



Stichting

Vakontwikkeling Verzekeringsbedrijf

Wittevrouwensingel 1, Utrecht

CURSUS MOTORRIJTUIGVERZEKERING EN SCHADEBEHANDELING

Copyright S.V.V.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de S.V.V.

LES 9

(polisvoorwaarden motorrijtuigverzekering, vervolg)

AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

Inleiding

Alvorens tot de beschrijving van de op het ogenblik meest gebruikelijke polisvoorwaarden over te gaan, is het gewenst iets te vertellen over het ontstaan van de polisformulieren voor de motorrijtuigenverzekering.

Reeds lang voor de Tweede Wereldoorlog is, door de, na de Eerste Wereldoorlog in 1921, opgerichte N.V.M.A. (Nederlandsche Vereeniging voor Motorvoertuig-Assuradeuren), tot beteugeling van de concurrentie op aansporing van in Nederland werkende Engelse assuradeuren een motorrijtuigpolis samengesteld, welke evenals het tarief aan de leden van de vereniging was voorgeschreven.

Omdat niet alle maatschappijen - er is niets nieuws onder de zon - toetraden, bestonden er polisformulieren van tarief- en non-tariefmaatschappijen, welke in formulering en in dekking nog aanzienlijk verschilden. Omdat de opzet mislukte en door de concurrentie uniformiteit niet bereikt werd, heeft men in 1937 nogmaals een poging in het werk gesteld. Het Nederlandsche Automobiël Verzekeraars Verbond (N.A.V.) stelde een polis samen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het N.A.V. opgeheven en hoewel de polismodellen van de N.V.M.A. en de N.A.V. door een groot aantal maatschappijen gevoerd werden en in zoverre toonaangevend waren, hebben zij nimmer de hele markt veroverd.

Pogingen tot uniformering na de Tweede Wereldoorlog hebben pas succes gekregen toen op 1 januari 1965 de W.A.M. in werking trad. De Nederlandse Vereniging van Automobiël-assuradeuren (N.V.V.A.) had tijdig voordien een polisredactiecommissie in het leven geroepen, welke tot opdracht kreeg een uniform polismodel voor te bereiden.

Immers de wet eiste een bepaalde dekking, waaraan de motorrijtuigpolis tenminste moest voldoen. Een volledig uniforme polis is ook toen niet tot stand gekomen. De concurrentie is te groot in het automobiëlverzekeringsbedrijf en het aantal maatschappijen te groot. Daardoor is iedere motorrijtuigverzekeraar bevreesd de eigen identiteit te verliezen.

concurrentie

uniformering

modelpolis

Als compromis heeft men toen de modelpolis verdeeld in z.g. "hoofdletterbepalingen" en "gewone bepalingen". Alhoewel de grote meerderheid van de leden in de algemene vergadering van de vereniging de hoofdletterbepalingen had aanvaard, was ook dit geen bindend besluit. Men kon van de letterlijke tekst afwijken: het gebeurde echter sporadisch en zo hebben de hoofdletterbepalingen wel een uniformerende werking gehad. In de huidige polis van zeer vele motorrijtuigverzekeraars komt men daarom nog vele bepalingen tegen, die ontleend zijn aan de hoofdletterbepalingen van de modelpolis.

W.A.M.-strik

Slechts één clause werd letterlijk voorgeschreven, de z.g. "W.A.M.-strik", welke clause bij de totstandkoming van de W.A.M., moest worden opgenomen op grond van een afspraak tussen de toegelaten motorrijtuigverzekeraars enerzijds en het Ministerie van Financiën en de Verzekeringskamer anderzijds.

andere bepalingen

Naast de hoofdletterbepalingen kende het polismodel vele andere bepalingen, betreffende de omschrijving van het risico, zoals:

- naast de door de W.A.M. toegelatene nog 15 andere uitsluitingen;
- verhaalsrecht;
- vervangend motorrijtuig;
- premie-aanpassing en premiebetaling;
- schaderegeling;
- verjaring;
- bevoegde rechter.

Veel van deze bepalingen zijn nog steeds gebruikelijk, terwijl andere zijn vervallen, zoals de eigen risicoclausule en de uitsluiting betreffende schade toegebracht aan verzekeringnemer, de eigenaar, de houder, de bestuurder, alsmede aan de echtgenote, bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits deze bij hen inwonen en door hen worden onderhouden.

Waarom hoofdletterbepalingen naast overige bepalingen?

De W.A.M. bracht een belangrijke wijziging, omdat, naast het contract tussen verzekeraar en verzekeringnemer, door de Wet wordt voorgeschreven, welke aansprakelijkheid en wiens aansprakelijkheid moet worden verzekerd.

directe actie

Tevens is de directe actie ingevoerd, waardoor de benadeelde rechtstreeks de verzekeraar kan aanspreken. Er ontstond, in tegenstelling tot vroeger, een schuldverhouding; een verbintenis rechtstreeks tussen verzekeraar en benadeelde.

Deze bijzondere verhouding maakte extra clausules noodzakelijk, waardoor er bijvoorbeeld uitsluitingen ontstaan, waarop de verzekeraar zich tegen de benadeelde niet, maar t.a.v. zijn verzekeringnemer wel kan beroepen.

Algemene voorwaarden

Verzekeringsgebied

Gewoonlijk kennen wij voor een aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen twee mogelijkheden, n.l.:

- Nederlanddekking;
- Europadekking.

Nederlanddekking

Onder Nederlanddekking wordt verstaan, dat door de verzekerde t.o.v. de verzekeraar alleen in geval van schade binnen Nederland een beroep op de polis kan worden gedaan. Uitdrukkelijk wordt gesteld, dat bij schade buiten Nederland ontstaan alleen de verzekerde zelf op de polis geen beroep kan doen, omdat volgens de W.A.M. t.o.v. de benadeelde een veel uitgebreider verzekeringsgebied geldt.

Europadekking

niet alleen heel Europa

Als gesproken wordt over de Europadekking is in een moderne aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen hiermede niet alleen geheel Europa bedoeld, maar ook de oude Franse koloniën in Noord-Afrika, Algerije, Marokko en Tunesië, en Aziatisch-Turkije.

(Aziatisch-Turkije, omdat dit land een Europees (zonder meer reeds ingesloten) en een Aziatisch deel kent en moeilijk hiertussen een onderscheid gemaakt kan worden).

Bij wijze van uitzondering zijn soms ook Israël en/of andere landen van het Midden-Oosten, zoals Libanon, Syrië, Egypte en Libië verzekerd.

De vroeger veel voorkomende clausule "met uitzondering van de zich onder de invloed van de U.S.S.R. bevindende landen en gebieden" wordt niet meer toegepast.

Wil men beoordelen, welk verzekeringsgebied voor een bepaalde verzekering van toepassing is, dan moet men op meerdere dingen acht slaan.

verhaalsrecht op verzekerde

Heeft men een Nederlanddekking bij de verzekeraar bedongen en veroorzaakt men in een ander land dan Nederland, echter behorend tot het vastgestelde verzekeringsgebied, een ongeval dan zal de verzekeraar verplicht zijn de benadeelde zijn schade overeenkomstig de bepalingen in dit land te vergoeden. T.o.v. de verzekeringnemer behoudt de verzekeraar een verhaalsrecht, voorzover dat in de verzekeringspolis is bedongen en in overeenstemming is met het recht.

Heeft men een Europadekking, dan moet men deze onderscheiden in drie mogelijkheden:

- de verplichte dekking op grond van de W.A.M.;
- de dekking op grond van een afgegeven internationaal verzekeringsbewijs;
- de dekking zoals deze in de polistekst is vermeld.

uitgebreidere dekking

Dit onderscheid is van belang, omdat in geval van schade de mogelijkheid bestaat dat de W.A.M. uitgebreider of beperkter dekking eist dan de polis geeft. Een voorbeeld van een uitgebreide dekking, vereist door de W.A.M., is de rijbewijsclausule, of de alcoholclausule welke in vele polissen voorkomt. Rijdt de verzekerde zonder geldig rijbewijs, c.q. is hij nimmer in het bezit van een rijbewijs geweest, dan geeft de polis geen dekking, terwijl de verzekeraar toch de benadeelde zijn schade moet vergoeden.

beperktere dekking

Een voorbeeld van een beperkte dekking vereist door de W.A.M. is het begrip "verzekerden".

De WAM stelt dat de verzekering niet behoeft te dekken de aansprakelijkheid voor schade toegebracht aan:

- de verzekeringnemer, alsmede de bezitter, de houder en de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt;
- de persoon van de echtgenote van ieder der hierboven bedoelde personen, alsmede hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits dezen bij hen inwonen en door hen worden onderhouden en zij de personenschade op grond van een andere verzekering of voorziening kunnen claimen.

In de polis wordt aansprakelijkheid voor letsel toegebracht aan bovengenoemde personen evenwel altijd gedekt, terwijl ook schade aan goederen van die personen - zij het beperkt - is gedekt.

I.V.B.

De dekking op grond van een afgegeven internationaal verzekeringsbewijs kan verschillen van de dekking krachtens de polis en de dekking krachtens de W.A.M.

Het internationaal verzekeringsbewijs (I.V.B.) is van kracht in de landen, waarvan de aanduiding op de door de verzekeraar afgegeven groene kaart niet is doorgehaald.

Dit kunnen andere landen zijn dan in de polis vermeld.

Ook hier kan de dekking uitgebreider of beperkter zijn. Een voorbeeld hiervan is het in de polis genoemde verzekerde bedrag. Krachtens de WAM is het verplicht verzekerde bedrag f 2.000.000,-- per gebeurtenis voor schade, veroorzaakt door motorrijtuigen. In andere landen kunnen hogere of lagere verzekerde bedragen verplicht zijn voorgeschreven.

verzekerde bedragen

In België geldt een onbeperkte dekking; dus hoger dan f 2.000.000,-- per gebeurtenis. In Duitsland DM 1.000.000,--.

Als een Nederlander in Duitsland een schade toebrengt aan een Duitser, welke boven het in Duitsland verplichte verzekerde bedrag uitkomt bijv. DM 1.200.000,-- terwijl de polis een dekking van f 2.000.000,-- geeft, kan de Duitse benadeelde in Nederland op grond van de door de Nederlandse verzekeraar afgegeven polis ook zijn schade boven de DM 1.000.000,-- vorderen.

Individualisatie van het motorrijtuig

bepaald motorrijtuig

Hieronder wordt verstaan, dat de verzekering betreft een aansprakelijkheidsverzekering van een bepaald omschreven en van ieder ander te onderscheiden en te herkennen motorrijtuig. Een motorrijtuig kan gekend worden als bepaald door:

- het kenteken;
- het chassisnummer;
- het motornummer.

Dit onderscheid is van belang:

- om vast te stellen welk motorrijtuig verzekerd is;
- ingevolge de W.A.M.: of het een in Nederland gestald motorrijtuig is, waarvoor de verzekeringsplicht geldt;
- in geval van schade: de subsidiaire dekking van het vervangend motorrijtuig.

Was oorspronkelijk bij de aansprakelijkheidsverzekering primair van belang wie de persoon van de verzekerde was, nu is door de invloed van de W.A.M. primair van belang of het bepaalde motorrijtuig verzekerd is.

vervangend motorrijtuig

Verzekeraars dekking in geval van reparatie of revisie vaak tijdelijk, d.w.z. voor de duur van de reparatie c.q. revisie, ook het vervangende motorrijtuig, echter alleen indien dit van dezelfde soort is als het oorspronkelijke motorrijtuig en voorzover dit niet elders verzekerd is.

Werd vroeger voor de individualisatie van het motorrijtuig het motor- en chassisnummer centraal gesteld, nu is dit het kenteken, voor zover het gekentekende motorrijtuigen betreft.

Van groot belang voor de verzekeraar, om te weten welk risico hij verzekerd heeft, is daarom de individualisatie van het motorrijtuig, temeer omdat krachtens de W.A.M. de verzekeringsplicht is gebonden aan het motorrijtuig. Heeft de verzekeraar betreffende dit motorrijtuig een geldige verzekering afgegeven dan is hij op enige uitzonderingen na aansprakelijk voor de door dit motorrijtuig veroorzaakte schade.

Omschrijving van de dekking

W.A.M.-strik

Na de behandeling van de algemene voorwaarden volgt nu de behandeling van de in het bijzonder op de aansprakelijkheid betrekking hebbende bepalingen. Als eerste komt in aanmerking de z.g. W.A.M.-strik.

Onder de W.A.M.-strik verstaan we de clausule welke in iedere aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (wil deze voldoen aan de eisen van de W.A.M.) moet voorkomen en die luidt als volgt:

"Met voorbijgaan van hetgeen anders in de verzekeringsvoorwaarden van de polis mocht zijn bepaald, wordt deze verzekering geacht (met ingang van 1 januari 1965) aan de door of krachtens de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (W.A.M.) gestelde eisen te voldoen".

toegelaten verzekeraar

Bij circ. no. L-64/43 d.d. 24 juli 1964 deelde de N.V.V.A. de leden mede, dat met de Minister van Financiën was afgesproken, dat de toegelaten W.A.M.-verzekeraars door deze clausule duidelijk zouden maken, dat het een verzekering betreft welke aan de eisen van de W.A.M. voldoet.

M.a.w. de verzekering wordt gevoerd door een toegelaten verzekeraar en de voorwaarden zijn overeenkomstig de wet.

Deze clausule is daarom vanaf 1 januari 1965 - het tijdstip van het van kracht worden van de W.A.M. - verplicht.

solvabiliteitseisen

De clausule kan alleen gevoerd worden op polissen afgegeven door aangesloten W.A.M.-verzekeraars. Immers naast de Wet op het Schadeverzekeringsbedrijf (W.O.S.) waarin solvabiliteitseisen voor verzekeraars zijn voorgeschreven, kent de W.A.M. voor de motorrijtuigverzekeraars nog speciale voorwaarden, de W.O.S. te boven gaand.

Het belang van deze clausule komt eveneens naar voren bij de bespreking van de rijbewijsverzekering, de garageverzekering en de verzekering van ongeken- tekende motorrijtuigen. Verzekeraars geven hiermede aan dat het hun bedoeling is een W.A.M.-dekking te verlenen.

Gedekt risico

Op de een of andere manier geven alle motorrijtuigpolissen een omschrijving van het gedekte aansprakelijkheidsrisico. De modelpolis van de N.V.V.A. formuleert dit risico als volgt:

Verzekerd is de aansprakelijkheid van de verzekerden voor schade aan personen en goederen - met inbegrip van de daaruit voortvloeiende schade - die na het ingaan van de verzekering met of door het motorrijtuig veroorzaakt is en wel voor alle verzekerden tezamen tot ten hoogste het aan de voorzijde van de polis genoemde bedrag per gebeurtenis.

5 elementen

Uit deze formulering blijken de volgende elementen:

- aansprakelijkheid van verzekerden;
- schade aan personen en goederen en daaruit voortvloeiende schade;
- na het ingaan van de verzekering;
- met of door het motorrijtuig veroorzaakt;
- verzekerd bedrag.

Aansprakelijkheid van verzekerden

Gedekt is het aansprakelijkheidsrisico. Wat verstaan we hieronder? Omdat de polis een W.A.M.-polis moet zijn, ligt het voor de hand hiervoor naar deze wet te zien.

Artikel 2 van de W.A.M. spreekt over de "burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven".

Het polismodel, overgenomen uit de ontwerpregeling van de organisatie van het motorrijtuigverzekeringsbedrijf in Nederland sprak over: "vrijwaring van verzekerde tegen de geldelijke gevolgen zijner aansprakelijkheid ingevolge de artikel 1401 tot en met 1407 Burgerlijk Wetboek, artikel 25 Motor- en Rij-

wielwet (respectievelijk artikel 31 der Wegenverkeerswet) of overeenkomstige bepalingen in buitenlandse wetgevingen”.

Gedekt is niet alleen de aansprakelijkheid op grond van een *onrechtmatige daad* veroorzaakt met of door een motorrijtuig, maar ook eventuele contractuele aansprakelijkheid.

Burgerrechtelijke aansprakelijkheid wordt gebruikt in tegenstelling tot strafrechtelijke aansprakelijkheid.

Hieronder valt dus ook de aansprakelijkheid op grond van de ~~Wet Autovervoer Personen (W.A.P.)~~ ^{WET OVEREENKOMST WEGVERVOER}.

~~Het aansprakelijkheidsgedeelte uit de Wet Autovervoer Personen is daarom sinds 1965 in de W.A.M. opgenomen.~~

Schade aan personen en goederen met inbegrip met de daaruit voortvloeiende schade

Omdat gewoonlijk schade door een motorrijtuig veroorzaakt letselschade (schade aan personen) en/of materiële schade (schade aan goederen) betreft, is deze formulering gekozen. Dit moet wederom ruim worden uitgelegd, in die zin, dat, als de rechtspraak vermogensschade van bepaalde personen zou aanvaarden, zonder dat die personen zelf gewond of gedood of een materiële beschadiging geleden hadden, deze onder de uitkering zou vallen. Er wordt alleen gesproken over burgerrechtelijke aansprakelijkheid welke beperkt wordt tot schade aan personen en goederen.

Zuivere vermogensschade is dus niet gedekt omdat louter vermogensschade geen schade aan personen of goederen is. Onder vermogensschade verstaan wij al die schade welke niet bestaat uit schade door dood, lichamenlijk letsel of materiële schade of uit uit bovengenoemde schadefactoren voortvloeiende schade.

Een voorbeeld van louter vermogensschade is het geval dat een bestuurder van een vrachtauto deze zo ongelukkig voor de ingang van een fabriek neerzet, dat er geen goederen meer in en uit kunnen, met als gevolg bedrijfsschade voor de fabriek (derhalve een niet gedekte schade).

Artikel 3 lid 2 W.A.M. stelt uitdrukkelijk dat de verzekering de schade moet omvatten, welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht.

Personen

Hieronder worden verstaan alle natuurlijke personen ook de eventueel medeverzekerde personen bijvoorbeeld passagiers, familie- of gezinsleden.

Omdat gesproken wordt van schade aan personen, kan niet bedoeld worden schade aan rechtspersonen.

Immers dit zou slechts kunnen zijn schade van rechtspersonen: het blijkt dat dit terugslaat op de artikelen 1406 en 1407 B.W.

Goederen

Hiermee wordt bedoeld de zogenaamde zaakbeschadiging d.w.z. schade aan lichamelijke zaken.

Met inbegrip van de daaruit voortvloeiende schade

In verzekeringskringen spreekt men hier vaak van indirecte vermogensschade in tegenstelling tot bovengenoemde loutere vermogensschade. Onder zuivere vermogensschade verstaat men: schade bestaande uit verloren arbeidsinkomsten, niet ontvangen winst of ander gederfd voordeel, zonder dat er sprake is

W.A.P. W.O.W

vermogensschade

natuurlijke personen

indirecte vermogensschade

van tevens opgetreden lichamelijk letsel of zaakbeschadiging.

Een voorbeeld kan veel verduidelijken:

- tengevolge van een lichamelijk letsel kan iemand gedurende bepaalde tijd zijn werkzaamheden niet verrichten en mist daardoor inkomen. Dit gemiste inkomen is een uit het lichamelijk letsel voortvloeiende schade;
- door de aan een motorrijtuig toegebrachte schade is een reparatie noodzakelijk; het gevolg is dat men gedurende de reparatietijd het motorrijtuig niet kan gebruiken. De kosten van huur van een vervangend motorrijtuig is een uit de materiële beschadiging voortvloeiende schade.

Ingaan van de verzekering

Wanneer gaat de verzekering in? Hier kan men twee momenten onderscheiden:

- het ogenblik waarop de verzekeringsovereenkomst tot stand komt;
- het ogenblik waarop de verzekeraar het risico gaat lopen of de dekking ingaat.

Beide momenten kunnen uit elkaar liggen. Meestal zullen zij samenvallen. Bijv. iemand heeft een nieuwe auto gekocht. Voordat hij met zijn nieuwe auto de garage uitrijdt, geeft hij aan de verzekeraar merk, cataloguswaarde en kenteken op, waarop de verzekeraar het risico aanvaardt. Mogelijk is ook, dat de verzekeraar reeds vernomen heeft, dat de auto in dekking genomen moet worden en heeft toegezegd dit risico te willen dekken, hoewel de auto nog geleverd moet worden, bijv. omdat het kentekenbewijs nog niet is afgeleverd. De verzekeringsovereenkomst is dan tot stand gekomen, maar het risico gaat pas lopen, zodra de verzekeringnemer met de auto gaat rijden. Niet mogelijk is dat het risico gelopen wordt, voordat de verzekeringsovereenkomst tot stand gekomen is. Wilsovereenstemming blijft noodzakelijk tussen verzekeraar en verzekeringnemer voor het tot stand komen van de overeenkomst.

wilsovereenstemming

Het ingaan van de verzekering(dekking). Hiermee wordt bedoeld het ogenblik, waarop de verzekeraar het risico gaat lopen. Ook krachtens de W.A.M. kan een verzekeraar slechts risico lopen nadat er een verzekeringsovereenkomst tot stand is gekomen, waarvoor wilsovereenstemming tussen beiden noodzakelijk is.

Dat hier problemen kunnen ontstaan zal een tweede voorbeeld verduidelijken. Op dertien januari 1977, 13.00 uur, wordt verzekeraar X opgebeld of hij van verzekeringnemer Y de auto Ford Taunus 00-PX-00 in dekking wil nemen. De verzekeraar aanvaardt het risico en zendt binnen veertien dagen nadat telefonisch de overeenkomst tot stand kwam de polis naar de klant, die de premie betaalt. Pas nadat de verzekeraar de polis heeft verzonden en de verzekering bij de Rijksdienst van het Wegverkeer heeft gemeld, blijkt dat op 13 januari 1977 om 10 uur de verzekeringnemer met de Ford Taunus 00-PX-00 een grote schade heeft veroorzaakt. Nu zijn er twee mogelijkheden:

- in de polis staat vermeld, dat de verzekering op 13 januari 1977, te 13.00 uur is ingegaan. Duidelijk is dan, dat het schadegeval niet onder de dekking van de polis valt;
- als ingangsdatum staat vermeld 13 januari 1977 zonder nadere tijdsbepaling. Normaal zal dan de verzekering geacht zijn op 13 januari te 0.00 uur te zijn ingegaan. Ook de Rijksdienst voor het Wegverkeer zal alleen de ingangsdatum hebben geregistreerd.

In dat geval zal de verzekeraar de schade aan de benadeelde moeten vergoeden tenzij hij aantoont dat de schade gevallen was voor het sluiten van de verzekering. Dit is dan geen beroep op nietigheid wegens het verzwijgen van de plaatsgevonden hebbende aanrijding, maar een beroep op de omstandigheid, dat de verzekeringsovereenkomst nog niet was gesloten, toen het schadegeval plaats vond en de verzekeraar ook de dekking niet eerder heeft willen laten ingaan. In die zin besliste het hof 's-Gravenhage op 11 november 1976 (NJ 1977 nr. 428).

Wél dreigen er voor de WAM-verzekeraar gevaren, indien hij met terugwerkende kracht dekking geeft bijvoorbeeld indien hij in het bovengeschetste geval desgevraagd vanaf 10 januari 1977 dekking had verleend. In dat geval had hij de benadeelde wel zijn schade moeten vergoeden en had hij tegenover de benadeelde geen beroep kunnen doen op verzwijging van de plaatsgevonden hebbende aanrijding.

Veroorzaakt met of door het motorrijtuig

Deze formulering behoeft een nadere uitleg.

Motorrijtuig

Hier geldt de definitie van art. 1 WAM. Krachtens deze definitie wordt als een deel van het motorrijtuig aangemerkt al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld of na koppeling daarvan is losgeraakt of losgemaakt, zolang het nog niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen.

Ten opzichte van de benadeelde zal de verzekeraar dus altijd de schade moeten betalen als deze door een aanhanger is veroorzaakt; ten opzichte van de verzekeringnemer is voor een personenauto of bestelauto het risico van een aanhangwagen automatisch meeverzekerd.

aanhanger
meeverzekerd

De rechtspraak heeft e.e.a. nog uitgebreid.

Zoals reeds aangehaald, spreekt de WAM over "waartoe motorrijtuigen in het verkeer aanleiding kunnen geven".

Hieronder kan ook vallen een aanhangwagen die buiten het verkeer tot stilstand is gekomen, maar waarbij door de chauffeur van de vrachtauto bij het parkeren van de aanhangwagen een fout is gemaakt als gevolg waarvan de losse aanhangwagen schade toebrengt.

Eveneens is dit het geval met een bromfietser, die op het rijwielpad in het donker gebogen staat over zijn stilstaande onverlichte bromfiets en aangerezen wordt door een andere bromfiets. Ook in zo'n geval wordt door de rechtspraak gesproken over schade veroorzaakt met of door een motorrijtuig.

Dit blijkt ook uit de rechtspraak over art. 31 WvW.

De schade behoeft niet rechtstreeks door het motorrijtuig veroorzaakt te zijn.

Hetzelfde kan blijken uit verkeerssituaties. Een voorbeeld van een verkeerssituatie:

- Een bestuurder van een motorrijtuig wekt de indruk alsof hij geen voorrang zal verlenen. Op het laatste moment verleent hij echter voorrang, maar degene die voorrangsgerechtigd is, heeft zijn stuur al omgedraaid en is in aanrijding gekomen met een tegenligger. Er is dan toch sprake van een schade veroorzaakt *met of door* een motorrijtuig.
- De polisdekking kan ook zijn: schade veroorzaakt met of door een motorrijtuig, terwijl er in het geheel geen sprake is van een verkeerssituatie. De motorrijtuigverzekering biedt dan wel dekking.

E.e.a. is nog eens duidelijker uiteengezet door een arrest van het Hof Amsterdam. Het betreft een werkmaterieelpolis waarop het risico verzekerd was van een graafmachine/dragline.

met of door
voorwerp

Het Hof zegt dan: de polis dekt de schade die is veroorzaakt *met of door* het voorwerp en onderscheidt dus schade die *door* het voorwerp en schade die *met* het voorwerp is veroorzaakt.

Dit laatste kan in dit verband niet anders betekenen dan: schade die is veroorzaakt doordat van het voorwerp gebruik is gemaakt zonder dat de oorzaak in of op het voorwerp zelf is gelegen.

De kennelijke strekking van deze bepaling is dat deze mede omvat de dekking van het risico van de verzekeringnemer voor aansprakelijkheid die kan voortvloeien uit het gebruik maken van het motorrijtuig, ongeacht of de schade is veroorzaakt door een fout van iemand op de machine of van de machine zelf, dan wel van iemand die haar gebruikt.

Verzekerd bedrag

dekking per
gebeurtenis

Met het verzekerd bedrag wordt bedoeld de maximum verzekerde som.

In de W.A.M. is vastgelegd welk bedrag minimaal door de verzekeraar per gebeurtenis gedekt moet zijn.

Sinds in 1965 de W.A.M. in werking trad, is dit verzekerde bedrag tweemaal gewijzigd. Nu is dit f 1.000.000, —.

De verzekeraars zijn vrij een hogere dekking per gebeurtenis af te geven. Sommige motorrijtuigverzekeraars hebben het bedrag verhoogd tot f 5.000.000, —.

Bij gecompliceerde ongelukken die zich in het verkeer heden ten dage kunnen voordoen, is overschrijding van het verzekerd bedrag niet denkbeeldig.

De betekenis van het in het uitvoeringsbesluit van de W.A.M. genoemde verzekerde bedrag is, dat boven dit bedrag de W.A.M. niet van toepassing is, zodat er daarboven voor de benadeelde geen directe actie is en voor de verzekeraar de mogelijkheid bestaat om een beroep te doen op uitsluitingen in de polis opgenomen en andere wettelijke bepalingen, zoals verzwijging (art. 251 W.v.K.), welke door de W.A.M. buiten werking zijn gesteld t.o.v. de benadeelde. Het verzekerd bedrag geldt voor alle verzekerden tezamen en per gebeurtenis; er is dus geen limiet per verzekeringsjaar. Een serie of reeks gebeurtenissen die met elkaar verband houden, wordt als een gebeurtenis beschouwd.

Een voorbeeld waarbij dit kan spelen, roepen wij in herinnering. De ramp bij Prinsenbeek in de nabijheid van Breda op 25 augustus 1972. Daar vonden meerdere kettingbotsingen plaats waarbij in totaal 60 auto's betrokken waren.

Omdat iedere auto een W.A.-dekking heeft van f 1.000.000,— zal het niet snel voorkomen dat in zijn totaliteit dit bedrag te gering zal zijn.

Boven het verzekerde bedrag komen ook de kosten ter voorkoming en vermindering van schade ex artikel 283 W.v.K. en eventueel de wettelijke rente (H.R. 29 april 1977, R.v.d.W. 1977 nr. 60).

Begrip verzekerden

De meeste motorrijtuigpolissen kennen voor het aansprakelijkheidsgedeelte van de polis een aparte definitie van het begrip verzekerden.

RESERVE

De modelpolis van de N.V.V.A. geeft de volgende definitie:

Onder verzekerden worden verstaan:

1. de verzekeringnemer, de eigenaar, de houder, de bestuurder en de door het motorrijtuig vervoerde personen;
2. de werkgever van de onder 1. genoemde verzekerden, indien hij krachtens artikel 1403 lid 3 B.W. aansprakelijk is voor de schade door een verzekerde veroorzaakt; voor de werkgever, die niet tevens verzekeringnemer is, geldt de verzekering slechts, indien de verzekerde, die de schade veroorzaakte, zelf jegens de maatschappij aanspraak op vergoeding heeft.

Praktisch alle moderne W.A.M.-verzekeringen hebben deze definitie overgenomen inclusief lid twee van de definitie, waarbij een werkgeversdekking wordt verleend. De in de laatste zin van lid 2 opgenomen beperking van de dekking wordt niet meer gehanteerd.

Verzekeringnemer

contractant

IN DE WAM DRUKT DE
VERPLICHTING TOT SLUITEN
VAN EEN VERZEKERINGS
OVEREENKOMST PRIMAIR
OP DE BEZITTER VAN HET
MOTORRIJtuig EN DEGENE
AAN WIEN HET KENTEKEN
IS OPGEGEVEN.

Hiermee wordt bedoeld de contractant; hij die de verzekeringsovereenkomst met de verzekeraar is aangegaan. Deze moet, wil er een geldige verzekeringsovereenkomst tot stand zijn gekomen, belang bij de overeenkomst hebben. Verzekeringnemer kan een ander zijn dan de eigenaar, bijvoorbeeld de houder van het motorrijtuig; de huurkoper; de bezitter, als het motorrijtuig in fiduciaire eigendom is overgedragen; de lessee in geval van leasing. ~~In de voorgeno-~~
~~men wijziging van de W.A.M. gaat de verplichting tot sluiten van een verzekerings-~~
~~overeenkomst primair drukken op de bezitter van het motorrijtuig.~~

De eigenaar

Omdat deze niet uitdrukkelijk is uitgesloten, valt hieronder ook de fiduciaire eigenaar. Dit komt voor bij financiering van motorrijtuigen door een financieringsbank en is ook van belang in geval van leasing. In dit geval stelt doorgaans een autodealer of auto-importeur een auto ter beschikking aan de lessee, meestal een bedrijf. Het gehele onderhoud blijft bij de auto-importeur, die eigenaar van de auto blijft; alleen op de lessee (het bedrijf, dat de auto ter beschikking heeft) rust de plicht de auto te verzekeren krachtens de leasingovereenkomst.

Houder

gekentekende houder

Houderschap is een moeilijk begrip. Voor motorrijtuigen kan men gevoelig stellen, ook in de motorrijtuigpolis, dat degene op wiens naam administratief het kenteken staat, de houder van het motorrijtuig is. Men spreekt daarom vaak van de gekentekende houder. Nodig is dus houderschap en tenaamstelling van het kenteken.

Bestuurder

feitelijke bestuurder

juridische bestuurder

Hieronder wordt verstaan zowel de feitelijke bestuurder, dat wil zeggen degene die het motorrijtuig feitelijk bestuurt, de handelingen verricht, nodig om het motorrijtuig in beweging te brengen en in een bepaalde richting te sturen, als de juridische bestuurder, dat is de rij-instructeur die les geeft en alle bedieningsinstrumenten van het motorrijtuig moet kunnen controleren en de rij-examinator tijdens het rij-examen. In feite zijn deze laatste twee eigenlijk toezichhouders op de feitelijke bestuurder (art. 5 lid 2 R.V.V.)

De door het motorrijtuig vervoerde personen

Hieronder verstaat men de passagiers. Omdat niet uitgesloten worden de betalende passagiers en de W.A.M. hiervoor geen uitsluiting kent, vallen deze er ook onder.

De werkgever

non-owners-liability

De werkgever van de eerder genoemde personen, indien hij krachtens artikel 1403 lid 3 B.W. aansprakelijk is voor de schade door een van hen veroorzaakt. Hoewel de W.A.M. de werkgever niet noemt, is dit een reële mogelijkheid van aansprakelijkheid, welke ook genoemd wordt de "non-owners-liability". Dit risico is vaak op de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven meeverzekerd en betreft de gevallen, waarbij een werknemer in opdracht van de werkgever met een eigen auto rijdend een schade toebrengt, terwijl hij in dienst van de werkgever de opdracht uitvoert en de eigen auto niet heeft verzekerd.

Kostendekking

De modelpolis bepaalt:

Onder de verzekering is, boven het aan de voorzijde van de polis genoemde verzekerde bedrag, mede begrepen de betaling van:

- de kosten van de door de maatschappij verleende rechtsbijstand in een tegen de verzekerde aanhangig gemaakt strafproces, indien de maatschappij van de haar in het artikel betreffende de schaderegeling gegeven bevoegdheid gebruik maakt. Boeten, afkoopsommen en met een strafproces samenhangende gerechtskosten worden niet vergoed;
- de kosten van verweer in een door de benadeelde tegen de verzekerde aanhangig gemaakt burgerlijk proces, voorzover de leiding bij de maatschappij berust;
- de kosten van verweer in een door de benadeelde tegen de maatschappij aanhangig gemaakt burgerlijk proces.

rechtskundige kosten

Deze dekking betreft de rechtskundige kosten welke ook boven het verzekerde bedrag worden vergoed. Op zich lijkt dit een zeer eenvoudige bepaling die in drie delen uiteen valt:

- de kosten van een strafproces tegen de verzekerde;
- de kosten van een civiel proces tegen de verzekerde;
- de kosten van een civiel proces tegen de maatschappij, in verband met artikel 6 W.A.M. (directe actie) door de benadeelde aanhangig gemaakt.

strafproces

Bij nadere beschouwing echter kan deze bepaling toch problemen oproepen. Immers, bij het strafproces kan het voor de maatschappij van belang zijn, in verband met de achterliggende civiele vordering, dat de verzekerde in de strafzaak wordt verdedigd.

Hier kunnen zich verschillende mogelijkheden voordoen: bijv. de advocaat van de verzekeraar meent in een strafprocedure, aanhangig gemaakt door de Officier van Justitie n.a.v. een verkeersongeval, tegen de verzekerde, dat ontslag van rechtsvervolging tot de mogelijkheden behoort. Uitdrukkelijk bepaalt de polis bij de schaderegeling, dat in zo'n geval de maatschappij de verzekerde niet kan verplichten in hoger beroep te gaan. Terecht! Stel dat bij een ernstig ongeval de verzekerde bestuurder strafrechtelijk wordt veroordeeld tot een geldboete en de maatschappij de bevoegdheid zou hebben de verzekerde te dwingen in hoger beroep te gaan van dit strafvonnis, waarna in hoger beroep de verzekerde bestuurder tot een zwaardere straf - hogere geldboete of hechtenis of gevangenisstraf - zou worden veroordeeld!

De maatschappij zou dan de verantwoordelijkheid voor de zwaardere straf op zich genomen hebben, welke verantwoordelijkheid een verzekeraar niet op zich kan nemen! Deze rechtsbijstandkosten bevatten alleen de advocatenkosten maar ook de kosten van getuigegelden, de gelden voor het verhoor van deskundigen, de vervoerskosten van de getuigen enz.

burgerlijk proces

De kosten van verweer in een door de benadeelde tegen de verzekerde ahangig gemaakt geding kunnen bij zeer grote schade ook problemen oproepen, als het verzekerde bedrag onvoldoende blijkt te zijn voor betaling van de schade.

tegengestelde belangen

Verzekeraar en verzekeringnemer kunnen dan tegengestelde belangen krijgen. Men kan het geval hebben, dat de verzekeraar ziet, dat hij het volledige verzekerde bedrag zal moeten betalen en daarom heeft de verzekeraar er geen belang bij extra voor advocaten of deskundigen kosten te maken, terwijl het voor de verzekeringnemer, vooral als deze een financieel sterk bedrijf is, van belang kan zijn om die kosten wel te maken ter beperking van de schade voor het gedeelte, dat voor zijn rekening komt boven het verzekerde bedrag. Vaker zal het voorkomen dat de belangen van de verzekeraar en de verzekeringnemer parallel lopen. Het lijkt dan billijk om de kosten in evenredigheid voor het verzekerde gedeelte voor rekening van de verzekeraar en voor het het verzekerde bedrag te boven gaand gedeelte voor rekening van de verzekeringnemer te laten.

andere kosten

Anderzijds zou men kunnen redeneren: de kosten van verweer zijn onbeperkt op de polis gedekt en dus komen deze volledig voor rekening van de verzekeraar. Deze kosten betreffen de rechtsbijstand. Omdat verzekeraars de mogelijkheid scheppen afzonderlijk de rechtsbijstand te verzekeren, lijkt het redelijk de polisvoorwaarden aldus uit te leggen, dat evenredigheid als bovenvermeld wordt toegepast. Naast de kosten van strikt rechtskundige bijstand zijn er nog andere kosten, welke de verzekeraar voor zijn rekening neemt, alhoewel deze niet uitdrukkelijk in de polis worden genoemd, zoals bijvoorbeeld de kosten welke betrekking hebben op de schadebehandeling:

- expertisekosten, dat wil zeggen de kosten van deskundigen gemaakt voor vaststelling van de schade. Dit kunnen kosten zijn van een motorrijtuig-expert, een verkeersdeskundige voor vaststelling van de schade en de schuld-vraag in verband met de verkeerssituatie;
- kosten voor afschriften van procesverbaal, strafvonnis, kosten van medici voor vaststelling van de graad van invaliditeit van de benadeelde, accountantskosten voor vaststelling van het inkomen van de benadeelde;
- actuariële kosten in verband met kapitalisatie van een uit te keren bedrag, vaktechnische kosten enz.

Kosten ter voorkoming en vermindering van schade

Niet in de polis genoemd maar niettemin toepasselijk is artikel 283 W.v.K.

Art. 283 W.v.K.: "Behoudens de bijzondere bepalingen ten aanzien van deze of gene soort van verzekering gemaakt, is de verzekerde verplicht om alle vlijt en naarstigheid in het werk te stellen, ten einde schade te voorkomen of te verminderen, en hij moet, dadelijk na derzelver ontstaan, daarvan aan den verzekeraar kennis geven; alles op straffe van vergoeding van kosten, schaden en interessen, zoo daartoe gronden zijn. De onkosten door den verzekerde gemaakt, ten einde de schade te voorkomen of te verminderen, zijn ten laste van den verzekeraar, al ware het dat dezelve, gevoegd bij de geleden schade, het beloop der verzekerde som te boven gingen, of de aangewende pogingen vruchteloos zijn geweest".

Dit geldt zeker nu de Hoge Raad heeft uitgemaakt dat artikel 283 W.v.K. eveneens toepasselijk is op aansprakelijkheidsverzekering (H.R. 13 juni 1975 NJ 1975 nr. 509).

* HET VERPLICHT VERZEKERDE BEDRAG VAN HFL 1.000.000,- WORDT DOOR DE WETTELIJKE RENTE NIET BEÏNVLOED. DAT WIL ZEGGEN DAT KRACHTENS DE W.A.M. OOK BOVEN HFL 1.000.000,- DE WETTELIJKE RENTE MOET WORDEN BETAALD

Wettelijke rente

Tevens is boven de verzekerde som gedekt de wettelijke rente over het door de verzekering gedekte deel van de hoofdsom.

Zekerheidstelling

buitenlandse overheid

Indien ter waarborging van de rechten van benadeelden door een buitenlandse overheid het stellen van een zekerheid wordt verlangd om de opheffing van een op het motorrijtuig gelegd beslag of om de invrijheidstelling van een verzekerde te verkrijgen, zal de verzekeraar deze zekerheid verstrekken tot een in de polis vermeld bedrag (doorgaans f 25.000, -), mits de verzekerde, te wiens behoeve dit geschiedt, jegens de verzekeraar ter zake van de schade aanspraak op vergoeding heeft. De verzekerden zijn verplicht de verzekeraar te machtigen over de zekerheidstelling te beschikken zodra deze wordt vrijgegeven en zij zullen alle medewerking moeten verlenen om de terugbetaling te verkrijgen.

cautie

Een andere uitdrukking voor deze zekerheidstelling is wel de cautie of het cautiebedrag. Het komt voor dat een buitenlandse overheid iemand die met zijn auto een ongeval veroorzaakt in hechtenis neemt of beslag legt op zijn auto en deze slechts vrijlaat resp. het beslag opheft tegen een zekerheidstelling bestaande uit het storten van een waarborgsom. Deze waarborgsom wordt soms gebruikt voor betaling van de boete na veroordeling. De cautie die alleen wordt geëist i.v.m. een strafvervolgung is niet gedekt. Dit blijkt uit de aanhef van deze clausule: "Ter waarborging van de rechten van de benadeelde.....". De waarborgsom wordt ook door de buitenlandse overheid geëist voor zekerheidstelling tot de schade aan buitenlandse eigendommen en/of slachtoffers. Begrijpelijk zou het zijn als alleen voor schade aan staatseigendom een cautie werd gevorderd.

waarborgsom

Vaak gaat de overheid verder, terwijl in landen waar de groene kaart van toepassing is eigenlijk helemaal geen zekerheidstelling nodig is. Het internationaal verzekeringsbewijs (groene kaart) neemt immers de zekerheidstelling over. In Spanje en de Oost-Europese landen komt de zekerheidstelling nog geregeld voor. Hierbij is het vaak moeilijk na betaling van de schade de cautie terug te ontvangen, terwijl geen compensatie plaatsvindt met de schadebetaling.

Schade door lading

laad- en losrisico

Meeverzekerd is de aansprakelijkheid van de verzekerden voor schade door lading, die zich bevindt op, valt of gevallen is van het motorrijtuig. Het laad- en losrisico is echter uitdrukkelijk niet gedekt.

Dit risico is verzekerd op de algemene aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven of particulieren.

Vervoer van gewonden

Tegenwoordig komt men ook een dekking van het risico, verbonden aan het vervoer van gewonden, tegen. Neemt men als barmhartige samaritaan een gewonde in zijn auto mee, tengevolge waarvan de bekleding van de auto wordt verontreinigd, dan is de schade door de verontreiniging gedekt.

Uitsluitingen

twee soorten

In het aansprakelijkheidsgedeelte van de motorrijtuigpolis zijn twee soorten uitsluitingen te onderscheiden:

- uitsluitingen, opgenomen in de WAM die door de WAM-assuradeur aan de benadeelde mogen worden tegengeworpen;
- uitsluitingen, die niet tegenover de benadeelde gelden en waarop de WAM-assuradeur zich alleen tegenover de verzekeringnemer of de betrokken verzekerde kan beroepen.

Uitsluitingen opgenomen in de WAM

Deze uitsluitingen zijn al behandeld bij de bespreking van de WAM. Volledigheidshalve laten wij deze uitsluitingen hieronder nog even volgen. Krachtens de WAM behoeft de verzekering niet te dekken de aansprakelijkheid voor schade, toegebracht aan de verzekeringnemer, de eigenaar, houder en bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt. De echtgenoten van de hierboven bedoelde personen en hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits deze bij hen inwonen en door hen worden onderhouden, kunnen slechts van het recht op uitkering van schade aan de persoon toegebracht worden uitgesloten, voor zover zij ter zake van deze schade recht hebben op een vergoeding krachtens een andere verzekering of op uitkeringen of verstrekkingen uit anderen hoofde.

Voorts kan worden uitgesloten, schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidswedstrijden, waarvoor de in artikel 24 van de Wegenverkeerswet bedoelde ontheffing is verleend; de aansprakelijkheid van hen, die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschafte en van hen die, dit wetende, het motorrijtuig zonder geldige reden gebruiken; schade aan de door het motorrijtuig vervoerde goederen.

Het opvallende is nu, dat door de concurrentie de verzekeraars een aantal van deze wettelijk toegelaten uitsluitingen niet hanteren.

franchise

In alle polissen is de uitsluiting van de franchise vervallen. Verzekeraars kennen slechts een eigen risico voor een bepaalde categorie personen, namelijk voor hen die de leeftijd van 23 nog niet hebben bereikt.

Verzekeraars hebben ook meeverzekerd de aansprakelijkheid jegens de echtgenoten en de bloed- en aanverwanten in de rechte linie.

Dat dit geen loze dekking is, blijkt uit het arrest van de Hoge Raad van 11 april 1975. De toedracht was als volgt: een dochter had haar moeder meegenomen met haar vriendin op een vakantietoetochtje naar Luxemburg. In Luxemburg maakte de dochter een verkeersfout met haar auto, waardoor de moeder lichamelijk letsel opliep.

Het ziekenfonds claimde de aan de moeder uitbetaalde schade van de verzekeraar van de dochter. De Hoge Raad stelde dat de bestuurster in beginsel op grond van artikel 1401 B.W. jegens de inzittenden aansprakelijk is op basis van artikel 1407 B.W. Er bestaat geen reden hierop een uitzondering te maken voor het geval dat de inzittende de moeder van de bestuurster is, die met haar in gezinsverband leeft en die voor de bestuurster kosteloos voor afleiding en ontspanning op een vakantiereis wordt meegenomen.

De uitsluiting van de dief en de geweldpleger is niet met zoveel woorden omschreven, maar is opgenomen in de algemenere uitsluiting van de aansprakelijkheid van degene, die zonder toestemming van de rechthebbende het motorrijtuig bestuurt. Dit slaat dus niet alleen op de dief of de geweldpleger, maar bijv. ook op de joyrider.

puzzelritten

Het wedstrijd risico is gewoonlijk niet geheel uitgesloten. Zo wordt wel dekking verleend voor z.g. puzzelritten e.d., die geen snelheidswedstrijden zijn en die geheel binnen Nederland plaatsvinden.
Ten aanzien van de uitsluiting van vervoerde goederen moet worden opgemerkt, dat veelal wel dekking wordt verleend voor privégoederen, die de passagiers bij zich hebben.

Uitsluitingen opgenomen in de polis

Het grootste gedeelte van de uitsluitingen is reeds besproken bij de cascoverzekering. Wij herhalen nog even:

- rijbewijsbepaling of het niet hebben van de voorgeschreven leeftijd voor het besturen van het motorrijtuig;
- opzettelijk of met goedvinden van de verzekerde teweeggebrachte schade;
- het gebruik van het motorrijtuig voor andere doeleinden dan in de polis vermeld of het gebruik voor verhuur, het gebruik voor lesgeven of het vervoer van passagiers, beide mits tegen betaling;
- molest en atoomkernreactie;
- het niet nakomen van verplichtingen uit de verzekering.

alcoholclausule

U zult in deze opsomming de alcoholclausule missen. Is het bij de cascoverzekering wel gebruikelijk om de alcoholclausule als uitsluiting te hanteren, bij de aansprakelijkheidsverzekering hebben de assuradeuren in het algemeen deze uitsluiting laten vallen. De redenen zijn, dat de assuradeur veelal in een moeilijke bewijspositie verkeert als hij op grond van alcoholmisbruik een uitkering, gedaan aan de benadeelde, op de betrokken verzekerde zou willen verhalen en het feit, dat regres op een verzekerde in de praktijk vaak moeilijk te realiseren is i.v.m. de geringe financiële draagkracht van de gemiddelde verzekerde.

Naast deze uitsluitingen, die men ook bij de cascoverzekering aantreft zijn er enkele speciale uitsluitingen voor de aansprakelijkheidsverzekering. Zo is bijv. uitgesloten schade aan goederen, die de verzekeringnemer of de bestuurder in eigendom toebehoren of die hij onder zich heeft.

Ook andere uitsluitingen, gegrond op dit thema beperkter of uitgebreider, komt men tegen. Deze uitsluiting lijkt op de z.g. opzichtclausule in de algemene aansprakelijkheidspoliissen.

Een uitzondering wordt veelal gemaakt voor schade aan andere personenauto's aan de verzekeringnemer of zijn gezinsleden toebehorend.

sistershipclausule

Dit noemt men wel de sistership-, of beter de sistercarclausule. Ook hier zijn verschillende variaties op. Het rijden met een caravan is zonder meer op de WAM-verzekering van de personenauto megedekt. Ook het slepen van een andere personenauto bij wijze van vriendendienst is meeverzekerd. Bij het gebruik van een vrachtauto met aanhangwagen is de aanhangwagen ten opzichte van de verzekeringnemer alleen verzekerd nadat de verzekeraar apart dekking hiervoor heeft afgegeven.

Ook is tegenwoordig megedekt het slepen van een andere personenauto bij wijze van vriendendienst.

Tot slot moet worden vermeld, dat, evenals bij de cascoverzekering, de meeste uitsluitingen zijn gesubjectiveerd, dat wil zeggen, dat zij niet kunnen worden ingeroepen tegenover de verzekerde, die geen schuld aan de omstandigheden die grond voor de uitsluiting opleverden, heeft.

Ten aanzien van de tweede categorie uitsluitingen (de niet door de WAM tegenover de benadeelde toegestane uitsluitingen) bepaalt art. 11 WAM dat de assuradeur zich een verhaalsrecht kan voorbehouden tegenover de verzekeringnemer en de betrokken verzekerde.

verhaalsrecht

Assuradeuren hebben dan ook een dergelijk verhaalsrecht in hun polisvoorwaarden opgenomen.

- uitsluitingen, opgenomen in de W.A.M. die door de W.A.M.-assuradeur aan de benadeelde mogen worden tegengeworpen;
- uitsluitingen, die niet tegenover de benadeelde gelden en waarop de W.A.M.-assuradeur zich alleen tegenover de verzekeringnemer of de betrokken verzekerde kan beroepen.

Uitsluitingen opgenomen in de W.A.M.

Deze uitsluitingen zijn al behandeld bij de bespreking van de W.A.M. Volledigheidshalve laten wij deze uitsluitingen hieronder nog even volgen. Krachtens de W.A.M. behoeft de verzekering niet te dekken de aansprakelijkheid voor schade, toegebracht aan de verzekeringnemer, de eigenaar, houder en bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakt, alsmede de echtgenoten van de hierboven bedoelde personen en hun bloed- en aanverwanten in de rechte linie, mits deze bij hen inwonen en door hen worden onderhouden.

Voorts kan worden uitgesloten, schade, die voortvloeit uit het deelnemen van het motorrijtuig aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidswedstrijden, waarvoor de in artikel 24 van de Wegenverkeerswet bedoelde ontheffing is verleend; de aansprakelijkheid van hen, die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschafte en van hen die, dit wetende, het motorrijtuig zonder geldige reden gebruiken; schade aan de door het motorrijtuig vervoerde goederen.

Het opvallende is nu, dat door de concurrentie de verzekeraars een aantal van deze wettelijk toegelaten uitsluitingen niet hanteren.

franchise

In alle polissen is de uitsluiting van de franchise vervallen. Verzekeraars kennen slechts een eigen risico voor een bepaalde categorie personen, namelijk voor hen die de leeftijd van 23 nog niet hebben bereikt.

Verzekeraars hebben ook meeverzekerd de aansprakelijkheid jegens de echtgenoten en de bloed- en aanverwanten in de rechte linie.

Dat dit geen loze dekking is, blijkt uit het arrest van de Hoge Raad van 11 april 1975. De toedracht was als volgt: een dochter had haar moeder meegenomen met haar vriendin op een vakantietochtje naar Luxemburg. In Luxemburg maakte de dochter een verkeersfout met haar auto, waardoor de moeder lichamelijk letsel opliep.

Het ziekenfonds claimde de aan de moeder uitbetaalde schade van de verzekeraar van de dochter. De Hoge Raad stelde dat de bestuurster in beginsel op grond van artikel 1401 B.W. jegens de inzittenden aansprakelijk is op basis van artikel 1407 B.W. Er bestaat geen reden hierop een uitzondering te maken voor het geval dat de inzittende de moeder van de bestuurster is, die met haar in gezinsverband leeft en die voor de bestuurster kosteloos voor afleiding en ontspanning op een vakantiereis wordt meegenomen.

De uitsluiting van de dief en de geweldpleger is niet met zoveel woorden omschreven, maar is opgenomen in de algemenere uitsluiting van de aansprakelijkheid van degene, die zonder toestemming van de rechthebbende het motorrijtuig bestuurt. Dit slaat dus niet alleen op de dief of de geweldpleger, maar bijv. ook op de joyrider.

puzzelritten

Het wedstrijdrisico is gewoonlijk niet geheel uitgesloten. Zo wordt wel dekking verleend voor z.g. puzzelritten e.d., die geen snelheidswedstrijden zijn en die geheel binnen Nederland plaatsvinden.

Ten aanzien van de uitsluiting van vervoerde goederen moet worden opgemerkt, dat veelal wel dekking wordt verleend voor privégoederen, die de passagiers bij zich hebben.

Uitsluitingen opgenomen in de polis

Het grootste gedeelte van de uitsluitingen is reeds besproken bij de cascoverzekering. Wij herhalen nog even:

- rijbewijsbepaling of het niet hebben van de voorgeschreven leeftijd voor het besturen van het motorrijtuig;
- opzettelijk of met goedvinden van de verzekerde teweeggebrachte schade;
- het gebruik van het motorrijtuig voor andere doeleinden dan in de polis vermeld of het gebruik voor verhuur, het gebruik voor lesgeven of het vervoer van passagiers, beide mits tegen betaling;
- molest en atoomkernreactie;
- het niet nakomen van verplichtingen uit de verzekering.

alcoholclausule

U zult in deze opsomming de alcoholclausule missen. Is het bij de cascoverzekering wel gebruikelijk om de alcoholclausule als uitsluiting te hanteren, bij de aansprakelijkheidsverzekering hebben de assuradeuren in het algemeen deze uitsluiting laten vallen. De redenen zijn, dat de assuradeur veelal in een moeilijke bewijspositie verkeert als hij op grond van alcoholmisbruik een uitkering, gedaan aan de benadeelde, op de betrokken verzekerde zou willen verhalen en het feit, dat regres op een verzekerde in de praktijk vaak moeilijk te realiseren is i.v.m. de geringe financiële draagkracht van de gemiddelde verzekerde.

Naast deze uitsluitingen, die men ook bij de cascoverzekering aantreft zijn er enkele speciale uitsluitingen voor de aansprakelijkheidsverzekering. Zo is bijv. uitgesloten schade aan goederen, die de verzekeringnemer of de bestuurder in eigendom toebehoren of die hij onder zich heeft.

Ook andere uitsluitingen, gegrond op dit thema beperkter of uitgebreider, komt men tegen. Deze uitsluiting lijkt op de z.g. opzichtclausule in de algemene aansprakelijkheidspolissen.

Een uitzondering wordt veelal gemaakt voor schade aan andere personenauto's aan de verzekeringnemer of zijn gezinsleden toebehorend.

sistershipclausule

Dit noemt men wel de sistership-, of beter de sistercarclausule. Ook hier zijn verschillende variaties op. Het rijden met een caravan is zonder meer op de WAM-verzekering van de personenauto meegedeekt. Ook het slepen van een andere personenauto bij wijze van vriendendienst is meeverzekerd. Bij het gebruik van een vrachtauto met aanhangwagen is de aanhangwagen ten opzichte van de verzekeringnemer alleen verzekerd nadat de verzekeraar apart dekking hiervoor heeft afgegeven.

Ook is tegenwoordig meegedeekt het slepen van een andere personenauto bij wijze van vriendendienst.

Tot slot moet worden vermeld, dat, evenals bij de cascoverzekering, de meeste uitsluitingen zijn gesubjectieerd, dat wil zeggen, dat zij niet kunnen worden ingeroepen tegenover de verzekerde, die geen schuld aan de omstandigheden die grond voor de uitsluiting opleverden, heeft.

Ten aanzien van de tweede categorie uitsluitingen (de niet door de WAM tegenover de benadeelde toegestane uitsluitingen) bepaalt art. 11 WAM dat de assuradeur zich een verhaalsrecht kan voorbehouden tegenover de verzekeringnemer en de betrokken verzekerde.

verhaalsrecht

Assuradeuren hebben dan ook een dergelijk verhaalsrecht in hun polisvoorwaarden opgenomen.

Verhaalsvoorbehoud voor de verzekeraar

De in de N.V.V.A.-modelpolis opgenomen clausule luidt als volgt:

In de genoemde gevallen (dit zijn de uitsluitingen welke in iedere motorrijtuigpolis voorkomen maar niet door de W.A.M. ten opzichte van de benadeelde toegelaten zijn) is de maatschappij, zodra zij krachtens de W.A.M. de benadeelde schadevergoeding verschuldigd wordt, gerechtigd het door haar verschuldigde te verhalen op de verzekerden voor wie de uitsluiting geldt.

Dit recht komt bovendien de maatschappij toe - ook bij de door de W.A.M. toegelaten uitsluitingen - indien zij een schadevergoeding krachtens een met de W.A.M. overeenkomende buitenlandse wet moet betalen.

Het verhaalsrecht omvat ook de door de maatschappij ter zake van de schade gemaakte kosten.

Een verhaalsrecht jegens de verzekerden komt de maatschappij ook toe bij schade veroorzaakt na het einde van de verzekering of de dekking. Indien de schade door een ander dan de verzekeringnemer is veroorzaakt nadat de dekking is geëindigd, zal de maatschappij van haar verhaalsrecht tegenover de verzekeringnemer geen gebruik maken, mits deze voldaan heeft aan de verplichting tot kennisgeving, die op hem rust. Veelal vindt men ook opgenomen, dat dit verhaalsrecht niet wordt aangetast door schaderegelingsovereenkomsten die de verzekeraar met andere verzekeraars heeft.

Voor ons is hier van belang hetgeen in de laatste alinea van de clausule over het verhaalsrecht in de modelpolis is opgenomen.

afstand verhaalsrecht

Krachtens de W.A.M. kan de verzekeraar verplicht zijn om een schade te vergoeden, nadat de verzekering is geëindigd, bijvoorbeeld in de 16-dagen-termijn of in geval de verzekeraar vergeten is af te melden bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De verzekeraar doet dan afstand van zijn verhaalsrecht op de verzekeringnemer, mits deze voldaan heeft aan zijn verplichtingen om aan de verzekeraar kennis te geven, dat hij geen belang meer bij het motorrijtuig heeft. Als de verzekeringnemer voor het einde van de verzekeringsovereenkomst aan al zijn verplichtingen heeft voldaan, zou het onbillijk zijn hem hier te laten opkomen voor een schade waar hij part noch deel aan heeft.

De verzekeraar behoudt echter wel zijn verhaalsrecht op de verzekerde persoon. Leek dit verhaalsrecht na het arrest van de Hoge Raad van 12 maart 1971 (NJ 1971 nr. 247, VR 1971 nr. 77) voor de verzekeraar van twijfelachtige waarde, sinds het arrest Hoge Raad 10 oktober 1975 (NJ 1976 nr. 175, VR 1976 nr. 24) blijkt dat dit verhaalsrecht een realiteit is.

Schaderegeling

rechtstreekse regeling

In de regel staat in de polis, dat de maatschappij gerechtigd is benadeelden rechtstreeks schadeloos te stellen en met hen schikkingen te treffen. Ingevolge de W.A.M., die de benadeelde een directe vordering tegen de W.A.M.-assuradeur heeft gegeven is de W.A.M.-assuradeur niet alleen gerechtigd de benadeelde te betalen, maar is hij het zelfs verplicht, aangenomen, dat de verzekerde aansprakelijk is.

Dit houdt in, dat de W.A.M.-assuradeur, indien hij op goede gronden oordeelt jegens de benadeelde aansprakelijk te zijn, aan de benadeelde zijn schade zal moeten vergoeden ook indien verzekerde daar tegen is. De belangen van verzekerde worden overigens door een dergelijke betaling niet geschaad, omdat hij volkomen gerechtigd blijft zijn schade bij de tegenpartij te vorderen. Zijn vordering zal dan op zijn eigen merites worden beoordeeld, waarbij de betaling door zijn W.A.M.-assuradeur niet terzake doet.

schaderegeling is
bindend

In verband met het hiervoor omschreven verhaalsvoorbehoud van de W.A.M.-verzekeraar op de verzekerde is verder bepaald, dat de door de maatschappij genomen beslissingen t.a.v. de schaderegeling met de benadeelde voor de verzekerde bindend zijn.

Niettemin zal de assuradeur natuurlijk wel de belangen van zijn verzekerde in het oog moeten houden als hij op de verzekerde i.v.m. een polisuitsluiting verhaal wil nemen. Hij kan bijv. niet royaal zijn, omdat hij het toch op verzekerde verhaalt. Hij zal zich overeenkomstig de eisen van de goede trouw moeten gedragen.

Tot slot bevat de bepaling betreffende de schaderegeling veelal nog een regeling voor periodieke betalingen, indien deze het verzekerde maximum dreigen te overschrijden.

Zou de maatschappij bijv. gedurende een aantal jaren de verschuldigde periodieke uitkeringen betalen, totdat het verzekerde maximum is bereikt, dan zou zij rentewinst hebben. Daar dit voor verzekerde niet redelijk is, is bepaald dat in die gevallen of de duur van de uitkeringen of de hoogte van de uitkeringen naar evenredigheid worden herleid.

Schadeservice Nederland - Verkeersalarmdienst e.a.

In het kader van een verder gaande serviceverlening hebben een aantal assura- deuren hun dekking uitgebreid met een service-pakket, dat verschillende namen heeft zoals Schadeservice Nederland, Verkeersalarmdienst e.d.

De service is doorgaans gekoppeld aan een WA- en/of cascoverzekering. Voorwaarde voor een beroep op hulp is, dat de auto niet meer kan rijden en/of dat bestuurders en/of inzittenden niet in staat zijn deze verder te besturen. Veelal is vereist, dat een ongeval aan zodanige situatie is vooraf gegaan, in sommige pakketten kan ook hulp ingeroepen worden als de auto anderszins defect is. ~~In het algemeen geldt de service niet voor vrachtauto's, bestelauto's, taxi's en verhuurauto's.~~

De hulp bestaat voornamelijk uit vervoer van de auto naar een reparatie- inrichting en vervoer van de bestuurder en inzittenden naar hun reisdoel of terug naar huis.

De omvang van de hulpverlening is niet in alle servicepakketten gelijk. Zo zijn er ook pakketten die voorzien in hulp in geval van ziekte van de bestuurder en diefstal van de auto; de hulp kan tevens bestaan uit vergoeding van huur van een vervangende auto, kosten voor door het uitvallen van de auto noodzakelijk hotelverblijf enz.. Doorgaans is er verschil in dekking al naar gelang de hulp in of buiten Nederland gevraagd wordt.

Acceptatieplicht voor verzekeraars?

Deze vraag kan gesteld worden, omdat een aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen sinds 1 januari 1965 door de wet is verplicht, voor ieder, die aan het verkeer wil deelnemen met een motorrijtuig, hetzij op de openbare weg, hetzij op een terrein waar meerderen mogen komen. Logisch zou zijn, als men stelde: nu iedere eigenaar van een motorrijtuig verplicht is een motorrijtuigverzekering af te sluiten, waarop krachtens de wettelijke normen zijn aansprakelijkheid is gedekt, moet ook iedere verzekeraar iedere aspirantver- zekerde, die zich aanmeldt, maar accepteren. Kortom iedere verzekeraar moet ieder motorrijtuigverzekeringsrisico, dat hem wordt aangeboden, maar aan- vaarden.

geen acceptatieplicht

De wetgever heeft deze plicht voor verzekeraars niet in de wet opgenomen omdat:

- een gentlemen's agreement tussen de Minister van Justitie en de motorrijtuigverzekeraars is gesloten, waarbij verzekeraars toezegden dat in ieder geval voor iedere automobilist een dekkingsmogelijkheid aanwezig zal zijn;
- de concurrentie in ieder geval mogelijk maakt dat ieder risico in Nederland kan worden geaccepteerd.

Het gentlemen's agreement

Terminus

Voor de bijzondere risico's is de verzekeringsmaatschappij Terminus N.V. opgericht. Deze maatschappij dekt de zogenaamde onverzekerbare risico's.

Voorbeelden van de z.g. onverzekerbare risico's zijn: notoire brokkenmakers, personen die meerdere veroordelingen wegens het rijden onder invloed van alcohol hebben gehad, zeer oude mensen enz.. De Terminus aanvaardt ook cascorisico's.

Terminus richt zich dus op de individueel verzwaarde risico's. Naast deze vorm van bijzondere risico's bestaan er risico's die een afwijkend beeld vertonen op grond van bepaalde groepskenmerken. Tot deze categorie worden bijvoorbeeld gerekend woonwageneigenaren en buitenlanders. Op basis van Bedrijfsregeling nr. 12 - Acceptatie - van de NVVA worden dergelijke risico's op normale condities geaccepteerd door bij de NVVA aangesloten maatschappijen. In deze bedrijfsregeling wordt de mogelijkheid gegeven de betrokken risico's te herverzekeren bij de Centrale Egalisatie Pool (CEP). De CEP wordt door Terminus geadmistreerd.

grensverzekeringen

Tenslotte sluit Terminus ook zogenaamde grensverzekeringen. Dit zijn motorrijtuigverzekeringen die voldoen aan de eisen van de WAM voor buitenlanders die met hun motorrijtuig Nederland (tijdelijk) bezoeken.

De concurrentie

De concurrentie, die tussen de motorrijtuigverzekeraars bestaat, is er steeds een goede waarborg voor gebleken, dat voor iedere automobilist in Nederland een motorrijtuigverzekering te koop is. De concurrentie heeft vaak met zich gebracht, dat risico's die onder Terminus N.V. behoren, gedurende lange tijd door verzekeraars zijn gedekt in hun eigen autoportefeuille.

RISICOBEOORDELING DOOR VERZEKERAARS

Bij de beoordeling of een WAM-risico verzekeraar is, hanteren de verzekeraars verschillende maatstaven. Deze maatstaven zijn gerelateerd aan drie elementen:

- het soort motorrijtuigen;
- het gebruik van de motorrijtuigen;
- de bestuurders.

Soort motorrijtuigen

De definitie van motorrijtuig in de Wegenverkeerswet en in de W.A.M. luidt als volgt:

Alle rij- of voertuigen, bestemd om anders dan langs spoorstaven over de grond te worden voortbewogen uitsluitend of mede door een mechanische kracht op of aan het rij- of voertuig zelf aanwezig dan wel door elektrische tractie met stroomtoevoer van elders; als een deel daarvan wordt aangemerkt al hetgeen aan het rij- of voertuig is gekoppeld of na koppeling daarvan is losgemaakt of losgeraakt, zolang het nog niet buiten het verkeer tot stilstand is gekomen.

Dat deze definitie zeer ver gaat en dat verzekeraars de verschillende soorten motorrijtuigen hebben gecatalogiseerd is hieruit duidelijk. Immers hieronder valt mechanisch kinderspeelgoed evengoed als een fiets met op de bagagedrager een benzinemotortje, dat voor voortbeweging dient; evenzo een autopod met een benzinemotortje; een personenauto; vrachtauto; bromfiets; scooter; tank enz. Al deze verschillende risico's in soorten, grootte, snelheidsmogelijkheden, tonnage enz. behoren door de verzekeraar als risico te worden beoordeeld.

Tarieven

Verzekeraars hebben daarom verschillende tarieven voor de verschillende soorten motorrijtuigen.

Men onderscheidt:

- bromfietsen;
- motorrijwielen;
- motorrijtuigen op vier of meer wielen.

De categorie motorrijtuigen op vier of meer wielen wordt weer onderverdeeld in:

- personenauto's;
- bestel- en vrachtauto's;
- autobussen.

In deze drie categorieën maakt men weer verder onderscheid, zoals bij de personenauto's in:

- lichte personenauto's;
 - zware personenauto's;
 - combinatieauto's;
 - snelle sportwagens;
 - bijzondere auto's bijvoorbeeld een Rolls Royce, Mercedes Benz 650 enz.
- Niet iedere verzekeraar is bereid het risico van bijzondere auto's en vooral van sportauto's, te dekken.

De vrachtauto's kan men weer onderverdelen in:

- bedrijfsauto's voor vervoer van goederen, bijvoorbeeld verhuisauto's;
- bedrijfsauto's, die naast vervoer ook een andere functie hebben, bijvoorbeeld zandstrooiers, betonmixers, asfalteerauto's e.d.

Deze vrachtauto's brengen in verband met de acceptatie een dubbele problematiek met zich mee. Het betreft n.l. een verzuwaard risico op de weg en de vraag rijst of er sprake is van een verkeersrisico, dat W.A.M.-plichtig is en in hoeverre het geen verkeersrisico maar een werkrisico is. Hetzelfde geldt voor bulldozers, graafmachines, hijskranen op vrachtauto's en ander werkmaterieel.

Autobussen kunnen worden gebruikt voor verschillende doeleinden, zoals:

- lijndiensten;
- toeristenvervoer (binnenslands of buitenslands);
- werknemersvervoer enz.

verkeersrisico
werkrisico

veiligheidseisen

Voor de beoordeling van het risico is ook van belang voor de verzekeraar te weten wat het bouwjaar van het motorrijtuig is.

Over het algemeen worden motorrijtuigen ouder dan 10 jaar slechts geaccepteerd na keuring of voorzien van een garageverklaring. Voor vrachtauto's en autobussen is het voor verzekeraars van belang te weten of de auto's aan de veiligheidseisen voldoen die de wet stelt.

Het gebruik van de motorrijtuigen

In verband met de beoordeling van het risico is het voor de verzekeraar van belang het soort gebruik, dat van de motorrijtuigen wordt gemaakt, te kennen. Bij het soort gebruik kan weer een onderscheid worden gemaakt tussen:

- de verschillende soorten gebruik van de motorrijtuigen, zonder dat deze motorrijtuigen van de standaardmodellen personenauto, vrachtauto of autobus afwijken, bijvoorbeeld personenauto's gebruikt als taxi;
- de verschillende soorten gebruik van de motorrijtuigen, terwijl deze aangepast zijn aan het soort gebruik, bijvoorbeeld ambulanceauto's.

Standaardmodellen

Taxi's, verhuur zonder chauffeur en verhuur met chauffeur zijn voorbeelden van bijzondere risico's, waar de verzekeraar een bijzonder tarief voor heeft, terwijl de personenauto's als standaardmodel worden gebruikt.

De normale standaardvrachtauto wordt gebruikt voor vervoer van zand, grind, bieten, groente en fruit; vrachtauto's waarop losse tanks worden geplaatst voor vervoer van melk, chemicaliën; eventueel bulkvervoer; voor lichte expeditie-doeleinden; postvervoer; vleesvervoer.

Aangepast model

Voorbeelden van aan het gebruik aangepaste personenauto's zijn ambulanceauto's, lijkwagens, wagens geschikt voor gebruik door invaliden e.d.

Koelwagens, verhuiswagens, wagens voor containervervoer, diepladers, gelede vrachtauto's, trucks met trailer zijn voorbeelden waarbij de vrachtauto is aangepast aan het soort vervoer dat plaatsvindt.

Daarnaast bestaan er vrachtauto's die naast hun rijwerkzaamheid ook werktuig zijn en gebruikt worden bijvoorbeeld in de wegenbouw zoals asfalteermachines, bulldozers, graafauto's e.d.

Andere gebruiksfactoren

rijgebruik

Het is voor de verzekeraars een verschillend risico of een auto wordt gebruikt als gezinsauto; door een vertegenwoordiger, die er 40.000 km per jaar mee rijdt; als een sportauto voor het gebruik op de weg of voor races. Verder is het voor de verzekeraar van belang of een gewone auto, bijvoorbeeld een personenauto, wordt gebruikt voor regelmatigheids-, behendigheids-, puzzel-, oriëntatie- en/of betrouwbaarheidsritten. Hoewel het een gewone standaardauto kan zijn, is dit toch een verhoogd risico. Sportauto's worden over het algemeen gekocht vanwege de snelheid, die zij kunnen ontwikkelen en daarom als een verhoogd risico beschouwd.

snelheidselement

Voor het wedstrijd risico is van belang of de ritten binnen Nederland plaatsvinden, niet langer duren dan 24 uur en of het snelheidselement overwegend is of niet.

Ook de omgeving waar het motorrijtuig overwegend wordt gebruikt (stad of platteland) speelt een rol.

Binnenland

risicostatistiek

Het risico in de steden wordt zwaarder geacht dan op het platteland, onder andere vanwege de autodichtheid. Uit de statistieken van het C.B.S. blijkt, dat in verhouding meer ongelukken plaatsvinden in de steden dan op het platteland, waarbij de bebouwde kom weer een slechter risicostatistiek te zien geeft dan op de openbare weg buiten de bebouwde kom. Verhoudingsgewijs en absoluut genomen, vinden de meeste ongevallen plaats in de steden en binnen de bebouwde kom.

streek tarieven

Binnen de bebouwde kom is het zich door en langs elkaar voortbewegen van de verschillende verkeerssoorten - motorrijtuigen, bromfietsen, trams, fietsers en voetgangers - zeker een risicoverhogende factor. Buiten de bebouwde kom bewegen de verschillende verkeerssoorten zich veelal meer gescheiden van elkaar op autosnelwegen, autowegen, gescheiden fietspaden e.d. Men tracht hierin in de steden verbetering aan te brengen door de aanleg van aparte rijbanen voor openbaar vervoer en het creëren van woonerven, waar de voetganger en fietser voorrang hebben boven de auto, naast de bestaande voetpaden. Wij kennen dus voor het binnenland verschil in beoordeling van het risico. Men hanteert daartoe veelal de zogenaamde streek tarieven voor de provincies naast het normale tarief. Ook bij de provincies wordt onderscheid gemaakt.

Buitenland

schaderegeling

De doorsnee Nederlandse verkeersdeelnemer is in het verkeer buiten Nederland een verzwaard risico voor de verzekeraar. In het buitenland zijn andere verkeersgewoonten, een andere wegbebakening, en vaak afwijkende verkeersregels, welke de Nederlander, die zich daar voor geringe tijd bevindt, vreemd zijn. Het rijden buiten Nederland vormt daardoor voor de verzekeraar, die dit risico moet dekken, een verhoogd risico. Een andere reden waarom verzekeringen in het buitenland een verhoogd risico voor de verzekeraar kunnen zijn, is onder andere de moeilijkheid van een behoorlijke schaderegeling. Dit geldt in het bijzonder voor Oost-Europa en de landen in het Midden-Oosten. Naast de taal, die een barrière kan zijn, en de letters die gebruikt worden, kunnen politieke spanningen eveneens moeilijkheden veroorzaken.

De bestuurder

Ook hier brengt de soort bestuurder een afwijkend risico met zich mede en kennen in de acceptatie verschillende onderscheidingen in:

- leeftijd;
- beroep of ambt;
- nationaliteit.

Leeftijd

jeugdige bestuurders

Bestuurders met een leeftijd beneden de 25 jaar worden als een verhoogd risico beschouwd, vooral omdat jeugdige bestuurders hoewel zeer flexibel in

het verkeer, het gevaar vaak niet onderkennen en nog te weinig ervaring hebben kunnen opdoen.

oudere bestuurders

Bestuurders boven 65 jaar - waarbij van belang is of deze veel rij-ervaring hebben opgedaan in het verleden of niet - zijn een verhoogd risico vanwege de reactiesnelheid. Deze blijkt vaak geringer te zijn. Bestuurders van 75 jaar en ouder worden als substandaardrisico's beschouwd.

RESERVE

Beroep of ambt

Een geringer risico worden geacht geestelijken, ambtenaren, boeren, tuinders en fruittelers, omdat deze hun motorrijtuig, hetzij zeer zorgvuldig, hetzij in veel geringere mate, gebruiken dan bijvoorbeeld vertegenwoordigers. Omdat deze risico's minder zwaar worden geacht, wordt hiervoor vaak een premiekorting gegeven.

Nationaliteit

afwijkende situatie

Een risicoverzwarende factor kan ook zijn of het een Nederlandse bestuurder betreft, dan wel een buitenlander. De Nederlandse bestuurder kent over het algemeen de weg in Nederland beter en is beter op de hoogte met de verkeerssituatie, de verkeersregels, de andere wegbebakening, kortom de verkeersgewoonten, welke verschillen met het verkeer in het buitenland. Om die reden kunnen buitenlanders die in Nederland werken en zich nog niet lang genoeg in het verkeer in Nederland hebben bewogen, een verzaamd risico vormen.

Substandaardrisico's

Terminus

Risico's die in hun soort belangrijk afwijken van de normale risico's worden substandaard genoemd. De oplossing hiervoor is, dat zij ofwel genormaliseerd worden of aangeboden aan de, voor de outside-risks op motorrijtuigggebied in het bijzonder opgerichte, verzekeringsmaatschappij Terminus.

Systeem Vertrouwelijke Mededelingen

Om te komen tot een zo verantwoord mogelijk acceptatiebeleid is door de NVVA ten behoeve van de ledenmaatschappijen het z.g. Systeem Vertrouwelijke Mededelingen opgezet. Dit systeem bevat feitelijke gegevens met betrekking tot afwijkende risico's, zoals ontzeggingen van de rijbevoegdheid, royementen van verzekeringscontracten wegens verzwijging, wanbetaling en schadeverloop e.d. De leden van de NVVA leveren deze gegevens aan en kunnen het systeem raadplegen. Ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer van in het systeem geregistreerde personen is door de NVVA als houder van het systeem een privacy-reglement vastgesteld.

PREMIESTELLING

De premiestelling bij de motorrijtuigverzekering wordt tot op heden nog steeds aan de volgende factoren gerelateerd:

- cataloguswaarde;
- eigen risico;
- no-claim-korting;
- binnenland of buitenland.

Cataloguswaarde

BTW

In tegenstelling tot andere landen zoals bijvoorbeeld Duitsland waar de premie gerelateerd is aan het aantal pk, is in Nederland de premie gerelateerd aan de cataloguswaarde van de auto. Dit heeft het voordeel dat de inflatie voor een gedeelte wordt opgevangen, aangezien de cataloguswaarde van de auto stijgt. Hierbij kent men twee mogelijkheden, namelijk cataloguswaarde inclusief BTW en de cataloguswaarde exclusief BTW. Voor vrachtauto's wordt toegepast de cataloguswaarde excl. BTW, omdat ondernemers geen BTW behoeven te betalen voor goederen, die men in de onderneming gebruikt. Voor tweedehands auto's wordt de cataloguswaarde aangehouden.

Eigen risico

alleen voor casco

Het eigen risico wordt voor het W.A.-gedeelte van de autopolis praktisch nimmer toegepast. In de tariefstellingen wordt alleen voor het cascogedeelte hiermede rekening gehouden en kent men twee soorten eigen risico:

- het normale eigen risico van f 300,- per gebeurtenis (voor bestuurders onder de 23 jaar vaak verhoogd met f 150,-);
- het verhoogd eigen risico van bijv. f 1.000,-, waarbij men op de cascopremie een behoorlijke korting geniet.

No-claim-korting

gemiddeld 20 à 25 0/o

Dat de no-claim-korting bij de tariefstelling moet worden behandeld, komt omdat uit de statistieken van de motorrijtuigverzekeraars is komen vast te staan, dat de gemiddelde no-claim-korting op het Nederlandse wagenpark 20 à 25 0/o bedraagt. De no-claim-korting loopt op van een schaal beginnende bij 10 0/o via 20 0/o, 25 0/o, 30 0/o, 40 0/o tot 50 0/o of zelfs 60 0/o toe. Een enkele verzekeraar geeft een no-claim-korting van 50 0/o ineens, maar is zeer selectief in het accepteren van de risico's.

Binnenland of buitenland

Binnenland

Voor het binnenland kennen wij een gematigd tarief voor motorrijtuigen die zich alleen bevinden binnen de provincies Groningen, Friesland, Drente en Zeeland. Dit noemt men het zogenaamde streektarief. Daarnaast kent men een speciaal tarief voor taxi's in de grote steden, omdat dit een zwaarder risico is dan taxi's buiten de grote steden.

Buitenland

Omdat het rijden in het buitenland een verhoogd risico betekent, vraagt de verzekeraar, indien de auto meer dan normaal het geval pleegt te zijn in het buitenland wordt gebruikt, vaak een extra premie.

Bonus-Malus stelsel

Het hiervoor omschreven premiestelsel werd door velen als onbevredigend ervaren. Dat heeft geleid tot een grondig onderzoek naar de factoren die bij motorrijtuigverzekering het eigenlijke risico bepalen.

Dat onderzoek heeft geleid tot een nieuwe tariefstructuur, die met ingang van 1-1-1982 door een aantal verzekeraars is ingevoerd.

Het is een tariefstelsel waarbij de goede rijder kortingen geniet (bonus) en de slechte rijder een toeslag te betalen krijgt (malus).

14 treden

Het bonus-malus systeem is neergelegd in een bonus-malus ladder, waaruit kan worden afgelezen in welke tariefgroep een verzekerde moet worden ingedeeld. De ladder bevat 14 treden met de daarbij behorende kortings- of toeslagpercentages. De ladder geeft ook de bewegingen binnen dit systeem aan, die voortvloeien uit schadevrij rijden of uit het veroorzaken van schade. Volgens de gehanteerde bonus-malus ladder kan de bonus-korting oplopen tot maximaal 70 0/o (te betalen premiepercentage 30 0/o) te bereiken afhankelijk van de eerste inschaling in 9 à 12 achtereenvolgende schadevrije jaren. De toeslag voor slechte schaderesultaten bedraagt maximaal 20 0/o.

De volledige bonus-malus ladder ziet er als volgt uit:

Bonus-malus trede	te betalen percentage van de premie	bonus-malus trede in een volgend verzekeringsjaar:			
		zonder schade	met 1 schade	met 2 schaden	met 3 of meer schaden
14	30	14	9	5	1
13	32,5	14	8	4	1
12	35	13	8	4	1
11	37,5	12	7	3	1
10	40	11	7	3	1
9	45	10	6	2	1
8	50	9	5	1	1
7	55	8	4	1	1
6	60	7	3	1	1
5	70	6	2	1	1
4	80	5	1	1	1
3	90	4	1	1	1
2	100	3	1	1	1
1	120	2	1	1	1

De inschaling van de factoren leeftijd en gereden kilometers per jaar in de bonus-malus ladder geschiedt aldus:

aantal kilometers	meer dan 20.000 km	tussen 12.000 en 20.000 km	minder dan 12.000 km
leeftijd			
23 jaar of jonger	2	2	2
24 en 25 jaar	2	2	3
26 en 27 jaar	2	3	4
ouder dan 27 jaar	2	4	5

Voorbeelden

Enkele voorbeelden om de werking van de bonus-malus ladder te verduidelijken.

Een beginnende automobilist, ouder dan 27 jaar en die tussen de 12.000 en 20.000 km per jaar rijdt, wordt ingeschaald op trede 4 en betaalt 80 % van de basispremie. Na één jaar schadevrij rijden gaat hij naar trede 5, hetgeen een (bonus)korting van 30 % oplevert.

Als hij opnieuw een jaar schadevrij rijdt gaat hij naar trede 6 met een (bonus)korting van 40 %.

Bij aanhoudend schadevrij rijden gaat de (bonus)-korting na trede 6 met 5 0/0 per jaar omhoog en na trede 10 met 2½ 0/0 per jaar tot de automobilist uit dit voorbeeld na 10 jaar schadevrij rijden de maximale korting van 70 0/0 haalt.

Maar nu een minder fortuinlijke rijder. De automobilist die door inschaling op trede 8 slechts 50 0/0 van de basispremie betaalt, zal na een jaar met één schade terugvallen naar trede vijf, waar hij 70 0/0 van de basispremie moet betalen. Met andere woorden: hij gaat van 50 0/0 bonus terug naar 30 0/0 bonus. Maakt dezelfde automobilist in dat jaar nog een tweede schade dan valt hij terug naar trede 1, hetgeen betekent dat hij een toeslag van 20 0/0 (malus) op de basispremie moet betalen.

WA-verzekering: gewicht auto

De resultaten van het onderzoek hebben er toe geleid om bij de berekening van de premie voor de WA-verzekering niet langer de catalogusprijs als maatstaf te nemen maar het gewicht van de auto. Gebleken is dat het gewicht naast andere factoren risicoteknisch een betere maatstaf vormt voor het bepalen van het WA-risico van de auto dan de tot dusverre gehanteerde catalogusprijs.

Een en ander geldt echter uitsluitend voor de WA-verzekering.

Cascoverzekering: catalogusprijs

Uit het onderzoek is gebleken dat handhaving van de catalogusprijs als maatstaf voor de premieberekening van cascoverzekeringen alleszins verantwoord is. Zo wordt voor de bepaling van het tarief bij de cascoverzekering in afwijking van de WA-verzekering uitgegaan van de oorspronkelijke cataloguswaarde. De oorspronkelijke cataloguswaarde is de cataloguswaarde inclusief BTW op de datum van afgifte van het kentekenbewijs deel 1. Bij deze prijs dient te worden opgeteld de prijs van extra's zoals bijv. een schuifdak en verdere accessoires.

In het geval dat de verzekerde recht heeft op aftrek van BTW zal het tarief worden bepaald op grondslag van de cataloguswaarde exclusief BTW.

Indeling in regio's

Het onderzoek van de werkgroep heeft duidelijk aangetoond dat het schade-risico per regio in ons land verschilt.

De volgende risico's worden onderscheiden:

Regio 1: De drie noordelijke provincies, Texel, de kop en het noord-oostelijk deel van Overijssel, Zeeland en het uiterste westen van Brabant.

Regio 2: De rest van Overijssel, de Achterhoek, de Veluwe (met uitzondering van Arnhem) en een deel van de Zuid-Hollandse eilanden.

Regio 3: De rest van Nederland.

Het tarief voor regio 3, de regio met het hoogste schadebeeld, is op 100 gesteld. De te betalen premie voor de gunstiger regio's 1 en 2 worden in een percentage van regio 3 uitgedrukt te weten voor regio 1: 85 en voor regio 2: 90.

Met andere woorden in regio 1 ontvangt men blijvend, dus ongeacht rij-ervaring en schaderesultaten, een korting van 15 0/0 op de te betalen premie en in regio 2 een korting van 10 0/0.

Voor de indeling in een van de genoemde regio's geldt als criterium de woonplaats van de verzekerde.

Leeftijd en aantal kilometers

Uit het onderzoek is gebleken dat de schadefrequentie samenhangt met de leeftijd van de bestuurder. Beginnende automobilisten beneden 23 jaar zijn vier maal zo vaak bij een verkeersongeval betrokken dan degenen die ouder zijn dan 27 jaar. Ook de leeftijdsgroep van 23 tot 27 steekt wat betreft het verkeersrisico ongunstig af bij de oudere leeftijdsgroepen. Op grond van deze uitkomsten zijn in de nieuwe tarifieringsstructuur vier leeftijdsgroepen te onderscheiden, te weten:

- 23 jaar of jonger;
- 24 en 25 jaar;
- 26 en 27 jaar en
- ouder dan 27 jaar.

Het verschil in risico wordt door een afwijkende inschaling in de bonus-malus ladder tot uitdrukking gebracht.

Veel rijden met de auto, dat over het algemeen samenvalt met zakelijk gebruik levert een hoger risico op, aldus het statistisch materiaal uit het onderzoek. Weinig rijden daarentegen leidt tot duidelijk lagere risico's.

Dat effect wordt óók in de bonus-malus ladder verwerkt. Er zijn daarvoor 3 schalen:

- meer dan 20.000 km per jaar;
- tussen 12.000 en 20.000 km per jaar;
- minder dan 12.000 km per jaar.

SAMENLOOP VAN VERZEKERINGEN

Onder samenloop wordt in dit verband verstaan het elkaar overlappen van dekkingen van verschillende verzekeringsovereenkomsten, die ten aanzien van hetzelfde belang zijn gesloten ten behoeve van dezelfde verzekerden of medeverzekerden.

Het gebeurt met name wel eens dat er een geschil ontstaat over de vraag of een bepaalde schade onder een algemene WA-verzekering valt (AVP of AVB) of onder een motorrijtuig WA-verzekering.

In het algemeen geldt de regeling dat de motorrijtuigverzekeraar de schade moet behandelen, die voortvloeit uit het verkeersrisico.

Het Verbond van Verzekeraars in Nederland heeft een Verbondscommissie Samenloop ingesteld die een bindende uitspraak doet, in geval verzekeraars het onderling niet eens worden.

Verbondscommissie Samenloop

De taak van deze commissie is het scheppen van duidelijkheid en daarmee zekerheid op het gebied van samenloop.

Het Verbond beveelt ten aanzien van samenloop de volgende regelingen aan:

1. De aangesproken verzekeraar betaalt de verzekerde of de tegenpartij.
2. De verzekeraars verrekenen onderling op basis van het chronologisch beginsel (oudste verzekering gaat voor.)

Zijn er tussen verzekeraars andere afspraken gemaakt, dan gaan die voor. Tevens heeft de commissie tot taak uitspraken te doen over geschillen op het gebied van samenloop die tussen verzekeraars ontstaan.

Die uitspraken hebben het karakter van een bindend advies.
Enkele belangrijke uitspraken van de commissie komen hieronder in het kort aan de orde.

1. Aansprakelijkheidsverzekering voor particulieren (AVP) en WA-motorrijtuigverzekering

Feiten

De verzekerde vervoerde een gedemonteerde gastank in de bagageruimte van zijn auto. Het nog in de tank achtergebleven gas ont-snapte in zijn auto.

Toen hij een sigaret aanstak ontplofte het gasmengsel, waardoor zijn passagiere werd gewond.

Geschil

De WA-motorrijtuigverzekeraar stelde zich op het standpunt, dat de AVP voor dit geval dekking behoorde te geven, terwijl de AVP-verzekeraar naar de motorrijtuigverzekeraar verwees, nu de schade door de lading van het motorrijtuig was veroorzaakt.

Uitspraak commissie

De commissie baseerde haar uitspraak op de samenloopregeling, die tussen motorrijtuigverzekeraars en aansprakelijkheidsverzekeraars was afgesproken. Deze regeling hield in dat het ladingrisico op de motorrijtuigpolis thuis hoorde.

Een uitzondering wordt slechts gemaakt voor de schade, die aan derden werd toegebracht bij het laden en lossen, het z.g. laad- en losrisico. Dit risico behoorde gedekt te zijn onder de algemene aansprakelijkheidsverzekering.

Aangezien ook hier de betrokken verzekeraars hun polisvoorwaarden met betrekking tot het ladingrisico op deze regeling hadden geënt was naar het oordeel van de commissie de onderhavige schade (veroorzaakt door de lading van het motorvoertuig) primair gedekt onder de WA-motorrijtuigverzekering van de auto.

2. Aansprakelijkheidsverzekering bedrijven en WA-motorrijtuigverzekering

Feiten

Verzekerde vervoerde met zijn vrachtauto's klei en zand ten behoeve van een dijk aanleg. De weg werd hierdoor besmeurd. Verzekerde had een ploeg mensen belast met het schoonmaken resp. schoonhouden van de weg. Kennelijk hadden zij hun taak niet naar behoren verricht, want een aantal auto's slipte op de door klei en zand besmeurde en daardoor glad geworden weg.

Geschil

De WA-verzekeraar van de betrokken vrachtauto's stelde zich op het standpunt, dat deze gevallen onder de aansprakelijkheidsverzekering voor bedrijven vielen, omdat de oorzaak van de slippartijen gezocht moest worden bij het niet goed schoonmaken van de weg, een bedrijfsrisico, terwijl de AVB-verzekeraar daartegenover aanvoerde, dat nu de schade veroorzaakt was door het gebruik van motorvoertuigen hij geen taak had.

Uitspraak commissie

Ook hier baseerde de commissie zich op de regeling ten aanzien van schade door lading. De commissie was van oordeel dat nu sprake is van enig goed, dat van een motorrijtuig afkomstig is waardoor een weggebruiker schade lijdt sprake is van een verkeersongeval, dat primair

dekking dient te vinden op de WA-motorrijtuigverzekering en secundair op de algemene aansprakelijkheidsverzekering. Of dit goed (grond en klei) nu afgevallen lading is of dat de wielen van de auto's dit hebben meegenomen achtte de commissie niet ter zake doen. Ook de tijdsduur tussen de besmeuring van de weg en de slipgevallen achtte de commissie niet ter zake doende.

3. Aansprakelijkheidsverzekering voor particulieren en WA-motorrijtuigverzekering

Feiten

De verzekerde verrichtte in de werkplaats van een ander reparatiewerkzaamheden aan zijn auto, waarbij hij onder meer een snijbrander hanteerde. De auto geraakte hierbij in brand, waardoor ook de werkplaats ernstige brandschade opliep.

Geschil

De AVP-verzekeraar stelde zich op het standpunt dat de schade was toegebracht met of door de auto van verzekerde, zodat de WA-motorrijtuigverzekering dekking behoorde te geven. De woorden met of door het motorrijtuig geven aan dat voldoende is dat het motorrijtuig het voorwerp is waarmee of waardoor de schade werd toegebracht. De WA-motorrijtuigverzekeraar stelde daarentegen dat met of door een motorrijtuig alleen schade is veroorzaakt als deze schade eigen is aan het houden of gebruiken van het motorrijtuig.

Uitspraak commissie

De commissie was van oordeel dat de schade weliswaar feitelijk was toegebracht met of door de auto, maar dat beslissend is of dit ook de werkelijke oorzaak van de schade is.

De werkelijke oorzaak van de schade was het onzorgvuldig handelen van de verzekerde bij het snijbranden.

Op die overwegingen kwam de commissie tot het oordeel dat de AVP-verzekeraar hier dekking behoort te geven en niet de WA-motorrijtuigverzekeraar.

SAMENVATTING LES 9

(polisvoorwaarden motorrijtuigverzekering, vervolg)

AANSPRAKELIJKHEIDSVERZEKERING

- Verzekeringsgebied
 - . *Nederland*
 - .. geldt ingevolge W.A.M. alleen t.o.v. verzekerde
 - . *Europa*
 - .. w.o. doorgaans de "Middelands-Zeelanden"
- W.A.M.-strik verplicht opgenomen
- Gedekt risico
 - . *aansprakelijkheid*
 - .. wettelijke
 - .. contractuele
 - . *van verzekerden*
 - .. verzekeringnemer
 - .. bezitter
 - .. houder
 - .. bestuurder
 - .. vervoerde personen
 - .. de werkgever van ieder van deze personen
 - . *voor schade aan personen en goederen*
 - .. met inbegrip van daaruit voortvloeiende schade
 - .. met uitzondering van vermogensschade
 - . *door het motorrijtuig veroorzaakt*
 - .. dit kan ook een vervangend motorrijtuig zijn
 - .. schade door lading meeverzekerde
 - ... laad- en losrisico echter niet
 - . *tot maximaal het verzekerde bedrag*
 - .. minimaal f 1.000.000, -
- Gedekte kosten
 - . *rechtkundige kosten*
 - .. strafproces
 - .. civielproces tegen verzekerde
 - .. civielproces tegen verzekeraar } ... voorzover met goedkeuring van verzekeraar gemaakt
 - . *kosten ter voorkoming en vermindering van schade*
 - . *wettelijke rente*
 - . *zekerheidstelling*
 - .. voorzover deze ter waarborging van de rechten van de benadeelde dient
- Uitsluitingen bij
 - . *geen of ongeldig rijbewijs*
 - . *opzet*
 - . *afwijkend gebruik*
 - . *niet nakomen van verplichtingen* } .. maatschappij heeft dan verhaalsrecht op verzekerde, tenzij deze geen schuld had aan omstandigheid die de uitsluiting opleverde

. molest en atoomkernreactie

- **Schaderegeling**

- . geschiedt door verzekeraar*
- . is bindend voor verzekerde*

- **Extra uitbreiding**

bij ongeval met het verzekerde motorrijtuig

- .. sleepkosten voertuig*
- .. vervoer bestuurder en inzittenden*

- **Er bestaat geen acceptatieplicht**

- . Terminus verzekert zware risico's en grensverzekeringen*

RISICOBEOORDELING

- **Belangrijke elementen**

. soort motorrijtuig

- .. bromfietsen*
- .. motorrijwielen*
- .. motorrijtuigen op vier of meer wielen*
- ... deze categorie wordt weer verder verdeeld*

het gebruik

- .. privé of zakelijk*
- ... al dan niet met aangepast model*
- .. bijzonder gebruik, zoals wedstrijden*
- .. binnen- of buitenland*

de bestuurder

- .. leeftijd beroep en nationaliteit*

PREMIESTELLING

- **Premie is afhankelijk van**

- . gewicht*
- . cataloguswaarde*
- . eigen risico*
- . no-claim-korting*
- . gebruik in binnen- of buitenland*