



Brussel, 24.5.2018
SWD(2018) 248 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/103/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid

{COM(2018) 336 final} - {SEC(2018) 248 final} - {SWD(2018) 247 final}

Samenvatting

Effectbeoordeling van het Commissievoorstel tot wijziging van de richtlijn motorrijtuigenverzekering

A. Behoeftte aan actie

Waarom? Wat is het probleem?

Na een evaluatie van de richtlijn motorrijtuigenverzekering, die voor het eerst in 1972 werd aangenomen en verschillende malen werd gewijzigd, werd geconcludeerd dat de richtlijn over het algemeen goed werkt, maar dat twee aspecten haar minder doeltreffend maakten:

1. Onvoldoende bescherming van slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen. Twee factoren dragen daaraan bij:
 - o Ten eerste, wanneer een motorrijtuigenverzekeraar insolvent wordt voordat hij de door zijn verzekeringnemers veroorzaakte schade heeft vergoed, zijn er geen regels op EU-niveau om te garanderen dat de slachtoffers snel worden vergoed, vooral wanneer de verzekeraar grensoverschrijdend verzekering verstrekt op grond van het vrij verrichten van diensten. In dergelijke recente gevallen van insolventie werden de slachtoffers met aanzienlijke vertraging vergoed.
 - o De verplichte minimumdekkingsbedragen voor de motorrijtuigenverzekering, die sinds 2005 in de richtlijn zijn vastgelegd, zijn niet in alle lidstaten dezelfde doordat voor verschillende lidstaten andere referentieperioden gelden die niet langer passend zijn.
2. Verschillende behandeling en wangedrag dat negatieve gevolgen heeft voor de verzekeringnemers. Ook hier zijn er twee factoren:
 - o Wanneer een verzekeringnemer naar een andere EU-lidstaat verhuist, houden motorrijtuigenverzekeraars in zijn nieuwe lidstaat van woonplaats niet altijd rekening met zijn schadeverleden (wat een no-claimkorting of een bonus-malus kan opleveren).
 - o Als er veel onverzekerd wordt gereden, leidt dit tot hogere verzekeringspremies voor de verzekeringnemers dan anders het geval zou zijn (bij onverzekerd rijden worden de slachtoffers vergoed door garantiefondsen, maar die worden gefinancierd door een heffing op de motorrijtuigenverzekeringsspolissen en dus door de verzekeringnemers).

Daarnaast zijn in een aantal recente arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie belangrijke verduidelijkingen gegeven van het toepassingsgebied van de richtlijn (welke voertuigen en welke situaties vallen onder de verplichte motorrijtuigenverzekering?). Voor dit punt was de voorgestelde beleidskeuze een codificatie van de bestaande rechtspraak, wat dus buiten deze effectbeoordeling valt.

Wat moet met dit initiatief worden bereikt?

Het initiatief moet ertoe leiden dat de slachtoffers van ongevallen met motorrijtuigen een hoge mate van bescherming genieten, en dat de motorrijtuigenverzekeringnemers eerlijk worden behandeld, vooral zij die mobiel zijn tussen lidstaten.

Wat is de meerwaarde van maatregelen op EU-niveau?

De richtlijn beschermt de slachtoffers van wegongevallen in andere EU-lidstaten dan die waar zij wonen, en binnenlandse slachtoffers van een ongeval dat is veroorzaakt door een chauffeur uit een andere lidstaat. De overwogen maatregelen kunnen alleen op EU-niveau worden vastgesteld, omdat ze betrekking hebben op verzekeraars die grensoverschrijdend actief zijn, motorrijtuigenverzekeringnemers die grensoverschrijdend mobiel zijn, en grensoverschrijdende verzekeringscontroles van voertuigen.

B. Oplossingen

Welke wetgevende en niet-wetgevende beleidsmaatregelen zijn overwogen? Heeft een bepaalde optie de voorkeur? Waarom?

Omdat de richtlijn al bestaat, was de basisoptie in alle gevallen de richtlijn niet te wijzigen. Voorts was het basisscenario al verder verduidelijkt door een aantal arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie over het toepassingsgebied van de richtlijn, die in de richtlijn worden gecodificeerd.

Met betrekking tot de insolventie van verzekeraars, een onderwerp dat momenteel niet aan bod komt in de richtlijn, bestond een afgewezen optie erin een verantwoordelijkheid voor initiële vergoeding van slachtoffers op te leggen, maar geen eindverantwoordelijkheid. De geselecteerde optie bestaat erin dat beide aansprakelijkheden worden toegewezen: initiële verantwoordelijkheid voor de lidstaat van woonplaats van het slachtoffer en eindverantwoordelijkheid voor de lidstaat van vestiging van de insolvente verzekeraar.

Met betrekking tot de minimumdekkingsbedragen bestond een afgewezen optie erin hogere verplichte bedragen op te leggen voor grotere voertuigen zoals vrachtwagens en bussen. De voorkeursoptie is de harmonisatie van de bedragen tot het hoogste verplichte minimumniveau dat momenteel in de lidstaten van toepassing is.

Met betrekking tot het schadeverleden bestond een afgewezen optie erin alleen het model voor verklaringen betreffende het schadeverleden te harmoniseren maar zonder de verzekeraars een verplichte behandeling van die verklaringen op te leggen. De geselecteerde optie is de harmonisatie van de verklaringen betreffende het schadeverleden en daarvoor overal dezelfde behandeling op te leggen, ongeacht de lidstaat van oorsprong van de verzekeringnemer.

Met betrekking tot onverzekerd rijden bestond een afgewezen optie erin onopvallende verzekeringscontroles verplicht te stellen. De geselecteerde optie bestaat erin de lidstaten toe te staan dergelijke controles (die momenteel verboden zijn) op vrijwillige basis uit te voeren.

Wie steunt welke optie?

Er is brede steun bij alle categorieën belanghebbenden voor een EU-initiatief om te garanderen dat slachtoffers van ongevallen snel worden vergoed in geval van insolventie van een motorrijtuigenverzekeraar, vooral in een grensoverschrijdende context. De meeste belanghebbenden ondersteunen de optie om de financiële eindverantwoordelijkheid in dergelijke gevallen te leggen bij de lidstaat van vestiging van de betrokken motorrijtuigenverzekeraar.

Er is steun bij de belanghebbenden voor de harmonisatie van de minimumdekkingsbedragen voor de motorrijtuigenverzekering tot het hogere niveau dat al in veel lidstaten van toepassing is. Sommige consumentenorganisaties ondersteunden een hogere verplichte dekking voor grotere voertuigen zoals vrachtwagens en bussen, maar de verzekeringssector en vervoers- en busondernemingen waren ertegen gekant omdat dit niet empirisch onderbouwd is en tot hogere verzekeringskosten leidt die aan de eindconsumenten zouden worden doorberekend.

Met betrekking tot de grensoverschrijdende overdraagbaarheid van verklaringen betreffende het schadeverleden meldden een aantal individuele burgers hun negatieve ervaringen en vroegen zij om tussenkomst om ervoor te zorgen dat de verklaringen betreffende het schadeverleden van grensoverschrijdend mobiele burgers op dezelfde manier worden behandeld als die van de bestaande inwoners van een lidstaat. De verzekeringssector was geen voorstander van verplichtingen voor verzekeraars op dit gebied, omdat deze als onevenredig werden beschouwd. Sommige consumentenorganisaties ondersteunden niettemin harmonisatie van de verklaringen betreffende het schadeverleden en een non-discriminatieclausule ter bescherming van burgers die in een andere lidstaat gaan wonen.

Met betrekking tot onverzekerd rijden was er geen verzet tegen het toestaan van onopvallende verzekeringscontroles.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders van de belangrijkste opties)?

1. Snelle en toereikende vergoeding van slachtoffers, zelfs wanneer de motorrijtuigenverzekeraar insolvent wordt, is het belangrijkste voordeel van de geselecteerde opties.
2. Betere behandeling van verzekeringnemers qua schadeverleden en mogelijk lagere premies als het onverzekerd rijden wordt verminderd.

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders die van de belangrijkste opties)?

De kosten van de voorkeursopties zullen door de motorrijtuigenverzekeraars worden gedragen. Zij zullen moeten bijdragen aan organen die slachtoffers vergoeden in geval van insolventie van de verzekeraar. Dit is al het geval voor de meeste verzekeraars in de meeste lidstaten, maar niet altijd voor de verzekeraars die grensoverschrijdend verzekering verstrekken. Zij zullen ook procedures moeten invoeren om ervoor te zorgen dat verklaringen betreffende het schadeverleden die uit andere lidstaten komen, op dezelfde manier worden behandeld als verklaringen betreffende het schadeverleden uit hun eigen lidstaat.

Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, kmo's en micro-ondernemingen?

Het voorstel heeft geen specifieke effecten voor kleine en middelgrote ondernemingen, tenzij zij verzekeraar of motorrijtuigenverzekeringnemer zijn. Motorrijtuigenverzekeraars zullen de kosten moeten dragen die in het bovenstaande vak over de kosten zijn vermeld, en dus ook de motorrijtuigenverzekeraars die een kmo zijn. Kmo's en micro-ondernemingen zullen effecten voelen als exploitant van voertuigen die moeten worden verzekerd. Als zij zijn gevestigd in lidstaten waar de minimumdekkingsbedragen licht opwaarts worden bijgesteld, zijn erg kleine verhogingen van de verzekeringspremies mogelijk (dit is ook het geval voor individuele verzekeringnemers in die lidstaten).

Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?

Er zullen geen gevolgen zijn voor de nationale begrotingen, tenzij een lidstaat gebruikmaakt van de optie onopvallende verzekeringscontroles te verrichten van voertuigen die gewoonlijk in een andere lidstaat gestald

zijn. Daarvoor zou gebruik moeten worden gemaakt van technologie voor kentekenplaatherkenning en zou met andere lidstaten informatie moeten worden uitgewisseld over de verzekeringsstatus van voertuigen. De lidstaten zullen een orgaan moeten aanwijzen dat verantwoordelijk is voor de vergoeding van slachtoffers in geval van grensoverschrijdende insolventie van verzekeraars, maar er wordt verwacht dat dit een extra taak zal zijn voor een bestaand orgaan (hetzij een algemeen verzekeringsgarantiefonds, hetzij het verzekeringsgarantiefonds dat op grond van de richtlijn al moet tussenkomen voor ongevallen die door onverzekerde of niet-traceerbare voertuigen zijn veroorzaakt). De kosten zullen worden gefinancierd door bijdragen van de motorrijtuigenverzekeraars.

Zijn er nog andere significante gevolgen?

Er worden geen andere significante gevolgen verwacht buiten de betere bescherming van burgers die het slachtoffer zijn van ongevallen met motorrijtuigen. Hierdoor zal meer vertrouwen ontstaan in de grensoverschrijdende verkoop van motorrijtuigenverzekering als onderdeel van de interne markt. Voorts zullen de vlottere aanvaarding en authenticatie van verklaringen betreffende het schadeverleden ten goede komen aan burgers die binnen de EU van woonplaats veranderen.

D. Evaluatie

Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?

De wetgeving voorziet erin dat de nieuwe bepalingen na vijf jaar toepassing worden geëvalueerd.