



Reactie van het Verbond van Verzekeraars op de Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering

Graag maakt het Verbond van Verzekeraars gebruik van de mogelijkheid te reageren op het Voorontwerp Implementatiewet zesde richtlijn motorrijtuigenverzekering.

Verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor lichte elektrische voertuigen

Bij de ontwikkeling van het nieuwe toelatingskader voor de lichte elektrische voertuigen (LEV's) hebben de verzekeraars zich uitgesproken voor een verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor deze voertuigen. Redenen hiervoor zijn o.a.:

- Een aansprakelijkheidsverzekering particulier (AVP) is geen verplichte verzekering. Dat betekent dat als er geen verzekeringsplicht op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) geldt, een LEV onverzekerd rond kan rijden en benadeelden hun schade niet of moeilijk kunnen verhalen.
- Een WAM-plicht beschermt medeweggebruikers beter. Er zijn hogere maximale schadebedragen verzekerd, wat zeker relevant is voor bijv. de categorie bakfietsen met personenvervoer.
- Omdat LEV's gemotoriseerd zijn zonder trapondersteuning, zijn ze voor wat betreft aansprakelijkheidsrisico's meer vergelijkbaar met een snor-/bromfiets (die ook een WAM-plicht hebben) dan met een e-bike.

Daarom is het goed dat de verplichte WAM-verzekering voor LEV's is opgenomen in het wetsvoorstel.

Flexibiliteit WAM-plicht

Het wetsvoorstel voorziet in een grondslag om bij algemene maatregel van bestuur lichte elektrische voertuigen van het toepassingsbereik van de WAM uit te sluiten, waardoor meer flexibiliteit ontstaat. Deze flexibiliteit kan voor verzekeraars een grote operationele impact hebben indien wordt besloten de WAM-plicht op enig moment te laten vervallen. Dit roept dan ook een aantal vragen op:

- Hoe wordt bepaald of bepaalde LEV's "weinig gevaar opleveren"? Wordt hierbij gekeken naar frequentie, schadelast, aantal ongelukken? En over welke periode wordt dan gemeten?
- Speelt daarbij ook het totaal aantal toegelaten voertuigen een rol? Het kan uiteraard goed zijn dat bij een beperkt aantal toegelaten LEV's het absolute aantal schades ook (zeer) beperkt is.
- Welke overgangperiode wordt (minimaal) gehanteerd bij het laten vervallen van de WAM-plicht, zodat verzekeraars en andere stakeholders zich hierop kunnen voorbereiden?

Standaardmodel voor schadehistorie

Verzekeraars zijn voorstander van de verdere uniformering van de opgave van de schadehistorie. Wel heeft dit impact op o.a. de bedrijfsprocessen van de verzekeraars en heeft daarom ook voldoende tijd om voor te kunnen bereiden. Omdat het standaardmodel nog niet is vastgesteld (naar verwachting pas medio 2023) verzoeken wij het standaardmodel voor de schadehistorie niet eerder dan 1 januari 2025 in te voeren. Dat geeft verzekeraars de mogelijkheid aan te sluiten op een centrale functionaliteit voor schadevrije jaren die nu wordt ontwikkeld. Het (centraal) kunnen verstrekken van de schadehistorie is daar een onderdeel van. Vanaf 1 januari 2025 dienen alle verzekeraars, voor zover lid van het Verbond van Verzekeraars, aangesloten te zijn op dit centrale systeem.

Mocht u naar aanleiding hiervan vragen of opmerkingen hebben, dan zijn we uiteraard graag bereid deze toe te lichten.

8 november 2022