bedrag. Hier wordt dus een zelfde werkwijze gehanteerd als bij de vaststelling en de storting van de bijdrage die op grond van artikel 24, lid 1, WAM verschuldigd is. Dit derde lid staat er niet aan in de weg dat het besluit tot vaststelling van het verschuldigde bedrag eerder dan 30 juni wordt genomen, of dat het Waarborgfonds Motorverkeer aan de verzekeraars een langere termijn voor betaling gunt. Het staat het Waarborgfonds Motorverkeer echter niet vrij om een kortere betalingstermijn dan een maand te hanteren.

Het vierde lid bepaalt dat de bedragen bedoeld in het eerste en tweede lid, afzonderlijk van de in artikel 24, lid 1 en 3, bedoelde bedragen geadministreerd. Deze bepaling heeft ermee te maken dat de richtlijn meebrengt dat ter financiering van de verplichtingen van het Waarborgfonds Motorverkeer in geval van insolventie van een verzekeraar, enkel een financiële bijdrage mag worden opgelegd aan de verzekeraars die door Nederland zijn erkend – dit zijn de in het eerste en tweede lid genoemde verzekeraars (zie lid 2 van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG). Artikel 24 WAM legt, ter financiering van de verplichtingen die het Waarborgfonds Motorverkeer ingevolge artikel 25, lid 1, WAM heeft, ook een bijdrageplicht op aan andere schadeverzekeraars, namelijk aan alle schadeverzekeraars die ingevolge de Wft in Nederland hun bedrijf in de branche Aansprakelijkheid motorrijtuigen mogen uitoefenen. Hieronder vallen onder meer verzekeraars die door een andere lidstaat zijn erkend en vanuit een bijkantoor in Nederland of door het verrichten van diensten in Nederland hun bedrijf in de genoemde branche mogen uitoefenen. Om deze reden is een gescheiden administratie noodzakelijk. In het vijfde lid is, in overeenstemming met het genoemde vereiste van de richtlijn, neergelegd dat de kosten die voortvloeien uit de verplichtingen die het Waarborgfonds Motorverkeer in geval van insolventie heeft, uitsluitend uit de krachtens het eerste en tweede lid ontvangen bedragen worden voldaan. Op grond van dit vijfde lid mag het Waarborgfonds Motorverkeer deze kosten echter wel tijdelijk voldoen uit de krachtens artikel 24, lid 1, ontvangen bedragen, mits het fonds het aldus aangewende bedrag binnen een jaar weer aanvult met de bedragen die specifiek ter financiering van de voorziening in geval van insolventie zijn ontvangen. Deze uitzondering is met name in de eerste jaren na inwerkingtreding van deze wet van belang, nu het Waarborgfonds Motorverkeer enige tijd nodig heeft om voldoende reserves op te bouwen in verband met de voorziening in geval van insolventie. Daarnaast is deze uitzondering ook op langere termijn van belang voor gevallen waarin meerdere verzekeraars tegelijkertijd insolvent raken; voorkomen kan hiermee worden dat het Waarborgfonds Motorverkeer voor die situatie zeer grote reserves moet aanhouden. Doordat het Waarborgfonds Motorverkeer in deze gevallen tijdelijk zijn overige reserves kan aanwenden, wordt ervoor gezorgd dat het Waarborgfonds Motorverkeer over voldoende financiële middelen beschikt om benadeelden in geval van insolventie van een verzekeraar te kunnen compenseren (zie de eerste zin van het tweede lid van de nieuwe artikelen 10bis en 25bis van richtlijn 2009/103/EG). Tegelijkertijd geldt dat, door de voorwaarde dat het Waarborgfonds Motorverkeer deze bedragen wel binnen een jaar weer moeten aanvullen, ook wordt voldaan aan het vereiste dat de voorziening voor insolventie enkel wordt gefinancierd uit bedragen die zijn opgelegd aan verzekeraars die door Nederland zijn erkend. Uiteraard zal het Waarborgfonds Motorverkeer enkel tijdelijk zijn overige reserves kunnen aanspreken, als hiermee de vervulling van zijn andere taken – waarvoor deze reserves in de eerste plaats zijn bedoeld – niet in gevaar komt.

Om ervoor te zorgen dat het Waarborgfonds Motorverkeer over voldoende financiële middelen beschikt om aan zijn verplichtingen in geval van insolventie te kunnen voldoen, is in het zevende lid voorts bepaald dat de door Nederland erkende verzekeraars deze verplichtingen waarborgen, ieder overeenkomstig het aantal en de aard van de door hen verzekerde motorrijtuigen. Het zesde lid houdt in dat het Waarborgfonds Motorverkeer van de krachtens het eerste en tweede lid

ontvangen bedragen jaarlijks een bedrag over brengt naar zijn algemene middelen. Zie in dit verband ook artikel 24, lid 4, WAM. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de algemene kosten van het Waarborgfonds Motorverkeer.

Onderdeel J past artikel 23b, tweede lid, WAM, aan. De balans, de staat van baten en lasten en het bestuursverslag van het Waarborgfonds Motorverkeer zullen moeten worden opgesteld met inachtneming van de eisen die het nieuwe artikel 24b, lid 4 tot en met 6, stelt.

Onderdeel O

Artikel 27 WAM

Dit onderdeel voert twee wijzigingen door in artikel 27 WAM. De wijziging van het eerste lid, onderdeel c, hangt samen met het feit dat de richtlijn extra opties biedt aan lidstaten om bepaalde voertuigen uit te sluiten van de verzekeringsplicht (zie artikel 1, onderdeel 4 van de richtlijn, waarmee nieuwe leden 3 tot en met 5 worden toegevoegd aan artikel 5 van richtlijn 2009/103/EG). Zoals in paragraaf 2.2 van deze toelichting is vermeld, zien deze opties op voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in gebieden met beperkte toegang, voertuigen die tijdelijk of definitief uit het verkeer zijn genomen en voertuigen waarvan het gebruik op de openbare weg niet is toegestaan. De formulering van artikel 27, lid 1, onderdeel c, WAM wordt hierop nu aangepast. Niet alleen in geval een lidstaat gebruik heeft gemaakt van de optie tot vrijstelling op grond van artikel 5, lid 2, van richtlijn 2009/103/EG, ook in gevallen waarin de lidstaat gebruik gemaakt van de opties van de nieuwe leden 3 tot en met 5 van dit artikel, heeft het Waarborgfonds Motorverkeer straks een recht op verhaal tegen de waarborgfondsen van die lidstaat.

De wijziging van de tweede zin van artikel 27, lid 1, WAM houdt verband met het feit dat de regeling in geval van insolventie van een verzekeraar is overgeheveld van artikel 25, lid 1, onder d, WAM naar de nieuwe artikelen 26a-26d WAM. In plaats van verwezen naar artikel 25, lid 1, onder d, WAM, wordt straks verwezen naar de artikelen 26b, lid 4 en 26c, lid 2, WAM. Zowel in het geval dat het Waarborgfonds Motorverkeer de schade van een benadeelde rechtstreeks vergoedt op grond van artikel 26b, lid 4, WAM, als in het geval dat het Waarborgfonds Motorverkeer de door een orgaan in een andere lidstaat vergoede schade restitueert op grond van artikel 26c, lid 2, WAM heeft het Waarborgfonds Motorverkeer een recht van verhaal tegen de genoemde instanties en personen voor zover aan de verzekeraar een recht van verhaal zou zijn toegekomen.

Onderdeel S

Artikel 27i WAM

Zoals in het algemene deel van de toelichting (paragrafen 2.7 en 4.7) hierboven bij artikel I, onderdeel C, is toegelicht, brengt de richtlijn mee dat als een motorrijtuig wordt verzonden vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat, diegene die verantwoordelijk is voor de dekking van de wettelijke aansprakelijkheid de mogelijkheid moet hebben om te kiezen in welke lidstaat hij een verzekeringspolis sluit: in de lidstaat waar het voertuig is geregistreerd, of, gedurende een periode van dertig dagen vanaf de datum van aanvaarding van de levering door de koper, in de lidstaat van bestemming (zie artikel 1, onderdeel 13, van de richtlijn, waarmee artikel 15 lid 1 van richtlijn

2009/103/EG wordt gewijzigd, en overweging 29 van de considerans bij de richtlijn). Dit wetsvoorstel past hiertoe artikel 2, lid 7, onderdeel c, WAM aan.

Uiteraard moet voorkomen worden dat als een dergelijk motorrijtuig betrokken is bij een ongeval, deze keuzemogelijkheid het voor benadeelden lastiger maakt informatie over dit motorrijtuig en de verzekeringsdekking te verkrijgen. Op grond van artikel 23 van richtlijn 2009/103/EG geldt al dat er in iedere lidstaat een informatiecentrum moet zijn waar benadeelden informatie kunnen verkrijgen. In Nederland is op grond van artikel 27b WAM de vereniging het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars aangewezen als Informatiecentrum.³⁴ De richtlijn voegt nu aan artikel 15 lid 1 van richtlijn 2009/103/EG een bepaling toe die specifiek ziet op de situatie dat een voertuig vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat wordt verzonden. De lidstaten dienen erop toe te zien dat het informatiecentrum van de lidstaat waar het voertuig is ingeschreven, van de lidstaat van bestemming, indien dit een andere lidstaat is, en van iedere andere relevante lidstaat, zoals de lidstaat waar het ongeval heeft plaatsgevonden of waar een benadeelde woonachtig is, met elkaar samenwerken zodat de noodzakelijke informatie over het verzonden voertuig waarover zij overeenkomstig artikel 23 van de WAM-richtlijn beschikken, beschikbaar is (zie artikel 1, onderdeel 13 van de richtlijn).

Ter implementatie vult dit onderdeel artikel 27i WAM aan. Artikel 27i WAM bevat al een algemene verplichting voor het informatiecentrum om samen te werken met de informatiecentra die in andere lidstaten zijn aangewezen. Deze algemene verplichting wordt ten aanzien van motorrijtuigen die vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat worden verzonden, verder gespecificeerd. Bepaald wordt dat het informatiecentrum ten aanzien van dergelijke motorrijtuigen dient samen te werken met de informatiecentra die in andere lidstaten zijn aangewezen om ervoor te zorgen de in de artikelen 27f tot en met 27h WAM bedoelde gegevens met betrekking tot deze motorrijtuigen beschikbaar zijn. Als het informatiecentrum ter uitvoering van deze verplichting persoonsgegevens verstrekt aan een informatiecentrum in een andere lidstaat, is sprake van een rechtmatige verwerking van persoonsgegevens als bedoeld in artikel 6, lid 1, onderdeel c, AVG.

Onderdeel T

Artikel 27j onderdelen c en d WAM

In artikel 27j, onderdeel c, WAM wordt verwezen naar richtlijn 73/239/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 juli 1973 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende de toegang tot het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en de uitoefening daarvan (PbEG L 228). Deze richtlijn is per 1 januari 2016 komen te vervallen. Daarvoor in de plaats is gekomen richtlijn 2009/138/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 betreffende de toegang tot en uitoefening van het verzekerings- en het herverzekeringsbedrijf (Solvabiliteit II) (PbEU L 335). Dit onderdeel vervangt de verwijzing in artikel 27j, onderdeel c, WAM naar artikelen van richtlijn 73/239/EEG naar de daarmee overeenstemmende artikelen van de richtlijn

³⁴ Zie Aanwijzingsregeling Vereniging het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars als Informatiecentrum (*Stcrt.* 2003, 131).

Solvabiliteit II. Een vergelijkbare wijziging is eerder al doorgevoerd in artikel 27a, onderdeel b, WAM.³⁵

Daarnaast beperkt dit onderdeel de reikwijdte van hoofdstuk 4b van de WAM tot motorrijtuigen die voldoen aan de definitie van het begrip "voertuig" in de zin van de richtlijn. Op grond van hoofdstuk 4b van de WAM kunnen Nederlandse inwoners die buiten Nederland betrokken zijn bij een ongeval met een motorrijtuig, onder bepaalde omstandigheden een verzoek tot schadevergoeding indienen bij het Schadevergoedingsorgaan in Nederland. Hoofdstuk 4b vormt de implementatie van de artikelen 24 en 25 van richtlijn 2009/103/EG. Als gevolg van de nieuwe definitie van het begrip "voertuig" die in richtlijn 2009/103/EG wordt opgenomen (zie artikel 1, onderdeel 1, onder a, van de richtlijn, waarmee artikel 1 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd), hebben deze richtlijnbepalingen echter straks een beperktere reikwijdte dan voorheen. De reikwijdte van hoofdstuk 4b WAM wordt hieraan aangepast. Hiermee wordt voorkomen dat het Schadevergoedingsorgaan op grond van de Nederlandse wetgeving tot schadevergoeding is gehouden, maar de uitbetaalde vergoeding niet kan verhalen op het orgaan in de lidstaat dat hier uiteindelijk voor verantwoordelijk is (vergelijk artikel 24 lid 2 en 25 lid 1 van richtlijn 2009/103/EG). Wel wordt voorzien in de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur bepaalde motorrijtuigen aan te wijzen die weliswaar niet aan de genoemde definitie van het begrip "voertuig" voldoen, maar waarop dit hoofdstuk 4b toch wordt toegepast. Deze mogelijkheid is bedoeld voor gevallen waarin een andere lidstaat, net als Nederland, ervoor heeft gekozen een verzekeringsplicht te handhaven voor motorrijtuigen die niet langer onder de reikwijdte van richtlijn 2009/103/EG vallen. Gevolg van aanwijzing bij algemene maatregel van bestuur van een motorrijtuig is dat een Nederlandse inwoner zich – onder de in hoofdstuk 4b van de WAM neergelegde voorwaarden – tot het Nederlandse Schadevergoedingsorgaan kan wenden als sprake is van een ongeval buiten Nederland veroorzaakt door een dergelijk motorrijtuig. Van de mogelijkheid tot aanwijzing zal alleen gebruik worden gemaakt in gevallen waarin het Nederlandse Schadevergoedingsorgaan afspraken heeft gemaakt over de vergoeding van de schade met het overeenkomstige orgaan in de betreffende lidstaat, zodat verzekerd is dat het Schadevergoedingsorgaan zijn rechten op verhaal als bedoeld in artikel 27t lid 1 WAM geldend kan maken.

Deze beperktere definitie van het begrip "motorrijtuig" in hoofdstuk 4b WAM heeft ook gevolgen voor de gevallen waarin het Schadevergoedingsorgaan op grond van artikel 27t, lid 2, WAM overgaat tot restitutie van het bedrag dat door een schadevergoedingsorgaan uit een andere lidstaat is betaald op basis van wetgeving die overeenkomt met artikel 27o WAM. Restitutie is in beginsel alleen aan de orde als de schade is veroorzaakt door een motorrijtuig dat voldoet aan de definitie van het begrip "voertuig" in de zin van richtlijn 2009/103/EG. Daarnaast kan het Schadevergoedingsorgaan afspraken maken met de schadevergoedingsorganen uit de andere lidstaten over de restitutie in gevallen waarin de schade is veroorzaakt door motorrijtuigen die niet voldoen aan deze definitie. Als de lidstaat van het orgaan dat verhaal zoekt op basis van deze

³⁵ Zie artikel VI van de Implementatiewet richtlijn solvabiliteit II (*Stb.* 2012, 679).

afspraken in vergoeding van schade veroorzaakt door een dergelijk motorrijtuig voorziet, restitueert het Schadevergoedingsorgaan op grond van artikel 27t lid 2 WAM het door dit orgaan betaalde bedrag.

Artikel II

Dit artikel wijzigt de artikelen 4:70 en 4:71 Wft door aan het eerste lid ervan een onderdeel toe te voegen. De artikelen 4:70 en 4:71 Wft regelen een aantal verplichtingen voor WAM-verzekeraars met een vestiging in Nederland en voor WAM-verzekeraars met zetel buiten Nederland die in Nederland diensten verrichten, waar door de AFM gedragstoezicht op wordt gehouden (zie artikel 1:25, tweede lid, Wft). Zo wordt o.a. bepaald dat zij moeten zijn aangesloten bij het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars en dat zij hun verplichtingen jegens het Waarborgfonds Motorverkeer moeten nakomen. Hier wordt door dit onderdeel aan toegevoegd dat zij ook moeten voldoen aan de verplichting tot openbaarmaking uit hoofde van artikel 5a, lid 2, WAM (zie artikel I, onderdeel G), zodat ook op deze verplichting gedragstoezicht door de AFM wordt gehouden. Het gaat hierbij om de verplichting voor de verzekeraar om op zijn website openbaar te maken op welke wijze bij de berekening van de premie voor de WAM-verzekering gebruik wordt gemaakt van verklaringen over ingediende schadevorderingen ten aanzien van het motorrijtuig.

Artikel III

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het wetsvoorstel. In het eerste lid is bepaald dat de wet in werking treedt op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. De bedoeling is dat de meeste van de genoemde artikelen of onderdelen daarvan op 23 december 2023 in werking treden, nu dit de datum is waarop de richtlijn moet zijn omgezet in de nationale wetgeving. De richtlijn voorziet er echter in dat enkele bepalingen van de richtlijn (mogelijk) op een ander moment van toepassing worden (zie artikel 1, onderdeel 23 van de richtlijn, waarmee artikel 30 van richtlijn 2009/103/EG wordt gewijzigd). Enkele onderdelen van dit wetsvoorstel treden daarom (mogelijk) op een ander moment in werking. Dit geldt ten eerste voor artikel I, onderdelen I-M, onderdeel N (met uitzondering van het daarin opgenomen artikel 26d WAM) en onderdeel O, onderdeel 2. Deze onderdelen zien op de voorziening in geval van insolventie van een verzekeraar. De bedoeling is dat zij in werking treden ofwel vanaf de datum van de overeenkomsten, bedoeld in het dertiende lid van de artikelen 10bis en 25bis van de gewijzigde richtlijn 2009/103/EG, ofwel vanaf de datum van toepassing van de in die leden bedoelde uitvoeringshandelingen van de Europese Commissie. Dit geldt voorts voor artikel I, onderdeel G, dat ziet op de verklaring betreffende het schadeverleden. Dit onderdeel zal ofwel op 23 april 2024 in werking treden, ofwel vanaf de datum van toepassing van de in artikel 16, zesde alinea, van de gewijzigde richtlijn 2009/103/EG bedoelde uitvoeringshandeling van de Europese Commissie. Voor het moment van inwerkingtreding van de verschillende onderdelen van het wetsvoorstel is hetgeen de richtlijn op dit punt vereist kortom bepalend; om deze reden wordt afgeweken van de vaste verandermomenten.³⁶ Zo mogelijk wordt er een termijn tussen de publicatiedatum van de wet en

³⁶ Zie Aanwijzing 4.17 lid 5 onderdeel d van de Aanwijzingen voor de regelgeving.

het tijdstip van inwerkingtreding gelaten, zodat de praktijk de mogelijkheid heeft de uitvoering aan te passen op de in dit wetsvoorstel opgenomen wijzigingen.

Het tweede lid van dit artikel bepaalt dat het in artikel I, onderdeel N opgenomen artikel 26d WAM in werking treedt per 23 juni 2023, in afwijking van het eerste lid. Hiermee wordt aangesloten bij artikel 2 van de richtlijn, waarin is bepaald dat lid 13, tweede alinea, van de nieuwe artikelen 10bis en 13bis van richtlijn 2009/103/EG al per 23 juni 2023 moeten zijn omgezet in de nationale wetgeving van de lidstaten. Lid 13, tweede alinea, van de genoemde artikelen regelt dat Nederland uiterlijk 23 juni 2023 een orgaan of instantie dient te machtigen om overeenkomsten te sluiten als bedoeld in dit dertiende lid. Het gaat dan om overeenkomsten waarin een nadere regeling wordt getroffen over de wijze waarop de schadevergoedingsorganen in de verschillende lidstaten hun taken en verplichtingen in geval van insolventie van een verzekeraar uitvoeren en hoe de terugbetaling door het orgaan in de lidstaat van herkomst van de verzekeraar in zijn werk moet gaan. In het nieuwe artikel 26d WAM wordt het Waarborgfonds Motorverkeer hiertoe gemachtigd (zie ook de toelichting op artikel I, onderdeel N). Mocht inwerkingtreding van dit artikel per 23 juni 2023 niet haalbaar zijn, wordt aan artikel 26d WAM terugwerkende kracht verleend. Dit zorgt ervoor dat het Waarborgfonds Motorverkeer bevoegd is tot het onderhandelen en sluiten van deze overeenkomsten ook als de implementatiedatum eventueel niet wordt gehaald. Hiermee wordt voorkomen dat vertraging in het Nederlandse implementatietraject een belemmering vormt voor het tot stand brengen van de overeenkomsten tussen de schadevergoedingsorganen uit de verschillende lidstaten, zoals voorzien in de richtlijn.

In dit wetsvoorstel is niet voorzien in overgangsrecht. Nu de richtlijn geen overgangsrecht bevat, is het niet mogelijk voor Nederland om hierin zelfstandig te voorzien. Dit betekent dat de bepalingen van dit wetsvoorstel onmiddellijke werking hebben. Voor de voorziening in geval van insolventie betekent dit dat benadeelden vanaf de datum van inwerkingtreding van de wet vorderingen kunnen indienen bij het Waarborgfonds Motorverkeer op grond van het nieuwe artikel 26a, eerste en tweede lid, WAM. Dit kan ook als de verzekeraar al voor het moment van inwerkingtreding failliet is verklaard en/of als het ongeval heeft plaatsgevonden voor het moment van inwerkingtreding. Wel kan het zijn dat de vordering inmiddels is verjaard. De verjaringstermijn voor rechtsvorderingen jegens het Waarborgfonds Motorverkeer bedraagt in beginsel drie jaar (zie artikel 10, eerste lid, WAM dat via het nieuwe artikel 26b, vijfde lid WAM en het aangepast artikel 26, zevende lid, WAM van overeenkomstige toepassing is).

Artikel IV

Dit artikel bepaalt dat de citeertitel van dit wetsvoorstel luidt: Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering.

De Minister voor Rechtsbescherming,

Transponeringstabel 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)

Bepaling EU-regeling	Bepaling in implementatieregeling of bestaande regeling: Toelichting indien niet geïmplementeerd of naar zijn aard geen implementatie behoeft	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte
Artikel 1, onderdeel 1, onder a (wijziging artikel 1 punt 1 richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel B, onderdeel D, onder 2, en onderdeel T, onder 2 (invoeging artikel 1a, artikel 3 lid 5 en artikel 27j onderdeel d WAM). Het Besluit uitvoering artikel 2, achtste lid, Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen wordt aangepast.	Mogelijkheid om verzekeringsplicht te handhaven voor motorrijtuigen die niet onder de nieuwe definitie van "voertuig" vallen.	Van de mogelijkheid om de verzekeringsplicht te handhaven voor alle motorrijtuigen is gebruik gemaakt. Alleen fietsen met trapondersteuning worden uitgezonderd van de WAM (nu zijn zij vrijgesteld van de verzekeringsplicht). Bovendien biedt het wetsvoorstel de mogelijkheid om bij amvb ook andere rij- of voertuigen uit te zonderen van de WAM, mocht in de toekomst blijken dat zij nauwelijks gevaar opleveren. Zie par. 4.2 onder

			a van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 1, onder b (invoeging punt 1bis in artikel 1 richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel A, onder 1, onderdeel C, onder 1 en 2, en onderdeel U (wijziging artikelen 1, 2 leden 1 en 3 en 30 leden 1 en 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 1, onder c (wijziging artikel 1 punt 2 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft geen inhoudelijke wijziging, maar hangt samen met vervanging van de term "slachtoffer" door "benadeelde".		
Artikel 1, onderdeel 1, onder d (toevoeging punt 8 aan artikel 1 richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel A, onder 2 (wijziging artikel 1 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 2, onder a (wijziging artikel 3, eerste alinea richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft terminologische aanpassing.		
Artikel 2, onderdeel 2, onder b (invoeging alinea in artikel 3 richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel F (wijziging artikel 4 lid 3 WAM).	Mogelijkheid om richtlijn 2009/103/EG niet toe te passen op motorsportevenementen en -activiteiten als de lidstaat ervoor zorgt dat een alternatieve verzekering of garantie wordt afgesloten.	De huidige wet kent deze uitzondering nu al (zie artikel 4 lid 3 WAM). Deze bepaling is aangepast om aan de vereisten van de richtlijn te voldoen. Zie par.

			4.3 onder a van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 3 (wijziging artikel 4 richtlijn 2009/103/EG)	Niet geïmplementeerd, betreft optie.	Mogelijkheid om in het kader van een algemeen systeem van controles ook buitenlandse voertuigen te controleren op verzekering.	Hiervan is geen gebruik gemaakt. Zie par. 4.3 onder b van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 4 (toevoeging lid 3 aan artikel 5 richtlijn 2009/103/EG)	Niet geïmplementeerd, bestaand recht (artikel 2 leden 1 en 3 WAM, artikelen 51a lid 1, 67 en 68 lid 1 onder d WVV en artikel 40b lid 3 onder a en c Kentekenreglement). Zie wel artikel I, onderdeel O (wijziging artikel 27 lid 1, onderdeel c, WAM).	Mogelijkheid om voertuigen die tijdelijk of definitief uit het verkeer zijn genomen en waarvan de deelneming aan het verkeer verboden is, uit te zonderen van de verzekeringsplicht.	Op grond van de huidige wet geldt al een uitzondering op de verzekeringsplicht voor deze voertuigen. Zie par. 4.3 onder a van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 4 (toevoeging lid 4 aan artikel 5 richtlijn 2009/103/EG)	Niet geïmplementeerd, betreft optie. Zie wel artikel I, onderdeel O (wijziging artikel 27 lid 1, onderdeel c, WAM).	Mogelijkheid om voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in gebieden met beperkte toegang, uit te zonderen van de verzekeringsplicht.	Hiervan is geen gebruik gemaakt. Zie par. 4.3 onder a van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 4 (toevoeging leden 5-6 aan artikel 5 richtlijn 2009/103/EG)	Niet geïmplementeerd, betreft optie. Zie wel artikel I, onderdeel O (wijziging artikel 27 lid 1, onderdeel c, WAM).	Mogelijkheid om voertuigen waarvan het gebruik op de openbare weg niet is toegestaan, uit te zonderen van de verzekeringsplicht. Wordt gebruik gemaakt van deze optie, kan voor deze voertuigen ook afgeweken worden van artikel 10 van richtlijn 2009/103/EG wat betreft de vergoeding van	Hiervan is geen gebruik gemaakt. Zie par. 4.3 onder a van het algemene deel van de toelichting.

		schade veroorzaakt door deze voertuigen in gebieden die niet toegankelijk zijn voor het publiek.	
Artikel 1, onderdeel 4 (toevoeging lid 7 aan artikel 5 richtlijn 2009/103/EG)	Niet geïmplementeerd, vereist feitelijk handelen.	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 5 (wijziging artikel 9 richtlijn 2009/103/EG)	Wordt geïmplementeerd door aanpassing van het Besluit bedragen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.	Mogelijkheid om hogere bedragen vast te stellen.	Hiervan is geen gebruik gemaakt. Zie par. 4.2 onder b van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 6 (wijziging titel hoofdstuk 4 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft wijziging van de titel van een hoofdstuk van de richtlijn.		
Artikel 1, onderdeel 7 (wijziging artikel 10 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft geen inhoudelijke wijziging, maar gaat om vervanging in richtlijn 2009/103/EG van de term "slachtoffer" door de term "benadeelde".		
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 1 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdelen I, L en N (wijziging artikelen 23 lid 1, 25 lid 1 WAM en invoeging artikel 26a lid 1 WAM).	Keuze om hetzelfde orgaan of een verschillend orgaan te erkennen voor situaties waarin ongeval in Nederland heeft plaats gevonden (geregeld in het nieuwe artikel 10bis van richtlijn 2009/103/EG) en situaties waarin ongeval buiten Nederland heeft	Voor beide situaties wordt het Waarborgfonds Motorverkeer aangewezen. Zie par. 4.2 onder c van het algemene deel van de toelichting.

		plaatsgevonden (geregeld in het nieuwe artikel 25bis van richtlijn 2009/103/EG).	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 2 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdelen J en K (wijziging artikel 23b lid 2 WAM en invoeging artikel 24b WAM).	Ruimte om te bepalen welke "passende maatregelen" worden genomen.	Schadeverzekeraars die door Nederland zijn erkend, krijgen een bijdrageplicht en waarborgen de verplichtingen van het Waarborgfonds Motorverkeer. Zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel K (het nieuwe artikel 24b WAM).
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 3 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c lid 1 WAM). Deels al bestaand recht (artikelen 19 lid 1 onder 1 ^o en 213ag lid 3 Faillissementswet).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 4 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26a leden 1 en 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 5 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 1 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 2 WAM).	Geen.	

(Invoeging artikel 10bis lid 6 in richtlijn 2009/103/EG)			
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 7 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 3 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 8 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 9 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c leden 5 en 6 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 10 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c leden 2, 3 en 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 11 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdelen N en O (invoeging artikel 26a lid 4 WAM en wijziging artikel 27 WAM).	Mogelijkheid om: - vergoeding al dan niet een subsidiair karakter te geven; - te voorzien in verhaal.	Van beide mogelijkheden is gebruik gemaakt. Zie par. 4.2 onder c van het algemene deel van de toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdelen N en O (het nieuwe artikel 26a lid 4

			WAM en wijziging artikel 27 WAM).
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 12 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26a lid 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 8 (Invoeging artikel 10bis lid 13 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c lid 7 en artikel 26d WAM).	Keuze om machtiging te verlenen aan: - orgaan dat belast wordt met de taak om compensatie te verlenen bij insolventie; of - een andere instantie.	Waarborgfonds Motorverkeer zelf wordt gemachtigd. Zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel N (het nieuwe artikel 26d WAM).
Artikel 1, onderdeel 9 (wijziging artikel 11 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft geen inhoudelijke wijziging, maar gaat om vervanging in richtlijn 2009/103/EG van de term "slachtoffer" door de term "benadeelde".		
Artikel 1, onderdeel 10 (wijziging titel hoofdstuk 5 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft geen inhoudelijke wijziging, maar gaat om vervanging in richtlijn 2009/103/EG van de term "slachtoffer" door de term "benadeelde".		
Artikel 1, onderdeel 11 (wijziging titel artikel 12 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft geen inhoudelijke wijziging, maar gaat om vervanging in richtlijn 2009/103/EG van de term		

	"slachtoffer" door de term "benadeelde".		
Artikel 1, onderdeel 12 (wijziging artikel 13 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft geen inhoudelijke wijziging, maar gaat om vervanging in richtlijn 2009/103/EG van de term "slachtoffer" door de term "benadeelde".		
Artikel 1, onderdeel 13 (wijziging artikel 15 lid 1 richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel C, onder 3 en onderdeel S (wijziging artikelen 2 lid 7 onderdeel c en 27i WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 14 (invoeging artikel 15bis lid 1 in richtlijn 2009/103/EG)	Bestaand recht (artikel 7:961 Burgerlijk Wetboek en artikel 11 lid 1 WAM).	Nationale recht kan verzekeraar van de aanhangwagen de mogelijkheid geven een beroep te doen op: <ul style="list-style-type: none"> - de verzekeraar van het trekkende voertuig; en/of - het waarborgfonds. Ook kan het nationale recht voorzien in voor de benadeelde gunstigere regels.	Op grond van artikel 7:961 lid 3 Burgerlijk Wetboek heeft de verzekeraar van de aanhangwagen verhaal op de verzekeraar van het motorrijtuig. Zie par. 4.3 onderdeel van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 14 (invoeging artikel 15bis lid 2 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel H (invoeging artikel 6a WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 15 (wijziging artikel 16 richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel G (wijziging artikel 5a WAM). Deels al bestaand recht (artikelen 1 lid 1 en 7 lid 1 Algemene wet gelijke behandeling).	Geen.	

Artikel 1, onderdeel 16 (invoeging artikel 16bis in richtlijn 2009/103/EG)	Niet geïmplementeerd, betreft optie.	Mogelijkheid om prijsvergelijkingsinstrumenten te certificeren.	Hiervan is geen gebruik gemaakt. Zie par. 4.3 onder c van het algemene deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 17, onder a (invoeging lid 1bis in artikel 23 richtlijn 2009/103/EG)	Wordt geïmplementeerd door aanpassing van het Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Is voor het overige al bestaand recht (zie artikel 13 lid 8 WAM en de artikelen 3 leden 1 en 2 en 7 lid 1 onder e van het Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen; artikelen 41a en 43 WVV en artikel 1 onder f Regeling gegevensverstrekking kentekenregister 2008, artikel 4:70 lid 5 Wft).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 17, onder b (wijziging artikel 23 lid 6 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft actualisering van de verwijzing (naar de Algemene Verordening Gegevensbescherming in plaats van naar richtlijn 95/46/EG).		
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 1 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdelen I, L en N (wijziging artikelen 23 lid 1, 25 lid 1 WAM en invoeging artikel 26a lid 1 WAM).	Keuze om hetzelfde orgaan of een verschillend orgaan te erkennen voor situaties waarin ongeval in Nederland heeft plaats gevonden (geregeld in het nieuwe artikel 10bis van richtlijn 2009/103/EG) en	Voor beide situaties wordt het Waarborgfonds Motorverkeer aangewezen. Zie par. 4.2 onder c van het algemene

		situaties waarin ongeval buiten Nederland heeft plaatsgevonden (geregeld in het nieuwe artikel 25bis van richtlijn 2009/103/EG).	deel van de toelichting.
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 2 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdelen J en K (wijziging artikel 23b lid 2 WAM en invoeging artikel 24b WAM).	Ruimte om te bepalen welke "passende maatregelen" worden genomen.	Schadeverzekeraars die door Nederland zijn erkend, krijgen een bijdrageplicht en waarborgen de verplichtingen van het Waarborgfonds Motorverkeer. Zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel K (het nieuwe artikel 24b WAM).
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 3 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c lid 1 WAM). Deels al bestaand recht (artikelen 19 lid 1 onder 1° en 213ag lid 3 Faillissementswet).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 4 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26a leden 1 en 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 5 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 1 WAM).	Geen.	

Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 6 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 2 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 7 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 3 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 8 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26b lid 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 9 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c leden 5 en 6 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 10 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c leden 2, 3 en 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 11 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdelen N en O (invoeging artikel 26a lid 4 WAM en wijziging artikel 27 WAM).	Mogelijkheid om: - vergoeding al dan niet een subsidair karakter te geven; - te voorzien in verhaal.	Van beide mogelijkheden is gebruik gemaakt. Zie par. 4.2 onder c van het algemene deel van de toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdelen N en

			O (het nieuwe artikel 26a lid 4 WAM en wijziging artikel 27 WAM).
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 12 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26a lid 4 WAM).	Geen.	
Artikel 1, onderdeel 18 (invoeging artikel 25bis lid 13 in richtlijn 2009/103/EG)	Artikel I, onderdeel N (invoeging artikel 26c lid 7 en artikel 26d WAM).	Keuze om machtiging te verlenen aan: - orgaan dat belast wordt met de taak om compensatie te verlenen bij insolventie; of een andere instantie.	Waarborgfonds Motorverkeer zelf wordt gemachtigd. Zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel N (het nieuwe artikel 26d WAM).
Artikel 1, onderdeel 19 (wijziging artikel 26 richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft geen inhoudelijke wijziging, maar gaat om vervanging in richtlijn 2009/103/EG van de term "slachtoffer" door de term "benadeelde".		
Artikel 1, onderdeel 20 (invoeging artikel 26bis in richtlijn 2009/103/EG)	Behoeft geen implementatie. Verplichting geldt alleen als een lidstaat verschillende schadevergoedingsorganen instellen of machtigen. In Nederland is dit in al deze gevallen de Stichting Waarborgfonds Motorverkeer.		

<p>Artikel 1, onderdeel 21 (toevoeging alinea aan artikel 28 lid 1 richtlijn 2009/103/EG)</p>	<p>Artikel I, onderdeel B (invoeging artikel 1a WAM).</p>	<p>Mogelijkheid om verzekeringsplicht te handhaven voor motorrijtuigen die niet onder de nieuwe definitie van "voertuig" vallen.</p>	<p>Hiervan is gebruik gemaakt. Alleen fietsen met trapondersteuning worden uitgezonderd van de WAM (nu zijn zij vrijgesteld van de verzekeringsplicht). Bovendien biedt het wetsvoorstel de mogelijkheid om bij amvb ook andere rij- of voertuigen uit te zonderen van de WAM, mocht in de toekomst blijken dat zij nauwelijks gevaar opleveren. Zie par. 4.2 onder a van het algemene deel van de toelichting.</p>
<p>Artikel 1, onderdeel 22 (invoeging artikelen 28bis-28quater in richtlijn 2009/103/EG)</p>	<p>Behoeft naar zijn aard geen implementatie. De ingevoegde artikelen leggen geen verplichtingen op aan de lidstaten.</p>		
<p>Artikel 1, onderdeel 23 (toevoeging alinea's aan artikel 30 richtlijn 2009/103/EG)</p>	<p>Behoeft naar zijn aard geen implementatie. De toegevoegde alinea's leggen geen verplichtingen op aan de lidstaten.</p>		

Artikel 2 (omzetting)	Artikel III.		
Artikel 3 (inwerkingtreding)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft de inwerkingtreding van de richtlijn.		
Artikel 4 (adressaten)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Betreft de adressaten van de richtlijn.		