

**Advies over het voorstel voor een derde richtlijn van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lid-staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven<sup>(1)</sup>**

(89/C 159/04)

De Raad heeft op 16 januari 1989 besloten, overeenkomstig de bepalingen van artikel 100 A van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het bovengenoemde voorstel.

De Afdeling voor industrie, handel, ambacht en diensten, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 5 april 1989 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Speirs.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 265e zitting (vergadering van 26 april 1989) het volgende advies uitgebracht, dat met nagenoeg algemene stemmen (1 onthouding) is goedgekeurd.

Het Comité stemt in met dit voorstel van de Commissie, doch tekent hierbij het volgende aan.

### 1. Algemene opmerkingen

1.1. Het Comité spreekt zijn voldoening uit over dit richtlijnvoorstel, aangezien hierin de reeds in de eerste twee richtlijnen „WA-motorrijtuigen” ter hand genomen en op het volgende gerichte werkzaamheden worden voortgezet, nl.: bevorderen van het vrije verkeer van motorrijtuigen en de inzittenden daarvan alsmede verbeteren van de verzekeringsdekking en de schadeloosstelling van slachtoffers d.m.v. Waarborgfondsen Motorverkeer in de gehele Gemeenschap. Duidelijkheidshalve dient de formulering van een aantal artikelen te worden verbeterd.

1.2. De belangrijkste bepalingen van dit richtlijnvoorstel kunnen als volgt worden samengevat:

- a) Alle inzittenden, met uitzondering van de bestuurder en inzittenden die willens en wetens in een gestolen voertuig hebben plaatsgenomen, moet WA-verzekering worden geboden (in sommige EG-lid-staten is een verzekeringsdekking voor inzittenden thans niet vereist).
- b) De EG-lid-staten moeten er zorg voor dragen dat polissen voor WA-motorrijtuigenverzekering de in alle lid-staten bij de wet voorgeschreven minimumdekking omvatten. Bijgevolg dient voortaan elke polis WA-motorrijtuigenverzekering, waarvoor slechts één premie verschuldigd is, in de gehele Gemeenschap verzekeringsdekking te bieden.
- c) Waarborgfondsen Motorverkeer, die o.m. in het leven zijn geroepen om slachtoffers schadeloos te stellen ingeval bestuurders niet zijn verzekerd, mogen van deze slachtoffers niet verlangen dat zij eerst dienen te laten vaststellen dat de niet-verzekerde partij weliswaar aansprakelijk en tot schadeloosstelling verplicht is, doch daartoe niet in staat *c.q.* bereid is.
- d) Bij onenigheid tussen een verzekeringsmaatschappij en het Waarborgfonds over de vraag, wie het slachtoffer bij een ongeval schadeloos dient te stellen,

moeten de lid-staten één van beiden verplichten om onverwijld tot schadeloosstelling van het slachtoffer over te gaan.

1.3. Het Comité constateert dat het voorstel van de Commissie gebaseerd is op het beginsel van de „groene kaart-regeling”, d.w.z. dat de bij de wet voorgeschreven minimumdekking in het bezochte land moet worden geboden (zie bijlage). Het Comité merkt op dat de Commissie niet gekozen heeft voor de mogelijkheid om voor te schrijven dat in het geval van polissen „WA-motorrijtuigenverzekering” die zijn afgegeven in lid-staten waar ten aanzien van de bij de wet voorgeschreven dekking hoge bedragen gelden, diezelfde hoge bedragen ook in de overige lid-staten van de Gemeenschap dienen te gelden, ongeacht het in het bezochte land bij de wet voorgeschreven (lagere) bedrag. Het Comité kan akkoord gaan met de aanpak van de Commissie, op voorwaarde dat er door de Commissie strikt op wordt toegezien dat vooruitgang wordt geboekt in de richting van een verhoging van de bij de wet voorgeschreven dekkingsbedragen, zoals bepaald in artikel 1, lid 2, van de tweede verzekeringsrichtlijn (84/5/EEG) (d.w.z. een minimumbedrag van 350 000 Ecu per slachtoffer of een minimumbedrag van 500 000 Ecu per ongeval voor lichamelijk letsel, ongeacht het aantal slachtoffers; een bedrag van 600 000 Ecu voor lichamelijk letsel en materiële schade tezamen bij een ongeval).

1.4. Het meest omstreden blijkt het voorstel om een einde te maken aan de uitsluitend in de eigen lid-staat geldende dekking. Het Comité onderschrijft de door de Commissie gekozen aanpak. Het lijdt geen twijfel dat de verzekeringsmaatschappijen zullen overgaan tot aanpassing van de premies voor motorvoertuigen waarmee niet in andere EG-lid-staten zal worden gereden.

1.5. Naar verluidt wordt de tweede richtlijn nog niet in alle lid-staten volledig ten uitvoer gelegd. De Commissie dient alles in het werk te stellen om ervoor te zorgen dat de vigerende wettelijke voorschriften zowel naar de letter als naar de geest worden toegepast.

1.6. Het Comité heeft vernomen dat de Commissie momenteel gesprekken voert met de landen die reeds te kennen hebben gegeven dat zij zich op basis van wederkerigheid aan de bepalingen van de eerste twee Richtlijnen zullen houden, om te bereiken dat met deze landen ook overeenstemming wordt bereikt over de bepalingen van onderhavige richtlijn. Het Comité

<sup>(1)</sup> PB nr. C 16 van 20. 1. 1989, blz. 12.

spoort de Commissie aan om deze gesprekken intensief voort te zetten, zodat deze richtlijn met name in de landen van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) op korte termijn al kan worden toegepast.

1.7. De Commissie dient alle mogelijke maatregelen te nemen om te bewerkstelligen dat de Waarborgfondsen Motorverkeer bij onder hun bevoegdheid vallende schadeclaims op korte termijn tot afwikkeling van de schade overgaan, zodra de aansprakelijkheid is vastgesteld en bepaald is, welk bedrag aan schadeloosstelling dient te worden uitgekeerd.

1.8. Het Comité verzoekt de Commissie, erop toe te zien dat de verzekeraars zich bij het afsluiten van polissen uitsluitend door factoren die het risico beïnvloeden, maar niet door de nationaliteit van de cliënt laten leiden.

## 2. Bijzondere opmerkingen

### 2.1. Artikel 1

Het Comité kan in het algemeen met de bewoordingen van dit artikel instemmen. De Commissie dient er evenwel voor te zorgen dat ook personen die gedwongen worden om mee te rijden verzekeringsdekking genieten.

### 2.2. Artikel 2

Het gebruik van de woorden „diezelfde ene premie” samen met de woorden „op zijn minst ook de in elk van de andere lid-staten bij de wet voorgeschreven

dekking verleent” maakt de strekking van dit artikel onduidelijk. Overeenkomstig de opmerkingen in paragraaf 1.3 in het voorgaande dient artikel 2 zodanig te worden geformuleerd dat duidelijk wordt dat de in dit geval bedoelde dekking gelijk is aan de in elk van de overige EG-lid-staten bij de wet voorgeschreven minimumdekking, met dien verstande dat niets de verzekeraar belet om een aanvullende dekking te bieden.

### 2.3. Artikel 3

Door de nadruk te leggen op het niet kunnen of niet willen betalen wordt de zaak onduidelijk. Gepreciseerd dient te worden dat dit artikel uitsluitend van toepassing is, zodra, hetzij door de rechter, hetzij na overeenkomst tussen de betrokken partijen, is vastgesteld wie de aansprakelijke partij is en welk bedrag aan schadeloosstelling dient te worden uitgekeerd.

### 2.4. Artikel 4

De formulering van dit artikel dient zodanig te worden gewijzigd dat hierbij de lid-staten worden verplicht tot het instellen van een procedure, voor zover deze niet al bestaat, waarbij een partij wordt aangewezen als degene die het slachtoffer in eerste instantie schadeloos moet stellen. De Commissie dient er bij de lid-staten op aan te dringen dat de slachtoffers op korte termijn een billijke schadeloosstelling ontvangen.

### 2.5. Artikel 5

Dit artikel dient zodanig te worden gewijzigd dat hieruit duidelijk blijkt dat de richtlijn één jaar na de vaststelling ervan door de Raad van kracht wordt.

Gedaan te Brussel, 26 april 1989.

*De Voorzitter*

*van het Economisch en Sociaal Comité*

Alberto MASPRONE

## BIJLAGE

## Verplichte WA-verzekering motorrijtuigen in de lid-staten per 1 januari 1989

Lid-staat	Lichamelijk letsel per schadegeval		Lichamelijk letsel per persoon		Materiële schade	
	Valuta	Ecu	Valuta	Ecu	Valuta	Ecu
België	onbeperkt		onbeperkt		onbeperkt (m.u.v. brand en ontploffing)	
Denemarken	60 miljoen DKK	7 514 136	50 miljoen DKK	6 261 780	5 miljoen BEF	115 940
Duitsland	1,5 miljoen DM	721 848	1 miljoen DM	481 232	10 miljoen DKK	1 252 356
Griekenland	10 miljoen GRD	62 965			400 000 DM	192 493
Spanje			8 miljoen ESP	58 024	2 miljoen GRD	12 593
Frankrijk			5 miljoen FRF	722 871	2,2 miljoen ESP	15 957
Ierland	onbeperkt		onbeperkt		3 miljoen FRF	433 723
Italië	500 miljoen ITL	333 544	300 miljoen ITL	200 127	40 000 IRL	51 672
Luxemburg	onbeperkt		onbeperkt		50 miljoen ITL	33 355
					onbeperkt (m.u.v. brand en ontploffing)	
Nederland	2 miljoen NLG (incl. mat. schade)	855 334			50 miljoen LUF	1 159 396
Portugal	20 miljoen PTE (incl. mat. schade)	122 236	12 miljoen PTE (incl. mat. schade)	73 342		
Verenigd Koninkrijk	onbeperkt		onbeperkt		250 000 GBP	360 288

*Toelichting:* — Ecu-koers per 30 september 1987 (bedragen naar beneden of naar boven afgerond tot hele Ecu-bedragen).

— In Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland en Portugal gelden voor bepaalde voertuigcategorieën hogere bedragen. In Griekenland en Italië gelden voor alle of bepaalde motorfietsen lagere bedragen.

*Bron:* Commissie van de EG.