



Remmen!

Auteur(s):

Reitsma, A.M.

Verschenen in:

ESB, 86e jaargang, nr. 4315, pagina 505, 15 juni 2001

Rubriek:

Van de redactie

Trefwoord(en):

Soms lijkt het waarachtig of geen enkel initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ongeschonden door de publieke opinie komt, laat staan tot wet wordt. Evenals de plannen voor rekeningrijden en een gedifferentieerde kilometerheffing, kon ook het recente plan van de minister om veroorzakers van ongevallen aansprakelijk te stellen voor de kosten ervan, weer op weinig genade rekenen. Dat plan behelst toerekening van de kleine 46 miljoen gulden kosten per dag, die nu resulteren door files, ziekenhuisbehandeling, immateriële schade en kosten van productieverlies, aan degenen die ongelukken veroorzaken. Het verbond van verzekeraars en de verkeersorganisatie 3VO reageerden afwijzend. In het voorstel zou de betrokkenheid van de overheid bij ongelukken (ten gevolge van slecht wegeonderhoud) onvoldoende tot uitdrukking komen. Maar bovenal zou het toerekenen van de schade onmogelijk of onwenselijk zijn.

Voorzover toerekening wél mogelijk is, worden nu al veel kosten van blik- en letselschade bij de veroorzakers van ongelukken neergelegd, via een bonus-malusregeling in de premiestelling. Kosten van een beroep op de sociale zekerheid, dat slachtoffers van een ongeval eventueel moeten doen, worden via een convenant tussen het Lissv en de verzekeraars reeds met een vast bedrag van rond de vijftig miljoen per jaar afgedekt en in de premiestelling verwerkt via het zogenaamde regresrecht. Ook de kosten van productieverlies van werkgevers worden voor een deel via dit regresrecht doorberekend. De noviteit van het voorstel zou daarom vooral zitten in toerekening van de kosten van files en van justitie en politie- en brandweerinzet bij ongevallen. Die kosten bedroegen in 1997 respectievelijk 330 miljoen en 119 miljoen gulden¹. Maar juist die toerekening achten de organisaties onmogelijk of onwenselijk.

Dat toerekening van filekosten lastig is, is aannemelijk. Want wie verifieert of de claim van de zakenman die zijn vliegtuig, en daardoor een belangrijke zakendeal miste, werkelijk verband houdt met het ongeval? Wie verifieert de claim van de vervoerder die zijn lading niet op tijd bezorgd kreeg en daardoor schade heeft? Er ontstaat ruimte voor onterechte claims door Jan en Alleen, die resulteren in langdurige procedures. Dit risico moet evenwel ook weer niet overschat worden. Wanneer de bewijslast bij claimanten wordt gelegd, dragen deze in eerste aanleg de kosten van bewijsvoering en eventueel de kosten van rechtsgang. De kosten daarvan zullen veel 'onechte gevallen' afschrikken.

De toerekening van politie- en brandweerinzet is volgens de verzekeraars niet terecht. Deze inzet behoort uit de algemene middelen te komen. Maar op zich is er niets mis mee om via toerekening aan brokkenmakers de kosten daar te leggen waar ze veroorzaakt worden. Een herverdeling van de kosten van belastingbetalers naar ongevalsveroorzakers kan welvaartsverhogend zijn als aan een zodanige 'rechtvaardiger' verdeling nut verbonden is.

Om die kosten daar te leggen is echter ook een grote inzet van menskracht nodig voor toerekening en afhandeling. Bekend is een geval waarbij de toerekening van brandweer, politie en traumateams maanden extra werk heeft gekost². Dit zal resulteren in een algemene verhoging van de verzekeringspremies, die mogelijk groter is dan de reductie in belasting. Door de grote rol van verkeersintensiteit en het toeval is van te voren namelijk niet te zeggen hoe groot de kans is dat een verzekerde bij een ongeval betrokken zal zijn³ zodat de premies voor iedereen stijgen. De operatie zal daarom alleen nut hebben als dit resulteert in ander gedrag en minder ongelukken. Hoe groot is die kans?

Allereerst zal door de voorstellen de foutmarge door onterechte claims, alhoewel beperkt, toch stijgen. Verzekerden kunnen dit niet door ander gedrag afwenden. De aangeschafte verzekering zal groter zijn, maar de kans op ongevallen daalt er niet door.

Maar ook wanneer men door ander gedrag wél de hogere premies die het gevolg zijn van de voorstellen, zou kunnen ontgaan, zal het sop de kool nauwelijks waard zijn. Zelfs als men alle kosten van files en politie-inzet zou toerekenen, en men deelt dit door het aantal ernstige ongevallen in 1997, dan komt men per ongeval voor 1997 uit op een goede f 39.000 gulden. Met de ongevalskans die mij bij een ongewijzigd aantal verkeersdeelnemers wordt toegerekend bij 60.000 kilometer per jaar, zou dat op een premieverhoging voor wettelijke aansprakelijkheid van f 8,- per jaar uitkomen. Voor veel mensen zal dat geen ander rijgedrag waard zijn. Voor het merendeel der gevallen zet het voorstel dan ook geen zoden aan de dijk.

Kunnen de ernstige misdrijven (alcoholgebruik, grove schuld en veel te hard rijden) door het voorstel dan misschien worden afgeschrikt? Nu is gebruikelijk de schade die de veroorzaker zelf lijdt, in zo'n geval niet te dekken. Voeg daar de politischade, een deel van de filekosten, en vaker dan nu ook de kosten van productieverlies (160.000 per ernstig ongeluk) aan toe en er ontstaat een schadepost die misschien wél tot enig ander gedrag kan aanzetten. Stel dat we daar één procent van de totale jaarlijkse ongevalskosten (zeventien miljard) door besparen. Dan is er toch wat gewonnen. Dit ligt nu vooral bij de verzekeraars. Moeten we die dan nu misschien eerst remmen

1 Berekend door het Centrum voor Energiebesparing en schone technologie. Zie: kosten van verkeersongelukken, *NRC Handelsblad*, 21 mei 2001.

2 *NRC Handelsblad*, t.a.p.

3 SER-advies *Investeren in verkeersveiligheid*, 99/13, Den Haag, oktober 1999, blz.17-18.

Copyright © 2001 - 2003 Economisch Statistische Berichten (www.economie.nl)