

Vergaderjaar 2017–2018

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 2688**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 10 september 2018

De vaste commissie voor Financiën heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Financiën over de brief van 29 juni 2018 over het fiche: Wijziging Richtlijn 2009/103 inzake aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 2616).

De vragen en opmerkingen zijn op 18 juli 2018 aan de Minister van Financiën voorgelegd. Bij brief van 6 september zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Anne Mulder

De griffier van de commissie,  
Weeber

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het BNC-fiche over de voorgestelde wijziging van Richtlijn 2009/103 inzake aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat nog veel onduidelijkheden bestaan over de definitie van «deelneming aan het verkeer van een voertuig» binnen de jurisprudentie. Wat is de toegevoegde waarde van dit onderdeel?

De leden van de VVD-fractie zijn kritisch op het vijfde onderdeel van het wijzigingsvoorstel met betrekking tot de administratieve lasten voor Nederlandse verzekeraars. Wat gaat het kabinet doen om invoering van dit onderdeel zoveel mogelijk te voorkomen?

De leden van de VVD-fractie lezen in de eerste inschatting van het krachtenveld dat een aantal kleine landen met een relatief grote verzekeringsmarkt zich wellicht zal verzetten tegen het vierde onderdeel van het wijzigingsvoorstel. Wat gebeurt er wanneer een nationaal schadevergoedingsorgaan niet financieel in staat is om de schades te vergoeden wanneer één van zijn verzekeraars insolvent is geworden? Is dit de situatie in de kleine landen die zich wellicht zullen verzetten tegen onderdeel 4 van het voorstel?

Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie of de gewijzigde richtlijn anticipeert op nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals de zelfrijdende auto.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA***

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het BNC-fiche. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie vragen naar het toevoegen van de definitie van «deelneming aan het verkeer van een voertuig» en de kritische houding van het kabinet hierover. Zij snappen de overweging van het kabinet dat onduidelijkheid over deze definitie niet wordt weggenomen. Deze leden vragen of het toevoegen van deze definitie ook andere negatieve gevolgen heeft. Ook vragen zij welke oplossing het kabinet heeft voor de genoemde onduidelijkheden, met andere woorden wat is het alternatief dat de voorkeur heeft van het kabinet?

Over het krachtenveld vragen de leden van CDA-fractie of onder «landen met een relatief grote verzekeringsmarkt» ook niet de Nederlandse markt valt. Hoe kijken Nederlandse verzekeraars aan tegen onderdeel 4?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66***

De leden van de D66-fractie hebben het BNC-fiche met interesse gelezen. Zij ondersteunen het doel om vrij verkeer van personen en voertuigen binnen de Europese Unie te vergemakkelijken en de Europese verzekeringsmarkt verder te ontwikkelen. Verdere integratie van de Europese verzekeringsmarkt kan concurrentie tussen verzekeraars versterken. Meer concurrentie bevordert over het algemeen klantgerichtheid en lagere prijzen. Dit komt verzekerden in alle lidstaten ten goede. De leden van de D66-fractie lezen dat het kabinet op een aantal punten bezwaren heeft en zij hebben hierover nadere vragen.

De leden van de D66-fractie lezen dat de Commissie het formulier voor schadevorderingen wil harmoniseren met een Europees modelformulier. Zij begrijpen dat dit leidt tot extra kosten voor verzekeraars. Kan de Minister een inschatting geven van de omvang van deze kosten? Gaat het om eenmalige of doorlopende kosten? Zij vragen de Minister wat de opbrengsten zijn van harmonisering van het formulier, ook in niet-financiële zin? Staan tegenover de extra kosten voor verzekeraars ook baten voor verzekeraars of verzekerden? Kan een Europees modelformulier bijdragen aan het verhalen van schade van verzekeraars uit andere lidstaten?

De leden van de D66-fractie lezen dat verzekeraars duidelijkheid moeten verschaffen over het gebruik van verklaringen omtrent de claimgeschiedenis voor het bepalen van de premie. Dit moet differentiatie tegengaan. Zij lezen dat het kabinet hiervan de toegevoegde waarde niet ziet. Deze leden vragen welke voordelen grotere transparantie over het bepalen van de premie op kan leveren voor verzekerden. Kan grotere transparantie leiden tot meer concurrentie en lagere premies?

## **II Reactie van de Minister**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

**De leden van de VVD-fractie lezen dat nog veel onduidelijkheden bestaan over de definitie van «deelneming aan het verkeer van een voertuig» binnen de jurisprudentie. Wat is de toegevoegde waarde van dit onderdeel, zo vragen zij.**

De Commissie heeft ervoor gekozen deze definitie op te nemen in het voorstel zodat het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/103 inzake aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen beter tot uitdrukking komt in de tekst van de richtlijn. Op dit moment moet dat toepassingsgebied deels nog worden afgeleid uit recente jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EU. De codificatie van die jurisprudentie in de tekst van de richtlijn komt de toegankelijkheid van die richtlijn ten goede, aldus de Commissie. Hoewel ik dit doel onderschrijf, is het belangrijk dat de voorgestelde wijziging geen nieuwe interpretatieproblemen of onduidelijkheden oplevert, bijvoorbeeld ten aanzien van de vraag in hoeverre elektrische grasmaaiers onder de richtlijn vallen. Dat zal dan ook mijn inzet zijn tijdens de aankomende onderhandelingen.

**De leden van de VVD-fractie geven voorts aan kritisch te zijn op het vijfde onderdeel van het wijzigingsvoorstel met betrekking tot de administratieve lasten voor Nederlandse verzekeraars. Zij wensen te vernemen wat het kabinet gaat doen om invoering van dit onderdeel zoveel mogelijk te voorkomen.**

Het onderdeel uit het Commissievoorstel waarop deze leden doelen, bestaat uit twee elementen. Ten eerste wordt een model voor de verklaring over schadevorderingen vastgesteld, zodat de vorm en inhoud ervan in de gehele EU hetzelfde zijn. Ten tweede wordt verzekeraars verplicht om aan consumenten en verzekeringsnemers duidelijk te maken hoe zij omgaan met die verklaringen. De vraag is wat precies de toegevoegde waarde van deze elementen voor consumenten is, terwijl de maatregelen kunnen leiden tot veel administratieve lasten voor verzekeraars. In de onderhandelingen zal daarom kritisch worden gereageerd op dit onderdeel van het voorstel.

**De leden van de VVD-fractie vragen daarnaast wat er gebeurt wanneer een nationaal schadevergoedingsorgaan niet financieel in staat is om de schades te vergoeden wanneer één van zijn verzekeraars insolvent is geworden. Is dit de situatie in de kleine**

**landen die zich wellicht zullen verzetten tegen onderdeel 4 van het voorstel, zo vragen zij.**

Op grond van het voorstel hebben de lidstaten de verplichting om ervoor te zorgen dat er een schadevergoedingsorgaan bestaat die schade uitkeert in het geval van insolventie van een verzekeraar. Het voorstel en de huidige richtlijn bevatten geen uitdrukkelijke regeling voor de situatie waarin het schadevergoedingsorgaan niet in staat is om schade te vergoeden in gevallen van insolventie van een verzekeraar. De mogelijke aarzelingen van de landen waarnaar in het fiche wordt verwezen (Kamerstuk 22 112, nr. 2616), houden inderdaad verband met het feit dat de insolventie van een verzekeraar ertoe leidt dat het schadevergoedingsorgaan de schade zal moeten vergoeden. De relatief grote omvang van de verzekeringsmarkt in deze landen heeft tot gevolg dat, in theorie ten minste, een relatief groot aantal schadegevallen bij het orgaan in die lidstaat kunnen belanden.

**Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie of de gewijzigde richtlijn anticipeert op nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals de zelfrijdende auto.**

In de impact assessment die de Europese Commissie heeft uitgevoerd, wordt geconcludeerd dat de richtlijn voldoende ruimte laat voor nieuwe technologische ontwikkelingen zoals de zelfrijdende auto en elektrische fietsen.

***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA***

**De leden van de CDA-fractie vragen of het toevoegen van de definitie «deelname aan het verkeer van een voertuig» ook andere negatieve gevolgen heeft.**

Naast de mogelijke onduidelijkheid over de precieze betekenis van (de afzonderlijke onderdelen van) de definitie en, als gevolg daarvan, het toepassingsgebied van de richtlijn, zijn er geen negatieve gevolgen voor Nederland, aangezien het codificatie van jurisprudentie van het Hof van Justitie van de EU betreft.

**Ook vragen zij welke oplossing het kabinet heeft voor de genoemde onduidelijkheden, met andere woorden wat is het alternatief dat de voorkeur heeft van het kabinet, zo wensen zij te vernemen.**

De oplossing voor het probleem bestaat enerzijds uit dat er duidelijkheid komt over de in de richtlijn gebruikte begrippen. Die begrippen zullen voldoende specifiek moeten worden omschreven. Anderzijds zullen die begrippen voldoende flexibel moeten zijn om technologische ontwikkelingen op het terrein van vervoer te accommoderen. Het alternatief zal deze twee doelen, specificiteit en flexibiliteit, in evenwicht moeten brengen.

**Over het krachtenveld vragen de leden van CDA-fractie ook of onder «landen met een relatief grote verzekeringsmarkt» ook niet de Nederlandse markt valt.**

Het schadevergoedingsorgaan in Nederland heeft nu al tot taak de schade van het slachtoffer te vergoeden als de motorrijtuigverzekeraar insolvent is. Nederland vindt het om die reden positief dat deze verplichting nu door de Commissie in het voorstel is opgenomen, zodat het voor alle schadevergoedingsorganen in de Europese Unie gaat gelden. Dit creëert een gelijk speelveld in de Europese Unie, zodat verkeersslachtoffers in situaties van insolventie dezelfde bescherming ontvangen.

**Zij vragen bovendien hoe Nederlandse verzekeraars tegen onderdeel 4 aankijken.**

Het Verbond van Verzekeraars heeft aangegeven zich te kunnen vinden in onderdeel 4 van het voorstel, waarmee een regeling wordt getroffen voor het geval een verzekeraar insolvent raakt.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66***

**De leden van de D66-fractie vragen naar een inschatting van de extra kosten van verzekeraars die gepaard gaan met de harmonisatie van het formulier voor schadevorderingen. Ook wensen zij te vernemen of het gaat het om eenmalige of doorlopende kosten.**

De kosten voor een geharmoniseerd formulier over het schadeverleden hangen samen met de aanpassing van de (computersystemen met de) polisadministratie van verzekeraars. Die eenmalige kosten zijn op dit moment moeilijk te kwantificeren.

**Zij vragen voorts wat de opbrengsten zijn van harmonisering van het formulier, ook in niet-financiële zin. Staan tegenover de extra kosten voor verzekeraars ook baten voor verzekeraars of verzekerden, zo vragen zij.**

Op grond van de huidige richtlijn hebben verzekeringnemers al het recht om een verklaring over schadevorderingen te vragen. Verzekeraars zijn verplicht om aan dit verzoek gevolg te geven. Op grond van het voorstel van de Commissie zullen verzekeraars hiervoor in de toekomst een vastgesteld modelformulier moeten gebruiken. Dat betekent dat voor verklaringen over schadevorderingen nog maar één model in de gehele EU zal gelden. Naast de kosten voor verzekeraars die de invoering van een geharmoniseerde verklaring over schadevorderingen met zich meebrengt, staan mogelijk ook baten voor verzekerden. Een geharmoniseerd formulier kan de status en acceptatie van die verklaringen ten goede komen, bijvoorbeeld in het geval waarin een verzekeringnemer de verklaring wil gebruiken om bij een verzekeraar in een andere lidstaat een nieuwe verzekering af te sluiten. In de praktijk zijn er nu echter weinig problemen met de acceptatie van verklaringen van verzekeraars uit andere lidstaten.

**Deze leden vragen daarnaast of een Europees modelformulier kan bijdragen aan het verhalen van schade van verzekeraars uit andere lidstaten.**

Het modelformulier waarop het voorstel betrekking heeft, betreft de verklaring over schadevorderingen. Met dat modelformulier verklaart de verzekeraar welke vorderingen gedurende een aantal voorafgaande jaren zijn ingediend ten aanzien van het verzekerde voertuig. De verklaring wordt afgegeven op verzoek van de verzekeringnemer, die daarmee mogelijk een premiekorting ontvangt bij het afsluiten van een nieuwe verzekering. Het formulier heeft geen rol bij het verhalen van schade door een buitenlandse verzekeraar.

**De leden van de D66-fractie vragen tot slot over het gebruik van verklaringen omtrent de claimgeschiedenis welke voordelen grotere transparantie over het bepalen van de premie op kan leveren voor verzekerden. Kan grotere transparantie leiden tot meer concurrentie en lagere premies, zo wensen zij te vernemen.**

Met een verklaring over schadevorderingen kan een consument bij het afsluiten van een nieuwe verzekering aantonen hoeveel schade hij in de afgelopen jaren heeft veroorzaakt. De verzekeraar kan op basis van die informatie een premiekorting toekennen. Op grond van het voorstel wordt verzekeraars verplicht om duidelijkheid te verschaffen over hoe zij de claimgeschiedenis gebruiken bij de berekening van premies. Dit kan ertoe leiden dat consumenten die in het verleden weinig schade hebben

veroorzaakt, een mogelijke premiekorting laten meewegen bij de keuze voor een nieuwe verzekering. De premie zal per individueel geval moeten worden berekend; de verwachting is echter niet dat de premies in het algemeen omlaag gaan omdat in Nederland al transparant wordt omgegaan met de toepassing van de claimgeschiedenis.