

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het „Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van de Richtlijnen 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG, 90/232/EEG van de Raad en Richtlijn 2000/26/EG betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven”

(COM(2002) 244 def. — 2002/0124 (COD))

(2003/C 95/12)

De Raad heeft op 16 september 2002 besloten, overeenkomstig artikel 95, lid 1, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over het voornoemde voorstel.

De gespecialiseerde afdeling „Interne markt, productie en consumptie”, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 19 december 2002 goedgekeurd; rapporteur was de heer Levaux.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 397e zitting op 26 en 27 februari 2003 (vergadering van 26 februari) het volgende advies uitgebracht, dat met 81 stemmen vóór en 5 stemmen tegen, bij 6 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Inleiding

1.1. De eerste richtlijn inzake de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven, werd in 1972 goedgekeurd. Hierna volgden nog vier andere richtlijnen, in 1984, 1988, 1990 en 2000⁽¹⁾.

1.2. Aangezien het grensoverschrijdende verkeer in de EU voortdurend toeneemt moet een aantal bepalingen van de richtlijnen (en met name de minimum-dekkingsbedragen) nu geactualiseerd worden.

1.3. Ook moeten leemten worden aangevuld en oplossingen worden gevonden voor problemen die zich dikwijls voordoen:

- het is moeilijk een verzekering af te sluiten voor een tijdelijk verblijf in een andere lidstaat;
- het is moeilijk een kortlopende verzekering af te sluiten voor een auto die in een andere lidstaat wordt gekocht;
- er is behoefte aan een betere vergoedingsregeling voor voetgangers en fietsers in de autoverzekering;

(1) Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten 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 (PB L 103 van 2.5.1972); Richtlijn 84/5/EEG van de Raad van 30 december 1983 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PB L 8 van 1.1.1984); Richtlijn 90/232/EEG van de Raad van 14 mei 1990 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (PB L 129 van 19.5.1990); Richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 mei 2000 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en houdende wijziging van de Richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG van de Raad (Vierde richtlijn motorrijtuigenverzekering) (PB L 181 van 20.7.2000).

- bestuurders die van verzekeraar willen veranderen, moeten een bonus-malusverklaring kunnen ontvangen.

1.4. Het Europees Parlement heeft in juli 2001 een resolutie aangenomen waarin het voor een Vijfde richtlijn motorrijtuigenverzekering pleitte. Met het onderhavige richtlijnvoorstel geeft de Commissie gehoor aan dit verzoek.

2. Algemene opmerkingen

2.1. Het Comité steunt het voorstel van de Commissie om de richtlijnen motorrijtuigenverzekering te herzien, waarbij „vooral de volgende doelstellingen” worden beoogd:

- actualisering en verbetering van de in het kader van de verplichte verzekering geboden bescherming van slachtoffers van auto-ongevallen;
- aanvulling van leemten en verduidelijking van sommige bepalingen van de richtlijnen om de verschillen in interpretatie en toepassing ervan te verkleinen;
- het bieden van een oplossing voor problemen die zich dikwijls voordoen teneinde een doeltreffender interne markt voor motorrijtuigenverzekeringen tot stand te brengen.

2.2. Sinds de goedkeuring van de eerste richtlijn in 1972 zijn de richtlijnen meermalen gewijzigd om de bepalingen ervan aan de realiteit aan te passen en de toepassing ervan te vergemakkelijken.

2.2.1. Deze aanpak druist in tegen diverse oriënterende publicaties van de Commissie, waaronder het Witboek over de Europese governance, de Mededeling „Europese governance: een betere wetgeving” en het actieplan „Vereenvoudiging en verbetering van de regelgeving”. Door de ene wijziging na de andere door te voeren worden de samenhang tussen en de toegankelijkheid van de regels voor autoverzekeringen helaas ondermijnd.

2.3. Eens te meer stelt het Comité vast dat sommige noodzakelijke aanpassingen nu pas voor het eerst in de richtlijnen worden aangebracht. Zo voorziet de voorgestelde richtlijn in minimum-dekkingsbedragen die zo'n 75 % hoger zijn dan de in richtlijn 84/5/EEG vastgestelde bedragen, die al 18 jaar hetzelfde zijn.

2.3.1. Het Comité ziet dit als een weinig samenhangende manier om de richtlijnen aan te passen, omdat door deze inhaalslag sommige punten te sterk worden gewijzigd.

2.3.2. Bovendien hebben sommige lidstaten in de loop der jaren zelf minimumbedragen vastgesteld die boven de in de richtlijn voorziene bedragen liggen. De verschillen tussen de lidstaten nemen toe, waardoor harmonisatie van de bedragen en het voeren van een evenwichtig mededingingsbeleid sterk bemoeilijkt wordt.

2.3.3. Het Comité stelt tot zijn genoegen vast dat de nieuwe minimumbedragen elke vijf jaar aangepast zullen worden (artikel 2 van de voorgestelde richtlijn).

3. Specifieke opmerkingen

Het Comité heeft zich gebogen over de artikelen van het richtlijnvoorstel die een wijziging van de vigerende richtlijnen inhouden. Het Comité gaat akkoord met deze veelal technische aanpassingen, met uitzondering van de bepalingen inzake de minimum-dekkingsbedragen bij materiële schade en letsel. Tevens wenst het de volgende opmerkingen en suggesties voor te leggen:

3.1. Artikel 1

3.1.1. Het Comité stemt in met de voorgestelde wijzigingen.

3.2. Artikel 2

3.2.1. Het minimale dekkingsbedrag wordt bij lichamelijk letsel 1 000 000 EUR per slachtoffer en bij materiële schade 500 000 EUR ongeacht het aantal slachtoffers.

3.2.2. In een tijd waarin de herverzekeringssector ernstig verstoord is, is het niet wenselijk om hogere minimumbedragen voor te stellen. De ervaring leert echter dat een forse verhoging van de minimumbedragen systematisch leidt tot een sterke stijging van de door de rechter toegekende schadevergoedingen, met name in geval van lichamelijk letsel. Als reactie daarop is het mogelijk dat de verzekeraars hun premies dusdanig verhogen dat deze — met name in de kandidaat-lidstaten — wellicht niet meer door de verzekeringnemers opgebracht kunnen worden.

3.2.3. Schadevergoedingen aan letselslachtoffers worden in de richtlijn niet aan een maximum gebonden, waardoor in sommige gevallen sprake is van een onbeperkte risicodekking. Gezien de speciale regels voor het reizigersvervoer, waarop deze richtlijn niet van toepassing is, pleit het Comité voor een maximumvergoeding van 10 000 000 EUR per gebeurtenis, ongeacht het aantal slachtoffers. Dit maximumbedrag geldt dan voor een periode van tien jaar; hierna wordt de situatie opnieuw beoordeeld door de Commissie.

3.2.4. Het Comité gaat akkoord met de regels inzake automatische indexering van de bedragen.

3.2.5. De Commissie zou in artikel 1 van Richtlijn 84/5/EEG een nieuw, als volgt luidend punt moeten opnemen:

„5 bis — De lidstaten moeten binnen ten hoogste vier maanden zorgen voor een systeem waarbij, in afwachting van de definitieve vaststelling van de schadevergoeding door de rechter, voor de vergoeding van letselschade een voorlopig bedrag wordt uitgekeerd aan slachtoffers van verkeersongelukken.”

3.2.6. Het door de Commissie voorgestelde nieuwe lid 6 van artikel 1 van Richtlijn 84/5/EEG zou geschrapt moeten worden. Het is in ieder geval onaanvaardbaar dat de tweede alinea van dit nieuwe lid alleen geldt voor aanzienlijk lichamelijk letsel. De definitie hiervan mag namelijk zeker niet aan de lidstaten worden overgelaten, aangezien de regels voor slachtoffers dan van lidstaat tot lidstaat zouden kunnen verschillen, terwijl in dit verband juist een harmonisatie geboden is.

3.3. Artikel 3

3.3.1. Het Comité kan zich vinden in de voorgestelde wijziging.

3.4. Artikel 4

3.4.1. Het Comité stemt in met de voorgestelde wijzigingen, behalve die in artikel 4, lid 2, en artikel 4, lid 4.

3.4.2. Artikel 4, lid 2

3.4.2.1. In dit artikel wordt voorgesteld in Richtlijn 90/232/EEG een „artikel 1 bis” in te voegen waarin staat dat lichamelijk letsel dat door voetgangers en fietsers is geleden als gevolg van een ongeval waarbij een motorvoertuig is betrokken, ongeacht of de bestuurder schuld draagt, gedekt moet zijn.

3.4.2.2. Het Comité beseft dat de regels inzake schadevergoedingen voor kwetsbare verkeersdeelnemers aangepast moeten worden. Dit zou niet alleen moeten gelden voor fietsers en voetgangers, maar ook voor ander niet-gemotoriseerd verkeer, zoals skaters. Als middel om de situatie van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren zijn voorschriften op verzekeringsgebied echter niet geschikt, aangezien in dat geval de aansprakelijkheidsregels van de lidstaten van toepassing blijven. Wordt de wetgevende bevoegdheid van de EU op het gebied van het materiële aansprakelijkheidsrecht aanvaard, dan zou de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers geregeld moeten worden door Europese bepalingen inzake aansprakelijkheid. Daarin moeten dan ook fundamentele elementen als causaliteitsvereiste, overmacht en uitsluiting van opzet worden verwerkt.

3.4.2.3. Het Comité stelt de Commissie dan ook voor deze bepaling in het huidige voorstel (voor een vijfde richtlijn) te schrappen en de mogelijkheid te overwegen om een aansprakelijkheidsrichtlijn voor te stellen om de schadevergoeding voor kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren en de desbetreffende regels te harmoniseren.

3.4.2.4. In een volgende WA-verzekeringsrichtlijn zou dan verwezen kunnen worden naar de aansprakelijkheidsrichtlijn en zou ervoor gezorgd kunnen worden dat de vergoedingen voor alle slachtoffers van verkeersongevallen volgens dezelfde normen vastgesteld worden.

3.4.3. Artikel 4, lid 4

3.4.3.1. In dit artikel wordt voorgesteld in Richtlijn 90/232/EEG een „artikel 4ter” in te voegen inzake het verstrekken van bonus/malusverklaringen.

3.4.3.2. Voor het Comité gaat de bepaling dat de verzekeraar alleen binnen vijftien dagen na beëindiging van de verzekeringsovereenkomst een verklaring dient te verstrekken, niet ver genoeg. De verzekeringnemer heeft een dergelijke verklaring namelijk nodig voordat het contract afloopt om een

nieuwe verzekeraar te kunnen vinden; anders zou hij in de tussentijd onverzekerd zijn. Bovendien heeft de verzekeringnemer deze verklaring sowieso nodig, met name wanneer hij een ander voertuig aanschaft dat hij ook wil verzekeren. Daarom vindt het Comité dat de verklaring op verzoek van de verzekeringnemer binnen vijftien dagen moet worden toegezonden. De verzekeraar zou een verzoek van de verzekeringnemer bovendien te allen tijde per e-mail of post moeten beantwoorden.

3.5. Artikel 5

3.5.1. Het Comité stemt in met de voorgestelde wijzigingen.

3.6. Artikel 6

3.6.1. Het Comité gaat akkoord met de bepalingen voor het omzetten van de richtlijn.

4. Conclusies

4.1. Het Comité stelt vast dat er steeds meer Europese regels inzake autoverzekeringen bijkomen.

4.1.1. Zelfs nog voordat dit voorstel voor een vijfde richtlijn is goedgekeurd, zou al een nieuwe richtlijn moeten worden overwogen.

4.1.2. Er zullen ongetwijfeld nog meer wijzigingen of aanvullingen komen. Naarmate de steeds weer veranderde teksten zich opstapelen wordt de regelgeving dus bijzonder lastig toegankelijk, en met de uitbreiding in het verschiet neemt het gevaar van een onbegrijpelijke en onsamenhangende regelgeving toe.

4.1.3. Het Comité pleit er dan ook voor dat alle vigerende richtlijnen (72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG, 90/232/EEG en 2000/26/EEG) in de onderhavige vijfde richtlijn worden ondergebracht. Deze richtlijn zou dan later door toevoeging van alle bestaande relevante wetteksten in een „Europese code voor autoverzekeringen” omgezet kunnen worden.

4.2. Latere wijzigingen en aanpassingen zouden dan alleen in deze code aangebracht hoeven te worden; zo zou de samenhang van de regelgeving gewaarborgd worden.

4.3. De „Europese code voor autoverzekeringen” zou de voorbode kunnen vormen van een meer algemene „Europese verzekeringscode”.

Brussel, 26 februari 2003.

De voorzitter

van het Europees Economisch en Sociaal Comité

R. BRIESCH