

Review of the Motor Insurance Directive EC Proposal for a directive - COM(2018)336



Inleiding

RAI Vereniging maakt hierbij graag gebruik van de mogelijkheid om inhoudelijk een bijdrage te leveren aan de raadpleging over het [voorstel tot een Richtlijn](#) tot wijziging van [Richtlijn 2009/103/EG](#) over de verzekering voor de wettelijke aansprakelijkheid bij deelname aan het verkeer met motorrijtuigen.

Het voorstel met kenmerk COM(2018)336 ging vergezeld van een Nederlandstalige [samenvatting van de effectbeoordeling](#) en een Engelstalige complete versie van de door de Europese Commissie uitgevoerde '[Impact Assessment](#)', en een [Engelstalige opiniestuk](#) van de 'Regulatory Scrutiny Board' over deze impact assessment.

Standpunt RAI Vereniging

Het ziet er naar uit dat bij de formulering van het voorstel nog wat te weinig rekening is gehouden met de belangen van zowel fietsers als de voertuigindustrie. RAI Vereniging juicht deze consultatie dan ook van harte toe en beschouwt deze als een kans op een aanpassing op twee punten:

1. Elektrische fietsen

RAI Vereniging ziet het als een gemiste kans dat de Europese Commissie er nu niet voor kiest om elektrische fietsen¹ expliciet en definitief buiten de verzekeringsplicht te brengen, maar dit via artikel 5 overlaat aan de individuele lidstaten.

Dit staat haaks op de Europese duurzaamheidsdoelstellingen die óók centraal binnen de Europese Unie voorgeschreven worden.

Een verplichte verzekering is een extra administratieve last voor de rijder en brengt bovendien kosten met zich. Dit kan de elektrische fiets onaantrekkelijk maken, bijvoorbeeld ook voor forensen die de auto willen inruilen voor een elektrische fiets.

De meeste ongelukken met een elektrische fiets zijn éézijdig en houden verband met de lokale infrastructuur (zoals stoepranden en paaltjes op het fietspad). Derden ondervinden daarvan geen of nauwelijks schade.

RAI Vereniging is het met de Europese koepelorganisaties CONEBI en ECF eens dat de elektrische fiets (EPAC) op Europees niveau op een nette manier uitgezonderd zou moeten worden van de verplichte verzekering. RAI Vereniging steunt dan ook CONEBI's '[Position Statement](#)', dat onder meer benadrukt dat het risico op schade of letsel bij derden zeer beperkt is. Ook de Europese fietsersbond (ECF, European Cyclists' Federation) en de Consumentenbond roepen op tot een uitzondering voor elektrische fiets in de richtlijn. Naar mening van RAI Vereniging moeten tegelijkertijd de rechten van derden bij het schadevergoedingsorgaan wel gewaarborgd blijven, door dit Europees fatsoenlijk te regelen.

¹ De huidige definitie van "voertuigen" luidt:

alle rij- of voertuigen die bestemd zijn om zich anders dan langs spoorstaven over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, alsmede al dan niet aan de rij- of voertuigen gekoppelde aanhangwagens en opleggers;

Afhankelijk van de striktheid van interpretatie zou verdedigbaar kunnen zijn dat zelfs een gewone fiets gezien wordt als een voertuig en daarmee ook de Richtlijn wettelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen van toepassing is.

2. De nieuwe definitie "deelneming aan het verkeer van een voertuig"

De voorgestelde verduidelijking van het toepassingsgebied van de richtlijn is van cruciaal belang voor de effectieve toepassing van de bepalingen die zijn oorsprong vinden in de uitspraak van het Europees Hof van Justitie (Vnuk-ruling).

Naar het zich laat aanzien is hierbij echter onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de voertuigindustrie, en dan met name voor de voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen door een eindgebruiker. Een volledige verzekering voor incidenteel en kortstondig gebruik - tijdens transport of opslag op en buiten de openbare weg - is buitenproportioneel, zowel financieel als administratief. Veelal hebben bedrijven al een ondernemersrisicoverzekering om dit risico af te dekken. RAI Vereniging steunt dan ook het [pleidooi van ACEA](#) en dringt aan op een Europese of nationale oplossing die onnodige administratieve lasten en oververzekering voorkomt voor nog niet eerder geregistreerde nieuwe voertuigen.

Meer informatie

Miranda Maasman (Public Affairs adviseur)

E-mail: m.maasman@raivereniging.nl

Telefoon: +31 (0)61.297.5042

Eugène Moerkerk (Beleidsadviseur)

E-mail: e.moerkerk@raivereniging.nl

Telefoon: +31 (0)20.504.4972

Waarnemingen RAI Vereniging

Onze voorlopige analyse van het voorstel en alle bijbehorende documenten en/of reacties brengt ons de volgende waarnemingen die mogelijk behulpzaam kunnen zijn bij het beoordelen van het nu voorliggende voorstel:

- De '[Impact Assessment](#)' behandelt (o.a. onder item 2.3 en in bijlage 2 "stakeholders consultation synopsis report") ook de geschiktheid van de richtlijn in het licht van technologische ontwikkelingen (elektrische fietsen, segways, autonome of semi-autonome voertuigen) en of het huidige aansprakelijkheidsstelsel daarin past bij toekomstige behoeften;
Daarbij is in de '[Impact Assessment](#)' benoemd dat:
 - de evaluatie heeft aangetoond dat nieuwe soorten motorvoertuigen, zoals elektrische fietsen (e-bikes), segways, elektrische scooters enz., al onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen zoals geïnterpreteerd door het Hof van Justitie in zijn rechtspraak. En het gebruik van deze nieuwe types van elektrische motorvoertuigen in het verkeer de potentie heeft om ongelukken te veroorzaken waarbij slachtoffers moeten worden beschermd;
 - met betrekking tot het toepassingsgebied van de Richtlijn door verschillende brancheorganisaties gelieerd aan de rijwielbranche reeds gepleit is voor het buiten het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/103/EG plaatsen van alle vormen van vervoer per fiets, met inbegrip van de elektrische trapondersteunde fiets (Electrically Power Assisted Cycle [= EPAC]);
 - De huidige Richtlijn aan de EU-lidstaten in artikel 5 ook de bevoegdheid geeft om de elektrische trapondersteunde fietsen (EPACs) vrij te stellen van de wettelijke aansprakelijkheid verzekering. En, als lidstaten deze vrijstelling op deze manier regelen, de nationale garantiefondsen opdraaien voor de kosten die vergoed moeten worden aan de slachtoffers van ongevallen die zijn veroorzaakt door deze nieuwe typen voertuigen. Zodat op deze manier het hoogste niveau van bescherming aan de slachtoffers geboden wordt, zonder dat de EU extra in actie moet komen.
- Het bovenstaande niet benoemd is in de [Samenvatting van de effectbeoordeling](#);
- Het Nederlandse kabinet in [haar BNC-fiche aan het Nederlandse parlement \(de Tweede Kamer\)](#) de elektrische fiets ook als volgt benoemd:
"De Commissie gaat verder expliciet in op de bij de consultatie naar voren gebrachte wens om elektrische fietsen van het toepassingsbereik van Richtlijn 2009/103/EG uit te sluiten. De Commissie is van mening dat lidstaten dit zelf moeten doen op basis van hun eigen ontheffingsbevoegdheid. Het schadevergoedingsorgaan blijft dan op grond van de richtlijn verplicht om verkeersslachtoffers van een ongeval met een elektrische fiets te compenseren, zodat de bescherming van de verkeersslachtoffers niet wordt aangetast. Deze verplichting zou niet aan de orde zijn als elektrische fietsen van de werking van de richtlijn zouden worden uitgesloten."
- Echter, voornamelijk is niet Europees onderzocht:
 - in welke lidstaten de EPACs reeds nationaal vrijgesteld zijn van de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;
en/of
 - de nationale vrijstellingen voor de wettelijke aansprakelijkheidsverzekering van de elektrische trapondersteunde fietsen (EPACs) niet eenvoudiger centraal (Europees) geregeld kan worden, zonder dat de bescherming van de slachtoffers via de nationale garantiefondsen komt te vervallen.

Noot:

Een fiets is immers geen motorrijtuig (hoewel deze theoretisch ook door een mechanische kracht via de ketting wordt aangedreven). En de elektrische trap-ondersteunde fiets (EPAC) zou ook gezien (en juridisch behandeld) moeten worden als een fiets indien het voertuig voorzien is van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van ten hoogste 250 W waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt (en daarmee dus voldoet aan de eisen van de uitzondering benoemd in artikel 2.2.(h) van Verordening (EU) 168/2013).

- Onze Europese koepelorganisatie [CONEBI](#) ('Confederation of the European Bicycle Industry') zich bijzonder veel zorgen maakt over het huidige voorstel voor aanpassing van de Richtlijn en daarom een '[Position Statement](#)' heeft uitgegeven.
- De Europese fietsersbond (ECF, European Cyclists' Federation) [zeer bezorgd is doordat de elektrische fiets potentieel een illegaal product op de EU-wegen wordt](#).
- De [Nederlandse Consumentenbond](#) de Europese wetgever oproept de elektrische fiets een uitzonderingspositie te geven in de richtlijn 'Motor Vehicle Insurance Directive'.

Amsterdam, 24 juli 2018

RAI Vereniging

RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

Bezoekadres

RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam

Postadres

RAI Vereniging
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam

t 020 504 49 49
e info@raivereniging.nl
w www.raivereniging.nl