

# Het voorstel van de Eur wijziging van de WAM-

Mr. K. Redeker-Gieteling \*

63



\* Wetgevingsjurist bij het Ministerie van Justitie en Veiligheid. Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven.

In mei 2018 heeft de Europese Commissie een voorstel gedaan tot wijziging van de WAM-richtlijn (hierna: het richtlijnvoorstel). Hierna schets ik eerst de voorgeschiedenis van het richtlijnvoorstel (zie 1.). Vervolgens bespreek ik de vijf inhoudelijke wijzigingen die het richtlijnvoorstel bevat. Deze wijzigingen zien op de reikwijdte van de WAM-richtlijn (zie 2.a.), de controle op de verzekering (zie 2.b.), de aansprakelijkheidsbedragen (zie 2.c.), insolventie of geen reactie van de verzekeraar (zie 2.d.) en de verklaring inzake de claimgeschiedenis (zie 2.e.). Per wijziging wordt het Nederlandse standpunt vermeld. Dit standpunt komt uit het fiche opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (hierna: het BNC-fiche) dat de beoordeling van het Nederlandse kabinet van het richtlijnvoorstel bevat. Vervolgens schets ik de ontwikkelingen in het Europees Parlement (zie 3.) en ga ik kort in op het vervolg van de onderhandelingen over het richtlijnvoorstel (zie 4.).

# Europese Commissie tot richtlijn

## 1. Totstandkoming van het richtlijnvoorstel

Het richtlijnvoorstel is tot stand gekomen na een openbare consultatie die de Europese Commissie eind juli tot eind oktober 2017 heeft gehouden over de WAM-richtlijn. In de consultatie stelde de Europese Commissie een aantal vragen over onder meer het toepassingsgebied van de WAM-richtlijn, technologische ontwikkelingen (zoals autonome auto's) en het meenemen van claimgeschiedenis. Er zijn 3478 reacties ontvangen op de consultatie. De consultatie heeft geleid tot een effectbeoordeling<sup>1)</sup> waarin de Europese Commissie tot de conclusie komt dat de WAM-richtlijn over het algemeen goed werkt. Wel zijn er twee aspecten die de WAM-richtlijn minder doeltreffend maken. Ten eerste merkt de Europese Commissie op dat er onvoldoende bescherming is van slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen. Dit komt onder meer doordat er geen Europese regels zijn die garanderen dat bij insolventie van een verzekeraar de schade van het slachtoffer snel wordt vergoed. Ook zijn de minimumbedragen niet in alle lidstaten hetzelfde. Ten tweede zijn er volgens de Europese Commissie een aantal factoren die leiden tot negatieve gevolgen voor verzekeringnemers. Zo wordt bij een verhuizing naar een andere lidstaat van de Europese Unie niet altijd rekening gehouden met het schadeverleden van de verzekeringnemer. Ook zorgt een hoog aantal onverzekerde motorrijtuigen voor hogere verzekeringspremies. Dit komt doordat de schade van slachtoffers veroorzaakt door onverzekerden wordt vergoed door het schadevergoedingsorgaan dat wordt gefinancierd door bijdragen van verzekeraars die weer worden doorberekend aan de verzekeringnemer. Deze twee aspecten wil de Europese Commissie verbeteren met het richtlijnvoorstel. Daarnaast merkt de Europese Commissie op dat van de gelegenheid gebruik is gemaakt om het toepassingsgebied van de WAM-richtlijn te verduidelijken. Dit gebeurt door codificatie van een aantal recente arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: het Hof van Justitie).

## 2. Inhoud richtlijnvoorstel en Nederlands standpunt

### a. Reikwijdte van de WAM-richtlijn

De eerste voorgestelde wijziging ziet op de reikwijdte van de WAM-richtlijn.<sup>2)</sup> Artikel 1 bevat de

definities die gelden in de WAM-richtlijn, zoals de definitie van 'voertuigen' en van 'benadeelden'. Het richtlijnvoorstel voegt hier de definitie van 'deelneming aan het verkeer van een voertuig' aan toe. Volgens het richtlijnvoorstel valt hieronder: het gebruik van een voertuig, normaal gezien bestemd als vervoermiddel, dat overeenstemt met de gebruikelijke functie van dat voertuig, 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 vloeit voort uit een aantal recente arresten van het Hof van Justitie. Het eerste arrest is het Vnuk-arrest.<sup>3)</sup> Hierbij ging het om de Sloveense meneer Vnuk die van een ladder viel, toen een tractor met aanhangwagen achteruit tegen de ladder reed. De vraag die in deze zaak centraal stond, was of het begrip 'the use of a vehicle' mede ziet op het geval waarbij een tractor op de binnenplaats van een boerderij een manoeuvre uitvoert om met een aanhangwagen een schuur binnen te rijden. Het Hof van Justitie constateert in zijn arrest dat er in de vertalingen van artikel 3, lid 1, WAM-richtlijn verschillen bestaan.<sup>4)</sup> In onder andere de Franse, Spaanse, Nederlandse en Portugese taalversies wordt in dit artikel verwezen naar de verplichting om zich te verzekeren tegen de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de 'deelneming aan het verkeer' van voertuigen. Hierdoor ontstaat volgens het Hof van Justitie de indruk dat de verzekeringsplicht uitsluitend ziet op ongevallen die zich voordoen in het wegverkeer. In onder meer de Engelse, Bulgaarse, Maltese en Finse taalversies wordt verwezen naar het 'gebruik' van voertuigen zonder nadere verduidelijking. De Deense, Duitse, Litouwse, Hongaarse, Roemeense en de Zweedse taalversies bevatten een algemene verwijzing naar de verplichting zich te verzekeren tegen de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot voertuigen. De indruk die door deze taalversies ontstaat, is dat de verzekeringsplicht ziet op de wettelijke aansprakelijkheid door het gebruik of de werking van een voertuig, ongeacht of dit in het wegverkeer plaatsvindt. Het Hof van Justitie sluit in zijn arrest aan bij de ruimere uitleg van de reikwijdte van de verzekeringsplicht. Het concludeert dat het begrip 'use of a vehicle' alle gevallen omvat die overeenkomen met het normale gebruik van het voertuig. Een manoeuvre van een tractor op een erf, zoals in de Vnuk-zaak, hoort bij het normale gebruik van het voertuig en valt dus onder de WAM-richtlijn.



*Over het algemeen werkt de WAM-richtlijn goed.*



1. SWD (2018) 247; SEC (2018) 248.
2. Zie artikel 1, lid 1, van het richtlijnvoorstel.
3. Zie het arrest van het Hof van Justitie van 4 september 2014, C-162/13 (ECLI:EU:C:2014:2146).
4. Zie r.o. 43 t/m 46 van het arrest.



## The use of a vehicle omvat ieder gebruik van een voertuig als vervoermiddel.



Hierna is er nog een drietal arresten geweest over de reikwijdte van de WAM-richtlijn. In het Rodrigues de Andrade-arrest<sup>5)</sup> werd de schade veroorzaakt door een tractor waarvan de motor draaide om de pomp aan te drijven om bestrijdingsmiddelen te sproeien. Het Hof van Justitie oordeelde dat 'the use of a vehicle' in de zin van artikel 3, lid 1, van de WAM-richtlijn ieder gebruik van een voertuig als vervoermiddel omvat. Omdat de tractor echter diende als generator om kracht op te wekken voor de pomp waardoor de sproeier kon werken, en dit gebruik voornamelijk verband houdt met de functie van de tractor als machine en niet als vervoermiddel, concludeert het Hof dat deze casus niet onder de reikwijdte van de WAM-richtlijn valt. In het Torreiro-arrest<sup>6)</sup> ging het om een nachtelijke militaire oefening op een terrein voor militaire manoeuvres met een militair terreinvoertuig dat omsloeg, waardoor een passagier letsel opliep. Het Hof van Justitie concludeerde dat het militaire voertuig op het moment van het ongeval als vervoermiddel werd gebruikt. Het feit dat het ongeval op een terrein voor militaire manoeuvres plaatsvond waartoe de toegang voor alle niet-militaire voertuigen verboden is, laat de toepassing van de richtlijn onverlet.

Deze drie arresten hebben geleid tot de definitie 'deelneming aan het verkeer van een voertuig' in het richtlijnvoorstel. Sinds de presentatie van het richtlijnvoorstel door de Europese Commissie is er door het Hof van Justitie nog een arrest geweest dat relevant is voor de reikwijdte van de WAM-richtlijn: het Juliana-arrest.<sup>7)</sup> Het is mogelijk dat dit arrest door de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Europese Raad zal worden meegenomen bij de onderhandelingen over het toepassingsgebied van de WAM-richtlijn. In het Juliana-arrest ging het om mevrouw Juliana die vanwege gezondheidsredenen niet meer met haar auto reed. Ze had haar voertuig in haar tuin gestald en geen stappen ondernomen om het officieel uit het verkeer te nemen. Ook had mevrouw Juliana geen wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor haar motorrijtuig afgesloten. Haar zoon heeft haar voertuig vervolgens, zonder haar toestemming en buiten haar medeweten, meegenomen en is ermee van de weg geraakt. Hierbij zijn de bestuurder en twee inzittenden om het leven gekomen. De schade van de slachtoffers is vergoed door het Portugese schadevergoedingsorgaan<sup>8)</sup>, welk orgaan terugbetaling vorderde van de schadeloosstellingen van mevrouw Juliana. Een van de vragen die de Portugese rechter aan het Hof van Justitie heeft gesteld, is of artikel 3, lid 1, van de WAM-richtlijn zo moet worden uitgelegd dat het sluiten van een verzekeringsovereenkomst tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van een motorrijtuig aanleiding kan geven, verplicht is wanneer de eigenaar, die niet voornemens is nog met het voertuig te rijden, heeft beslist het op een privéterrein te stallen. Het Hof van Justitie concludeert dat er een verzekeringsplicht was, omdat het voertuig was ingeschreven en

niet volgens de regels uit het verkeer is gehaald en bovendien geschikt was voor de weg. Hierdoor valt het onder het begrip 'voertuig' in de zin van artikel 1, punt 1, van de WAM-richtlijn. Het is volgens het Hof van Justitie niet relevant dat het voertuig op een privéterrein was gestald voordat haar zoon ervan bezit had genomen en dat mevrouw Juliana niet voornemens was ermee te rijden.

Het Nederlandse kabinet is in het BNC-fiche kritisch over de wijziging van de reikwijdte van de WAM-richtlijn. De Europese Commissie brengt de toevoeging van de definitie van 'deelneming aan het verkeer van een voertuig' als een codificatie van de jurisprudentie. Het kabinet stelt dat de jurisprudentie tot veel onduidelijkheid heeft geleid, onder meer over de vraag of bijvoorbeeld motorsport of elektrische grasmaaiers ook onder de reikwijdte van de WAM-richtlijn vallen. Ook is volgens het kabinet niet duidelijk in hoeverre technologische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld segways, onder de reikwijdte vallen. Deze onduidelijkheden worden met de nieuwe definitie niet weggenomen. Nederland zal daarom waarschijnlijk pleiten voor aanpassing van de definitie.

### b. Controle op de verzekering

De tweede wijziging van het richtlijnvoorstel betreft artikel 4 van de WAM-richtlijn. Artikel 4 regelt dat lidstaten geen controles op de verzekering mogen uitoefenen bij voertuigen die gewoonlijk in een andere lidstaat of een derde land zijn gestald wanneer deze binnenkomen vanuit een andere lidstaat. Het gaat hierbij om controle op buitenlandse voertuigen. Wel kunnen de lidstaten niet-systematische controles op de verzekering uitvoeren, mits deze niet-discriminerend zijn en als onderdeel van een controle worden uitgevoerd die niet uitsluitend op de controle van de verzekering is gericht. Het richtlijnvoorstel voegt hier aan toe dat verzekeringscontroles ook mogen als deze deel uitmaken van een algemeen systeem van controles op het nationale grondgebied en niet vereist is dat het voertuig halthoudt. Het doel hiervan is het tegengaan van het aantal onverzekerde voertuigen. Daarnaast wordt er een lid toegevoegd over de verwerking van persoonsgegevens conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming.<sup>9)</sup>

Het Nederlandse kabinet stelt deze wijziging op hoofdlijnen te steunen. Het gaat om een ruimere mogelijkheid om onverzekerde rijden tegen te gaan, hetgeen positief is, ook als het gaat om buitenlandse voertuigen.

### c. Aansprakelijkheidsbedragen

Het richtlijnvoorstel brengt een tweetal wijzigingen aan die zien op de aansprakelijkheidsbedragen in de WAM-richtlijn. Deze aansprakelijkheidsbedragen zijn de minimumbedragen waarvoor de verzekering moet zijn afgesloten.<sup>10)</sup> De

5. Zie het arrest van het Hof van Justitie van 28 november 2017, C-511/16 (ECLI:EU:C:2017:908).
6. Zie het arrest van het Hof van Justitie van 20 december 2017, C-334/16 (ECLI:EU:C:2017:1007).
7. Zie het arrest van het Hof van Justitie van 4 september 2018, C-80/17 (ECLI:EU:C:2018:661).
8. Zie artikel 10 van de WAM-richtlijn.
9. 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) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).
10. Zie artikel 9 van de WAM-richtlijn.

tekst van de WAM-richtlijn bevat thans nog de oude bedragen die golden op het moment van inwerkingtreding van de WAM-richtlijn. Nadien zijn de bedragen op grond van artikel 9, lid 2, twee keer automatisch aangepast op grond van de herziening bij inflatie. Thans zijn de bedragen € 6.070.000,- per ongeval of € 1.220.000,- per persoon voor schade aan personen en € 1.220.000,- per ongeval voor schade aan zaken. Het richtlijnvoorstel codificeert deze bedragen. Daarnaast regelt het dat deze bedragen in alle lidstaten op hetzelfde moment worden geïndexeerd. In dertien lidstaten zijn op dit moment lagere minimumbedragen van toepassing dan die in de WAM-richtlijn. Dit komt door de overgangsperiodes die deze lidstaten mochten gebruiken, waardoor de toepassing van de minimumbedragen werd uitgesteld. Deze overgangsperiodes zijn inmiddels verstreken, maar het moment van de afloop van de periode wordt door sommige lidstaten nog gebruikt als de datum voor de herziening van de bedragen. Hierdoor zijn in de lidstaten nog niet alle minimumbedragen hetzelfde. Het richtlijnvoorstel maakt hier een eind aan.

In het BNC-fiche is opgenomen dat Nederlandse slachtoffers op basis van de huidige tekst van de WAM-richtlijn het risico lopen dat zij aanspraak hebben op een lagere schadevergoeding als het ongeval plaatsvindt in bepaalde andere lidstaten. Ten behoeve van de positie van deze slachtoffers en het gelijke speelveld is het van belang dat in alle lidstaten dezelfde minimumbedragen gelden. Nederland is daarom positief over het harmoniseren van de bedragen, ook omdat dit geen gevolgen heeft voor de hoogte van de minimumbedragen die in Nederland gelden.

#### d. *Insolventie of geen reactie van de verzekeraar*

De vierde wijziging is de toevoeging van een nieuw artikel 10bis aan de WAM-richtlijn. Dit nieuwe artikel regelt de bescherming van benadeelden in geval van insolventie van de verzekeraar of bij gebrek aan samenwerking door een verzekeraar. Het artikel verplicht de lidstaten om een schadevergoedingsorgaan in te stellen dat de schade van benadeelden vergoedt die gewoonlijk in die lidstaat wonen als een verzekeraar insolvent is geworden. Onder insolventie verstaat de Europese Commissie het geval waarin de verzekeraar is onderworpen aan een faillissementsprocedure of aan een afwikkelingsprocedure in de zin van de Richtlijn Solvabiliteit II.<sup>11</sup> Het schadevergoedingsorgaan moet de schade ook vergoeden als de verzekeraar of haar schaderegelaar geen met redenen omkleed antwoord op de punten in een verzoek tot vergoeding heeft verstrekt, binnen drie maanden na de datum waarop de benadeelde zijn verzoek tot schadevergoeding bij die verzekeraar heeft ingediend. Het schadevergoedingsorgaan van de woonplaats van de benadeelde kan vervolgens regres nemen op het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat waar de ver-

zekeraar is gevestigd. Dit is geregeld in het voorgestelde artikel 10bis.

Het Nederlandse kabinet meldt in het BNC-fiche dat het Nederlandse schadevergoedingsorgaan, het Waarborgfonds Motorverkeer, nu al tot taak heeft om de schade van een slachtoffer te vergoeden als de verzekeraar insolvent is.<sup>12</sup> Nederland beoordeelt het als positief dat deze verplichting in het richtlijnvoorstel is opgenomen, omdat dit een gelijk speelveld creëert tussen de schadevergoedingsorganen van de lidstaten. Ook is het positief om het schadevergoedingsorgaan van de lidstaat van vestiging van de insolvente verzekeraar uiteindelijk voor de schade te laten betalen. Volgens Nederland wordt in die lidstaat prudentieel toezicht uitgeoefend en dient daar het risico te liggen. Verder zal Nederland in de onderhandelingen beoordelen of de taken op grond van het richtlijnvoorstel overeenkomen met de huidige werkwijze van het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer.

#### e. *Verklaring inzake de claimgeschiedenis*

De laatste inhoudelijke wijziging in het richtlijnvoorstel is de wijziging van artikel 16 van de WAM-richtlijn. Artikel 16 gaat over de verklaringen over schadevorderingen die derden hebben ingediend, oftewel de claimgeschiedenis. Deze verklaringen zijn relevant voor het bepalen van de premie en de no-claimkorting. De Europese Commissie stelt ten eerste voor om een modelformulier vast te stellen voor het doen van de verklaring. Hierdoor moet de grensoverschrijdende erkenning van de claimgeschiedenis beter worden. Het formulier moet informatie bevatten over de verzekeraar, de verzekeringnemer, het verzekerde voertuig, de periode van dekking en het aantal en de waarde van de door derden ingediende schadevorderingen in de periode waarop de verklaring ziet. Ten tweede wordt in artikel 16 vastgelegd dat er bij het bepalen van de premie geen differentiatie mag plaatsvinden op basis van nationaliteit of de vorige woonplaats van de verzekeringnemer. Het artikel verplicht verzekeraars daarom om hun beleid ten aanzien van het gebruik van verklaringen over de claimgeschiedenis te publiceren, zodat de verzekeringnemer hierover duidelijkheid heeft.

In het BNC-fiche staat dat Nederland kritisch is over de toename van de administratieve lasten voor verzekeraars door deze wijziging. De extra lasten volgen uit het feit dat Nederlandse verzekeraars gebruik moeten maken van het nieuwe Europese modelformulier. Hiervoor moeten (ict-)systemen worden aangepast. Verder vraagt het Nederlandse kabinet zich af wat de toegevoegde waarde is van het bekendmaken van het beleid ten aanzien van de claimgeschiedenis. Op grond van het huidige recht mag een verzekeraar al geen onderscheid maken op grond van nationaliteit, waardoor publicatie van het beleid weinig toevoegt. Dit veronderstelt dat Nederland zal pleiten voor wijziging van dit artikel.



*In de lidstaten zijn nog niet alle minimum verzekeringsbedragen hetzelfde.*



11. Zie artikel 268, onder d, van 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) (PB L 335 van 17.12.2009, blz. 1).

12. Zie het Besluit van de Minister van Justitie en de Minister van Financiën van 3 juli 2003, nr. 5233361/03/6 houdende aanwijzing van de Stichting Waarborgfonds Motorverkeer als Schadevergoedingsorgaan, bedoeld in artikel 27k, eerste lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.



## Over elektrische fietsen bestaat verschil van mening tussen de Europese Commissie en het Europees Parlement.



### 3. Europees Parlement

Het Europees Parlement behandelt het richtlijnvoorstel op dit moment in eerste lezing. Dit gebeurt door de Commissie Interne markt en consumentenbescherming (IMCO). Deze commissie heeft een rapport opgesteld over het richtlijnvoorstel en amendementen voorgesteld. Ook is een opinie afgegeven door de Commissie Juridische Zaken (JURI).<sup>13</sup> In deze opinie is ook een aantal amendementen op het richtlijnvoorstel opgenomen. Over alle amendementen is in februari jl. plenair gestemd. Onder andere de amendementen over de reikwijdte van de WAM-richtlijn zijn aangenomen. Deze amendementen stellen voor om de WAM-richtlijn alleen van toepassing te laten zijn op voertuigen die op grond van Europees recht moeten voldoen aan bepaalde veiligheidsvoorschriften om goedgekeurd te worden.<sup>14</sup> Het gaat dan om de voertuigen die vallen onder Verordening 2018/858 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd<sup>15</sup>, Verordening 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers<sup>16</sup> en Verordening 167/2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen.<sup>17</sup> Elektrische fietsen en segways vallen hierdoor niet meer onder de reikwijdte van de WAM-richtlijn. Het Europees Parlement vindt dit ook niet nodig, omdat ze minder schade veroorzaken, doordat ze kleiner zijn en een lagere maximumsnelheid hebben. De Europese Commissie merkt echter in de effectbeoordeling op dat in de consultatiereacties de wens naar voren is gebracht om elektrische fietsen van het toepassingsbereik van de WAM-richtlijn uit te sluiten. De Europese Commissie is het niet eens met deze wens en is van mening dat lidstaten elektrische fietsen zelf moeten uitsluiten op basis van hun eigen ontheffingsbevoegdheid op grond van artikel 5, lid 2, van de WAM-richtlijn. Deze ontheffingsmogelijkheid biedt de lidstaten ruimte om bepaalde typen voertuigen of bepaalde voertuigen met een speciale kentekenplaat uit te sluiten van de verzekeringsplicht. Nederland heeft hiervoor gekozen voor elektrische fietsen.<sup>18</sup> Wel moeten op grond van de WAM-richtlijn voertuigen die niet onder de verzekeringsplicht vallen op dezelfde wijze worden behandeld als voertuigen die niet voldoen aan de verzekeringsplicht. Dit houdt in dat, net zoals voor schade veroorzaakt door onverzekerde voertuigen, het schadevergoedingsorgaan verplicht is om verkeersslachtoffers van een ongeval met een elektrische fiets te compenseren. Dit beschermt de slachtoffers. Deze bescherming geldt niet als elektrische fietsen van de werking van de gehele WAM-richtlijn zouden worden uitgesloten.

### 4. Vervolg

Parallel wordt over het richtlijnvoorstel onderhandeld in de Raadswerkgroepen van de Euro-

pese Raad waar alle lidstaten aan deelnemen. Sinds 1 januari 2019 is Roemenië voorzitter van de Europese Raad. Het is niet te zeggen hoe lang de onderhandelingen gaan duren. De wijziging van de reikwijdte wordt door de Europese Commissie weliswaar gepresenteerd als een codificatie van recente jurisprudentie, maar kan door lidstaten worden aangegrepen om de reikwijdte van de WAM-richtlijn verdergaand te verduidelijken. Denk hierbij aan de vraag of elektrische fietsen of segways onder de reikwijdte vallen en of dit ook geldt voor motorsport. In de lidstaten wordt deze vraag thans verschillend beantwoord. Als de Europese Raad tot een akkoord komt, moet vervolgens in de zogenaamde trilooi tot een akkoord worden gekomen tussen de Europese Raad, het Europees Parlement en de Europese Commissie. Op het punt van de elektrische fietsen is in ieder geval al duidelijk dat er een verschil van mening is tussen de Europese Commissie en het Europees Parlement. Het is daarom op dit moment nog niet te zeggen hoe de WAM-richtlijn in de toekomst komt te luiden.

13. Zie het advies van 20 december 2018, 2018/0168 (COD).
14. Zie de amendementen 3 en 11 van de opinie van de Commissie Juridische Zaken.
15. Volledige naam: Verordening (EU) Nr. 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG.
16. Volledige naam: Verordening (EU) Nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.
17. Volledige naam: Verordening (EU) Nr. 167/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 5 februari 2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- en bosbouwvoertuigen.
18. Zie het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.