

Vergaderjaar 2022–2023

36 339

**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)**

Nr. 5

**VERSLAG**

Vastgesteld 15 mei 2023

De vaste commissie voor Justitie en Veiligheid, belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen. Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van het voorstel van wet genoegzaam voorbereid.

**Inhoudsopgave**

blz.

<b>I. Algemeen deel</b>	<b>2</b>
<b>1. De richtlijn: een schets op hoofdlijnen</b>	<b>2</b>
1.1 De huidige richtlijn	2
1.2 Wijziging van de reikwijdte van de verzekeringsplicht	2
1.3 Wijziging minimumbedragen verzekeringsdekking	3
1.4 Invoering verklaring betreffende het schadeverleden en prijsvergelijkings-instrumenten	3
<b>2. Wijze van implementatie</b>	<b>3</b>
2.1 Wijzigingen ter implementatie van de richtlijn	3
a. Reikwijdte van de verzekeringsplicht	3
2.2 Onderdelen van de richtlijn die geen implementatie behoeven	4
a. Uitzonderingen op de verzekeringsplicht	4
b. Controle op verzekering	4
c. Overige onderwerpen	5
<b>3. Consultatie en advies</b>	<b>5</b>
3.1 Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)	5

### **I. Algemeen deel**

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering. Deze leden hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben, gelet op het belang van zekerheid over wettelijke aansprakelijkheid in het verkeer en de verzekering tegen deze aansprakelijkheid in de Europese Unie, met interesse kennisgenomen van deze implementatiewet. Deze leden hebben hier nog een aantal vragen en opmerkingen bij.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Deze leden zijn benieuwd naar hoe de invoering van de richtlijn in andere EU-lidstaten verloopt, met name in de landen om Nederland heen. Ook vragen deze leden hoe de toekomstige uitvoering in andere lidstaten gestalte zal krijgen.

De leden van de SP-fractie hebben de Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigen-verzekering gelezen en hebben hier nog een aantal vragen over.

#### **1. De richtlijn: een schets op hoofdlijnen**

##### *1.1 De huidige richtlijn*

De leden van de SP-fractie constateren dat er kritiek is geweest op de huidige richtlijn betreffende de automatische handhaving en beboeting van mensen met een verzekeringsplicht. Dit terwijl er uit de praktijk genoeg voorbeelden waren van voertuigen die vrijwel nooit meededen aan het verkeer of zelfs niet meer mee konden doen aan het verkeer. Hierbij was geen ruimte voor maatwerk en bovendien werden de boetes al snel verdubbeld of verdrievoudigd. Kan de regering aangeven of er nog steeds sprake is van deze werkwijze? Zo nee, welke elementen zijn de afgelopen jaren hierin veranderd? Zal de nieuwe richtlijn ervoor zorgen dat er van deze werkwijze wordt afgeweken?

##### *1.2 Wijziging van de reikwijdte van de verzekeringsplicht*

De leden van de SP-fractie lezen dat het begrip «voertuig» zal worden aangepast. Met deze aanpassing zullen onder de streep meer vervoersmiddelen worden uitgesloten van het begrip en daarmee van deze wetgeving en de verzekeringsplicht. Deze leden lezen dat hiermee bijvoorbeeld elektrische fietsen en gemotoriseerde worden uitgesloten. Dat vinden deze leden positief. Kan de regering een opsomming geven welke vervoersmiddelen nog meer worden uitgesloten door de Minister met de ruimte die er is binnen deze wetgeving?

De leden van de SP-fractie zien dat de definitie «deelname aan het verkeer» wordt aangepast waarbij het lijkt dat de definitie nu juist ruimer zal worden geïnterpreteerd zoals het laten gelden van deze definitie ongeacht het terrein waarop het motorrijtuig wordt gebruikt. Klopt het dat deze definitie nu ruimer zal worden toegepast en zo ja, kan de regering een opsomming geven van de zaken die onder de nieuwe richtlijn nu wel onder de definitie van «deelname aan het verkeer» passen?

De leden van de SP-fractie merken op dat de lidstaten middels de nieuwe richtlijn de mogelijkheid krijgen om voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in gebieden met beperkte toegang, uit te sluiten van de verzekeringsplicht. De regering geeft aan dat dit niet zal worden toegepast in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) omdat de huidige wet hier nu ook geen uitzondering voor kent en stelt dat er is gebleken dat hier geen behoefte aan is. Op basis waarvan veronderstelt de regering dat hier geen behoefte aan is?

### *1.3 Wijziging minimumbedragen verzekeringsdekking*

De leden van de SP-fractie merken op dat de richtlijn de minimumbedragen, waarvoor de motorrijtuigenaansprakelijkheidsverzekering in ieder geval dekking moet bieden, harmoniseert. Hierdoor komen kleine verschillen tussen lidstaten te vervallen. Het is voor deze leden niet duidelijk hoe groot deze verschillen zijn en wat de financiële gevolgen zijn van de harmonisatie. Hoe groot is de verandering van het minimumbedrag voor Nederlanders? Voor welk land zal dit zorgen voor de grootste verandering in de prijs?

### *1.4 Invoering verklaring betreffende het schadeverleden en prijsvergelijking-instrumenten*

De leden van de D66-fractie hebben al in 2019 vragen gesteld over het meenemen van schadevrije jaren bij (auto)verzekeringen in het buitenland. Destijds bleek dat in het buitenland opgebouwde schadevrije jaren niet altijd kunnen worden meegenomen als een verzekering wordt afgesloten in Nederland en dat in Nederland opgebouwde schadevrije jaren vaak geen waarde hadden in het buitenland. Daarom vragen deze leden of de zesde richtlijn motorrijtuigenbelasting ervoor zorgt dat verzekeraars schadevrije jaren nu wel accepteren, ongeacht het land waarin deze schadevrije jaren zijn opgebouwd. In brede zin vragen deze leden naar standaardisatie voor de administratie van schadevrije jaren.

## **2. Wijze van implementatie**

### *2.1 Wijzigingen ter implementatie van de richtlijn*

#### *a. Reikwijdte van de verzekeringsplicht*

De leden van de VVD-fractie vragen welke voertuigen nu wel onder de verzekeringsplicht zullen vallen na invoering van deze implementatiewet, en welke voertuigen niet. Ook vragen deze leden welke specifieke voertuigen nu niet onder de verzekeringsplicht vallen en straks wel. Deze leden vragen of er na invoering van deze implementatiewet een verzekeringsplicht is voor een e-bike, waar je op kan trappen maar ook kan kiezen om volledig elektrisch te fietsen. Ook vragen deze leden of er na invoering van deze implementatiewet een verzekeringsplicht is voor een fatbike. Deze leden vragen of er na invoering van deze implementatiewet een verzekeringsplicht is voor een speed pedelec, waar je op kan trappen, maar ook kan kiezen om volledig elektrisch te fietsen.

De leden van de VVD-fractie vragen of er na invoering van deze implementatiewet een verzekeringsplicht is voor de elektrische step. Ook vragen deze leden hoe er nu wordt gehandhaafd op de elektrische step en wat er gebeurt als deze nu schade veroorzaakt. Deze leden vragen hoeveel elektrische steps de afgelopen jaren zijn aangehouden en hoeveel elektrische steps in beslag zijn genomen. Ook vragen deze leden wanneer wel wordt overgegaan tot inbeslagname en in welke gevallen niet. Tot slot

vragen deze leden in hoeverre in beslag genomen elektrische steps na een veiling weer op de Nederlandse weg zijn aangehouden.

De leden van de D66-fractie vragen, gelet op alle maatschappelijke ontwikkelingen die deze leden op de weg zien, naar de afbakening van de verzekeringsplicht. Deze leden begrijpen dat auto's een verplichte aansprakelijkheidsverzekering kennen, maar ook een niet-klassiek-motorisch voertuig zoals een scootmobiel of elektrische quad kan voor een ongeluk zorgen met een ander voertuig dat wél verplicht is verzekerd. Voor wiens rekening komt de schade in dat geval, vragen deze leden. Kan de regering reflecteren op de wenselijkheid van een bredere aansprakelijkheidsverzekering in het verkeer?

## *2.2 Onderdelen van de richtlijn die geen implementatie behoeven*

### *a. Uitzonderingen op de verzekeringsplicht*

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt bepaald of bepaalde licht elektrische voertuigen weinig gevaar opleveren. Ook vragen deze leden of er wordt gekeken naar frequentie, schadelast en het aantal ongelukken. Deze leden vragen over welke periode dit dan wordt gemeten en of hierbij meespeelt dat het totaal aantal toegelaten voertuigen een rol speelt. Deze leden vragen welke overgangperiode minimaal wordt gehanteerd bij het laten vervallen van de verzekeringsplicht.

De leden van de VVD-fractie vragen wat er gebeurt als je bewust of onbewust (onbewust is bijvoorbeeld iemand die denkt te fietsen met trapondersteuning, terwijl dit geen trapondersteuning is, omdat hij ook volledig elektrisch kan fietsen) niet verzekerd bent. Ook vragen deze leden hoe hierop wordt gehandhaafd. Deze leden vragen wat er in deze twee situaties gebeurt als deze persoon schade veroorzaakt.

De leden van de D66-fractie merken op dat er verzekeraars zijn die geen lid zijn van het verbond van verzekeraars en zich specifiek in de markt zetten voor een specifieke groep (lage) risico's. Hoewel deze leden nog geen grote problemen zien, is er volgens hen wel een risico voor de solidariteit binnen verzekeringen in toekomst. Daarom vragen deze leden welke maatregelen de implementatiewet bevat om de solidariteit van verzekeringen te borgen en welke maatregelen de regering verder neemt om het solidaire karakter van verzekeringen, ook voor motorrijtuigen, te verzekeren.

### *b. Controle op verzekering*

De leden van de VVD-fractie vragen waarom de Europese Commissie de optie geeft om te controleren of buitenlandse voertuigen verzekerd zijn. Deze leden vragen welke landen hiermee problemen ervaren. Ook vragen deze leden naar met welke buitenlandse voertuigen deze landen problemen ervaren. Deze leden vragen waarom Nederland geen problemen ervaart met deze buitenlandse voertuigen. Deze leden willen weten hoeveel onverzekerde buitenlandse voertuigen de afgelopen vijf jaar in Nederland zijn aangehouden en hoeveel onverzekerde buitenlandse voertuigen in beslag zijn genomen. Ook vragen deze leden wat er gebeurt met deze buitenlandse voertuigen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het zit met Oekraïense voertuigen en of deze aansluiten bij de richtlijn van de Europese Commissie.

### *c. Overige onderwerpen*

De leden van de VVD-fractie lezen dat in artikel I, onderdeel O, opgenomen artikel 26d van de WAM op 23 juni 2023 in werking treedt. Deze leden vragen wanneer dit artikel is goedgekeurd door de Tweede Kamer en de Eerste Kamer. Deze leden vragen welke relatie er is tussen deze implementatiewet en motorrijtuigen met autonomie.

### **3. Consultatie en advies**

#### *3.1 Adviescollege toetsing regeldruk (ATR)*

De leden van de SP-fractie merken op dat het ATR de zorg heeft gedeeld over het voornemen van de regering om niet gebruik te maken van de maximale ruimte om de verkeringsplicht voor bepaalde motorrijtuigen af te schaffen. Het ATR vraagt waarom de regering dus niet heeft gekozen voor deze maximale ruimte. Deze vraag staat wat deze leden betreft nog steeds. Waarom kiest de regering er niet voor de maximale ruimte te nemen om de verzekeringplicht voor bepaalde motorrijtuigen af te schaffen? Waarom wordt er niet maximaal gebruikgemaakt van de mogelijkheid om een vrijstelling te verlenen van de verzekeringplicht voor voertuigen die uitsluitend worden gebruikt in gebieden met beperkte toegang?

## **II. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel I*

De leden van de SP-fractie merken op dat het nieuw toegevoegde artikel 1a, punt a stelt dat motorrijtuigen die nauwelijks gevaar opleveren worden uitgezonderd van deze wetgeving. Dit is een zeer logische maar ook vrij breed te interpreteren definitie. Klopt het dat hiermee motorrijtuigen die vrijwel nooit worden gebruikt en ook niet worden kunnen gebruikt middels dit artikel worden uitgesloten van de wet? Welke motorrijtuigen vallen volgens de regering precies onder artikel 1a, punt a en kunnen hiermee dus worden uitgesloten van de wet?

De voorzitter van de commissie,  
Kat

De adjunct-griffier van de commissie,  
Van Tilburg