

## **Internationale verkeersongevallen en verzekering in Europees perspectief**

Mr. F.J. Blees en Prof. mr. X.E. Kramer

Gepubliceerd in: M. Jurgens en R. Stijnen (red.), Toepassing van Europees Recht. Wat doet de Nederlandse rechter met het Europese recht?, Deventer: Kluwer 2012, p. 73-94. De originele paginanummers zijn aangegeven in deze tekst door middel van [xx].

[73]

### **1. Inleiding**

Deze bundel staat in het teken van Europa. Onze bijdrage concentreert zich op de betekenis van “Europa” voor de positie van het (Nederlandse) slachtoffer dat personenschade heeft geleden. Wij beperken ons daarbij hoofdzakelijk tot het verkeersslachtoffer. Dat heeft een aantal redenen. In de eerste plaats is een beperking tot een deelterrein noodzakelijk in verband met de omvang van onze bijdrage. In de tweede plaats is het verkeersrecht een terrein waarop de Europese Unie (EU) zich al sinds het begin van de jaren '70 van de vorige eeuw heeft gericht en waarop het aspect van enerzijds de Europese eenwording en anderzijds dat van de bescherming van de zwakkere bij uitstek voorwerp van regelgeving is geworden.

Het thema van deze congresbundel is “Europa en de Nederlandse rechter”. Bij nadere beschouwing van de Nederlandse en Europese rechtspraak valt op, dat nauwelijks uitspraken te vinden zijn op het terrein van de verkeersschade waarin dat Europese recht een (prominente) rol speelt. Over de Wam-richtlijnen van de Europese Gemeenschap zijn sinds 1972 – het jaar van de totstandkoming van de 1<sup>e</sup> Richtlijn – nog geen 10 arresten gewezen door het Hof van Justitie van de Europese Unie (Hof van Justitie). Daarbij komen nog twee arresten die op de Brussel I Verordening betrekking hebben en die in een verkeerszaak zijn geweest. Dat is in het licht van de naar ruwe schatting 5 à 700.000 schadegevallen in het verkeer in Europa (in geografische zin) opvallend; wij kunnen slechts gissen naar de oorzaak daarvan.

In het algemeen valt daarover op te merken dat verzekeraars zoveel mogelijk proberen procedures te vermijden. Voor Nederland geldt wellicht nog meer dan voor een aantal andere landen, dat verzekeraars streven naar het regelen van de schade en dat zij daarbij de juridische zuiverheid van de uitkomst minder belangrijk achten. Bovendien nemen bij de afwikkeling van schaden in het internationale gemotoriseerde verkeer centrale instanties van verzekeraars – zoals de groenekaartbureaus, de waarborgfondsen en schadevergoedingsorganen – een centrale plaats in en daarbij spelen afspraken tussen deze organisaties een grote rol. Ook deze overeenkomsten maken het mogelijk rechtszaken te vermijden. Dit alles maakt onze opdracht om de rol van de rechter in Europees verband te belichten niet eenvoudiger en onze bijdrage zal dan ook meer ingaan op de samenhang tussen de verschillende Europese rechtsinstrumenten voor zover relevant voor de slachtofferbescherming. [74]

In deze bijdrage wordt allereerst besproken hoe deze twee doelstellingen op het terrein van de verkeersaansprakelijkheid met elkaar in verband staan. Daartoe gaan wij eerst in op het begrip “interne markt”, in het bijzonder vanuit de invalshoek van het vrije verkeer van personen. Vervolgens gaan wij na wat deze interne markt betekent voor de verzekeringsbranche – met name die van de motorrijtuigverzekering – om daarna te bespreken op welke wijze de gevolgen van het vrije verkeer in overeenstemming worden gebracht met het belang van de doelstelling van consumentenbescherming. Onze aandacht richt zich daarbij – naast het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) en het Verdrag betreffende de werking van de Europese

Unie (VWEU) – op de gecodificeerde Wam-richtlijn, hierna ook: de Wam-richtlijn.<sup>1</sup> Deze richtlijn bundelt de richtlijnen 72/166/EEG (1<sup>e</sup> Richtlijn), 84/5/EEG (2<sup>e</sup> Richtlijn), 90/232/EEG (3<sup>e</sup> Richtlijn), 2000/26/EG (4<sup>e</sup> Richtlijn) en 2005/14/EG (5<sup>e</sup> Richtlijn), zonder daarin inhoudelijk verandering in aan te brengen. Ook komt richtlijn Solvabiliteit II aan de orde.<sup>2</sup> Voor grensoverschrijdende gevallen zijn voorts de verordeningen Brussel I en Rome I en II van belang.<sup>3</sup> Daarnaast besteden wij kort aandacht aan het Haags Verkeersongevallenverdrag (HVOV), dat weliswaar geen EU-instrument is maar dat voor de positie van het verkeersslachtoffers nog steeds van belang is, zeker vanuit het perspectief van de Nederlandse rechter.<sup>4</sup>

## 2. Doelstellingen van de EU: vrij verkeer en consumentenbescherming

Had de Europese Economische Gemeenschap, opgericht in 1957, de instelling van een gemeenschappelijke markt (die als het ware naast de nationale markten stond) tot doel, de Europese Akte in 1987 bracht de interne markt. Deze wordt omschreven [75] als een ruimte zonder binnengrenzen waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd.<sup>5</sup> Nationale markten zijn, althans in theorie, verdwenen. Daarnaast heeft de EU een aantal nevendoelestellingen die van deze interne markt niet los kunnen worden gezien. Voor ons onderwerp is van deze nevendoelestellingen vooral van belang die van het hoge niveau van consumentenbescherming.<sup>6</sup>

Het vrije verkeer geldt voor burgers die het recht hebben zich zonder belemmering te bewegen van de ene naar de andere lidstaat, maar ook voor bedrijven die zich in andere lidstaten moeten kunnen vestigen dan wel hun producten en diensten daar moeten kunnen aanbieden. Dat houdt noodzakelijkerwijs ook in, dat consumenten en bedrijven hun goederen en diensten in andere lidstaten dan die van hun woonplaats moeten kunnen betrekken. Op het terrein van de financiële markten, met name de verzekeringsbranche, is de interne markt inmiddels gerealiseerd. Verzekeraars hebben, om in de gehele Unie werkzaamheden te kunnen verrichten,

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 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 (gecodificeerde versie).

<sup>2</sup> 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* L335 van 17 december 2009. Wij verkeren op dit moment op wetgevingsgebied in een overgangsfase. De richtlijnen die de toegang van verzekeringsondernemingen tot de markten van de lidstaten en de controle op hun activiteiten regelen zijn gebundeld in Richtlijn Solvabiliteit II. De lidstaten zouden hun wetgeving oorspronkelijk op 31 oktober 2012 hebben moeten aanpassen, maar de invoering heeft vele haken en ogen en deze datum is, naar het zich thans laat aanzien, opgeschoven naar 1 januari 2014. Wij refereren aan Solvabiliteit II omdat deze richtlijn voor zover het de onderwerpen van deze bijdrage betreft overeenkomt met het thans geldende recht.

<sup>3</sup> Achtereenvolgens Verordening (EG) nr. 44/2001 van de Raad van 22 december 2000 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (Brussel I), *Pb* L12 van 16 januari 2001; Verordening (EG) nr. 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I), *Pb* L177 van 4 juli 2008 en Verordening (EG) nr. 864/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 11 juli 2007 betreffende het recht dat van toepassing is op niet-contractuele verbintenissen (Rome II), *Pb* L199 van 31 juli 2007.

<sup>4</sup> Haags Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op verkeersongevallen op de weg. Dit verdrag kwam op 4 mei 1971 tot stand onder auspiciën van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht. Naast Nederland zijn partij: België, Bosnië-Herzegovina, Frankrijk, Kroatië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Macedonië, Marokko, Oostenrijk, Polen, Servië en Montenegro, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechische Republiek, Wit Rusland, Ukraine en Zwitserland.

<sup>5</sup> Thans art. 3 lid 3 VEU en art. 26 lid 1 VWEU.

<sup>6</sup> Art. 169 VWEU.

nog slechts één enkele vergunning nodig, niet alleen om zich er te vestigen, maar ook om activiteiten in dienstverrichting te ontplooiën.<sup>7</sup> Voor dat laatste, maar ook om een bijkantoor – een “lichte” vorm van vestiging – in een andere lidstaat te openen, volstaat een vrij eenvoudige procedure van kennisgeving aan de toezichthoudende autoriteiten in de lidstaat waar de verzekeraar zijn activiteiten wil beginnen. Daarbij wordt het solvabiliteitstoezicht uitgeoefend vanuit de lidstaat van de hoofdvestiging.<sup>8</sup> Dit regime staat bekend als dat van *single licence/home country control*.

Dit regime is ook van toepassing op de motorrijtuigverzekering, een verzekeringsvorm die niet alleen in alle lidstaten verplicht is, maar die ook aan bijzondere wetgeving is onderworpen. Deze wetgeving is deels Europees geharmoniseerd in de Wam-richtlijn. De Richtlijn beoogt harmonisatie van de nationale rechtsstelsels, maar staat nog steeds belangrijke nationale verschillen toe. Deze wetgeving heeft tot doel het beschermen van de zwakke. Daarbij moet vanzelfsprekend worden gedacht aan het verkeersslachtoffer – de derde die geen partij is bij de verzekeringsovereenkomst maar in wiens belang de verzekering primair wordt gesloten – maar ook aan de verzekerde, wiens vermogen de verzekering beoogt te beschermen.

Een volkomen vrij verkeer van personen en van diensten kan op gespannen voet staan met consumenten- en vooral slachtofferbescherming. Als financiële ondernemingen zonder meer hun diensten in andere landen mogen aanbieden, betekent dat niet dat die diensten beantwoorden aan de gerechtvaardigde verwachtingen van hun wederpartijen. Een verzekeringspolis naar Roemeens recht zal waarschijnlijk niet aan Nederlandse wettelijke eisen en maatschappelijke verwachtingen voldoen. Bovendien rijst de vraag hoe bijvoorbeeld de schadeafhandeling zou moeten verlopen met een verzekeraar die in een ander land is gevestigd dan zijn verzekerde. [76] Dat geldt al helemaal als de benadeelde een derde is onder een aansprakelijkheidsverzekering. Het belang van consumentenbescherming werd ook onderkend in het actieplan van de Europese Commissie voor haar wetgevingsprogramma voor de periode 1999 – 2005, waarin als doelstelling is geformuleerd een volledig geïntegreerde markt in overeenstemming met een hoog niveau van consumentenbescherming en consumentenvertrouwen.<sup>9</sup> De vrees is dat zonder hoog niveau van consumentenbescherming en -vertrouwen de interne markt een theoretisch concept zou blijven.

Met het oog op de belangen van de consument is daarom in de richtlijnen op het gebied van het verzekeringsrecht een aantal voorzieningen en voorschriften opgenomen die de scherpe kantjes van een ongebreidelde vrije markt afslipen. Daarbij is vooreerst van belang dat voor verplichte verzekeringsvormen geldt dat verzekeringsondernemingen die hetzij in vrije vestiging, hetzij in dienstverrichting op hun grondgebied actief zijn, de nationale bepalingen betreffende die verzekeringsvorm in acht dienen te nemen.<sup>10</sup> Dat geldt dus ook voor de verplichte motorrijtuigverzekering.

Voorts grijpt de Europese wetgever in het nationale verzekeringsrecht in. In de eerste plaats geldt in de gehele EU een verzekeringsplicht.<sup>11</sup> Deze verzekeringsplicht geldt in beginsel voor alle motorrijtuigen die gewoonlijk op het grondgebied van de lidstaten gestald zijn, zij het dat de Wam-richtlijn uitzonderingen toestaat; in die gevallen wordt wel op andere wijze voorzien

---

<sup>7</sup> Art. 15 Solvabiliteit II.

<sup>8</sup> Art. 30 Solvabiliteit II.

<sup>9</sup> EG-wetgevingsprogramma 1999 – 2005, Mededeling van de Commissie van 11 mei 1999 ‘Tenuitvoering van het kader voor financiële markten: een actieplan’, Doc. COM (1999) 232.

<sup>10</sup> Zie art. 179 lid 2 Solvabiliteit II; zie ook art. 13 lid 13, onderdeel b, van dezelfde richtlijn, dat meebrengt dat voor wat betreft de verplichte verzekering van voertuigen het land van registratie in dit verband bepalend is.

<sup>11</sup> Art. 3 Wam-richtlijn.

in de vergoeding van de door die uitgezonderde voertuigen veroorzaakte schade.<sup>12</sup> In de tweede plaats worden de belangrijkste aspecten van de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen op EU-niveau geharmoniseerd, zij het dat – meestal – sprake is van minimum-harmonisatie. De lidstaten mogen tot een verdergaand niveau van consumentenbescherming besluiten. Het gaat hier in wezen om materieel recht, althans om recht dat bedoeld is om door de lidstaten in het nationale materiële verzekeringsrecht te worden omgezet.

Daarmee is de bescherming van het verkeersslachtoffer niet volledig. De EU-richtlijn schrijft voor dat de lidstaten een aantal voorzieningen in het leven moeten roepen die het slachtoffer tegemoet komen, met name in die gevallen waarin hij geen verzekeraar kan aanspreken, dan wel waarin hij zonder dergelijke voorzieningen gedwongen zou zijn zich in het buitenland tot een buitenlandse wederpartij te wenden om schadevergoeding te verkrijgen. Hierbij valt te denken aan het waarborgfonds, het “groenekaartbureau”, de schaderegelaar en het schadevergoedingsorgaan. Men zou dit deel van de consumentenbescherming kunnen aanduiden als de institutionele bescherming. [77]

Ten slotte komt de Europese regelgever het verkeersslachtoffer tegemoet door hem in een aantal omstandigheden in staat te stellen in eigen land te procederen, zulks in afwijking van de hoofdregel van Verordening Brussel I, dat personen die woonplaats hebben op het grondgebied van een lidstaat slechts voor de gerechten van die lidstaat opgeroepen kunnen worden. Hier heeft het Hof van Justitie in een tweetal arresten een belangrijke verduidelijkende rol gespeeld. Het gaat hier om vragen van internationaal privaatrecht. In dit verband moet ook Verordening Rome II worden genoemd: door harmonisering van het conflictenrecht op het gebied van de niet-contractuele verbintenis zou de positie van het verkeersslachtoffer ook worden versterkt.

Op een aantal aspecten van deze bescherming van de Europese consument en in het bijzonder van het Europese verkeersslachtoffer gaan wij hierna in. Wij hanteren daarbij drie invalshoeken: de dekking onder de polis (en de bescherming door de waarborgfondsen en schadevergoedingsorganen), de “vangnetten” die met name het grensoverschrijdende slachtoffer ten dienste staan en de bescherming van het verkeersslachtoffer door het IPR. Bij dit laatste gaat het zowel om conflictenrechtelijke als om bevoegdheidsregels.

### **3. Relevantie voor de Nederlandse rechtspraak: nationale verschillen**

Weliswaar is het “Wam-recht” op Europees niveau in belangrijke mate geharmoniseerd, geuniformeerd is het geenszins. Dat is in de eerste plaats het gevolg van het feit dat de Europese Wam-richtlijn slechts minimum-harmonisatie brengt. Het is de lidstaten toegestaan een hoger beschermingsniveau te bieden en daarvan wordt door de meeste nationale wetgevers ruimhartig gebruik gemaakt. In de tweede plaats harmoniseert de richtlijn niet alle aspecten die doorgaans in nationale “wammen” worden geregeld. Een aantal voorbeelden ontleend aan onze eigen Wam: de vraag op wie de verzekeringsplicht rust, de wijze van registratie van verzekeringspolissen, het na-risico, de relatieve competentie, de wijze van handhaving van de verzekeringsplicht, het zijn alle aspecten die niet in de Wam-richtlijn zijn geregeld. In de derde plaats is dit het gevolg van het gekozen instrument: de richtlijn. Deze richt zich, anders dan de verordening, tot de lidstaten en verplicht deze een bepaald resultaat te realiseren, het daarbij aan de lidstaten overlatend op welke wijze zij dat resultaat bereiken. Dat alles leidt tot verschillen tussen de lidstaten in dekking en daarmee bescherming van het verkeersslachtoffer.

---

<sup>12</sup> Art. 5 Wam-richtlijn.

Bij de meeste verkeersongevallen spelen deze verschillen in nationaal recht geen rol van betekenis. Doorgaans speelt het ongeval zich slechts in één rechtssfeer af: aansprakelijke, benadeelde en verzekeraar hebben in de meeste gevallen hun woonplaats in het land van het ongeval. Maar bij verkeersongevallen die zich voordoen in een andere lidstaat dan die van woonplaats van het slachtoffer kan ook de Nederlandse rechter met vragen in deze context worden geconfronteerd. In mindere mate is dat ook het geval als de aansprakelijke woonplaats heeft in een andere lidstaat dan die van het ongeval. [78]

Dan kan de vraag rijzen tot wie de benadeelde zich kan wenden, welk regime op de dekking van toepassing is en welke rechter eventueel bevoegd is van het geschil kennis te nemen. Op deze vragen gaan wij in de volgende paragrafen in, waarbij het Nederlandse slachtoffer ons uitgangspunt is.

#### **4. Tot wie kan de benadeelde zich wenden? Slachtoffers en (andere) benadeelden**

De vraag welke wederpartijen de Nederlandse benadeelde kan aanspreken hangt af van de omstandigheden van het ongeval. Vanzelfsprekend is altijd de aansprakelijke partij aan te spreken. Dat zal in de meeste gevallen de bestuurder zijn, maar daarnaast moet – afhankelijk van het toepasselijk recht – ook worden gedacht aan de eigenaar, bezitter of houder van het voertuig.

Het verzekeringsrecht voegt een, soms meer, partijen toe die tot schadevergoeding kunnen worden aangesproken. Alvorens deze te bespreken moet eerst op een weerbarstig aspect worden ingegaan. Zonder dat dit in de Wam-richtlijn expliciet wordt gezegd, moet worden onderscheiden tussen het (directe) slachtoffer en andere benadeelden. Dat onderscheid valt af te leiden uit het gebruik in een aantal bepalingen van het – in art. 1, onderdeel 2, van de Richtlijn gedefinieerde – begrip “benadeelde” (zij die recht hebben op vergoeding van door voertuigen veroorzaakte schade), terwijl in andere bepalingen gebruik wordt gemaakt van de omschrijving ‘personen die materiële schade of lichamelijk letsel hebben geleden’. Deze laatste omschrijving wordt bijvoorbeeld gebruikt in art. 10 van de Richtlijn, waar het waarborgfonds wordt geregeld en art. 18 dat de rechtstreekse vordering regelt. Op andere plaatsen, bijvoorbeeld art. 11, dat een regeling voorschrijft voor geschillen tussen waarborgfonds en verzekeraar, gebruikt de Richtlijn dan weer het woord slachtoffer, dat niet gedefinieerd wordt, maar dat lijkt te zien op de categorie van direct getroffen. Daaruit leiden wij af dat anderen dan ‘personen die materiële schade of personenschade hebben geleden’, zoals regresnemende verzekeraars en instanties van de sociale zekerheid, in een strikte lezing van de Richtlijn geen toegang hebben tot het waarborgfonds en evenmin noodzakelijk een rechtstreekse vordering op de verzekeraar hebben. Vanzelfsprekend kan de nationale wetgever daarin wel voorzien, maar het Europese recht dwingt daartoe niet. Reeds hier merken wij op dat het onderscheid tussen het slachtoffer (de direct getroffene) en andere benadeelden (zoals regresnemende verzekeraars en instanties van de sociale zekerheid) ook in Verordening Brussel I relevant is. Hierop gaan wij in par. 7 nader in. Het gevolg is dat steeds nauwkeurig moet worden nagegaan welke partijen worden beschermd, zowel naar Unierecht als volgens nationale regelgeving. In deze bijdrage zullen wij de term “slachtoffer” reserveren voor degene die rechtstreeks bij het ongeval schade heeft geleden (waaronder ook nabestaanden) en de term “(andere) benadeelden” voor de ruimere categorie van afgeleide rechthebbenden op schadevergoeding, waaronder vooral regresnemers.<sup>13</sup> [79]

---

<sup>13</sup> Zie voor een uitgebreidere analyse van deze materie F.J. Blees, *De weg naar schadevergoeding in het internationale gemotoriseerde verkeer* (diss. EUR), Deventer: Kluwer 2010 (Blees 2010), p. 86 e.v.

Welke andere partijen dan de direct aansprakelijke kan het slachtoffer aanspreken? In de eerste plaats moet vanzelfsprekend worden gedacht aan de verzekeraar van het aansprakelijk gehouden voertuig. Dat volgt uit art. 18 van de richtlijn, dat een directe actie jegens de verzekeraar van de aansprakelijke voorschrijft. Zoals hiervoor reeds opgemerkt spreekt de richtlijn niet over ‘de benadeelde’ maar over ‘personen die materiële schade of lichamelijk letsel hebben geleden’. Dat duidt erop dat de richtlijn niet meebrengt dat andere benadeelden dan het directe slachtoffer een dergelijk rechtsreeks vorderingsrecht moeten hebben. Maar als dat niet het geval is, komt de verzekerde wel in een lastig parket: de regresnemer die zich niet rechtstreeks tot de verzekeraar kan wenden zal zich dan toch tot de verzekerde aansprakelijke richten en deze zal dan toch weer de verzekeraar aanspreken. Voor zover ons bekend hebben regresnemers dan ook in alle lidstaten een rechtstreeks vorderingsrecht op de verzekeraar.

Het slachtoffer heeft in die gevallen waarin de aansprakelijke onverzekerd blijkt te zijn, een vordering op het waarborgfonds. Dat geldt zowel voor personenschade als voor materiële schade. Onder de richtlijn kan het slachtoffer van een ongeval dat door een onbekend voertuig is veroorzaakt zich voor zijn personenschade eveneens tot het waarborgfonds wenden. Hetzelfde geldt voor zijn materiële schade als bij hetzelfde ongeval door het waarborgfonds is uitgekeerd wegens aanzienlijk lichamelijk letsel.<sup>14</sup> Hierbij plaatsen wij twee opmerkingen: in de eerste plaats beschermt de Richtlijn alleen het slachtoffer. In de tweede plaats vormt het Nederlandse Waarborgfonds Motorverkeer een grote uitzondering in Europa: met uitzondering van Zweden vergoedt geen enkel waarborgfonds de materiële schade van slachtoffers van ongevallen die door onbekenden zijn veroorzaakt als daarbij geen aanzienlijke personenschade is opgetreden.

Laten wij onze aandacht nu richten op het grensoverschrijdende ongeval.

Vindt het ongeval in de lidstaat van woonplaats van de benadeelde plaats en is het veroorzaakt door een bezoekend motorrijtuig, dan kan de benadeelde zich doorgaans wenden tot het “groenekaartbureau”. Is het aansprakelijke voertuig gewoonlijk gestald in (dat wil in de praktijk zeggen: voorzien van geldig kenteken van) een andere lidstaat dan die van het ongeval of van een daarmee gelijk gesteld land, dan heeft de benadeelde deze mogelijkheid ongeacht of het voertuig verzekerd is of niet.<sup>15</sup> Is het gewoonlijk gestald in een ander land, dan moet het zijn voorzien van [80] een geldige groene kaart.<sup>16</sup> Stemt het (EU- of daarmee gelijk te stellen) kenteken niet of niet langer met het voertuig overeen<sup>17</sup>, of is het voertuig niet van een groene kaart voorzien terwijl dat wel vereist is, dan staat de weg naar het waarborgfonds open.<sup>18</sup> Dat geldt echter niet zonder meer voor alle benadeelden, omdat de richtlijn toestaat dat de toegang tot het waarborgfonds beperkt wordt tot het slachtoffer zelf.

<sup>14</sup> Dat behoeft niet personenschade van degene die materiële schade heeft geleden te betreffen. De achtergrond van de mogelijkheid om materiële schade door onbekenden uit te sluiten ligt in de vrees voor fraude. Voor die vrees zou minder grond bestaan als het ongeval ook aanzienlijk letsel voor enige partij heeft meegebracht.

Zie voor de regeling van de dekking van het waarborgfonds art. 10 van de Richtlijn. Wij beperken ons hier tot de hoofdlijnen en laten een aantal voor de praktijk minder belangrijke nuances buiten beschouwing.

<sup>15</sup> Onder lidstaten vallen de landen van de Europese Economische Ruimte (EER): de EU alsmede IJsland, Noorwegen en Liechtenstein. Op de voet van art. 8 lid 1, tweede alinea, Wam-richtlijn worden voertuigen uit Andorra, Kroatië, Servië en Zwitserland met EER-voertuigen gelijk gesteld en worden zij zonder groene kaart tot het gebied van de Unie toegelaten.

<sup>16</sup> Art. 2, 6, 7 en 8 lid 1, eerste alinea, Wam-richtlijn; zie ook art. 2 lid 6 Wam.

<sup>17</sup> Zie art. 1, onderdeel 4, sub d, Wam-richtlijn. De term ‘kentekenplaat die niet of niet langer overeenkomt’ omvat een breed scala aan situaties, waaronder vervallen, gestolen, vervalste, ingetrokken, geschorste kentekens. Zie Blees 2010, p. 137 e.v.

<sup>18</sup> Art. 1, onderdeel 4, sub d, Wam-richtlijn; art. 2 lid 7, onderdeel b, Wam.

Vindt het ongeval in een ander land dan dat van woonplaats van het slachtoffer plaats, dan is de situatie gecompliceerder. De Wam-richtlijn beschermt dit slachtoffer als het land van ongeval een lidstaat is. Als het aansprakelijke voertuig gewoonlijk gestald is in een andere lidstaat dan die van woonplaats van het slachtoffer, terwijl het bovendien in een andere lidstaat dan die van die woonplaats is verzekerd, dan kan het slachtoffer zich wenden tot de door elke verzekeraar met vergunning in een lidstaat in alle andere lidstaten aan te stellen schaderegelaar.<sup>19</sup> Deze geldt als vertegenwoordiger van de verzekeraar en dat betekent dat de schaderegelaar als zodanig niet in rechte is aan te spreken. Een eventuele procedure zal tegen de verzekeraar moeten worden ingesteld.<sup>20</sup> In par. 6 zullen wij ingaan op de vraag welke rechter bevoegd is in geschillen tussen de derde-benadeelde en de verzekeraar van de aansprakelijke. Ontbreekt de schaderegelaar of is de aansprakelijke onbekend of niet verzekerd, dan kan het slachtoffer zich wenden tot het in elke lidstaat ingestelde schadevergoedingsorgaan.<sup>21</sup>

Bovendien kan het slachtoffer zich tot het schadevergoedingsorgaan van de lidstaat van zijn woonplaats wenden als de schaderegelaar of de verzekeraar niet binnen drie maanden na een verzoek om schadevergoeding een met redenen omkleed antwoord geeft op dat verzoek.<sup>22</sup> In dat geval – maar ook in het geval waarin de verzekeraar geen schaderegelaar heeft aangesteld – neemt het schadevergoedingsorgaan het schadegeval niet onmiddellijk in behandeling, maar stelt het de verzekeraar eerst, via het schadevergoedingsorgaan in de lidstaat van vestiging van de verzekeraar, in staat zelf alsnog een met redenen omkleed antwoord te geven. Laat deze na dit binnen twee maanden te doen, dan zal het schadevergoedingsorgaan het schadegeval alsnog met het slachtoffer gaan regelen.<sup>23</sup> Bij ongevallen die zich voordoen in [81] een andere lidstaat dan die van woonplaats van het slachtoffer waarbij het aansprakelijke voertuig hetzij gewoonlijk gestald dan wel verzekerd is in de lidstaat van woonplaats van het slachtoffer, is aan deze weg geen behoefte. Het slachtoffer kan zich wenden tot hetzij de verzekeraar rechtstreeks, hetzij – als de verzekeraar in die lidstaat in dienstverrichting werkzaam is – tot de schadeafhandelaar van de verzekeraar.<sup>24</sup>

Onder bepaalde omstandigheden geniet het slachtoffer dat inwoner is van een lidstaat ook een zekere bescherming als het ongeval in een niet-lidstaat plaatsvindt die bij het groenekaartstelsel is aangesloten. Dat is het geval als het aansprakelijke voertuig gewoonlijk gestald is in een lidstaat en bovendien verzekerd is voor schade in het betrokken land van ongeval. Ook dan kan hij zich tot de schaderegelaar van de verzekeraar in de lidstaat van zijn woonplaats wenden. De weg naar het schadevergoedingsorgaan staat alleen open als de verzekeraar geen schaderegelaar heeft aangesteld dan wel als deze (of de verzekeraar) niet binnen drie maanden een gemotiveerd antwoord op het verzoek om schadevergoeding geeft. Is de aansprakelijke onbekend of onverzekerd, dan kan het slachtoffer niet naar het schadevergoedingsorgaan.<sup>25</sup>

---

<sup>19</sup> Art. 21 van de Wam-richtlijn; zie voor de schaderegelaar art. 18 lid 1, onderdeel h, Solvabiliteit II en art. 21 Wam; voor wat betreft de verplichting van onder Nederlands toezicht staande verzekeraars om een schaderegelaar in de andere lidstaten aan te stellen zie art. 2:32 en art. 4:70 Wet op het financieel toezicht (Wft). De verplichting tot aanstelling van een schaderegelaar van verzekeringsondernemingen die onder toezicht in andere lidstaten vallen dient in de wetgeving van die andere lidstaten te worden gevonden.

<sup>20</sup> Zie voor de juridische positie van de schaderegelaar Blees 2010, p. 187 e.v.

<sup>21</sup> Art. 24 lid 1, onderdeel b, en art. 25 Wam-richtlijn; art. 27o lid 1, onderdeel b, c en d Wam.

<sup>22</sup> Art. 24 lid 1 onderdeel a, Wam-richtlijn; art. 27o, lid 1 onderdeel a Wam. Zie voor de procedure rond het gemotiveerde antwoord in het algemeen Blees 2010, p. 266 e.v. en voor de rol van het schadevergoedingsorgaan bij het uitblijven van een dergelijk antwoord p. 325 e.v.

<sup>23</sup> Art. 24 lid 1 Wam-richtlijn; art. 27p Wam. Zie voor een uitgebreide bespreking van de regeling van het schadevergoedingsorgaan Blees 2010, p. 323 e.v.

<sup>24</sup> Zie voor de schadeafhandelaar art. 152 lid 1 Solvabiliteit II en art. 4:71 Wft.

<sup>25</sup> Art. 20, lid 1, tweede alinea Wam-richtlijn.

Bij ongevallen in landen die niet bij het groenekaartstelsel zijn aangesloten geniet de benadeelde geen enkele bescherming op grond van de Wam-richtlijn.<sup>26</sup>

Samenvattend: niet elk Nederlands slachtoffer van een verkeersongeval met een internationaal aspect staat een wederpartij in Nederland ter beschikking tot wie hij zich om schadevergoeding kan wenden, al is dat doorgaans wel het geval. Slachtoffers van ongevallen in Nederland zijn goed af. Zij kunnen ofwel een verzekeraar aanspreken, dan wel het Nederlands Bureau der Motorrijtuigverzekeraars (het groenekaartbureau). Het Nederlands Bureau wordt in art. 1 Wam gelijk gesteld aan een verzekeraar, waarmee wordt bereikt dat de bepalingen die de dekking van de verzekeraar bepalen, ook op het Bureau van toepassing zijn. Bij ongevallen in het buitenland is de bescherming nog niet volledig. Vindt het ongeval plaats in een andere lidstaat, dan kan het slachtoffer zich ofwel tot de schaderegelaar van de verzekeraar, dan wel, als de aansprakelijke onbekend blijft of onverzekerd blijkt, tot het Nederlandse Schadevergoedingsorgaan wenden. In het laatste geval is niet de Nederlandse Wam (en het Nederlandse aansprakelijkheidsrecht) maar de wetgeving van het land van het ongeval bepalend voor de omvang van de dekking. Zie hierna par. 6. De bescherming bij ongevallen in bij het groenekaartstelsel aangesloten landen die geen deel uitmaken van de EER is onvolkomen. Alleen als het aansprakelijke voertuig gewoonlijk in een (andere) lidstaat is gestald, in een lidstaat verzekerd is en bovendien dekking heeft in het land van het ongeval (hetgeen in de meeste lidstaten niet verplicht is), kan het slachtoffer zich wenden tot de schaderegelaar. De weg naar het schadevergoedingsorgaan staat hem echter niet ter beschikking, [82] behoudens als de verzekeraar geen schaderegelaar heeft aangesteld of als (de schaderegelaar van) de verzekeraar niet binnen drie maande gemotiveerd antwoordt.

Benadeelden die niet kunnen worden gekwalificeerd als slachtoffer (zij die materiële of lichamelijke letsels hebben geleden, dan wel hun nabestaanden), regresnemers o.a., verkeren in een zwakkere positie. Dat gaat niet zozeer op bij ongevallen in Nederland. Zij hebben verhaal op de verzekeraar van de aansprakelijke, op het Nederlands Bureau en op het Waarborgfonds Motorverkeer. Maar als het ongeval in het buitenland heeft plaatsgevonden is hun positie sterk afwijkend van die van het rechtstreekse slachtoffer. Wij zouden menen dat hen wel, evenals het slachtoffer, de weg naar de schaderegelaar openstaat, maar als de verzekeraar deze niet heeft aangesteld, als de schaderegelaar niet binnen drie maanden antwoordt, of als de aansprakelijke onbekend of onverzekerd is, kunnen zij zich – als zij vallen onder de instanties bedoeld in art. 27j, onderdeel b, Wam – niet tot het Nederlandse schadevergoedingsorgaan wenden. Daarbij komt dat deze regresnemers in het kader van Verordening Brussel I ook nog in andere zin een zwakkere positie hebben op grond van jurisprudentie van het Hof van Justitie. Zie daarover par. 6.

## 5. De inhoudelijke bescherming van slachtoffers en andere benadeelden

In par. 2 merkten wij reeds op dat een van de eerste maatregelen ter bescherming van de consument de invoering van een verzekeringsplicht voor alle motorrijtuigen in de gehele EER is.<sup>27</sup> Die plicht geldt zowel voor gewoonlijk in de EER en daarmee gelijk gestelde landen gestalde voertuigen als voor voertuigen die van buiten de EER het grondgebied van de EER binnenkomen.<sup>28, 29</sup> Voor de eerste categorie is de grenscontrole op de naleving van de verze-

<sup>26</sup> Een schematisch overzicht van de partijen die het slachtoffer in de verschillende ongevalsituaties kan aanspreken is te vinden bij Blee 2010, p. 98 e.v.

<sup>27</sup> In feite is de invoering van deze verzekeringsplicht met de 1<sup>e</sup> Richtlijn uit 1972 het begin van de bemoeienis van de toenmalige EEG met de motorrijtuigverzekering geweest.

<sup>28</sup> De met de landen van de EER gelijkgestelde landen zijn Andorra, Zwitserland, Kroatië en Servië. Zie voetnoot 15.



keringsplicht afgeschaft, zowel aan de binnen- als aan de buitengrenzen, de tweede categorie voertuigen dient in het bezit te zijn van een geldige groene kaart.<sup>30</sup> Daarop wordt alleen aan de buitengrenzen van de Unie gecontroleerd. [83]

Sinds de 2<sup>e</sup> Richtlijn uit 1983 wordt ook de verzekerde som op een minimumniveau geharmoniseerd. Sinds de 5<sup>e</sup> Richtlijn in 2005 ligt deze op een bedrag van tenminste € 1 mln. per ongeval voor materiële schade, terwijl de lidstaten voor personenschade kunnen opteren voor hetzij een bedrag van €1 mln. per slachtoffer (zonder limiet aan het aantal slachtoffers) dan wel € 5 mln. per ongeval voor alle slachtoffers met personenschade tezamen. Deze bedragen zijn inmiddels al weer geïndexeerd en liggen nu op € 1,12 mln., resp. € 5,6 mln. Van enige harmonisatie is in de praktijk echter geen sprake. In een aantal landen liggen de verzekerde sommen veel hoger: zo kennen onder meer België, Frankrijk, Luxemburg, en het Verenigd Koninkrijk voor personenschade onbeperkte verzekerde sommen, terwijl andere lidstaten weliswaar gelimiteerde maar toch wezenlijk hogere verzekerde sommen voorschrijven. Zo bijvoorbeeld Finland, Denemarken, Duitsland, Spanje en Zweden.<sup>31</sup>

Een derde ingreep van de Europese wetgever ziet op de polisvoorwaarden. Al eerder kwam ter sprake dat de Richtlijn in art. 18 een rechtstreeks vorderingsrecht op de verzekeraar voorschrijft. Wat het rechtskarakter van dit rechtstreekse vorderingsrecht is (directe actie of eigen recht), is niet zonder meer duidelijk, maar de samenhang met art. 13 (uitsluitingsclausules) reduceert deze discussie tot een theoretische. Deze bepaling wordt door het Hof van Justitie aldus uitgelegd dat alleen de door de Richtlijn expliciet toegelaten uitsluitingen aan derden tegen te werpen zijn. Het gaat hier in de eerste plaats om clausules die van dekking uitsluiten personen die geheel vrijwillig in een gestolen voertuig plaats hebben genomen als de verzekeraar kan bewijzen dat zij van de diefstal op de hoogte waren. Ook kunnen clausules aan het slachtoffer worden tegengeworpen die van de dekking uitsluiten schade die door organen van de sociale zekerheid reeds is vergoed als de gebruiker niet uitdrukkelijk of stilzwijgend tot het gebruik gemachtigd was, niet in het bezit was van een voor het voertuig vereist rijbewijs of de wettelijke technische eisen inzake de toestand en veiligheid van het voertuig niet in acht heeft genomen. Heeft het slachtoffer geen aanspraak op uitkering uit hoofde van de sociale zekerheid, dan gelden deze uitsluitingen niet ten opzichte van hem.

De gevallen waarin het slachtoffer zich tot het waarborgfonds kan wenden kwamen in par. 4 reeds aan de orde. Daar merkten wij ook reeds op dat het waarborgfonds in beginsel alleen slachtoffers behoeft te beschermen; andere benadeelden kunnen, maar behoeven geen, toegang tot het waarborgfonds te hebben. Dat leiden wij niet alleen af uit het gebruik van de term 'personen die materiële schade of lichamelijk letsel hebben geleden', maar de Richtlijn geeft daarvoor nog een duidelijker aanwijzing. In art. 10 lid 1, tweede alinea, wordt met zoveel

---

<sup>29</sup> In art. 5 van de Richtlijn wordt het de lidstaten mogelijk gemaakt uitzonderingen op de verzekeringsplicht te maken. In lid 1 gaat het om bepaalde categorieën bezitters. In Nederland gaat het hier om voertuigen van de Staat der Nederlanden en erkende gemoedsbezwaarden. Zie art. 17, resp. 18 lid 1 Wam. Art. 5 lid 2 van de Richtlijn maakt het mogelijk bepaalde soorten voertuigen die weinig of geen risico in het verkeer opleveren van de verzekeringsplicht uit te zonderen. In Nederland zijn met gebruikmaking van dit artikel de zogenaamde elo-bikes (fietsen met een elektromotor die de berijder tijdens het trappen ondersteunt) van de verzekeringsplicht uitgezonderd. Zie art. 17 lid 3 Wam en het Besluit vrijstelling voor fietsen met trapondersteuning van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen van 28 augustus 2006 (*Stb.* 414).

<sup>30</sup> Zie art. 4 van de Richtlijn. De in dat artikel genoemde mogelijkheid van niet-systematische, niet-discriminerende en niet uitsluitend op de naleving van de verzekeringsplicht gerichte steekproeven heeft in de praktijk nauwelijks betekenis.

<sup>31</sup> Een overzicht van de in de landen van het groenekaartstelsel geldende verzekerde sommen is te vinden op de site van de Council of Bureaux, de overkoepelende organisatie van groenekaartbureaus: [www.cobx.org](http://www.cobx.org), onder de kop *Insurers' area*, tabblad *Compendium*. Daar is ook informatie te vinden over andere aspecten van de dekking. De site wordt bijgehouden maar is niet altijd volledig actueel.

woorden gesteld dat de lidstaten bevoegd zijn het waarborgfonds een subsidiair karakter te geven en de verhaalsverhoudingen tussen aansprakelijke, waarborgfonds en andere verzekeraars (particulier of sociaal) te regelen. In een aantal landen komt het waarborgfonds pas [84] aan zet als er geen andere verzekeraar tot schadevergoeding kan worden aangesproken. Zo bijvoorbeeld Frankrijk waar de *Loi Badinter* het slachtoffer (in of buiten het aansprakelijke voertuig) een aanspraak jegens de verzekeraar ervan geeft en het waarborgfonds pas tot optreden verplicht is als er geen verzekeraar is te vinden.<sup>32</sup> De verzekeraar heeft daarbij geen verhaalsrecht op het *Fonds de Garantie*. Deze subsidiariteit staat naast de uitsluiting van zaakschade die door onbekende voertuigen is veroorzaakt en is de belangrijkste reden dat het Franse waarborgfonds een in vergelijking met het Nederlandse bescheiden omvang heeft. Ook in Duitsland is het waarborgfonds sterk subsidiair.

Het Hof van Justitie heeft in een aantal arresten een uitleg aan de richtlijnen gegeven die een nadere beschouwing waard is. In het arrest-*Ruiz Bernáldez* heeft het Hof overwogen dat de richtlijnen beogen te vermijden dat slachtoffers van ongevallen in het wegverkeer een verschillende behandeling krijgen al naar gelang de plaats in de gemeenschap waar het ongeval zich voordoet.<sup>33</sup> Deze uitleg heeft het Hof in het arrest-*Candolin/Pohjola* bevestigd.<sup>34</sup>

Deze overwegingen beloven meer dan zij kunnen waarmaken. De vraag welke behandeling slachtoffers in het wegverkeer ten deel valt, is van veel meer, en wellicht zelfs belangrijker, factoren afhankelijk dan van de vraag welke uitsluitingen hem kunnen worden tegengeworpen. Het aansprakelijkheidsrecht wordt immers in het geheel niet geharmoniseerd, hetgeen het Hof reeds in het arrest-*Mendes Ferreira* heeft vastgesteld en in *Candolin* heeft herhaald.<sup>35</sup> Dat geldt niet alleen voor de fase van de vestiging van de aansprakelijkheid maar ook voor de vraag van de voor vergoeding in aanmerking komende schadeposten en de omvang daarvan. Een paar voorbeelden mogen dat duidelijk maken. Terwijl wij in ons land – in elk geval voor ongevallen waarbij twee motorrijtuigen betrokken zijn – nog van een schuldansprakelijkheidsregime uitgaan, bestaat in Noorwegen, Zweden en Finland een stelsel van directe verzekering (verkeersverzekering) waarbij het slachtoffer de schade vergoed krijgt van zijn eigen verzekeraar. Van aansprakelijkheid wordt volkomen geabstraheerd en dat heeft tot gevolg dat ook de bestuurder van het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt, schadeloos wordt gesteld. Dat geldt ook voor de situatie van het eenzijdige ongeval. In Frankrijk wordt de aansprakelijkheidsvraag beheerst door de *Loi Badinter* die een directe vergoedingsplicht op de aansprakelijkheidsverzekeraar van elk bij het ongeval betrokken motorrijtuig legt. Dat gaat weliswaar niet zover dat ook de bestuurder altijd aanspraak heeft op vergoeding, passagiers van motorrijtuigen en slachtoffers buiten het voertuig genieten vrijwel volkomen [85] bescherming. Een vergelijkbaar regime heeft België ingevoerd met art. 29bis van de Belgische Wam. In beide landen wordt betrokkenheid van het motorrijtuig zo ruim uitgelegd dat elke schuld in de klasieke betekenis irrelevant is. Het meest vergaande voorbeeld van waartoe dat concept kan leiden geeft wel het arrest van het Belgische Hof van Cassatie van 9 januari 2004, inzake de verdwaalde kogel.<sup>36</sup> Een meisje, passagier van een auto, wordt tijdens een vuurgevecht tussen

<sup>32</sup> *Loi no 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.*

<sup>33</sup> HvJ EG 28 maart 1996, nr. C-129/94 (*Ruiz Bernáldez*), *Jur.* 1996, p. I-1829, overweging 13.

<sup>34</sup> HvJ EG 30 juni 2005, nr. C-537/03 (*Candolin e.a./Pohjola e.a.*), *Jur.* 2005, p. I-5745, *NJ* 2006, 110 m.nt. MRM, overweging 19. Zie over *Candolin* nader C.C. van Dam, *European Tort Law*, Oxford: University Press 2006, nr. 1406 en F.J. Bles, 'Van dronken bestuurders, hun passagiers en de rechtspraak van het Europese Hof van Justitie', in N. van Tiggele, J.G.C. Kamphuisen & B.K.M. Lauwerier (red.), *de Wansink-bundel Van daden en draden*, Deventer: Kluwer 2006, p. 35 e.v.

<sup>35</sup> HvJ EU 14 september 2000, nr. C-348/98 (*Mendes Ferreira en Delgado Correia Ferreira*), *Jur.* 2000, p. I-6711, overwegingen 23 en 29; *Candolin*, overweging 24.

<sup>36</sup> Hof van Cassatie 9 januari 2004, *De Verz.* 2004, nr. 348.

de plegers van een roofoverval en de politie dat zich op 300 meter afstand afspeelt, getroffen door een verdwaalde kogel. De verzekeraar van de auto waarin het meisje zich bevond dient de schade te vergoeden.

Dat het uitkeringsniveau vooral afhangt van de economische staat van het land welks recht moet worden toegepast behoeft geen betoog. De vergoedingsniveaus in West-Europa liggen aanmerkelijk hoger dan die in de lidstaten in Oost-Europa. Daarnaast lopen ook de verzekerde sommen sterk uiteen zoals hiervoor al is uiteengezet en – als het slachtoffer zich tot het waarborgfonds moet wenden – verschilt ook de bescherming die door deze instanties wordt geboden sterk per lidstaat.

Onze conclusie is dan ook dat we nog maar aan het begin staan van een weg naar een vergelijkbare behandeling van verkeersslachtoffers in de Europese Unie. De vraag is daarbij of een volkomen vergelijkbare behandeling überhaupt wel realistisch is. In een (nog steeds) uitbreidende Europese Unie zullen de economische omstandigheden en de culturele opvattingen (die ook invloed hebben op het schadevergoedingsrecht) nog zo sterk uiteenlopen, dat een eenvormig aansprakelijkheids-, schadevergoedings- en verzekeringsrecht voorlopig nog een utopie zal blijven. De huidige minimum-harmonisatie zal daar in geen geval toe leiden, omdat lidstaten in een dergelijk regime een hoger niveau van slachtofferbescherming kunnen blijven bieden dan het door de Richtlijn geboden minimum-beschermingsniveau. Dat maakt de vraag welk recht op het ongeval van toepassing is en welke rechter over de gevolgen ervan moet oordelen alleen maar belangrijker. Dat brengt ons op het terrein van het internationaal privaatrecht.

## **6. De internationale bevoegdheid van de Nederlandse rechter**

Zoals in de inleidende paragraaf al werd opgemerkt, wordt in Nederland relatief weinig geprocedeerd over internationale verkeersongevallen. Wanneer het echter op een procedure aankomt, zal de Nederlandse rechter moeten vaststellen of hij internationaal bevoegd is om van de zaak kennis te nemen. In de praktijk zal het meestal gaan om het slachtoffer dat de verzekeraar van de schadeveroorzakende partij aanspreekt. De internationale bevoegdheid zal in de meeste gevallen moeten worden bepaald aan de hand van de Brussel I verordening. Deze verordening strekt ertoe de regels betreffende de internationale bevoegdheid en de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen te harmoniseren ten einde de goede werking van de interne markt en het vrij verkeer van beslissingen te waarborgen. De bevoegdheidsbepalingen zijn ingevolge art. 2 en 4 Brussel I toepasselijk als de [86] verweerder woonplaats heeft in een EU-lidstaat. Indien een verweerder woonplaats heeft in Noorwegen, IJsland of Zwitserland, dan is de vrijwel gelijklopende regeling van het parallelle Verdrag van Lugano (ook wel EVEX genoemd) van toepassing. Voor vorderingen tegen verzekeraars geldt volgens art. 9 lid 2 dat een verzekeraar die buiten de EU gevestigd is maar een filiaal, agentschap of enige andere vestiging in de EU heeft, geacht wordt woonplaats in de EU te hebben voor zover het gaat om geschillen betreffende de exploitatie hiervan.<sup>37</sup>

De verordening bevat in Afdeling 3 (art. 8-14) voor verzekeringszaken een bijzondere en dwingende bevoegdheidsregeling ter bescherming van zwakkere partijen, waaronder het verkeersslachtoffer. Deze regeling stelt de zwakkere partij zoveel mogelijk in staat om in zijn

---

<sup>37</sup> Deze regel is ingegeven door het feit dat verzekeringsmaatschappijen uit niet-lidstaten alleen filialen of agentschappen in andere EU-landen kunnen vestigen als zij bepaalde aan strenge regels gebonden waarborgen kunnen geven. Zie Toelichtend rapport Jenard bij het EEX-Verdrag, aant. bij art. 7.

eigen land te procederen.<sup>38</sup> Op grond van art. 9 Brussel I kan de verzekeraar worden opgeroepen voor het gerecht waar hij woonplaats heeft (sub a), of voor het gerecht van de eiser voor zover dit de verzekeringnemer, verzekerde of begunstigde is (sub b), of indien het een medeverzekeraar betreft, voor het gerecht van de lidstaat waar de vordering tegen de eerste verzekeraar is ingesteld (sub c). Ingevolge art. 10 kan de verzekeraar tevens worden opgeroepen voor het gerecht van de plaats waar het schadebrengende feit zich heeft voorgedaan, indien het geschil een aansprakelijkheidsverzekering betreft.<sup>39</sup> Dit is in een verkeersongeval de plaats waar het ongeval plaats heeft gevonden. In het zeldzame geval dat de verzekeraar als eisende partij optreedt, dan kan dit in beginsel alleen in de woonplaats van de verzekeringnemer, verzekerde of begunstigde, zoals uit art. 12 blijkt.<sup>40</sup>

Belangrijk voor de positie van het verkeersslachtoffer is dat op grond van art. 11 lid 2 de artikelen 8, 9 en 10 ook van toepassing zijn op de vordering die door de getroffene rechtstreeks tegen de verzekeraar wordt ingesteld, indien een rechtstreekse vordering mogelijk is. Voor het verkeersslachtoffer geldt dus dezelfde gunstige bevoegdheidsregeling als voor de verzekeringnemer, de verzekerde en de begunstigde. Of de *action directe* mogelijk is, wordt bepaald door het op grond van de conflictregels toepasselijke recht. In Nederland is in het bijzonder art. 9 Haags Verkeersongevallenverdrag van belang. Het toepasselijk recht komt in par. 7 nader aan de orde. Zoals [87] hierboven besproken werd, is de rechtstreekse actie in de EU-landen verankerd in art. 18 Wam-richtlijn.

In het arrest *FBTO/Odenbreit* heeft het Hof van Justitie de werking van art. 11 lid 2 en art. 9 lid 1, onderdeel b, Brussel I nader uitgelegd.<sup>41</sup> Art. 9 lid 1, onderdeel b, verwijst naar de rechter van de plaats waar de verzekeringnemer, de verzekerde of de begunstigde woonplaats heeft. Het betrof in deze zaak een verkeersongeval dat in Nederland had plaatsgevonden, en waarbij slachtoffer Odenbreit, woonachtig in Duitsland, gewond was geraakt. De auto was Wam verzekerd bij FBTO. Met een beroep op art. 11 lid 2 en art. 9 lid 1, onderdeel b, bracht Odenbreit de zaak tegen FBTO aan in Duitsland, bij het gerecht van zijn woonplaats. De vraag die centraal stond was of deze bepalingen zo moeten worden gelezen dat ook een getroffene bij zijn eigen gerecht mag procederen, op gelijke voet met de verzekeringnemer, de verzekerde en de begunstigde. Het Hof beantwoordde deze vraag bevestigend, mits het toepasselijk recht een directe actie kent en de verzekeraar in een EU-lidstaat gevestigd is. Het is immers de strekking van art. 11 lid 2 om de beschermende bepalingen, op grond waarvan de zwakkere partij een vordering tegen de verzekeraar bij de gerechten in zijn eigen woonplaats mag aanbrengen, uit te breiden tot het slachtoffer. Het Hof hanteert hiervoor de teleologische interpretatie: de verordening beoogt een betere bescherming van de zwakkere partij te waarborgen en deze bescherming strekt zich ingevolge art. 11 lid 2 ook uit tot het slachtoffer.<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup> Zij is niet van toepassing op herverzekering, omdat daarbij alleen professionele partijen betrokken zijn; zie HvJ EU 13 juli 2000, zaak C-412/98 (*Group Josi*), *Jur.* 2000, p. I-5925, *NJ* 2003, 597 m.nt. PV. De regeling is wel toepasselijk als een verzekeringnemer, verzekerde of begunstigde een actie direct tegen de herverzekeraar van zijn verzekeraar instelt; zie HvJ EU 26 mei 2005, zaak C-77/04 (*GIE Réunion*), *Jur.* 2005, p. I-4509, *NJ* 2006, 514 m.nt. PV.

<sup>39</sup> Terzake van een aansprakelijkheidsverzekering kan de verzekeraar ook in vrijwaring worden opgeroepen voor het gerecht waar de rechtsovereenkomst van de getroffene tegen de verzekerde aanhangig is, voor zover de voor dit gerecht geldende wetgeving dit mogelijk maakt (art. 11 lid 1).

<sup>40</sup> Een forumkeuze heeft voorts maar in beperkte mate gelding, zie art. 13 en 14 en hierover X.E. Kramer, 'Rechtsmacht en forumkeuze in het internationaal verzekeringsrecht: nieuwe ontwikkelingen', *Verzekerings-Archief* 2006, p. 110-117.

<sup>41</sup> HvJ EU 13 december 2007, zaak C-463/06 (*FBTO Schadeverzekeringen NV/Jack Odenbreit*), *Jur.* 2007, p. I-1323. Zie hierover o.m. C.C. van Dam, 'Slachtoffer met directe actie procedeert "thuis" tegen buitenlandse verzekeraar', *Verkeersrecht* 2008, p. 33-37.

<sup>42</sup> Zie overweging 28 *FBTO/Odenbreit* en considerans nr. 13 van Brussel I.

Het Hof verwijst voorts naar de strekking van de Wam-richtlijn, die niet alleen een directe actie aan het slachtoffer toekent, maar in de considerans ook verwijst naar het recht van het slachtoffer om bij zijn eigen gerecht te procederen.<sup>43</sup> Kortom: een in Nederland woonachtig slachtoffer kan bij de Nederlandse rechter een rechtstreekse vordering indienen tegen een in een andere EU-lidstaat gevestigde verzekeraar, ook als het ongeval buiten Nederland plaatsvond.

Dat bescherming van de zwakkere partij in deze regeling voorop staat, blijkt ook uit het *Vorarlberger*-arrest dat het Hof bijna twee jaar later wees.<sup>44</sup> Hierin stond de vraag centraal of een sociaal zekerheidsorgaan dat wettelijk gesubrogeerd is in de rechten van de bij een verkeersongeval rechtstreeks getroffen een beroep op art. 11 lid 2 Brussel I kan doen. Het Hof beantwoordde deze vraag ontkennend. Het Hof wijst er in het bijzonder op dat een sociaal verzekeringsorgaan niet kan worden beschouwd als een economisch zwakkere en juridisch minder ervaren partij ten opzichte van een wa-verzekeraar. Het Hof laat zich er overigens niet over uit wat precies onder een zwakkere partij moet worden verstaan en of iedere gesubrogeerde partij, inclusief bijvoorbeeld een erfgenaam van een overleden verkeersslachtoffer of een kleine rechtspersoon, van de bescherming van deze afdeling verstoken is.<sup>45</sup> Ook [88] gezien de rechtspraak van het Hof inzake consumentenbescherming onder afdeling 2 van Brussel I, is het evenwel aannemelijk dat geen enkele professioneel handelende partij aanspraak op bescherming onder Brussel I kan maken.<sup>46</sup> In dit geval gelden de gewone bevoegdheidsregels van Brussel I. In het bijzonder van belang zijn art. 2 (woonplaats van de verweerder) en art. 5, sub 3, (plaats van het ongeval).

In een enkel geval is in de Nederlandse rechtspraak voorrang gegeven aan de bevoegdheidsregeling die is neergelegd in art. 7 Wam.<sup>47</sup> Deze regeling, in het bijzonder art. 7 lid 1 Wam, is afgeleid van art. 7 Benelux-Overeenkomst Motorrijtuigen en zou daarom als bijzonder verdrag in de zin van art. 71 lid 1 Brussel I voorrang kunnen hebben op de regeling in de Brussel I verordening.<sup>48</sup> Op een enkel punt is art. 7 Wam mogelijk ruimer dan Brussel I wat betreft de bescherming, namelijk voor zover het gaat om regresnemende partijen die niet als zwakke partij onder Brussel I kunnen worden gezien. Opgemerkt moet worden dat het Hof de voorrang van bijzondere verdragen ten opzichte van Brussel I inmiddels aan banden heeft gelegd.<sup>49</sup>

Tot slot is van belang dat in het geval de Brussel I verordening en ook art. 7 Wam niet toepasselijk zijn, de Nederlandse rechter zijn internationale bevoegdheid op art. 1-14 Rv zal dienen te baseren. Het zal dan gaan om een verzekeraar die buiten de EU is gevestigd, terwijl het ook buiten de reikwijdte van de Wam valt. In dit geval is met name art. 6, onderdeel d, van belang, op grond waarvan de Nederlandse rechter bevoegd is als het verkeersongeval in Nederland heeft plaatsgevonden.

---

<sup>43</sup> Zie overweging 29 FBTO/Odenbreit; de verwijzing is naar de toen geldende versie van de richtlijn.

<sup>44</sup> HvJ EU 17 september 2009, zaak C-347/08 (*Vorarlberger Gebietskrankenkasse/WGV-Schwäbische Allgemeine Versicherungs AG*), Jur. 2009, p. I-2208.

<sup>45</sup> Zie hierover ook Blees 2010, p. 112-113.

<sup>46</sup> Zie in het bijzonder HvJ EU 20 januari 2005, zaak 464/01 (*Gruber/Bay*), Jur. 2005, p. I-439, NJ 2006/278. Zie hierover X.E. Kramer, 'Internationale consumentenovereenkomst', in: E.H. Hondius en G.J. Rijken (red.), *Handboek consumentenrecht*, Uitgeverij Parijs 2011, p. 606-607.

<sup>47</sup> Zie Rb. 's-Hertogenbosch 16 april 1993, NJ 1997/19.

<sup>48</sup> Zie hierover o.m. Blees 2010, p. 114-117; A.P.M.J. Vonken, *Verkeersongevallen*, Praktijkreeks IPR, Kluwer 1996 (Vonken 1996), p. 133-136. Laatstgenoemde auteur neemt aan dat art. 7 lid 1 Wam zonder meer voorgaat op de Brussel I verordening (toen nog EEX-Verdrag).

<sup>49</sup> HvJ EU 4 mei 2010, zaak C-533/08 (*TNT Express Nederland BV/AXA Versicherung AG*), Jur. 2010, p. I-4107.

## 7. Het toepasselijke recht op het internationale verkeersongeval

In een internationaal verkeersongeval dient de Nederlandse rechter te bepalen welk recht van toepassing is.<sup>50</sup> Het toepasselijke recht kan ook een rol spelen in het kader van de buitengerechtelijke afhandeling van de schade. De vraag naar het toepasselijk recht is van belang voor de aansprakelijkheidsvraag en het schadevergoedingsrecht, maar het toepasselijke recht kan ook aan de orde komen bij bijvoorbeeld de vraag welke personen aansprakelijk zijn alsmede de verjaring. Zoals in par. 6 is besproken, is het toepasselijk recht ook van belang voor de vraag of een directe actie mogelijk is. Verder kan in regresverhoudingen het vaststellen van het toepasselijke recht noodzakelijk zijn. [89]

Nederland is sinds 1978 partij bij het Haags Verkeersongevallenverdrag. Dit verdrag is van toepassing op de burgerrechtelijke niet-contractuele aansprakelijkheid voor ongevallen in het wegverkeer. Het verdrag is evenwel niet van toepassing op regresvorderingen tussen aansprakelijke personen, regresvorderingen en subrogaties voor zover hierbij verzekeraars zijn betrokken, en vorderingen, daaronder begrepen regresvorderingen, ingesteld door of tegen instellingen op het gebied van de sociale zekerheid, sociale verzekering of soortgelijke instellingen en door of tegen openbare waarborgfondsen.<sup>51</sup> Het HVOV is in Nederland van toepassing, ongeacht waar het ongeval heeft plaatsgevonden en ongeacht welk recht wordt aangewezen.<sup>52</sup> Een concurrerende regeling is van Europese origine: de Rome II verordening. Deze verordening bevat een algemene regeling voor het toepasselijk recht op niet-contractuele overeenkomsten, maar geen specifieke regeling voor verkeersongevallen. Op grond van art. 28 lid 1 Rome II laat deze verordening bestaande verdragen waarbij ook derdelanden partij zijn, zoals het HVOV, onverlet. Voor Nederland blijft dus het verdrag van belang, behalve voor zover bepaalde onderwerpen hierin niet zijn geregeld, zoals subrogatie waarbij een verzekeraar betrokken is. Een derde regeling die van belang kan zijn bij vraagstukken van het toepasselijk recht is de Rome I verordening betreffende het toepasselijk recht op verbintenissen uit overeenkomst. Contractuele aspecten van regres, het toepasselijke recht op een vervoersovereenkomst en op een verzekeringsovereenkomst zijn in deze verordening geregeld. Zo is het HVOV alleen van toepassing op niet-contractuele aansprakelijkheid in het wegverkeer en niet op aansprakelijkheid voortvloeiend uit een vervoersovereenkomst. Hiervoor bevat art. 5 Rome I een regeling. Het toepasselijke recht op de verzekeringsovereenkomst is geregeld in art. 7 Rome I.

Voor zover het Nederlandse slachtoffer de zaak aan kan brengen bij de Nederlandse rechter, is primair het HVOV toepasselijk.<sup>53</sup> Dit is ook verwoord in art. 10:158 BW. Het HVOV verwijst in art. 3 voor het toepasselijke recht op de aansprakelijkheid en de gevolgen daarvan naar het recht van het land waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Niet van belang is waar vervolgschade heeft plaatsgevonden, bijvoorbeeld ten gevolge van verpleging en revalidatie in een ander land. Deze bepaling ziet alleen op personenschade en schade aan het motorvoertuig zelf. Op schade aan goederen die zich in of buiten het voertuig bevinden is art. 5 HVOV toepasselijk. Belangrijke uitzonderingen op de toepassing van de zogeheten *lex loci delicti*, zijn neergelegd in art. 4 HVOV.<sup>54</sup> Deze bepaling verwijst naar de wet van het land waar het be-

---

<sup>50</sup> Zie ook art. 10:2 BW waarin wordt bepaald dat de rechter de regels van internationaal privaatrecht en het door die regels aangewezen recht ambtshalve toepast.

<sup>51</sup> Zie art. 2 HVOV.

<sup>52</sup> Art. 11 HVOV.

<sup>53</sup> Zie voor een uitgebreide behandeling Vonken 1996, p. 3-106. Zie voorts X.E. Kramer, 'Onderdeel Internationaal Privaatrecht (1200) - 1220 Toepasselijk recht op verkeersongevallen', in: J.J. van der Wansem (red.), *Handboek schaderegeling motorrijtuigen*, Samsom BedrijfsInformatie (losbl.).

<sup>54</sup> Zie ook Vonken (*T&C Vermogensrecht* 2011), art. 4 HVOV, p. 2084 e.v.

trokken voertuig of de betrokken voertuigen is (zijn) geregistreerd. De ratio is dat de afhandeling van de schade doorgaans plaats zal vinden in het land van registratie. Het verdrag is niet expliciet uit op slachtofferbescherming. Art. 4 bevat een op het eerste oog gecompliceerd systeem, maar wijst zich bij lezing vanzelf. Wanneer er slechts een voertuig is betrokken, dan geldt de wet van registratie onverkort ten [90] opzichte van de aansprakelijkheid jegens de bestuurder, houder of eigenaar van het voertuig. Jegens het slachtoffer dat passagier was geldt dit recht indien hij zijn gewoon verblijf in een andere staat had dan waar het ongeval plaatsvond en jegens een slachtoffer buiten het voertuig indien het zijn gewoon verblijf had in het land van registratie van het voertuig (onderdeel a). Indien er twee of meer voertuigen betrokken zijn, gelden deze uitzonderingen alleen indien de voertuigen alle in dezelfde staat zijn geregistreerd (onderdeel b). In het weinig voorkomende geval dat de mogelijk aansprakelijke persoon of personen zich buiten de auto bevindt (bevinden), dan gelden deze uitzonderingen alleen indien deze persoon of personen (allen) hun gewoon verblijf hadden in de staat van registratie (onderdeel c).

Wanneer de zaak wordt aangebracht in een EU-lidstaat die geen partij is bij het HVOV, dan gelden de regels van de Rome II verordening.<sup>55</sup> Zo is Duitsland geen partij bij het HVOV en daar wordt het toepasselijk recht dus aan de hand van de verordening bepaald. In Nederland is Rome II ook toepasselijk op de door art. 2 HVOV uitgesloten onderwerpen, waaronder de aansprakelijkheid voor handelingen van derden, regresvorderingen tussen aansprakelijke personen en regresvorderingen en subrogaties waarbij verzekeraars betrokken zijn. Voorts is van belang dat op grond van art. 10:159 BW op gevallen die uitgesloten zijn van het toepassingsgebied van Rome II (zie art. 1), deze verordening van overeenkomstige toepassing is.

Als hoofdregel geldt ingevolge art. 4 lid 1 Rome II het recht van het land waar de schade intreedt (*lex loci damni*).<sup>56</sup> De keuze voor het recht van het land waar de schade intreedt, en niet voor het land waar de onrechtmatige daad wordt geïnitieerd, is gelegen in de belangen van de persoon die schade lijdt.<sup>57</sup> Voor een verkeersongeval is deze keuze evenwel van weinig belang. Evenals onder het HVOV moet deze bepaling worden gelezen als het land waar het ongeval, de aanrijding, heeft plaatsgevonden. Een uitzondering op de hoofdregel geldt voor het geval dat laedens en gelaedeerde gewone verblijfplaats in hetzelfde land hebben; zie art 4 lid 2. In lid 3 wordt op beide voorgaande leden een uitzondering gemaakt ten gunste van het recht van het land dat kennelijk nauwer verbonden is. Deze laatste uitzondering moet in verband met de rechtszekerheid restrictief worden toegepast; hiervoor is met name plaats als tussen partijen een eerdere overeenkomst bestond.<sup>58</sup> In tegenstelling tot het HVOV kent Rome II aan partijen een expliciete mogelijkheid van rechtskeuze toe (zie art. 14 Rome II). Dat het verdrag, dat van 1971 dateert, deze mogelijkheid niet kent, wil overigens niet zeggen dat het maken van een rechtskeuze uitgesloten is.

Alhoewel Rome II geen aparte regeling voor verkeersongevallen bevat, in tegenstelling tot andere typen van bijzondere onrechtmatige daden (zie art. 5-9), is bij de totstandbrenging wel aandacht besteed aan verkeersaansprakelijkheid. Overweging [91] 33 van de considerans is in dit verband opvallend. Hierin wordt bepaald dat, overeenkomstig de huidige regels inzake schadevergoeding aan verkeersslachtoffers, het aangezochte gerecht bij de begroting van de schade bij persoonlijk letsel, als het ongeval heeft plaatsgevonden in een andere staat dan die

---

<sup>55</sup> Een uitzondering geldt voor Denemarken dat niet aan Rome II is gebonden en evenmin partij is bij het HVOV.

<sup>56</sup> Zie voor de toepassing van art. 4 o.m. Kramer 2011 (T&C Vermogensrecht), art. 4 Rome II, aant. 2-4 (p. 2042-2045).

<sup>57</sup> Zie considerans nr. 16.

<sup>58</sup> Zie considerans nr. 18.

van de gewone verblijfplaats van het slachtoffer, rekening moet houden met alle relevante feitelijke omstandigheden van het slachtoffer. In het bijzonder worden genoemd de werkelijke kosten van nazorg en medische verzorging. Deze aanwijzing betreffende de toepassing van het materiële recht is opmerkelijk in een conflictenrechtelijke regeling. Een aan de verordening gehechte verklaring luidt dat de Commissie zich bewust is van de verschillende praktijken die in de lidstaten worden toegepast met betrekking tot de hoogte van de vergoedingen aan slachtoffers van verkeersongevallen, en bereid is de specifieke problemen te onderzoeken waarmee EU-ingezetenen die betrokken zijn bij verkeersongevallen in een andere lidstaat dan die van de gewoonlijke verblijfplaats, worden geconfronteerd. De studie naar de positie van slachtoffers uit andere lidstaten, die hierin tevens wordt aangekondigd, heeft eind 2008 tot een lijvig rapport geleid,<sup>59</sup> in 2009 gevolgd door een publieke consultatie.<sup>60</sup> In juli 2012 is voorts een consultatie geopend naar verjaringstermijnen voor schadevergoedingsacties in grensoverschrijdende verkeersongevallen.<sup>61</sup> Het staat nog te bezien in hoeverre dit in wetgevende activiteiten zal resulteren.

Het naast elkaar bestaan van het HVOV en Rome II kan in bepaalde gevallen complicaties opleveren omdat het HVOV en Rome II niet altijd op hetzelfde resultaat uitkomen. In beide regelingen geldt als hoofdregel dat het recht van het land waar het ongeval plaatsvond toepasselijk is. Maar het HVOV maakt uitzonderingen ten gunste van de wet van registratie, terwijl Rome II op andere gronden uitzonderingen maakt. Een voorbeeld is een verkeersongeval dat in Duitsland plaatsvindt tussen een Nederlandse inwoner met een in Nederland geregistreerde auto en een Nederlander met een Duitse huurauto. Bij de Nederlandse rechter komt men bij Duits recht uit als plaats van het ongeval (art. 3 en art. 4 sub b HVOV). De Duitse rechter zal in dit geval echter Nederlands recht toepasselijk verklaren (art. 4 lid 2 Rome II). De scheidslijn die ten gevolge van het in art. 28 Rome II bereikte compromis door de EU loopt heeft ertoe geleid dat in verschillende kringen is geopperd dat het “gecompliceerde” en weinig slachtoffervriendelijke HVOV het onderspit moet delven. Dit onderwerp zal ook onderdeel zijn van de evaluatie van de Rome II verordening, maar vereist natuurlijk afstemming met de Haagse Conferentie. Wij onderkennen dat het toepasselijk zijn van twee systemen in de EU het er niet gemakkelijk op maakt, maar schatten ook het HVOV op waarde.

Dat ook de Nederlandse rechter soms met de materie worstelt, is in het licht van het bovenstaande wellicht niet verwonderlijk. Dit jaar betrachtte de Rechtbank Breda zich wel heel EU-getrouw: in een internationaal verkeersongeval werd art. 4 Rome II [92] toegepast en het HVOV helemaal over het hoofd gezien.<sup>62</sup> De Rechtbank Almelo wist de weg naar het Haagse verdrag nog wel te vinden, ondanks verwijzingen van partijen naar Rome II.<sup>63</sup> De laatste rechtbank liet zich ook niet verleiden door één van de partijen om op grond van Brussel I (!) en *Odenbreit* het recht van de woonplaats van het slachtoffer toe te passen in het kader van slachtofferbescherming.

Beide regimes kennen een regeling van de directe actie, waarvoor Brussel I voor de bevoegdheid naar het toepasselijke recht verwijst. In het HVOV is dit in art. 9 geregeld. Deze bepaling

---

<sup>59</sup> Compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the EU, 30 november 2008 (Contract ETD/2007/IM/H2/116).

<sup>60</sup> Consultation paper on the compensation of victims of cross-border road traffic accidents in the European Union, 26 maart 2009.

<sup>61</sup> Consultation paper on limitation periods for compensation claims of cross-border road traffic accidents in the European Union, 19 juli 2012.

<sup>62</sup> Rb. Breda 6 februari 2012, *LJN* BV5615. Hoewel de uitspraak geen gegevens over de wet van registratie van de betrokken voertuigen bevat, is aannemelijk dat het in dit geval voor het toepasselijke recht niet uitmaakte dat Rome II werd toegepast.

<sup>63</sup> Rb. Almelo 25 januari 2012, *LJN* BV2644.



berust op de begunstigingsgedachte. In eerste instantie wordt verwezen naar het recht dat overeenkomstig de artikelen 3, 4 en 5 HVOV het verkeersongeval beheerst (de *lex causae*). Indien dit rechtsstelsel de directe actie niet kent, dan zijn er twee conflictenrechtelijke herkansingen. Indien de op grond van art. 4 of 5 toepasselijke wet van registratie de directe actie niet kent, kan deze niettemin worden uitgeoefend als zij wordt toegestaan door het recht van het land waar het ongeval heeft plaats gevonden. Indien ook deze wet de directe actie niet kent, dan kan zij worden uitgeoefend als het recht dat de verzekeringsovereenkomst beheerst deze toekent. Het toepasselijk recht op de verzekeringsovereenkomst is in Europees verband geregeld in art. 7 Rome I, althans voor op of na 17 december 2009 gesloten overeenkomsten.<sup>64</sup> Deze gecompliceerde regeling verwijst voor grote risico's naar het gekozen recht of het recht van het land waar de verzekeraar gewone verblijfplaats heeft. Voor overige risico's geldt in het geval geen rechtskeuze is gemaakt het recht van het land waar het risico gelegen is. Voor verplichte verzekeringen, zoals de Wam-verzekering, geldt op grond van art. 7 lid 4, onderdeel b, en art. 10:156 BW het recht van het land dat de verzekeringsplicht oplegt. Art. 9 HVOV is in de EU van weinig belang omdat via de Wam-richtlijn een directe actie in het recht van de lidstaten opgenomen dient te zijn. Bij de toepassing van art. 9 HVOV is van belang dat de conflictenrechtelijke herkansingen alleen zien op het recht op de directe actie *sec* en niet zien op de omvang van de verzekerde som of de verjaring.<sup>65</sup>

Art. 18 Rome II verschaft eveneens een regel voor het rechtstreekse vorderingsrecht van de gelaedeerde jegens de verzekeraar van de laedens. De vraag of het slachtoffer een directe actie toekomt, wordt bepaald aan de hand van het recht dat toepasselijk is op de niet-contractuele verbintenis op grond van de verordening, of indien het op de verzekeringsovereenkomst toepasselijke recht hierin voorziet. In tegenstelling tot het HVOV voorziet Rome II dus maar in twee [93] mogelijkheden en bovendien betreft het geen getrapte, maar een facultatieve regeling.<sup>66</sup>

Tot slot roepen ook regresvorderingen vragen betreffende het toepasselijke recht op. Omdat deze vragen gecompliceerd zijn vanwege de verschillende partijen en deelvragen die hierbij betrokken kunnen zijn, en het de positie van het verkeersslachtoffer maar zijdelings aangaat, zal op deze plaats met enkele opmerkingen worden volstaan.<sup>67</sup> Regres is geregeld in Rome II en voor zover het voortvloeit uit overeenkomst, in Rome I. Art. 19 Rome II regelt de subrogatie van de verzekeraar in de rechten van de gelaedeerde jegens de laedens. Op de vraag of en in welke mate de verzekeraar jegens de schuldenaar (laedens) rechten kan uitoefenen is van toepassing het recht dat de verzekeringsovereenkomst beheerst, het overgangsstatuut. Art. 20 bevat voorts een regeling voor regres tussen medeschuldenaren. Hierop is toepasselijk het recht dat de verkeersaansprakelijkheid beheerst, het zogeheten vorderingsstatuut. Tot slot kan in Europees verband voor het regres van sociale zekerheidsorganen verwezen worden naar art. 85 Verordening 883/2004, op grond waarvan subrogatie in een andere lidstaat wordt erkend.<sup>68</sup>

## 8. Concluderende opmerkingen

<sup>64</sup> Zie hierover W. van der Velde, 'De gevolgen van Rome I voor het verzekeringsrecht', *AV&S* 2008, p. 123-130; X.E. Kramer, 'Rome I en verzekeringsovereenkomsten: een blijvende achilleshiel van het conflictenrecht', *Verzekeringssarchief* 2008, p. 179-188.

<sup>65</sup> Vonken 1996, a.w. voetnoot 53, p. 76-77, onder verwijzing naar het Toelichtend rapport bij het verdrag.

<sup>66</sup> Zie voor kritiek op deze regeling J. Spiegel, 'De directe actie in het ipr: de verwijzingsregel van Rome II, een gemiste kans', *NTHR* 2008, p. 137-143.

<sup>67</sup> Zie uitgebreid Vonken 1996, a.w. voetnoot 52, p. 82-106. Zie meer in het algemeen F.M. Ruitenbeek-Bart, 'Regres in internationaal verband. Een bespreking van het leerstuk van regres in het internationale privaatrecht', *TVP* 2011, p. 105-111.

<sup>68</sup> Verordening (EG) Nr. 883/2004 van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

Het wordt tijd voor een aantal afrondende opmerkingen. Op het terrein van de schade in het wegverkeer heeft “Europa” zich niet onbetuigd gelaten. Daarbij heeft de bemoeienis van de EU zich minder (of eigenlijk: niet) uitgestrekt tot het daadwerkelijke aansprakelijkheids- en schadevergoedingsrecht, maar des te meer tot het verzekeringsrecht en het IPR. Bij dat laatste moet wel worden opgemerkt dat de EU-regels vooralsnog niet expliciet zien op verkeersschade, maar wel een plaats hebben gekregen onder het algemene IPR-regime betreffende verzekering en aansprakelijkheid. De EU-wetgever en beleidsmaker hebben in het kader en als gevolg van Rome II wel bijzondere aandacht voor de positie van verkeersslachtoffers in andere EU-lidstaten, de verschillen in de hoogte van schadevergoeding en ook de verjaringstermijnen. Op een overweging in de considerans van Rome II na, heeft dit echter vooralsnog niet tot wetgevende activiteiten geleid. Wat betreft het toepasselijk recht op het verkeersongeval is – in Nederland – het pleit vooralsnog beslecht ten gunste van het HVOV, maar dit maakt het er niet eenvoudiger op in de EU.

Het feit dat wel het verzekeringsrecht, met name op het terrein van de aansprakelijkheid van motorrijtuigen, uitvoerig en soms zelfs verbazingwekkend gedetailleerd, is gereguleerd, terwijl dat niet het geval is met het aansprakelijkheids- en schadevergoedingsrecht, betekent dat van enige eenheid in Europa op het terrein van de vergoeding van verkeersschade nog weinig sprake is. Daarbij is op het gebied van de [94] Wam-verzekering ook nog eens sprake van minimum-harmonisatie waardoor nationale verschillen ook op het terrein van de verzekeringsdekking in stand blijven. Dat alles brengt mee dat het voor slachtoffers interessant is de verschillen te gebruiken en dit resulteert in *forum shopping* en *law shopping*. En dat betekent dat ook de Nederlandse rechter, alle harmonisatie- en uniformeringspogingen ten spijt, er niet aan ontkomt om zich internationaal te oriënteren. Onze bijdrage concentreerde zich op het slachtoffer en diens bescherming in de EU, maar vergelijkbare rechtsvragen doen zich ook voor rond regresverhoudingen en bij ongevallen buiten de grenzen van de EU. Europa is in zoverre meer dan de 27 – en vanaf 2013: 28 – lidstaten.