

CONSULT aan de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie
van Verkeer en Waterstaat

STRUCTUUR AUTOTARIEVEN EN VERKEERSVEILIGHEID

Kanttekeningen bij het rapport Structuur Autotarieven van de
Contact Commissie Motorrijtuigenverzekering

R-81-28

Mr. P. Wesemann

Voorburg, 1981

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

1. INLEIDING

Assuradeuren ervaren de bestaande tariefstructuur voor het verzekeren van personenauto's reeds lang als onbevredigend. Dit komt doordat zij niet voldoende inzicht hebben in het werkelijke risicopatroon van allerlei deelgroepen verzekerden aan wie zij premiekortingen of -opslagen geven. Daarom heeft de Contact Commissie Motorrijtuigverzekering (CCM) een studie verricht naar de factoren die het risico bepalen. Op basis van de resultaten zijn voorstellen ontwikkeld voor een nieuwe tarifiering van WA- en cascoverzekeringen van personenauto's. Het verslag van deze studie is in oktober 1980 gepubliceerd.

De CCM stelt voor om de volgende tarifieringsfactoren in aanmerking te nemen: schadeverleden, gewicht van het voertuig (voor WA-verzekeringen), oorspronkelijke cataloguswaarde (voor cascoverzekeringen), regio, gebruik (beperkt of onbeperkt), leeftijd, beroep.

De Directie Verkeersveiligheid heeft de SWOV opgedragen om op grond van bestaande kennis te bezien òf en in hoeverre de verkeersveiligheid in het geding kan zijn bij realisering van de voorgestelde nieuwe tariefstructuur. En daarbij tevens de relatie te bezien met de voorstellen uit het Rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid (Staatsuitgeverij, 1978), die betrekking hebben op de vergoeding van schade.

Bij de beantwoording van deze beleidsvragen is uitgegaan van de voorgestelde tariefstructuur. Het onderzoek waarop het voorstel is gebaseerd, blijft hier buiten beschouwing. Voorts moet dit consult worden gelezen in combinatie met het gelijktijdig uitgebrachte SWOV-consult over het Rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid (SWOV, R-81-29).

2. EFFECT OP HET RIJGEDRAG

Aangenomen wordt dat de invoering van de nieuwe tariefstructuur geen invloed heeft op de samenstelling en het gebruik van het personenautopark, noch op de aard van de af te sluiten verzekeringen. De enige verandering die dan van invloed zou kunnen zijn op de schade bij ongevallen, is de nieuwe uitwerking van de tarifieringsfactor "schadeverleden". Alle overige tarifieringsfactoren zijn nl. onafhankelijk van het rijgedrag van de verzekerde.

De factor "schadeverleden" speelt ook nu al een rol in de vorm van de no-claimkorting. In de voorgestelde structuur wordt deze factor aanzienlijk verfijnd. Daardoor duurt het (mede afhankelijk van de begininschaling) veel langer voordat men het gunstigste bonuspercentage heeft bereikt.

Ook duurt het iets (maar niet veel) langer voordat men als gevolg van veroorzaakte schade terugvalt in het laagste maluspercentage.

Er is weinig aanleiding om te verwachten dat dit nieuwe stelsel een gunstiger invloed op het rijgedrag van de verzekerde automobilisten zal hebben dan de huidige no-claimkorting. Zoals gesteld in het consult over het Rapport van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid heeft niemand voordeel bij persoonlijke schade. En in slechts enkele situaties kan iemand voordeel hebben bij schade aan het eigen voertuig, nl. wanneer een reeds beschadigd casco opnieuw wordt beschadigd. Indien de betrokkene voor casco-schade verzekerd is, wordt het voordeel van een geënceneerd eenzijdig ongeval momenteel beperkt door het eventuele verlies van een no-claimkorting en door het eigen risico. Dit zal onder het nieuwe tariefstelsel weinig anders zijn.

Indien de (meewerkende) tegenpartij van de betrokkene WA-verzekerd is, wordt zijn bereidheid tot medewerking aan een geënceneerde aanrijding mede bepaald door het eventuele verlies van een no-claimkorting en door zijn eigen risico. Ook dit zal onder de nieuwe tariefstructuur weinig veranderen.

De conclusie is dus dat de invoering van de voorgestelde tariefstructuur geen effect van betekenis op de verkeersveiligheid zal hebben.

3. SCHADEVERLEDEN EN SCHULDVRAAG

Wanneer de voorstellen van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid gerealiseerd zullen worden, zal de tarifieringsfactor "schadeverleden" opnieuw in overweging moeten worden genomen. Volgens die voorstellen zal de aansprakelijkheid voor persoonlijke schade bij ongevallen met motorvoertuigen geheel losgekoppeld worden van de schuldvraag.

De aansprakelijkheid voor casco schade zal volgens het meerderheidsvoorstel in de meeste situaties volgens een algemene regeling (het zgn. Barema-systeem) worden vastgesteld; in die situaties wordt de schuld bij één der betrokken partijen gelegd, geheel los van eventuele bijzondere omstandigheden (of 50-50 verdeeld). Deze voorstellen hebben dus tot gevolg dat in een aanzienlijk aantal gevallen bestuurders van een personenauto, c.q. hun verzekeraars, schade moeten vergoeden die niet aan hun schuld te wijten is.

Deze schades tellen niettemin ook mee voor de tarifiering. De voorspellende waarde van de factor "schadeverleden" zal hierdoor wellicht niet belangrijk worden beïnvloed. Maar daarnaast vervult deze factor waarschijnlijk - de CCM laat zich hier niet expliciet over uit - nog een andere rol. Het meetellen van iemands schadeverleden bevat nl. ook een sanctie-element: een beloning in de vorm van premiekorting respectievelijk een straf in de vorm van premie-opslag. Dit element verdraagt zich echter niet met het voorstel van de Studiegroep Verkeersaansprakelijkheid om ook schades mee te tellen die niet aan iemands schuld te wijten zijn.

Het lijkt voor de hand dat de CCM zich uitspreekt over de vraag of deze verandering in het aansprakelijkheidsrecht aanleiding moet zijn voor een herziening van haar voorstellen.