

33

## 6e EU-richtlijn motorrijtuig- verzekeringen



\* Senior beleidsmedewerker voor Waarborgfonds Motorverkeer / Nederlands Bureau en Vereende verzekeringen; schrijft op persoonlijke titel.

### 1. Inleiding

Op 2 december jl. is de vernieuwde (=zesde<sup>1)</sup>) EU-richtlijn motorrijtuigverzekeringen (EU 2021/2118) door de Europese Commissie gepubliceerd en is 20 dagen later, op 22 december 2021, in werking getreden. Deze richtlijn is tegenwoordig de basis voor de Nederlandse Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) en daarmee belangrijk voor allen die met autoverzekeringen te maken hebben, in het bijzonder voor degenen die betrokken zijn bij de afwikkeling van schade in het wegverkeer. In deze bijdrage zal de schrijver de verschillende wijzigingen nader aan u presenteren en toelichten. Van belang is dat een EU-richtlijn geen rechtstreekse werking heeft; het is een aanwijzing aan de lidstaten om hun wetgeving binnen twee jaar in lijn te brengen met die richtlijn. Hierbij gaat het om een minimum eis: het staat de lidstaten vrij aanvullende regels op te nemen, uiteraard voor zover de minimum eisen niet worden ondermijnd.<sup>2)</sup> Het is daarmee nu aan de Nederlandse wetgever om te bezien hoe de WAM zal worden aangepast. Van de hand van mevrouw mr. K. Redeker-Gieteling verscheen in

1. De huidige richtlijn L209/ wordt door sommigen reeds als zesde versie beschouwd, doch, omdat het 'slechts' een codificatie betreft van de vijf eerdere, zonder inhoudelijke wijzigingen, volg ik dat niet.
2. Zo is de huidige dekking van het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer aanzienlijk uitgebreider dan de huidige richtlijn voorschrijft, met name wat betreft materiele schade door onbekende daders.

# motorrijtuigverzekering a 50 jaar?

Verkeersrecht van mei 2019 al een artikel over de eerdere voorstellen van de Europese Commissie en het bijbehorende (toenmalige) standpunt van de Nederlandse overheid. Sommige nu definitieve richtlijnwijzigingen zullen zonder enig debat kunnen worden doorgevoerd, voor andere, zoals de reikwijdte van de verzekeringsplicht, is zeker nog ruimte en noodzaak voor discussie met de betrokken stakeholders. Aan het eind van dit artikel zal ik in ieder geval de mogelijk belangrijkste discussiepunten graag benoemen tezamen met nog wat afrondende beschouwingen. Als verdere leeswijzer: na een korte introductie over de achtergronden van de wijzigingen zal een toelichting volgen op achtereenvolgens a) de nieuwe definitie van een motorrijtuig, b) de scope van ‘verkeersrisico’, c) controle op de verzekeringsplicht, d) verzekerde sommen, e) insolvente verzekeraar, f) verklaring schadevrij rijden, g) prijsvergelijker en onder f) ‘despatched vehicles’.

## 2. Achtergrond

In dit deel volgt een korte uiteenzetting van de onderliggende drijvende krachten die aan de aanpassingen ten grondslag liggen. Er zijn twee perspectieven die de Europese Commissie hanteert om te bezien in hoeverre de richtlijn voldoende functioneert. In de eerste plaats gaat het om de bescherming van benadeelden. Vanuit dat perspectief is vastgesteld dat die bescherming in ieder geval onvoldoende is in geval van een insolvente WA-verzekeraar. Ook is vastgesteld dat nog niet overal in de EU dezelfde minimaal te verzekeren WA-sommen gelden. Vanuit het standpunt van verzekeringnemers is vastgesteld dat een hoog aantal onverzekerden leidt tot hogere verzekeringspremies, omdat de vergoedingen dienaangaande door de Waarborgfondsen uiteindelijk worden opgebracht door de verzekerde personen. Dit vraagt om betere controles op de verzekeringsplicht, met name bij grensoverschrijdend verkeer. Een ander knelpunt voor verzekerden is dat bij verhuizing naar een andere lidstaat het soms moeilijk (b)lijkt om de opgebouwde schadevrije jaren mee te nemen naar de nieuwe ‘buitenlandse’ verzekeraar. In de wandelgangen wordt weleens gekscherend gezegd dat dit vermoedelijk vooral een probleem is van de betrokken ambtenaren die in Brussel werken, maar niet kan worden ontkend dat ook anderen hier soms tegenaan lopen. Tot slot lijkt het de Commissie wenselijk dat de uitkomst van een aantal belangrijke uitspraken van het EU-Hof over de reikwijdte van de richt-

lijn (al dan niet verkeersrisico) gecodificeerd wordt. Daarmee zijn bij aanvang vijf deelgebieden benoemd die uiteindelijk inderdaad zijn aangepast en die verderop in dit artikel zullen worden besproken. Via de interactie met het Europese Parlement zijn daar nog drie items bijgekomen. Gaandeweg is vastgesteld dat ook de definitie van een motorrijtuig moet worden aangepast, dit mede als gevolg van technische ontwikkelingen. Bovendien mag een richtlijn ook geen onnodige hinder vormen voor de verdere ontwikkeling van nieuwe vervoermiddelen.<sup>3)</sup> De regeling voor ‘despatched vehicles’ moet verbeterd en het parlement vindt het verder belangrijk dat er een beter mechanisme komt waarmee consumenten de premie voor hun autoverzekering kunnen vergelijken.

## 3. Toelichting op de wijzigingen

In dit deel zullen de acht reeds in de inleiding opgesomde onderwerpen nader worden behandeld.

### a. Definitie van een motorrijtuig

De ontwikkeling van allerlei nieuwe kleine (veelal elektrische) vervoermiddelen blijkt soms te wringen met de huidige ‘klassieke’ definitie van een motorrijtuig. Door kleine/lichte voertuigen ook onder de verzekeringsplicht te brengen/houden, wordt de ontwikkeling van dit soort (milieuvriendelijke!) vervoermiddelen mogelijk geremd; toepassing van de richtlijn kan dan onevenredig zijn en toekomstige doorontwikke-



*Richtlijn mag geen onnodige hinder vormen voor verdere ontwikkeling van nieuwe vervoermiddelen.*



3. Als omschreven in overweging nr. 6. Te zware eisen op gebied van verzekering kunnen ongewenst zijn.



## De richtlijndefinitie van bijvoorbeeld het begrip “voertuig” is een minimum.



ling remmen.<sup>4</sup> Het afsluiten en betalen van een verzekering is sowieso een extra belasting en om verzekeren mogelijk te maken is een systeem van registratie nodig (vergelijk bromfietsplaatjes), hetgeen eveneens kosten met zich meebrengt voor de gebruiker. In artikel 1 van de richtlijn luidt de aangepaste definitie nu als volgt:

“1. “voertuig”:

a) elk rij- of voertuig dat zich anders dan langs spoorstaven over de grond voortbeweegt en dat uitsluitend door een mechanische kracht worden gedreven met:

i) een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h, of

ii) een maximaal nettogewicht van meer dan 25 kg en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 14 km/h;

b) een al dan niet aan een in punt a) bedoeld voertuig gekoppelde aanhangwagen.

Onverminderd de punten a) en b) worden gemotoriseerde rolstoelen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een lichamelijke handicap, niet beschouwd als voertuigen in de zin van deze richtlijn;”

Let u allereerst op ‘uitsluitend’ (was ‘mede’) hetgeen impliceert dat de fiets met trapondersteuning niet meer onder de basisdefinitie van de richtlijn valt. Verder zal ik me hier onthouden van uitgebreide praktijkvoorbeelden met vreemde voertuigen die de genoemde criteria al dan niet raken. Duidelijk is dat een kleine E-step er niet meer onder valt, evenmin als een langzame grasmaaier. Dan is het belangrijk om vast te stellen dat ook een claim op het Waarborgfonds Motorverkeer niet mogelijk is wegens (bijvoorbeeld) onverzekerd rijden. Voor de toegang daartoe is immers geregeld dat het moet gaan om schade door een motorrijtuig als eerder gedefinieerd. Zoals al aangegeven in de inleiding heeft de Nederlandse wetgever hier nog een belangrijke keuze te maken; herhaald wordt dat de richtlijndefinitie een minimum is.

Let u ook nog op het gestelde onder ‘b’: met deze formulering is er voor een getrokken aanhanger ook een eigen verzekeringsplicht. Tot heden is dat in Nederland nog niet het geval, dit in tegenstelling tot nagenoeg alle andere landen. In de praktijk leidt dit nu regelmatig tot vervelende en onduidelijke situaties, wanneer tijdens zakelijk vervoer een onverzekerde Nederlandse aanhangwagen in het buitenland is betrokken bij een aanrijding. Het trekkende voertuig komt vaak uit een andere lidstaat, waardoor er complexe discussies ontstaan over al dan niet geldende (regres-)rechten.

Tot slot van deze paragraaf nog de uitsluiting voor gemotoriseerde rolstoelen, kennelijk toegevoegd omdat sommige exemplaren volgens ‘ii’ enerzijds zwaarder zullen zijn dan 25 kg en harder kunnen rijden dan 14 km p/u. Daarmee zouden ze dan weer binnen de definitie vallen, wat naar opvatting van de Commissie niet nodig is.

### b. Scope: deelnemen aan het verkeer

In het hiervoor genoemde artikel van mevrouw Redeker treffen we een ruim overzicht van de jurisprudentie van het EU-Hof over deze materie, hetgeen mede aan de basis heeft gestaan voor de huidige definitie aanpassing die luidt:

“1 bis. “deelneming aan het verkeer van een voertuig”: 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;”

De meeste zaken waarover in het verleden twijfel ontstond, vallen inmiddels hierbinnen. Een aanrijding op een boeren erf, militair oefenterrein of een ontplofende auto in een parkeergarage, de interpretatie van het toepassingsgebied is ruim. De grens is eerder aangegeven (en gehandhaafd) bij het gebruik van een voertuig puur als krachinstallatie, zoals in de Portugese zaak ‘Andrade’<sup>5</sup>, waarbij de tractor een aandrijfmachine is voor een sproei-installatie. Vanuit Nederlands perspectief zijn wij dienaangaande overigens al lang bekend met een ruime interpretatie van het begrip van verkeer volgens de WAM. Vrij recent verscheen er nog een uitspraak van Rechtbank Midden Nederland<sup>6</sup> waarbij de betrokken werkmaterieelverzekeraar tevergeefs een poging doet om de WAM niet van toepassing te laten verklaren in geval van een vorkheftruck die in een loods over iemands voet rijdt. Die uitkomst kan eigenlijk geen verrassing meer zijn.

Vanuit dit debat is een vrijstelling toegevoegd onder artikel 3b:

“Deze richtlijn is niet van toepassing op het gebruik van een voertuig tijdens motorsport-evenementen en -activiteiten, met inbegrip van races, wedstrijden, trainingen, tests en demonstraties in een beperkt en afgebakend gebied in een lidstaat, 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, met inbegrip van toeschouwers en andere omstanders, maar niet noodzakelijkerwijs de schade aan de deelnemende bestuurders en hun voertuigen.”

Sommige lidstaten vreesden dat zonder deze bepaling motorsport etc. niet meer mogelijk zou zijn. In Nederland kennen wij al veel langer een vergelijkbare regeling onder artikel 4 lid 3 van de huidige WAM.

### c. Verzekeringscontroles buitenlandse voertuigen

Tot nu toe was de basisgedachte dat controles van buitenlandse voertuigen op de verzekeringsplicht een hindernis opwerpen voor het eenvoudig en snel kunnen passeren van de binnengrenzen van de EU. Sterker nog, met name dit punt was het belangrijkste onderwerp voor

4. Toegelicht in overweging nr. 6.  
5. Zie het arrest van het Hof van Justitie van 20 december 2017, C-334/16 (ECLI:EU:C:2017:1007).  
6. ECLI:NL:RBMNE:2020:5674.

de 1<sup>e</sup> richtlijn motorrijtuigverzekeringen uit 1972! Voor een benadeelde maakt het overigens geen enkel verschil, omdat een groene-kaart-bureau garant staat voor schade door voertuigen uit een andere lidstaat, ook als die niet verzekerd blijken te zijn, conform artikel 2 van de bestaande richtlijn. Dat neemt niet weg dat is vastgesteld dat het aantal onverzekerde voertuigen nog steeds te hoog is. Volgens een opgave door the Council of Bureaux te Brussel<sup>7)</sup> is de financiële last van het onverzekerd rijden meer dan 1 miljard euro per jaar. Die last wordt door de verzekerde personen gedragen via hun bijdrage aan de Waarborgfondsen.<sup>8)</sup> Nieuwe technologie maakt het goed mogelijk controles te organiseren zonder dat een voertuig staande behoeft te worden gehouden. Zo luidt nu een deel van het aangepaste artikel 4:

Zij kunnen echter dergelijke verzekeringscontroles verrichten mits die controles niet-discriminerend zijn en noodzakelijk en evenredig om het nagestreefde doel te bereiken, en:

- a) worden verricht als onderdeel van een controle die niet uitsluitend op de controle van de verzekering is gericht, of
- b) deel uitmaken van een algemeen systeem van controles op het nationale grondgebied die ook worden uitgevoerd op voertuigen welke gewoonlijk gestald zijn op het grondgebied van de controlerende lidstaat, en die niet vereisen dat het voertuig halt houdt.

Dit artikel kent dan nog een vervolg waarin is bepaald dat controles verder dienen plaats te vinden binnen de kaders van vigerende privacy-regels met een verwijzing naar de desbetreffende verordening (EU) 2016/679.

Om deze controles echt technisch en bestuurlijk mogelijk te maken, zullen de lidstaten nog veel werk hebben te verzetten, ook al omdat de registers waarin de WA-verzekeringen zijn vastgelegd van land tot land sterk verschillen, zowel technisch, maar ook naar de aard van de beheerders. Waar in Nederland de RDW als overheidsorgaan optreedt, is in een aantal andere lidstaten het register WA-verzekeringen in beheer bij private partijen (verzekeraars).

#### d. Verzekerde sommen

Met de vijfde WAM-richtlijn uit 2007 zijn de minimaal te verzekeren bedragen voor wettelijke aansprakelijkheid fors op de schop genomen, inclusief de toevoeging van een verplichte indexatie iedere vijf jaar. Sinds begin van de jaren 80 waren daarop geen bijstellingen meer geweest. Voor sommige lidstaten was toen in 2007 de sprong naar de nieuwe bedragen te groot en is er een overgangsregeling in het leven geroepen. De wiskundige uitleg zal ik de lezer besparen, maar het komt erop neer dat de toepassing van die overgangsregeling in combinatie met indexering er niet toe leidt dat er op enig moment uiteindelijk overal dezelfde minima gelden. Dit wordt nu gerepareerd en de inmiddels 3<sup>e</sup> indexatie sinds 2007 is gecodificeerd in artikel 9:

#### Minimumbedragen

1. Onverminderd door de lidstaten voorgeschreven hogere dekkingen, eist iedere lidstaat dat de in artikel 3 bedoelde verzekering verplicht is voor de volgende minimumbedragen:

- a) voor lichamelijk letsel: 6.450.000 EUR per ongeval, ongeacht het aantal benadeelden, of 1.300.000 EUR per benadeelde;
- b) voor materiële schade: 1.300.000 EUR per ongeval, ongeacht het aantal benadeelden.

Voor de goede orde nog de kanttekening dat er wat letselschade betreft een keuze is. Of een minimumbedrag voor alle benadeelden tezamen of een minimumbedrag per persoon. Nederland koos al eerder voor de variant “...ongeacht het aantal benadeelden...”. In Oost-Europa komt ook de variant “...1.300.000 EUR per benadeelde;...” voor. Iedere vijf jaar gerekend vanaf december '21 zal de Europese Commissie de genoemde bedragen (weer) indexeren.<sup>9)</sup> Deze hogere bedragen gelden overigens pas vanaf het moment dat de nationale wetgever daarover een besluit heeft gepubliceerd. In Nederland verwachten wij dat vermoedelijk alle WAM-aanpassingen in één keer in de loop van 2023 worden gerealiseerd.

#### e. Insolvente verzekeraar

Het afgelopen decennium zijn er diverse berichten geweest over faillissementen van autoverzekeraars. Zelfs in Nederland ontkwamen wij er niet aan, sommigen van u herinneren zich wellicht nog de ondergang van de eerste Nederlandse internetverzekeraar 'Ineas' (2010). De motorrijtuigverzekeringsrichtlijnen hebben hier nimmer in voorzien. Er is wel eens betoogd dat 'insolvent' slechts een variant is van 'onverzekerd', doch dat is juridisch volstrekt niet houdbaar. Dit is met name van belang voor de vraag in hoeverre een Waarborgfonds de benadeelden van verkeersongevallen beschermt als de partij waarop een direct vorderingsrecht is ingesteld niet meer reageert of niet meer kan betalen. Het Nederlandse Waarborgfonds kent overigens al sinds haar oprichting in 1965 een dekking dien-aangaande en is daarin niet de enige. Het gegeven dat in diverse lidstaten echter geen bescherming is, verdient volgens de Europese Commissie bijzondere aandacht.

De internationale context geeft nog een aantal extra uitdagingen. Een EU-ingezetene kan ook de dupe worden als bezoeker van een ander land. Als u in Roemenië wordt aangereden door een lokaal voertuig waarvan de WA-polis werd afgesloten bij een inmiddels insolvente verzekeraar, biedt onze WAM geen toegang. Dan bent u in basis aangewezen op de wettelijke bescherming die in het bezochte land eventueel geldt. En hoe lopen de hazen als die Roemeense verzekeraar een bijkantoor is van een partij die de hoofdzetel in Bulgarije heeft? Is er dan misschien nog een rol voor het Bulgaarse Waarborgfonds?

De regels voor vestiging van verzekeraars geven hier weer een extra dimensie. Binnen de EU is het volgens de richtlijnen voor de vestiging van



**Er is vastgesteld dat het aantal onverzekerde voertuigen nog steeds te hoog is.**



7. Oorspronkelijk de ondersteunende organisatie van de groene-kaart-bureaus; inmiddels zijn ook de EU-Waarborgfondsen hier officieel bij aangesloten, [www.cobx.org](http://www.cobx.org).
8. Voor het Nederlandse Waarborgfonds is de bijdrage 2022 voor gekentekende voertuigen € 770.
9. Het geharmoniseerde indexcijfer van de consumptieprijzen (HICP) dat overeenkomstig Verordening (EU) 2016/792 van het Europees Parlement en de Raad wordt vastgesteld.



## Overheid is verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van (een) onafhankelijke prijsvergelijker(s).



verzekeraars relatief eenvoudig een hoofdkantoor in een lidstaat te hebben en enige nevenvestigingen in andere lidstaten. Het valt buiten de scope van dit artikel om een en ander in detail te behandelen; de voorbeelden geven u niettemin een indruk van de problemen waarmee ook de Waarborgfondsen kampen. Naast de vraag wie de benadeelde schadeloos stelt, is het van belang wie uiteindelijk de financiële last draagt. Is dat het Waarborgfonds in het land waar het hoofdkantoor gevestigd is, omdat vandaar ook het financieel toezicht wordt uitgeoefend? In principe wordt dat nu wel het uitgangspunt.

In deze 6<sup>e</sup> richtlijn wordt bepaald dat een benadeelde bij dit soort situaties in eigen land terecht moet kunnen, zowel bij insolventie van de WAM-verzekeraar in eigen land (artikel 10 bis), of als bezoeker van een andere lidstaat (artikel 25bis). Als gesteld kennen wij de 1<sup>e</sup> situatie reeds in de WAM, de situatie voor de bescherming van de bezoeker moet nog wel vorm worden gegeven. Daartoe heeft de overheid binnen 18 maanden een 'orgaan' aan te wijzen die die taken op zich neemt. Het zou niet vreemd zijn als dit in Nederland ook het huidige Waarborgfonds gaat worden. Diverse bepalingen hoe de Waarborgfondsen onderling moeten samenwerken ontbreken niet. Achter de schermen wordt door the Council of Bureaux al gewerkt aan een private overeenkomst die de onderlinge verhoudingen tussen Waarborgfondsen nader vormt geeft.

### f. Verklaring schadevrij rijden

Vanaf hier verlaten wij het pad van de schaderegeling en zullen ons wat nader verdiepen in een aantal items die primair de rol van de verzekeringnemer raken. Allereerst het stroomlijnen van het mogelijk meenemen van de schadevrije jaren naar een WA-verzekeraar in een andere lidstaat, benoemd via richtlijn artikel 16:

De lidstaten dragen er zorg voor dat de verzekeringnemer te allen tijde het recht heeft een verklaring te vragen betreffende de vorderingen die derden gedurende ten minste de laatste vijf jaar van de looptijd van de overeenkomst ten aanzien van het of de door de verzekeringsovereenkomst gedekte voertuig of voertuigen hebben ingediend, of een verklaring betreffende het ontbreken van dergelijke vorderingen ("verklaring betreffende het schadeverleden").

De verzekeringnemer krijgt recht op genoemde informatie binnen 15 dagen na het verzoek hier toe. De exacte vaststelling van het standaard format verloopt via een 'delegated act', in overleg met het Europese Verbond van Verzekeraars, Insurance Europe. Let wel, dit raakt alleen het WA-deel van de verzekering; bijvoorbeeld een niet-verhaalde cascoschade speelt geen rol.

### g. Prijsvergelijker

Via het Europees Parlement is dit onderdeel toegevoegd om de positie van consumenten in deze markt te verbeteren. Het voorstel is erop gebaseerd dat de overheid verantwoordelijk is voor de beschikbaarheid van (een) onafhankelijke

prijsvergelijker(s). Onder artikel 16 bis lezen wij: De lidstaten kunnen ervoor kiezen hulpmiddelen waarmee consumenten gratis prijzen, tarieven en dekkingen tussen aanbieders van de in artikel 3 bedoelde verplichte verzekering kunnen vergelijken, te certificeren als "onafhankelijke instrumenten voor de prijsvergelijking van motorruigverzekeringen", indien aan de voorwaarden van lid 2 is voldaan.

De acht algemene eisen die vervolgens in lid 2 worden aangehaald, geven inhoud aan die gewenste onafhankelijkheid. In de Nederlandse markt zijn reeds diverse onafhankelijke prijsvergelijkers actief; de Nederlandse wetgever zal zich hebben te beraden of hier een wettelijk kader dient te worden geschapen.

### h. Despatched vehicles

Om aan te geven waarover dit gaat, geef ik hier de voorkeur aan de Engelse beschrijving omdat de Nederlandse vertaling 'verzonden voertuigen' vermoedelijk minder duidelijk is. Het betreft hier de verzekeringssituatie die ontstaat bij aankoop van een voertuig in een ander EU-land dan waar de koper zelf woont. Technisch gezien spreken we binnen de EU met een gezamenlijke markt niet over import/export, vandaar deze alternatieve aanduiding. Het probleem dat het lastig kan zijn voor een koper om het 'ingevoerde' voertuig te verzekeren is al eerder onderkend. De WA-verzekeraar van het land waar de auto oorspronkelijk vandaan komt heeft veelal geen belangstelling voor een korte-termijn verzekering ten behoeve van een niet-ingezetene. De WA-verzekeraar alhier wenst in basis geen tijdelijk buitenlands gekentekend voertuig te verzekeren. Met de vierde richtlijn (2000) is toen al een bepaling opgenomen die het in ieder geval mogelijk maakt om voor de 'ontvangende' verzekeraar een mogelijkheid te bieden voor een periode van 30 dagen een inkomend voertuig met buitenlands kenteken te verzekeren. Sterker nog, dat werd eigenlijk de verplichte en enige route. Omdat in de praktijk blijkt dat kopers toch soms de voorkeur geven aan een WA-dekking uit het oorspronkelijke land van registratie, is in een aanvullende richtlijn bepaling van artikel 15 nu de keuze aan de koper toegestaan voor één van beide opties. Het gegeven dat een Nederlandse koper hier tijdelijk een voertuig met een buitenlands kenteken kan verzekeren, maakt het traceren van een verzekeraar aan de hand van het kenteken er niet bepaald makkelijker op. Zo is vooralsnog in het huidige CRWAM geen ruimte voor buitenlandse kentekens/voertuigen.

## 4. Enige afrondende opmerkingen

In dit artikel zijn na een korte schets van de achtergronden van deze 6<sup>e</sup> richtlijn motorrijtuigverzekeringen een achttal wijzigingen behandeld. Vijf daarvan raken primair de afhandeling van schade, drie meer de acceptatiekant van de

WA-verzekering. Als in de inleiding al gesteld, zijn de meeste wijzigingen van dien aard dat over de implementatie weinig tot geen discussie meer zal zijn. Dat is met name anders voor wat betreft de aangepaste definitie van een motorrijtuig. Als wij deze loslaten op de bestaande Nederlandse situatie, zullen de meningen verdeeld blijken. Hoe verhoudt slachtofferbescherming zich tot andere elementen, zoals kosten voor de consument en administratieve lasten? Wel of geen verplichte WA-verzekering voor een elektrische step? Hoe in de nabije toekomst om te gaan met de elo-bike<sup>10</sup>, die naar de nieuwe definitie geen motorrijtuig meer is? Schade door een niet-verzekerde elo-bike kan tot heden nog worden ingediend bij het Waarborgfonds Motorverkeer; is dat nog wel logisch temeer de eigenaren daarvan al eerder zijn vrijgesteld van de verzekeringsplicht? We zullen moeten

afwachten hoe het politiek debat hierover zich zal ontwikkelen.

Vijftig jaar na de invoering van de 1<sup>e</sup> richtlijn (1972) is dit stevige bouwwerk wederom verder doorontwikkeld, doch vermoedelijk nimmer helemaal 'af'. Aan het slot bevat de richtlijn een verplichting voor de Europese Commissie om na vijf jaar de nodige zaken te evalueren op hun werking en te bezien of de doelstellingen van onder meer bescherming van slachtoffers voldoende wordt waargemaakt. In het bijzonder wordt dan verwezen naar de bepalingen rondom de insolvente verzekeraar, verzekerde sommen en technologische ontwikkelingen. Het zou niet onverwacht zijn als over een jaar of tien een volgende versie het licht zal zien. Voor nu hoop ik dat de lezer voldoende is meegenomen in de huidige ontwikkelingen.



*WAM-richtlijn van de EU is verder doorontwikkeld, maar vermoedelijk nooit helemaal 'af'.*



10. Hier wordt dus bedoeld op het exemplaar dat alleen voortkomt als de berijder ook zelf mee trapt; het motortje is slechts ondersteunend.