

De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen*

Jolanda M. Hoogeboom

1. Inleiding

In de afgelopen 20 jaar is de verkeersveiligheid in Nederland aanzienlijk verbeterd. Het aantal verkeersdoden nam af van ongeveer 3200 in 1972 tot ongeveer 1400 in 1990. En dat terwijl de Nederlandse bevolking in deze periode aanzienlijk groeide en het aantal reizigerskilometers zelfs zeer sterk steeg. Het aantal doden per miljard reizigerskilometers is gedurende deze periode dan ook drastisch gedaald.

Sinds 1985 is de daling in het aantal verkeersdoden echter minder duidelijk. Er lijkt eerder sprake van een zekere stabilisatie.

In deze bijdrage zal nader worden ingegaan op een aantal economische aspecten van de verkeersveiligheid. Daar is alle reden voor, want het economisch belang van de verkeersveiligheid, of het ontbreken daarvan, is groot. Dit blijkt bijvoorbeeld uit een studie van Quinet (1989). Op grond van een internationale vergelijking vond Quinet dat de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in de meeste geïndustrialiseerde landen ongeveer 2,0 tot 2,4 procent van het bruto binnenlands produkt (BNP) bedraagt.

In deze studie komen drie economische facetten van verkeersongevallen aan de orde. Allereerst wordt in paragraaf 2 een schatting gemaakt van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Nederland voor het jaar 1989. In het verleden zijn deze kosten eerder geschat door McKinsey voor 1983 en het NEI voor 1982. Deze bijdrage kan beschouwd worden als een actualisering voor het jaar 1989.

Vervolgens gaat paragraaf 3 nader in op de vraag door wie deze kosten gedragen worden. Bij zaakschade blijkt dat deze kosten (bijna) geheel direct of via premiebetaling door de verkeersdeelnemers wordt gedragen. Bij personenschade is de situatie gecompliceerder omdat sociale verzekeringen alsmede particuliere ziektekostenverzekeringen een deel van

de schade vergoeden. Voor zover er dan geen sprake is van regres zou dit betekenen dat de kosten van verkeersongevallen worden afgewenteld op de maatschappij.

Tenslotte behandelt paragraaf 4 enkele steisels voor de vergoeding van verkeersschade.

Paragraaf 5 bevat enige conclusies.

2. De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen

Bij de maatschappelijke kosten veroorzaakt door verkeersongevallen kunnen worden onderscheiden:

1. *de directe kosten*, die onderverdeeld worden in materiële kosten, medische kosten, afwikkelingskosten en begrafeniskosten;
2. *de produktieverliezen voor de maatschappij* ten gevolge van ziekteverzuim, arbeidsongeschiktheid en overlijden en
3. *de immateriële kosten*.

Een moeilijkheid bij de berekening van de diverse kosten is dat de registratie van verkeersongevallen niet compleet is. Zoals uit tabel 1 blijkt neemt de mate van registratie toe met de ernst van het ongeval. In de onderstaande berekening zal van de in tabel 1 genoemde correctiefactoren gebruik worden gemaakt. Voor de details van deze berekeningen zij steeds verwezen naar Hoogeboom (1991).

2.1. Directe kosten

De directe kosten worden voor het grootste gedeelte bepaald door de zaakschade,

de materiële kosten toegebracht aan voertuigen en wegmeubilair. Daarnaast bestaan de directe kosten uit medische kosten, afwikkelingskosten en begrafeniskosten.

Zaakschade

De geclaimde schade is te achterhalen bij de schadeverzekeringsmaatschappijen. De op 1989 betrekking hebbende uitkeringen van de motorrijtuigverzekeraars bedroegen f2.991 miljoen (CBS).

Dit bedrag bestaat uit uitkeringen als gevolg van zaakschade en uitkeringen van personenschade. Hierbij moeten we denken aan medische kosten, vergoedingen van verlies aan inkomen, smartegelden etc. In 1988 werd 700 miljoen gulden uitgekeerd door de motorrijtuigverzekeraars aan personenschade (Willemse in Verkeersrecht, 1990). Er vanuit gaande dat dit ook voor 1989 zal gelden dan was de uitgekeerde zaakschade in 1989 f2.291 miljoen. Dit bedrag betreft de uitgekeerde schade.

Niet alle geleden schade wordt ook uitgekeerd. In geval van een aansprakelijkheidsverzekering krijgt het schuldige slachtoffer niets uitgekeerd. Indien het schuldige slachtoffer is verzekerd op basis van een cascoverzekering, dan krijgt hij wel een bedrag uitgekeerd; meestal is er dan een eigen risico. Verder is op een motorrijtuigverzekering veelal een "no claim"-korting van toepassing. Om deze korting te behouden zullen ongevallen met weinig schade niet altijd geclaimd worden bij de verzekeringsmaatschappij. Volgens Willemse ontvangt 55% van de slachtoffers een (gehele of gedeeltelijke) schadevergoeding van de motorrijtuigverzekeraars. Van de slachtoffers ontvangt dus 45% niets. Dit zou overeenkomen met een bedrag f1.874 miljoen. Van Wassenaer van Catwijck (1977) kwam in zijn berekeningen op een verhouding tussen uitgekeerde zaakschade en niet uitgekeerde zaakschade van 1:1. Een be-

Tabel 1. Verkeersslachtoffers in 1989

	aantal geregistreerd	correctiefactor	aantal gecorrigeerd
doden	1.456	1	1.456
ziekenhuisgewonden	13.660	1,34	19.500
'overige gewonden' waarvan			
- naar ziekenhuis	ca 22.000	3,8	ca 84.000
- niet vervoerd	ca 15.500	8,8	ca 136.000

* Dit artikel is voor een belangrijk deel gebaseerd op de scriptie van de schrijfster en in samenwerking met prof. dr P. Rietveld tot stand gekomen.

drag van f1,8 miljard stemt daar min of meer mee overeen.

De verzekeringsmaatschappijen maken ook kosten om te kunnen verzekeren. De toegerekende kosten van de motorrijtuigverzekeraars over 1987 bedroegen f557 miljoen.

Sinds 1987 is een daling opgetreden in het aantal verkeersslachtoffers. Veronderstel dat het schadebedrag met hetzelfde percentage is gedaald. De zaakschade voor 1989 is dan ca f4.431 miljoen, waarbij f2.134 miljoen werd uitgekeerd, f1.751 miljoen niet werd uitgekeerd, en waarbij f545 miljoen aan administratiekosten nodig was.

Medische kosten

In 1989 werden ca 19.500 personen ten gevolge van een verkeersongeval opgenomen in een ziekenhuis. De kosten hiervan worden geschat op f131 miljoen. Daarnaast ondergaan deze patiënten veelal een specialistische behandeling of operatie en krijgen zij medicijnen. De kosten hiervan zijn geschat op f48 miljoen. Ook zijn er slachtoffers die wel naar het ziekenhuis zijn vervoerd maar waarvan het letsel niet zo ernstig is dat opname noodzakelijk is. Deze slachtoffers zullen veelal een poliklinische behandeling ondergaan. Het gaat hier om ca 84.000 slachtoffers. De poliklinische kosten worden geschat op f5 miljoen. De slachtoffers die bij de politie geregistreerd staan als vervoerd naar het ziekenhuis worden verondersteld te zijn vervoerd per ambulance. De kosten hiervan worden geschat op f16 miljoen. Na een ziekenhuisopname zal een klein aantal voor revalidatie opgenomen worden in een verpleeghuis. De kosten hiervan worden geschat op f23 miljoen. Patiënten in het ziekenhuis zullen bezoek krijgen van familie en vrienden. De kosten van transport en van presentjes worden geschat op f6 miljoen. Voor een grote groep slachtoffers is ziekenhuisopname of poliklinisch onderzoek niet noodzakelijk, maar is hulp van een huisarts voldoende. De kosten hiervan worden geschat op f4 miljoen.

Het totaal aan medische kosten komt hier op f233 miljoen.

Afwikkelingskosten

Afwikkelingskosten zijn de kosten die de politie, brandweer en justitie maken voor de verkeersongevallen.

Politiekosten: de kosten van politie t.a.v. verkeersongevallen worden geschat op f250 miljoen.

Kosten van rechtshulp en rechtspraak: volgens de notitie Verkeersaansprakelijkheid van het ministerie van Justitie wordt in Nederland ca 1% van de werktijd van de rechterlijke macht besteed aan verkeerszaken. Dit komt neer op een bedrag van f7 miljoen. Moeilijker is het om de kosten van rechtshulp te schatten. 99% van de rechtshulp leidt namelijk niet tot rechtszaken. Het percentage van 1% kan hier niet worden gebruikt. We laten deze kosten hier buiten beschouwing. Het totaal aan afwikkelingskosten komt zo op f257 miljoen.

Begrafeniskosten

De begrafeniskosten van een verkeersdode kunnen berekend worden als de begrafeniskosten nu, minus de contante waarde van de begrafeniskosten later indien er geen ongeval had plaatsgevonden. De begrafeniskosten worden geschat op f7 miljoen.

Totaal aan directe kosten: f5.124 miljoen

2.2. Produktieverliezen

Door letsel of overlijden van verkeersslachtoffers zal de factor arbeid tijdelijk of blijvend in het arbeidsproces worden uitgeschakeld, zodat een produktieverlies ontstaat (NEI).

De waarde van de produktie is de toegevoegde waarde van de persoon aan de maatschappij. Bij berekening moet rekening worden gehouden met de kans op sterven als gevolg van andere oorzaken. De produktieverliezen worden onderscheiden in:

- produktieverliezen als gevolg van (kort, minder dan een jaar) ziekteverzuim;
- produktieverliezen als gevolg van arbeidsongeschiktheid (langer dan 1 jaar);
- produktieverliezen als gevolg van overlijden.

Produktieverliezen als gevolg van ziekteverzuim

Indien men korter dan een jaar niet aan het arbeidsproces kan deelnemen valt men zolang onder de Ziektewet. De statistiek van bedrijfsverenigingen (CBS) registreert het ziekteverzuim naar een aantal oorzaken, zo ook het verzuim t.g.v. verkeersongevallen. Deze registratie bevat ongeveer 80% van de bij bedrijfsverenigingen aangesloten gevallen. Daarnaast is niet de gehele werkzame bevolking aangesloten bij een bedrijfsvereniging. De registratie moet dus worden gecorrigeerd.

Het gecorrigeerde aantal verzuimdagen (dit zijn alle kalenderdagen tussen het begin en het einde van een verzuimgeval) als gevolg van verkeersongevallen was in 1988 2.473.255. Verondersteld wordt dat er in 1989 evenveel verzuimdagen is als in 1988. Als produktiederving ten gevolge van ziekteverzuim nemen we het aantal verzuimdagen maal de gemiddelde toegevoegde waarde per persoon per dag. De gemiddelde jaarlijkse toegevoegde waarde per werkzaam persoon was in 1989 f69.722.

De totale kosten van produktiederving ten gevolge van ziekteverzuim komen zo op f472 miljoen.

Produktieverliezen als gevolg van arbeidsongeschiktheid

Een deel van de verzuimgevallen herstelt niet binnen een jaar. Deze personen worden dan (gedeeltelijk) arbeidsongeschikt verklaard en krijgen een uitkering krachtens de WAO of AAW.

Volgens de statistiek van de bedrijfsverenigingen herstelt 1,59% van alle verzuimgevallen niet binnen een jaar en valt dus onder de WAO of de AAW (CBS). Stel dat dit percentage ook voor verkeersongevallen geldt dan zou 1,59% van de gewonden arbeidsongeschikt raken. Als het aantal gewonden neem ik hier de zieken-

huisgewonden en de gewonden gebracht naar het ziekenhuis maar niet opgenomen. In 1989 waren dit ca 103.500 personen. Een deel hiervan valt echter buiten de produktieve leeftijd. Daarnaast is een deel van de personen tussen de 16 en 65 jaar niet werkzaam. Het betreft hier bijvoorbeeld werkzoekenden, personen die geen betaald werk ambiëren zoals huisvrouwen, studenten etc. In totaal waren er ca 44.500 gewonde slachtoffers werkzaam. Hiervan zullen ca 700 personen arbeidsongeschikt worden verklaard als gevolg van een verkeersongeval. Per leeftijdsklasse wordt de toekomstige produktiewaarde die verloren gaat constant gemaakt. De verloren produktiewaarde is per jaar f69.722. Verondersteld wordt dat dit in de toekomst niet verandert. Verder wordt uitgegaan van een maatschappelijke discontovoet van 5%. De produktieverliezen als gevolg van langdurige arbeidsongeschiktheid komen over 1989 aldus uit op f717 miljoen. Het lijkt overigens aannemelijk dat het aantal arbeidsongeschiktheidsverklaringen boven de 700 ligt omdat verkeersongevallen relatief vaker tot arbeidsongeschiktheid zullen leiden dan veel andere redenen tot verzuim, bijv. griep of verkoudheid. Het bedrag van f717 miljoen is dus een minimumschatting.

Produktieverliezen als gevolg van overlijden

Van de 1456 verkeersdoden in 1989 waren er naar schatting slechts 585 werkzaam. Ook hier wordt per leeftijdscategorie de contante waarde van de verloren gegane produktiewaarde berekend. Het totaal aan produktieverliezen als gevolg van dodelijke verkeersongevallen is dan in 1989 f578 miljoen.

Het totaal aan produktieverliezen komt op f1.767 miljoen.

2.3. Immateriële kosten

De berekening van de immateriële kosten is gebaseerd op de kansberekeningsmethode. Men berekent hoeveel men bereid is te betalen om een reductie in de kans op overlijden te bewerkstelligen of hoeveel men wil ontvangen om een verhoging van de kans op overlijden te ondergaan. Dit kan bijvoorbeeld door na te gaan hoeveel men meer wenst te verdienen om gevaarlijke arbeid te verrichten. In dit onderzoek zullen de immateriële kosten van het verlies van een menselijke leven op f1 miljoen worden geschat. In 1989 zijn 1456 slachtoffers overleden ten gevolge van een verkeersongeval. De immateriële kosten van dodelijke slachtoffers in 1989 zijn f1456 miljoen. Niet alleen het overlijden van verkeersdeelnemers, ook arbeidsongeschiktheid en minder ernstige letsels leiden tot immateriële kosten.

Het bestek van dit artikel laat niet toe uitvoerig in te gaan op de benaderingsmethoden om deze kosten te begroten. Op basis van een statistische analyse worden door Vollbehre de immateriële kosten als gevolg van letsel begroot op f183 miljoen.

Totaal aan immateriële kosten: f1456 miljoen + f183 miljoen = f1639 miljoen.

In tabel 2 worden de verschillende bedragen gerecapituleerd. Het is duidelijk dat aan deze bedragen aannames van uiteenlopende aard ten grondslag liggen die voor discussie vatbaar zijn. De orde van grootte van het totaal bedrag van ruim 8,5 miljard gulden is hoger dan die van de schatting van McKinsey en NEI voor de jaren 1983 en 1982 (zij kwamen uit op resp. ca 6 en ca 3,5 miljard).

Tabel 2. Totale kosten van verkeersongevallen in 1989 (in miljoenen gulden)

<i>Directe kosten</i>	5.124
waarvan medische kosten	233
zaakschade	4.627
afwikkelingskosten	257
begrafeniskosten	7
<i>Indirecte kosten</i>	1.767
waarvan ziekteverzuim	472
arbeidsongeschiktheid	717
overlijden	578
<i>Immateriële kosten</i>	1.639
Totaal	8.530

3. Draggers van de kosten

Nadat we de totale maatschappelijke kosten hebben geschat gaat we nader in op de vraag door wie deze kosten worden gedragen.

Interessant hierbij is de vraag in hoeverre de kosten van verkeersongevallen ver- goed worden door de sociale verzekering- en.

Overigens dient benadrukt te worden dat het in de onderstaande toedeling van kosten om ruwe schattingen gaat omdat de beschikbare gegevens vaak incompleet zijn.

3.1. Draggers van de directe kosten

Zaakschade

Het slachtoffer kan een vergoeding van de geleden bliksschade ontvangen uit de eigen verzekering indien men "all risks" is verzekerd of uit de WA-verzekering van de schuldlige tegenpartij. Veel van de geleden zaakschade blijft echter onvergoed omdat er ofwel sprake is van een eigen risico, van eigen schuld, van ongevallen waarvoor geen derde aansprakelijk gesteld kan worden, of indien men besluit geen claim in te dienen bij de verzekeringsmaatschappij ter behoud van de no claim-korting op de verzekeringspremie. De motorrijtuigverzekeringsmaatschappijen hebben in 1989 ca f2.245 miljoen uitgekeerd aan zaakschade. De premies voor een schadeverzekering worden verkregen van alle gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Uiteraard bevatten deze premies ook een component voor de vergoeding van de kosten gemaakt door de verzekeringsmaatschappijen (1989: f545 miljoen).

Zoals vermeld wordt niet alle schade vergoed door verzekeringsmaatschappijen. Een belangrijk deel blijft liggen bij het slachtoffer. Dit was in 1989 ca f1.837 miljoen.

Medische kosten

In Nederland is vrijwel iedereen verzekerd tegen ziektekosten. Tot een bepaald inkomen zijn werknemers en hun gezin verplicht verzekerd tegen medische kosten ingevolge de Ziekenfondswet. Personen die buiten de Ziekenfondswet vallen zijn buiten het dekkinggebied van de AWBZ aangewezen op particuliere ziekte- kostenverzekeringen.

Bij een verkeersongeval zullen de medische kosten veelal eerst door de eigen ziektekostenverzekering van het slachtoffer worden betaald. De ziektekostenverzekeraar kan de uitbetaalde bedragen terugvorderen van de aansprakelijkheidsverzekeraar van de schuldlige. De medische kosten in verband met verkeersongevallen bedroegen in 1989 volgens de becijfering in paragraaf 2.1. f233 miljoen. Verondersteld wordt dat alle medische kosten exclusief de bezoekkosten à f6 miljoen worden uitgekeerd aan het slachtoffer door diens eigen verzekering. Tweederde van de Nederlandse bevolking is verzekerd krachtens de Ziekenfondswet. Eenderde heeft een particuliere ziektekostenverzekering (CBS). De ziekenfondsen dragen f151 miljoen, de particuliere ziektekostenverzekeringen dragen f76 miljoen en de slachtoffers dragen f6 miljoen in de vorm van bezoekkosten.

Afwikkelingskosten

In 1989 bedroegen de afwikkelingskosten f257 miljoen. Deze kosten worden gedragen door de hele maatschappij en worden gefinancierd uit de algemene middelen.

Begrafeniskosten

Deze kosten à f7 miljoen worden gedragen door de nabestaanden van het slachtoffer.

3.2. Draggers van de kosten van produktieverliezen

Produktieverliezen als gevolg van ziekteverzuim

Werknemers zijn tegen loonderving als gevolg van ziekte of gebreken verzekerd ingevolge de Ziektewet. De uitkering is 70% van het verdiende inkomen met een bepaald maximum. De uitkering wordt maximaal één jaar verstrekt (Koopmans en Wellink, 1987).

Het gemiddelde bruto jaarinkomen was in 1989 f47.400 (CBS). In totaal werd ingevolge de Ziektewet in 1989 f 225 miljoen uitgekeerd.

De inkomensderving voor het slachtoffer is 30% van het inkomen. In 1989 was het inkomensverlies ten gevolge van ziekteverzuim f96 miljoen.

De produktiederving voor de maatschappij per jaar is gelijk aan de toegevoegde waarde per persoon minus het bruto loon. Dit is per persoon per jaar gelijk aan f22.322.

Het produktieverlies voor de maatschappij ten gevolge van ziekteverzuim was in 1989 f151 miljoen.

De totale produktiederving als gevolg van ziekteverzuim was in 1989 f472 miljoen.

Produktieverliezen als gevolg van arbeidsongeschiktheid

Indien men langer dan één jaar niet aan

het arbeidsproces kan deelnemen ontvangt men een uitkering uit de AAW eventueel aangevuld met een WAO-uitkering. De gemiddelde WAO/AAW-uitkering bedroeg in 1989 f20.865 (CBS). Het gemiddelde bruto jaarinkomen in 1989 bedroeg f47.400 per jaar. Het inkomensverlies voor het slachtoffer is derhalve f26.379. Het produktieverlies voor de maatschappij per jaar is f22.322.

De contante waarde van de uitkeringen uit de WAO/AAW, de inkomensverliezen voor het slachtoffer en de produktieverliezen voor de maatschappij worden berekend voor de resterende produktieve jaren per leeftijdsgroep. Er wordt vanuit gegaan dat werkgevers de uitkering niet aanvullen. Zo komen we op de volgende bedragen:

Uitkeringen sociale verzekeringen: f216 miljoen

Inkomensverlies slachtoffer: f271 miljoen

Produktieverlies voor de maatschappij: f230 miljoen

De totale produktiederving als gevolg van arbeidsongeschiktheid bedroeg in 1989 f717 miljoen.

Produktieverliezen als gevolg van overlijden

De AAW keert bij het overlijden van het gezinshoofd een pensioen uit aan de nabestaanden. De uitkering is een vast bedrag. Dit was voor weduwen met kinderen beneden de 18 jaar f20.296 en voor weduwen zonder kinderen f14.069.

In 1989 leefde gemiddeld 70% van alle personen in gezinsverband. Hiervan is 56% echtpaar met kinderen en 44% echtpaar zonder kinderen of éénouder-gezin (CBS). Indien de overledene geen partner had vindt er ook geen uitkering uit de AAW plaats. Wel ondervindt de overledene een inkomensverlies, en de maatschappij een produktieverlies ter grootte van de toegevoegde waarde minus het bruto inkomen van de overledene.

De uitkeringen uit de AAW, de inkomensverliezen en de produktieverliezen van de maatschappij als geheel worden contant gemaakt in de tijd per leeftijdscategorie. De contante waarde van de uitkeringen in de AAW is f102 miljoen. Het inkomensverlies voor de slachtoffers is f291 miljoen. Het produktieverlies voor de maatschappij bedraagt f185 miljoen.

3.3. Draggers van de immateriële kosten

De immateriële kosten van leed en verdriet voor de verkeersdoden zullen gewoonlijk niet worden uitgekeerd door verzekeringsmaatschappijen. Een gedeelte van de immateriële kosten van ziekte of blijvende invaliditeit zal wel in de vorm van smartegelden worden uitgekeerd door de aansprakelijkheidsverzekeraars van de schuldlige tegenpartij.

De totale immateriële kosten voor de dodelijke slachtoffers zijn f1.456 miljoen.

De totale immateriële kosten van ziekte en blijvende invaliditeit zijn geschat op f183 miljoen. Het gedeelte dat hiervan is uitgekeerd door de schadeverzekeraars is niet bekend maar is waarschijnlijk minder dan hier geschat daar in de schatting ook de schuldlige slachtoffers zijn opgenomen.

Tabel 3. Samenvatting dragers van de kosten (in miljoenen gulden)

	Motorrij- tuig verz.	Sociale verzek.	Slacht- offer	Algemene middelen	Totaal
<i>Directe kosten</i>					
- med. kosten		Zfw: 151	82		233
- zaakschade	2245+545*		1837		4627
- afw. kosten				257	257
- begr. kosten			7		7
<i>Indirecte kosten</i>					
- ziekteverzuim		ZW: 225	96	151	472
- arbeidsongesch.		WAO/AAW: 216	271	230	717
- overlijden		AAW: 102	291	185	578
<i>Immat. kosten</i>			1639		1639
<i>Totaal</i>	2790	694	4223	823	8530
Correctie**	700 +	100 -	600 -	-	
	3490	594	3623	823	

* De kosten die motorrijtuigverzekeraars maken om te kunnen verzekeren worden voor 1989 geschat op f545 miljoen. Deze kosten worden afgewenteld op de premiebetalers.

**De motorrijtuigverzekeraars keren behalve zaakschade ook een gedeelte van de personenschade uit. Dit was in 1989 ca f700 miljoen (Willemse in Verkeersrecht 1990, p. 326). Hiervan wordt ca f280 miljoen aan het slachtoffer uitgekeerd en f420 miljoen aan regresnemende instanties. Hiervan gaat ca f100 miljoen naar de sociale verzekeraars in de vorm van regres (Tweede Kamer, 1989-1990). Het overige (f320 miljoen) deel komt via particuliere verzekeringen bij het slachtoffer terecht.

Uiteraard zijn de motorrijtuigverzekeraars en de sociale verzekeraars niet de uiteindelijke financiers. De kosten worden afgewenteld op de premiebetalers. In het geval van de motorrijtuigverzekering zijn de premiebetalers de gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Bij de sociale verzekeringen zijn dit de werknemers en werkgevers.

4. Verkeersschadevergoedingstelsel

Zoals opgemerkt is de schadevergoeding aan het slachtoffer niet compleet. Het Ministerie van Justitie heeft in zijn notitie Verkeersaansprakelijkheid voorgesteld de positie van het slachtoffer te verbeteren t.a.v. de personenschade. (Tweede Kamer, 1989/1990 nr 21 528). Hiervoor werd bezien of het huidige schuld aansprakelijkheidssysteem niet moest worden herzien. Twee alternatieve stelsels werden aangedragen: de verkeersverzekering en de risico-aansprakelijkheid. Bij een verkeersverzekering verzekeren de gemotoriseerde verkeersdeelnemers de eigen schade veroorzaakt door verkeersongevallen geheel of gedeeltelijk. Niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers die bij een ongeval zijn betrokken worden schadeloos gesteld door de verzekering van het betrokken motorrijtuig.

Een risico-aansprakelijkheidsverzekering verzekert de schade die wordt toegebracht aan derden in het verkeer. Bij een ongeval keert de verzekering van de tegenpartij altijd, dus ongeacht de schuld de personenschade uit. In dit geval zal bij ongevallen zonder tegenpartij, de eenzijdige ongevallen, geen uitkering plaatsvinden. Beide systemen laten de schuldvraag los.

4.1. Criteria ter beoordeling van het stelsel

Hoe moeten wij de verschillende systemen nu beoordelen?

In de literatuur worden voor- en nadelen van de verschillende systemen aangehaald. Wij zullen hierbij de nadruk leggen op de economische aspecten. De voor- en nadelen kunnen worden gegroepeerd in een vijftal criteria. Deze zijn:

1. (financiële) positie van het slachtoffer
2. (financiële) positie van de premiebetaler
3. risico van onverzekerd rijden
4. inpasbaarheid in de huidige wetgeving
5. omvang van de kosten van verkeersongevallen

1. (Financiële) positie van het slachtoffer

Bij vergelijking van de verschillende schadevergoedingstelsels wordt de positie van het slachtoffer afgemeten aan het totaal der uitkeringen. De verkeersverzekering en de risico-aansprakelijkheidsverzekering keren beide uit ongeacht de schuld, zowel het schuldige als het onschuldige slachtoffer ontvangt schadevergoeding. De verkeersverzekering keert het meeste uit bij verkeersongevallen. Bij risico-aansprakelijkheid vallen nl. de eenzijdige ongevallen buiten de verzekering. Het huidige systeem blijft in gebreke, zoals ook is weergegeven in tabel 5.

2. (Financiële) positie van de premiebetaler

Meer uitkeringen betekent uiteraard: hogere premies. De positie van de premiebetaler is gediend bij een zo laag mogelijke premie. Aangezien de verkeersverzekering tot de hoogste uitkeringen leidt, zal de verkeersverzekering ook tot de hoogste premies leiden. Het schuld aan-

sprakelijkheidsstelsel leidt tot de laagste premies.

Een positief punt van de verkeersverzekering is, dat de premiebetaler de eigen schade verzekert en dus de hoogte van de premie enigszins kan beïnvloeden, bijvoorbeeld door het hanteren van een eigen risico. Het verzekeren van de eigen schade heeft verder als voordeel dat de premiebetaler min of meer betaalt naar wat hij of zij waard is: iemand met een hoog inkomen zal vermoedelijk meer premie betalen.

Hier staat tegenover dat risicogroepen zoals brom- en motorfietzers bij een stelsel van verkeersverzekeringen een aanzienlijke premiestijging moeten verwachten. Zij zijn immers statistisch vaker slachtoffer van een ongeval. Bestuurders van auto's en autobussen zullen minder premie betalen daar de schade die zij zelf oplopen in een ongeval meestal gering is. In tegenstelling tot de verkeersverzekering betaalt de motor- en bromfietser bij de risico-aansprakelijkheid minder. Dit komt doordat de schade die motor- en bromfietzers aan anderen toebrengen vrij gering is. De meeste schade betreft henzelf. De vrachtauto's en autobussen brengen bij een ongeval juist meer schade toe aan de omgeving dan aan henzelf, vandaar dat de premies voor vrachtauto's en autobussen bij een stelsel van risico-aansprakelijkheid relatief het meeste stijgen.

3. Risico van onverzekerd rijden

Een forse verhoging van de premies kan tot gevolg hebben dat mensen gaan nalaten zich te verzekeren. Dit risico zal bij de verkeersverzekering gering zijn omdat men immers de eigen schade verzekert. De forse stijging van de premies voor brom- en motorfietzers bij een verkeersverzekering zal voor deze groepen waarschijnlijk wel een hoger percentage onverzekerden tot gevolg hebben.

4. Inpasbaarheid in de huidige wetgeving

Het huidige stelsel van schuld aansprakelijkheid is verankerd in ons rechtsgevoel, het sluit goed aan bij buitenlandse verzekeringswijzen en geeft geen bevoordeling van verkeersslachtoffers boven andere slachtoffers. Verkeersverzekeringen sluiten niet aan bij buitenlandse systemen van verkeersaansprakelijkheid. Verkeersverzekeringen bevoordelen slachtoffers van verkeersongevallen boven andere slachtoffers. Risico-aansprakelijkheid past redelijk in de binnenlandse wetgeving, de aansluiting met het buitenland is beter dan bij de verkeersverzekeringen en de bevoordeling van verkeersslachtoffers boven andere is geringer dan bij de verkeersverzekering.

5. Omvang van de kosten van verkeersongevallen

In een stelsel van verkeersverzekering of risico-aansprakelijkheid ontvangt het slachtoffer een schadeloosstelling ongeacht de vraag of men zelf schuld heeft aan het ongeval. Dit kan leiden tot onverschilligheid en dus tot grotere verkeersonveiligheid.

Indien bovendien de bonus malus-regeling wordt afgeschaft wordt men niet

Tabel 4. Schadevergoedingstelsels en hun score (1= beste score)

	Schuldaan- sprakelijkheid	Verkeers- verzekering	Risico- aansprakelijkheid
Positie slachtoffer	3	1	2
Positie premiebetaler	1	3	2
Onverzekerd rijden	1	2	3
Inpasbaarheid	1	3	2
Omvang van de kosten	1	2-3	2-3

meer gestraft voor het veroorzaken van een ongeval of beloond voor het jarenlang schadevrij rijden. De financiële prikkel tot voorzichtig rijden valt weg. Het loslaten van de schuldvraag bij verkeersverzekeringen heeft als voordeel dat er geen schuld meer hoeft te worden vastgesteld. Dit betekent een besparing van kosten per ongeval bij de verzekeringsmaatschappijen. Ook zal er minder vaak geprocedeerd worden. Dit betekent een reductie in de afwikkelingskosten per ongeval. Daartegenover wordt er een stijging van het aantal schadeclaims verwacht. Het is niet duidelijk wat het netto-effect zal zijn.

Uit tabel 4 blijkt dat de keuze voor een van de drie stelsels afhangt van het gewicht dat aan de criteria wordt gehecht. Duidelijk is dat het huidige stelsel van schuldaansprakelijkheid volgens de gehanteerde criteria sterk afwijkt van de andere twee stelsels.

5. Concluderende opmerkingen

De onzekerheid bij het berekenen van de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen is groot. Uit de door ons gegeven schatting van 8,5 miljard gulden in 1989 blijkt in elk geval wel dat het om een zeer belangrijke economische zaak gaat.

Deze kosten worden niet uitsluitend gedragen door verkeersdeelnemers. In paragraaf 3 constateerden we dat een deel van de kosten wordt afgewenteld op werkgevers, werknemers, overheid en de maatschappij in het algemeen. Voorstellen om het regres af te schaffen teneinde zo de verzekeringspremies binnen de perken te houden stroken niet met het beginsel dat de kosten van mobiliteit in de eerste plaats door de verkeersdeelnemers zelf moeten worden gedragen. Ze zijn ook moeilijk te rijmen met de opvatting dat de groei van de automobiliteit in Nederland moet worden teruggedrongen. Nieuwe stelsels van schadevergoeding bij verkeersongevallen hebben sterk uiteenlopende effecten op de diverse partijen (slachtoffer, premiebetaler). De vraag aan welk stelsel men de voorkeur geeft hangt sterk af van het gewicht dat men hecht aan de in paragraaf 4 genoemde criteria. Het huidige stelsel van schuldaansprakelijkheid blijkt tamelijk sterk af te wijken van de twee andere stelsels. Het neemt volgens sommige criteria de beste, en volgens andere juist de slechtste positie in. Het slachtoffer is het meest gebaat bij afschaffing van het huidige stelsel.

Bronnen

- Blauwens, A.J.*, (1984) De Tijd, de Dood en het Comfort, oratie, 11 oktober 1984.
- Button, K.J.*, (1990), Market and Intervention Failures in Transport Policy, Loughborough University, England.
- Coase, R.H.*, The problem of social cost, Journal of Law and Economics, vol. 3., 1960, p. 1-44.
- CBS Statistieken*, Staatsuitgeverij, Den Haag.
- Dillingham, A.E.*, (1985), Value of Life Estimates, Economic Inquiry, vol. 23, p. 277.
- Gegax, D., Gerking, S., Schulze, W.*, (1987), Perceived Risk and the Marginal Value of Safety.
- Harris, S.M.A.*, (1990), Gewonden gevonden, Verkeerskunde, Vol. 41, p. 26-29.
- Hoogeboom, J.M.*, Maatschappelijke kosten van verkeersongevallen, Ruimtelijke Economie, Economische Faculteit, Vrije Universiteit, Amsterdam, 1991.
- Jones-Lee, M.W.*, (1976), The Value of Life, an Economic Analysis, Martin Robertson & Co. Ltd., London.
- Jones-Lee, M.W., Hammerton, M. Philips, P.R.*, (1985), The Value of Safety: a Result of a National Sample Survey, The Economic Journal, Vol. 95, p. 49.
- Kolk, H.L. van der*, (1989), Auto in Balans, Instituut voor onderzoek van Overheidsuitgaven, Den Haag.
- Koopmans, L. en Wellink, A.H.E.M.*, (1987), Overheidsfinanciën, Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen.

Maas, M.W., (1983), Hoog registratieniveau van zwaargewonden in verkeer, Verkeerskunde, Vol. 34, p. 254-257.

McKinsey & Co., (1985), Naar een Slagvaardig Verkeersveiligheidsbeleid.

Ministerie van Financiën, (1985), De Rol van de Disconteringsvoet in het beleid.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel II, Den Haag, 1988.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Meerjarrenplan Verkeersveiligheid, Den Haag, 1991.

Nationale Verkeers- en vervoersrekening 1983, (1983), Staatsuitgeverij, Den Haag.

NEI, (1985), Kosten van Verkeersongevallen, Eindrapport, Rotterdam.

Quinet, E., (1989), The Social Costs of Public Transport, OECD.

Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde, Structuurschema Verkeer en Vervoer II-d, beleid in cijfers, Rotterdam, 1990.

Stichting voor Economisch Onderzoek der UvA, (1989), Economische Gevolgen van Mobiliteitsbeheersing, Amsterdam.

Theeuwes, J.J.M. (red.), Rechten en economie, Addison-Wesley Publishing, Amsterdam, 1990.

Tweede Kamer, (1985-1986), Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid II, Nota Kosten Verkeersonveiligheid, 18 195 nr 18-19.

Tweede Kamer, (1989-1990), Notitie Verkeersaansprakelijkheid, 21 528 nr 1.

Veen, Th.L. van der, Verkeersrecht, 1988, p. 190 e.v.

Verkeersrecht, (1990), Themanummer: Verkeersaansprakelijkheid, 1990, p. 281-334.

Vertonghen, R., Rompuy, V., (1986), Sociaal-Economische Kosten-Baten analyse, Acco, Leuven/Amersfoort.

Vollbehr, W., (1989), Smartegeld en willekeur, Verkeersrecht, 1989, p. 146.

Wassenaer van Catwijck, A.J.O. van, (1977), Verkeersverzekering, H.D. Tjeenk Willink, Alphen aan den Rijn.