

De directe autoverzekering. Inrichting van een stelsel en vragen voor de letselschadeafwikkeling

AV&S 2021/32

De afgelopen tijd zijn er steeds meer stappen gezet in de richting van een directe autoverzekering. Het Verbond ziet de directe autoverzekering met name als een middel om te komen tot een snellere afhandeling van letselschades bij auto-ongelukken. Om echter een systeem van directe autoverzekering in te kunnen voeren, is het cruciaal te komen tot een inrichting van zo'n stelsel. Het Verbond heeft hierbij nadrukkelijk de vergelijking gezocht met het Zweedse stelsel van directe autoverzekering. Na bespreking van het Zweedse stelsel zal – met de Nederlandse systematiek als uitgangspunt – bekeken worden hoe het Zweedse stelsel er in Nederland uit zou komen te zien en welke mogelijke voor- en nadelen dit zou hebben. Vervolgens komen de implicaties van zo'n stelsel voor de letselschadeafwikkeling aan bod.

1. Inleiding

Op 24 juli van vorig jaar is bekend geworden dat het Verbond van Verzekeraars (hierna: "het Verbond") verwacht dat autoverzekeraars dit najaar kunnen starten met het aanbieden van een directe WA-verzekering.² Dit zou een nieuwe stap in de richting van een directe autoverzekering kunnen zijn.

Hoewel niet precies duidelijk is wat er onder een systeem van directe autoverzekering moet worden verstaan, kan in het algemeen worden gedacht aan de volgende omschrijving. Bij de directe autoverzekering is de automobilist,³ hoewel afhankelijk van de wijze waarop de wetgever de verzekering zal inrichten, verplicht zich te verzekeren voor de schade die hij, andere inzittenden en/of ongemotoriseerde weggebruikers lijden als gevolg van een verkeersongeval.⁴ Daarbij maakt het voor de vraag of wordt uitgekeerd niet uit welke bestuurder het ongeval heeft veroorzaakt.⁵ Bij de directe autoverzekering is de uitkering niet afhankelijk van het kunnen aanwijzen van een aansprakelijk te stellen

bestuurder, maar van de vraag of zich een verkeersongeval heeft voorgedaan.⁶

Een voorbeeld maakt het verschil tussen beide stelsel inzichtelijk. We nemen een simpele aanrijding in een woonwijk tussen twee auto's, waarbij auto 1 van rechts komt en voorrang heeft en auto 2 rechtdoor rijdt. In het huidige stelsel moet eerst bepaald worden welke auto (hier: auto 2) aansprakelijk is. De eigenaar van auto 1 claimt vervolgens zijn schade bij de verzekeraar van auto 2. De eigenaar van auto 2 kan zijn schade (bij voldoende dekking) eveneens claimen bij zijn eigen verzekeraar. In het stelsel van directe autoverzekering liggen de verhoudingen simpeler. De aansprakelijkheidsvraag speelt geen rol meer. De eigenaar van auto 1 claimt uitkering van zijn eigen verzekeraar. Hetzelfde geldt voor de eigenaar van auto 2.

Het Verbond ziet de directe autoverzekering met name als een middel om te komen tot een snellere afhandeling van letselschades bij auto-ongelukken.⁷ Uit onderzoek zou ook blijken dat met de directe autoverzekering 'lastige en tijdrovende discussies over de schuldvraag' worden vermeden.⁸ Het doel is eveneens om de afwikkelingskosten van letselschades omlaag te brengen. Deze zouden namelijk hoog liggen, al zijn precieze cijfers niet beschikbaar.⁹ De afwikkelingskosten worden in het huidige stelsel met name veroorzaakt door een aantal knelpunten, waaronder de vaststelling van het causaal verband, de discussie over de omvang van de schade en lange doorlooptijden. De verlaging zou moeten worden bereikt doordat er geen discussie meer hoeft te worden gevoerd over de aansprakelijkheidsvraag en, afhankelijk van de inrichting van de directe autoverzekering, over de omvang van de schade.¹⁰

Voor een mogelijke invulling van een stelsel van directe autoverzekering in Nederland kijkt het Verbond nadrukkelijk naar Zweden.¹¹ In dat verband is het Verbond daar ook op werkbezoek gegaan. Om deze reden is het interessant het Zweedse stelsel in kaart te brengen om vervolgens te kijken

1 Mr. D.B. van Ark is advocaat te Rotterdam bij VanNiekerkCieremans. De auteur dankt Willem van Boom voor zijn commentaar op een eerdere versie. Citeerwijze: D.B. van Ark, 'De directe autoverzekering. Inrichting van een stelsel en vragen voor de letselschadeafwikkeling', *AV&S* 2021/32, afl. 5.
2 <https://www.amweb.nl/schade/nieuws/2020/07/verbond-mikt-op-directewa-verzekering-vanaf-derde-kwartaal-2021-101124187>.
3 Naast de automobilist kan de directe autoverzekering ook voor andere groepen weggebruikers gelden. In dit artikel ligt de focus echter op de automobilist.
4 K.A.P.C. van Wees, 'Wie stuurt de veiligheidsregulering van de (deels) zelfrijdende auto?', *RegelMaat* 2020/3, p. 152.
5 Wel zou hierbij een uitsluiting bij grove schuld in de verzekering kunnen worden opgenomen. De vraag welke bestuurder het ongeval heeft veroorzaakt is dan wel van belang als het gaat om de dekking van anderen dan de bestuurder, zoals inzittenden.

6 K.A.P.C. van Wees, 'Wie stuurt de veiligheidsregulering van de (deels) zelfrijdende auto?', *RegelMaat* 2020/3, p. 152.
7 Zie bijvoorbeeld het volgende bericht van het Verbond op haar website: <https://www.verzekeraars.nl/verzekeringsthemas/schade/directeschadeafhandeling>.
8 Zo blijkt uit: K.A.P.C. van Wees en A.J. Akkermans, 'Naar een toekomstbestendig compensatiesysteem voor verkeersongevallen. Over zelfrijdende auto's, herstelgerichte schadeafwikkeling en de mogelijkheden van een systeem van directe schadeverzekering', *TVP* 2020/3, p. 85.
9 J.E. van de Bunt, 'Materiële normering personenschade', *MvV* 2017/3, p. 91.
10 K.A.P.C. van Wees & A.J. Akkermans, *TVP* 2020/3, p. 85 met verwijzing naar: M. van Dam, *Verkeersongevallen. Een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer* (diss. Maastricht), Den Haag: Boom Juridisch 2001, p. 542 e.v.
11 Zo blijkt bijvoorbeeld uit: <https://www.verzekeraars.nl/publicaties/actueel/vijf-vragen-over-de-directe-verzekering>.

hoe de karakteristieke elementen van het Zweedse systeem getransponeerd kunnen worden naar de Nederlandse context. Daarnaast is de vraag of met een dergelijk stelsel van directe autoverzekering gekomen wordt tot een snellere letselschadeafwikkeling.

In dit artikel wordt eerst het Zweedse stelsel van directe autoverzekering in kaart gebracht (par. 2). Vervolgens zal bekeken worden hoe de karakteristieken van het Zweedse stelsel naar de Nederlandse context vertaald kunnen worden en welke mogelijke voor- en nadelen dit zou hebben (par. 3). Daarna zullen kort nog enkele implicaties worden besproken die de directe autoverzekering kan hebben voor de letselschadeafwikkeling (par. 4). Tot slot volgt een conclusie (par. 5).

2. Het Zweedse stelsel van directe autoverzekering

Op 1 juli 1976 is in Zweden een systeem van directe autoverzekering ingevoerd.¹² Elke eigenaar, huurkoper en degene die een motorrijtuig voor langer dan één jaar huurt is volgens dit systeem verplicht om een directe autoverzekering af te sluiten.¹³ Deze verplichting gaat in op de eerste dag dat het motorrijtuig in bezit is.¹⁴

Deze verplichte verzekering biedt allereerst dekking voor schade van bestuurders, inzittenden en ongemotoriseerde verkeersdeelnemers als voetgangers en fietsers.¹⁵ De ongemotoriseerde verkeersdeelnemer moet zich wenden tot de verzekeraar van het gemotoriseerde voertuig.¹⁶ Voor deze schadelijdende verkeersdeelnemers geschiedt de afwikkeling van de schade strikt genomen dus niet aan de hand van een systeem van directe autoverzekering, zij richten zich immers niet tot de eigen verzekeraar, maar tot die van het gemotoriseerde voertuig.¹⁷ Wel lijkt het afwikkelproces eenvoudiger gemaakt door de aansprakelijkheidsvraag buiten beschouwing te laten.¹⁸

De bestuurder van het gemotoriseerde voertuig (zowel auto 1 als auto 2 uit het voorbeeld hierboven) krijgt allereerst zijn letselschade vergoed.¹⁹ Schade aan het eigen motorvoertuig en aan de eigendommen in het eigen voertuig (bijvoorbeeld een iPhone) wordt niet vergoed.²⁰ Schade aan een motorvoertuig van een verkeersdeelnemer die geen

schuld heeft aan het ontstaan van het verkeersongeluk (auto 1 in het voorbeeld hierboven) wordt wel vergoed.²¹ Zaakschade van derden (bijvoorbeeld passanten) kan wel worden vergoed via de verzekering van het betrokken motorvoertuig.²²

Inzittenden en ongemotoriseerde verkeersdeelnemers krijgen alleen hun letselschade vergoed.²³ Doordat het 'gewone' aansprakelijkheidsrecht in Zweden is blijven bestaan naast de verplichte verzekering,²⁴ kan een gelaedeerde voor deze en andere niet-gedekte schades gebruik maken van het aansprakelijkheidsrecht.

Schades waarbij onverzekerde voertuigen, niet geregistreerde voertuigen, buitenlandse voertuigen en/of dieren betrokken zijn, worden niet door de verzekering van het gemotoriseerde voertuig vergoed.²⁵ Deze schades worden vergoed via de Swedish Motor Insurers (Trafikförsäkringsföreningen, TFF).²⁶ Dit is een samenwerkingsverband tussen Zweedse aanbieders van autoverzekeringen.²⁷

De hierboven genoemde gedekte schades worden in beginsel begroot overeenkomstig de regels van de *Skadeståndslagen* uit 1972.²⁸ Het is niet aan de verzekeraar overgelaten om de wijze van schadeberekening vast te stellen. In deze wet is het beginsel van volledige vergoeding opgenomen.²⁹ Het Zweedse systeem kent bij de uitkering van de schades geen beginsel van eigen schuld,³⁰ maar de vergoeding van letselschade van de bestuurder kan wel worden vermindert als sprake is van opzet of grove schuld.³¹ Hierbij kan worden gedacht aan gevallen waarin er sprake was van zeer onverantwoord rijgedrag, de situatie waarin de bestuurder meer alcohol dan toegestaan in zijn bloed had of het geval waarin de bestuurder onder invloed was van verdovende middelen. Sommige schadeposten van de bestuurder zijn evenwel uitgezonderd van eventuele vermindering. De vergoeding van de kosten van grote medische ingrepen kan niet worden vermindert,³² het verlies aan arbeidsvermogen kent een maximale reductie van 10 procent ten opzichte van het bedrag dat het slachtoffer verdiende voorafgaand

12 Trafikskadelag (SFS 1975:1410). Het Zweedse stelsel verschilt, op enkele nuanceverschillen na, niet van het Finse en het Deense stelsel. Daardoor wordt ook wel gesproken van het 'Noordse model', zie: J. Hellner, 'Compensation for Personal Injuries in Sweden – A reconsidered View', *Scandinavian Studies in Law* 2001/41, p. 249; S.P. de Haas en T. Hartlief, *Verkeersaansprakelijkheid. Vergoeding van personenschade in Europees perspectief*, Deventer: Kluwer 1998, par. 8.2.

13 Par. 2 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

14 Par. 2 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

15 Par. 10 en 11 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

16 Par. 11 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

17 A.J.J.G. Schijns, 'First partyverzekering', *VR* 2019/6, p. 206.

18 Deze aansprakelijkheidsvraag gaat pas een rol spelen bij het onderling regress tussen verzekeraars.

19 Par. 10 Trafikskadelag (SFS 1975:1410). Zie ook: Schijns, *VR* 2019/6, p. 206.

20 Par. 10 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

21 Par. 10 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

22 Par. 11 Trafikskadelag (SFS 1975:1410). Zie ook: S. Macleod, M. Urho & C. Hodges, 'Sweden', in: *Redress Schemes for Personal Injuries*, Oxford: Hart Publishing 2017, p. 169.

23 Par. 10 Trafikskadelag (SFS 1975:1410). Mocht de ongemotoriseerde verkeersdeelnemer letsel- of overlijdensschade lijden door een ongeluk waar meerdere gemotoriseerde voertuigen bij betrokken zijn, kan de verkeersdeelnemer kiezen tot welke verzekeraar hij zich wendt, zie: Schijns, *VR* 2019/6, p. 206.

24 Schijns, *VR* 2019/6, p. 204.

25 Par. 16 en 28 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

26 Par. 16 en 28 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

27 <https://www.tff.se/en/About-us/>.

28 *Skadeståndslagen* (SFS 1972:207/1975:404).

29 Schijns, *VR* 2019/6, p. 206.

30 J. Hellner, 'Compensation for Personal Injuries in Sweden – A reconsidered View', *Scandinavian Studies in Law* 2001/41, p. 259.

31 Par. 17 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).

32 Macleod, Urho & Hodges 2017, p. 169.

aan het ongeluk,³³ en voor elke claim onder de polis geldt een eigen risico van 1.000 SEK, wat omgerekend naar dit moment ongeveer 100 euro is.³⁴ De vergoeding van letselschade van *andere personen* dan de bestuurder wordt nooit verminderd.³⁵

Tussen de verzekeraars onderling is regres mogelijk.³⁶ Voor het zoeken van regres wordt aansluiting gezocht bij de percentages waarvoor de verschillende betrokken partijen aansprakelijk zijn.³⁷ Hierbij gaat het 'gewone' aansprakelijkheidsrecht weer een rol spelen.³⁸

Ik neem weer het aangehaalde voorbeeld hierboven. Zowel de eigenaar van auto 1 als de eigenaar van auto 2 heeft bij haar/zijn eigen verzekeraar de schade geclaimd. Beide verzekeraars kunnen nu in hun onderlinge verhouding de schade alloceren op basis van het aansprakelijkheidsrecht. De verzekeraar van auto 1 kan dus de volledige uitgekeerde som "terughalen" bij de verzekeraar van auto 2.

3. Hoe zou Zweden er in Nederland uit komen te zien?

Nu het Zweedse stelsel van directe autoverzekering in kaart is gebracht, is het interessant om te kijken hoe de karakteristieke elementen van het Zweedse systeem getransponeerd zouden kunnen worden naar de Nederlandse context. Hieronder zal bekeken worden hoe deze karakteristieken vertaald kunnen worden naar een Nederlands stelsel van directe autoverzekering.

Verzekeringsplicht

De verzekeringsplicht zoals het Zweedse stelsel die kent, zou in Nederland gerealiseerd kunnen worden door aansluiting te zoeken bij de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: "WAM"). De keuze voor aansluiten bij de WAM zou als voordeel hebben dat er ruime ervaring is opgedaan met de wet. Daarnaast zijn de inhoud en systematiek van de wet bekend. De hoge verzekeringsdichtheid en bijbehorende spreiding van verzekeringsrisico's die de WAM nu al met zich brengt, kan bij aansluiting bij de WAM behouden blijven. Dit heeft als voordeel dat het aanbieden van de directe autoverzekering interessant kan zijn vanuit winstoogpunt.³⁹ De argumenten voor de huidige verzekeringsplicht van de WAM gelden eveneens voor een

verzekeringsplicht in een stelsel van directe autoverzekering.⁴⁰

Aansluiten bij de WAM zou erop neer komen dat de verzekeringsplicht gaat gelden voor de groep die wordt genoemd in artikel 2 van de WAM. Het ligt voor de hand om de vrijstellingen die genoemd worden in artikelen 17-21 WAM eveneens te laten gelden. Voor een toekomstig stelsel van directe autoverzekering in Nederland lijkt een verzekeringsplicht voor ongemotoriseerde verkeersdeelnemers praktisch niet haalbaar, gezien het grote aantal potentiële verzekerden.

Schadevaststelling

In Zweden is, als gezegd, aangesloten bij de algemene wettelijke bepalingen over schadevergoeding. Deze aansluiting zorgt ervoor dat de schadevergoeding niet plaatsvindt op basis van hetgeen in de (door de verzekeraar vastgestelde) polisvoorwaarden is bepaald. Onduidelijk is wat het Verbond op dit punt voor ogen heeft. Wie het Zweedse stelsel in Nederland zou willen realiseren, zou er eigenlijk niet aan ontkomen om de schadebegroting te laten plaatsvinden aan de hand van afdeling 6.1.10 BW (wettelijke verplichtingen tot schadevergoeding). De vergoeding op grond van de directe autoverzekering zou dan in lijn liggen met de achterliggende gedachte van het huidige schadevergoedingsstelsel, namelijk volledige vergoeding van de concreet geleden schade.⁴¹ Het van overeenkomstige toepassing verklaren van afdeling 6.1.10 BW lijkt wetstechnisch mogelijk te zijn. In de Wet medisch wetenschappelijk onderzoek met mensen (WMOM) is zo'n constructie al gebruikt.⁴² Het loslaten van afdeling 6.1.10 BW lijkt mij ook onwenselijk, nu dat ertoe zou leiden dat de verzekeraars bepalen welke schades gedekt zijn en tot welke schadeomvang. Hiermee zouden gelaedeerden ermee geconfronteerd kunnen worden dat zij slechter af zijn dan het geval is onder het huidige stelsel. Dit zou een onwenselijk gevolg zijn van een stelselwijziging.

Er zijn echter ook partijen (waaronder het Verbond) die pleiten voor het loslaten van het beginsel van volledige schadevergoeding. Deze wens vindt ook steun in de literatuur, waarin met name voor de vergoeding van letselschade is geopperd het uitgangspunt van volledige vergoeding los te laten.⁴³ Daarmee zou het Verbond dus afwijken van het Zweedse voorbeeld.

33 Macleod, Urho & Hodges 2017, p. 169 met verwijzing naar een leidraad gepubliceerd door het Zweedse transportagentschap, te vinden op: <https://transportstyrelsen.se/en/road/Vehicles/Compulsory-road-traffic-insurance/1/>.
 34 Dit eigen risico is hoger voor rechtspersonen (namelijk ongeveer 350 euro). In bepaalde gevallen wordt het eigen risico voor natuurlijke personen verdubbeld.
 35 Zo volgt uit par. 17 Trafikskadelag (SFS 1975:1410).
 36 Par. 20 Trafikskadelag (SFS 1975:1410). Zie ook
 37 Par. 23 Trafikskadelag (SFS 1975:1410). Zie ook
 38 Dit is geregeld in de Skadestandslag (SFS 1972:207).
 39 Dit is in de huidige markt voor autoverzekeringen (nog) niet aan de orde. De premie die verzekeraars vragen voor het sluiten van een WA-verzekering is tegenwoordig, als gevolg van de concurrentie, onder het kostprijsniveau gedaald met als gevolg dat WA-verzekeringen niet winstgevend zijn.

40 Toelichting op de Benelux-Overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen 24 mei 1966, *Trb.* 1966, nr. 178, p. 35-36.
 41 S.D. Lindenberg, *Schadevergoeding algemeen, deel 1* (Mon. BW, nr. 34, Deventer: Kluwer 2020, nr. 11; A.R. Bloembergen, *Schadevergoeding bij onrechtmatige daad*, Deventer: Kluwer 1965, nr. 82. Dit is ook op Europees niveau het uitgangspunt, zie: U. Magnus & F.D. Busnelli, *Unification of tort law: damages*, Den Haag: Kluwer 2001, p. 188.
 42 Wet van 26 februari 1998 houdende regelen inzake medisch-wetenschappelijk onderzoek met mensen, *Stb.* 1998, 161, laatstelijk gewijzigd bij wet van 26 oktober 2016, *Stb.* 2016, 424.
 43 J. Spier, 'Grenscorrecties bij letselschade', in: J. Spier, W.A.M. Schendel en A.R. Bloembergen, *Schadevergoeding: een eeuw later: bundel opstellen aangeboden aan mr. A.R. Bloembergen*, Deventer: Kluwer 2002, p. 128-129 en J. Spier, *Rampscenarios*, oratie UM, Deventer 2002, p. 1-4.

Uitwerking hiervan zou kunnen zijn het normeren van (bepaalde) letselschadebedragen.⁴⁴ De meest vergaande vorm van een dergelijke normering is het hanteren van standaardbedragen voor de verschillende typen (letsel)schades door het hanteren van een lijst met vaste bedragen.⁴⁵ Voor bepaalde typen schades, zoals de kilometervergoeding, kan standaardisering een oplossing zijn.⁴⁶ Voor andere soorten schades, zoals toekomstige schade, is standaardisering minder geschikt.⁴⁷ Normering van schadebedragen heeft als voordeel dat het tot een verlaging van de afwikkelingskosten kan leiden. De vraag naar de vaststelling van de omvang van de schade wordt immers eenvoudiger.⁴⁸

Relevant voor de keuze om al dan niet aan te sluiten bij het beginsel van volledige schadevergoeding is de vraag of een dergelijke dekking bij het stelsel van directe autoverzekering meer kosten met zich brengt dan in het huidige stelsel van autoverzekering het geval is.⁴⁹ Onderzoek wijst erop dat een systeem van directe autoverzekering zorgt voor een snellere compensatie van materiële schade⁵⁰ en dat onder een systeem van directe autoverzekering de kosten veroorzaakt door salarissen van private juridische dienstverleners lager zijn,⁵¹ zowel voor de slachtoffers als voor de verzekeraars.⁵² Deze besparing zou ten goede kunnen komen aan de uitkeringsniveaus of de schades waarvoor dekking bestaat. Dat zou het afwijken van het beginsel van volledige schadevergoeding wellicht minder ingrijpend maken dan het op het eerste gezicht lijkt.

Regres

Voor wat betreft de regresmogelijkheden lijkt het Verbond voorstander te zijn van het afschaffen van de regresrechten van de WAM-verzekeraars,⁵³ maar in zijn Bedrijfsregeling Directe Schadeafhandeling van 23 juni 2021 heeft het Verbond het onderling verhaal van WAM-verzekeraars voornog gehandhaafd.⁵⁴ Dat sluit aan bij het Zweedse stelsel waarin verzekeraars ook bij de directe verzekering de mogelijkheid houden om onderling regres te zoeken op basis van de aansprakelijkheidsverdeling. Het lijkt dan ook het

meest in lijn met zowel de huidige praktijk als het Zweedse stelsel om onderling regres tussen verzekeraars mogelijk te laten zijn. De vraag is alleen hoe dat regres er in het Nederlandse systeem uit zou moeten zien.

Een goed startpunt zou artikel 6 van de Bedrijfsregeling Directe Schadeafhandeling kunnen zijn. Dat artikel bepaalt: “De WAM-verzekeraar van de aansprakelijke partij vergoedt de schade die de eigen verzekeraar daadwerkelijk heeft betaald aan zijn eigen klant.” Het onderling verhaal wordt met dit artikel op twee manieren gemaximeerd. Allereerst kent het onderling verhaal (logischerwijs) haar beperking in de grenzen van de schuldaansprakelijkheid. Een verzekeraar hoeft niet méér te vergoeden dan waarvoor de verzekerde op basis van schuld aansprakelijk is. Ten tweede is er een maximering op basis van de aan de verzekerde gedane uitering. Een verzekeraar ontvangt niet meer dan is uitgekeerd aan haar eigen verzekerde.

Er zijn verschillende argumenten om het Zweedse regresmodel niet over te nemen in een Nederlands stelsel van directe autoverzekering. De gedachte achter de directe autoverzekering is om de aansprakelijkheidsvraag geen rol te laten spelen. Het opnemen van de mogelijkheid van onderling regres tussen verzekeraars op basis van de aansprakelijkheidsvraag lijkt hier niet goed bij te passen. De nadelen die verbonden zijn aan het uitsluiten van regres spelen, nu de aansprakelijkheidsvraag geen rol meer speelt, niet in een stelsel van directe autoverzekering nu er geen preventieve werking meer uitgaat van de aansprakelijkheid.⁵⁵ Regres lijkt in dat soort situaties weinig zinvol.

4. Implicaties voor de letselschadeafwikkeling

Het is de vraag of een stelsel van directe autoverzekering leidt tot een betere afwikkeling van letselschades. In het huidige stelsel zijn er een aantal knelpunten. Enerzijds zijn dit de hoge transactiekosten en anderzijds de lange doorlooptijden. Deze knelpunten worden hieronder nader uitgewerkt, waarbij ook wordt bekeken wat de mogelijke implicaties van een stelsel van directe autoverzekering zijn voor deze knelpunten.

In het huidige stelsel worden de hoge transactiekosten met name veroorzaakt door de vaststelling van het causaal verband en de discussie over de omvang van de schade.⁵⁶ In het hiervoor besproken Zweedse stelsel valt alleen de discussie over de aansprakelijkheidsvraag weg. De vaststelling van het causaal verband en de discussie over de schadeomvang gebeuren aan de hand van de ‘gewone’ regels van het aansprakelijkheidsrecht. Veel van de knelpunten die zorgen voor de hoge transactiekosten zullen er – zo is mijn verwachting – ook zijn bij de directe autoverzekering.⁵⁷ De

44 Zie bijvoorbeeld: W.C.T. Weterings, *Efficiëntere en effectievere afwikkeling van letselschadeclaims. Een studie naar schikkingsonderhandelingen in de letselschadepraktijk, normering en geschiloplossing door derden*, Den Haag: Boom Juridisch 2004, p. 173.

45 Het Verbond ziet standaardisering van letselschade in het algemeen als een goed idee, zie: <https://www.verzekeraars.nl/publicaties/actueel/verzekeraars-fundamentele-hervorming-systeem-letselschade-noodzakelijk>.

46 Weterings 2004, p. 173.

47 Weterings 2004, p. 174.

48 J.M. Barendrecht e.a., *Schadeclaims: kan het goedkoper en minder belastend?* (Rapportage in opdracht van WODC), Den Haag: Boom Juridisch 2004, p. 132-133.

49 Zie bijvoorbeeld: K.A.P.C. van Wees, ‘Zelfrijdende auto’s, aansprakelijkheid en verzekering; over nieuwe technologie en oude discussies’, *TVP* 2016/2, p. 31.

50 D. Dewees, D. Duff en M. Trebilock, *Exploring the Domain of Accident Law. Taking the Facts Seriously*, New York: Oxford University Press 1996, p. 54-63.

51 S.J. Carroll e.a., *No-Fault Approaches to Compensating People Injured in Automobile Accidents*, Santa Monica, CA: RAND Corporation, 1991, p. 21.

52 Carroll e.a. 1991, p. 21.

53 Verbond van Verzekeraars, *Toekomstvisie automotive. Onderweg naar morgen*, 2015, p. 10.

54 Artikel 6 Bedrijfsregeling Directe Schadeafhandeling.

55 T. Hartlief, ‘Het aansprakelijkheidsrecht en de macht van het getal’, *NJB* 1995, p. 118- 125.

56 Barendrecht e.a. 2004, p. 15.

57 Dit is met uitzondering van de moeilijkheden bij het beantwoorden van de aansprakelijkheidsvraag.

vaststelling van het causaal verband en de discussie over de omvang van de schade blijven immers onder een stelsel directe autoverzekering een even grote positie innemen als in het huidige stelsel.⁵⁸ Het buiten toepassing laten van afdeling 6.1.10 BW – met bijbehorende eliminatie van de discussie over causaal verband en/of de vraag naar de schadeomvang – zou de transactiekosten kunnen verlagen. Het buiten toepassing laten van afdeling 6.1.10 heeft echter ook zijn nadelen, waaronder het loslaten van het beginsel van volledige schadevergoeding.

De lange doorlooptijden zijn in het huidige stelsel eveneens een probleem. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen i) het tijdsverloop dat gemoeid is met de afwikkeling van de schade en ii) de doorlooptijden in het afwikkelingsproces zelf.

Voor de eerste is niet één oorzaak aan te wijzen. In de langstlopende letselschadedossiers speelt een combinatie van oorzaken.⁵⁹ Dit zijn onder meer de langdurige discussies over het causaal verband, over de schadevaststelling en het feit dat voor de definitieve schadeafwikkeling is vereist dat sprake is van een medische eindtoestand.⁶⁰ In de helft van de langstlopende dossiers is de causaliteitsvraag de belangrijkste reden dat de letselschade nog niet is afgewikkeld.⁶¹ Het onder ii) genoemde lijkt vooral te komen door het niet of niet-tijdig reageren door de betrokken partijen in het proces.⁶² Dit lijkt direct gerelateerd te zijn aan de besparingen op het aantal fulltime-equivalents (fte's) die hebben plaatsgevonden bij de letselschadeafdelingen van verzekeraars.⁶³

Het Zweedse stelsel lijkt al deze problemen niet te kunnen oplossen. De vraag naar het causaal verband speelt in dit stelsel nog steeds een rol. De onder ii) genoemde problemen kunnen mijns inziens niet worden opgelost door een stelselwijziging. Met het buiten toepassing laten van afdeling 6.1.10 BW wordt – als gezegd – de causaliteitsvraag weggetrokken uit de letselschadeafwikkeling. Hiermee zou het tijdsverloop verkort kunnen worden. Onduidelijk is of de doorlooptijden er korter door worden.

5. Conclusie

In dit artikel is eerst het Zweedse stelsel van directe autoverzekering in kaart gebracht, nu het Verbond nadrukkelijk de vergelijking met het Zweedse stelsel opzoekt. Hierbij is gekeken naar de kenmerkende onderdelen als de verzekeringsplicht, de vraag welke schades in welke omvang vergoed moeten worden en de mogelijkheid van onderling

regres tussen verzekeraars. Vervolgens is bekeken hoe deze karakteristieken van het Zweedse stelsel vertaald kunnen worden naar een mogelijk Nederlands stelsel van directe autoverzekering en welke mogelijke voor- en nadelen hieraan verbonden zijn. Het is nog maar de vraag of het de letselschadeafwikkeling echt zal verbeteren, of nu wordt geselecteerd voor een directe transplantatie van het Zweedse stelsel of voor een variant die dichter aansluit bij de publicaties van het Verbond.

58 Deze componenten zorgen voor het grootste gedeelte van de transactiekosten, zie: Barendrecht e.a. 2004, p. 15.

59 R. Rijnhout, E.G.D. van Dongen, D.W. van Maurik & I. Giesen, *Langlopende letselschadezaken. Een empirisch-juridisch onderzoek naar kenmerken van letselschadezaken die niet binnen twee jaar zijn afgesloten*, Utrecht: Ucall 2020, p. 170.

60 Rijnhout, Dongen, van, Maurik, van & Giesen 2020, p. 170.

61 Rijnhout, Dongen, van, Maurik, van & Giesen 2020, p. 172.

62 Rijnhout, Dongen, van, Maurik, van & Giesen 2020, p. 178-179.

63 M.G. Faure e.a., 'Naar een kostenoptimalisatie van de letselschaderegeling: een verkenning', *AV&S* 2011/21, p. 183-195.