

## Richtlijn ter bepaling van bedrijfsschade Motorvoertuigen

## Voorwoord bij de elfde druk

Sinds 1965 heeft het NIAV, thans NIVRE branchegroep Motorvoertuigen, met regelmaat het boekje “Richtlijnen ter bepaling van bedrijfsschade” uitgegeven.

In de jaren 1966, 1969, 1971, 1983, 1986, 1992, 1999 en 2001 werden de richtlijnen door de commissie, waarnodig steeds geactualiseerd en redactioneel herschreven.

Al meer dan 45 jaar is onze uitgave een begrip in expertise- en verzekeringsland. Tot op de dag van vandaag is er een grote behoefte aan actuele en erkende richtlijnen om bedrijfsschade bij motorvoertuigen te bepalen.

Indien er tussen het Verbond van Verzekeraars en andere branchepartijen afwijkende afspraken zijn gemaakt, zijn deze richtlijnen niet van toepassing. Voor verdere informatie hieromtrent verwijzen wij u naar de website van het Verbond van Verzekeraars.

## Inhoud

	pagina
Voorwoord .....	2
Inleiding .....	4
Wat is bedrijfsschade .....	4
Schadebeperkingsplicht .....	4
Berekening stilstandduur pers.-en bestelauto's tot 3500 kg GVW.....	5
Herstel.....	5
Totaal Verlies.....	5
Berekening bedrijfsschade pers.-en bestelauto's tot 3500 kg GVW. ....	6
Lesauto's .....	7
Vrachtauto's .....	8
Stilstandduur .....	9
Schadebedrag.....	9
Begrippen.....	10
Afschrijving.....	12
Bandenkosten .....	12
Reparatie- en onderhoudskosten .....	12
Chauffeurskosten .....	12
Rente.....	13
Leasekosten.....	13
Houderschapsbelasting .....	13
Eurovignetkosten .....	13
Overheadkosten .....	14
Loonkosten.....	14
Productieve dagen .....	14
Eigen vervoer .....	14
Formules.....	16
Technische besparing trekkend voertuig .....	16
Technische besparing getrokken materieel .....	17
Voertuigen geëxploiteerd op basis van gebruiksuren .....	18
Voorbeelden.....	20
Touringcars en lijnbussen .....	23
Leasing van voertuigen.....	23
De commissie.....	25
Verbond van Verzekeraars .....	25

---

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

## Inleiding

Deze versie van de richtlijnen is de elfde druk ter bepaling van een bedrijfsschade door uitval of stilstand van een motorvoertuig.

De commissie heeft in de nieuwe richtlijnen de hoofdstukken personenauto's en bedrijfsauto's herzien en waar van toepassing aangepast aan het huidige kostenpatroon.

**Het mag duidelijk zijn dat slechts een door een deskundige bij de benadeelde uitgevoerde inspectie tot vaststelling van de werkelijk geleden bedrijfsschade kan leiden. Bedrijfsschade ontstaat formeel nadat het voertuig daadwerkelijk heeft stilgestaan dan wel is uitgevallen. Bij reparatie is er sprake van stilstand en bij totaal verlies is er sprake van uitval.**

Door de pluriformiteit in zowel transport- als exploitatievormen bleken de eerder gehanteerde formules voor wat betreft bedrijfsauto's niet meer bruikbaar. Meer dan ooit geldt momenteel dat een algemene regel of formule voor vaststelling van bedrijfsschade niet mogelijk is. Deze kan slechts worden vastgesteld met behulp van de boekhouding bij een benadeelde. Hiertoe worden in het hoofdstuk vrachtauto's een aantal richtlijnen aangegeven. Voor een bedrijfsschade van beperkte omvang, waarvoor een boekhoudkundig onderzoek te ver zou voeren, is de formule uit eerdere uitgaven zodanig aangepast dat daarmee een gemiddeld bedrag aan bedrijfsschade kan worden vastgesteld.

## Wat is bedrijfsschade

Wanneer in deze richtlijn wordt gesproken over bedrijfsschade, wordt hiermede uitsluitend bedoeld de schade die wordt geleden door gedwongen stilstand of uitval van motorvoertuigen, zowel in geval van partiële beschadiging gedurende de reparatietijd als bij totaal verlies gedurende de tijd die redelijkerwijs nodig is om een vergelijkbaar vervangend voertuig aan te schaffen.

## Schadebeperkingsplicht

Elke benadeelde is verplicht om zijn schade zo veel mogelijk te beperken. Zo kan bijvoorbeeld het niet voorradig zijn van een bepaalde kleur geen langere vergoedingsperiode rechtvaardigen. Met eigen middelen of door improviseren moet worden bewerkstelligd dat bedrijfsschade zoveel mogelijk wordt beperkt.

Ten aanzien van personenauto's dient in de eerste plaats te worden vermeld dat op steeds grotere schaal een leenauto ter beschikking wordt gesteld. Wanneer een benadeelde toch autohuur claimt door overlegging van een factuur dient deze te worden gecontroleerd op:

- afgifte door een officieel verhuurbedrijf
- boeking en betaling bij een garage
- marktconform factuurbedrag
- inzet van een vervangend voertuig
- leasecontract (zie hoofdstuk leasing van voertuigen)

Bij bedrijfsauto's is er een veelvormigheid in de exploitatie, waardoor de inzet van een deskundige noodzakelijk is.

### **Berekening stilstandduur personen- en bestelauto's tot 3500 kg GVW.**

De stilstand en/of uitval van een voertuig is de basis voor het vaststellen van de bedrijfsschade.

Bij schade kan, door diverse oorzaken, een langere stilstandduur ontstaan, bijvoorbeeld door:

- de tijd voor het bergen en slepen
- de eventueel benodigde tijd voor het vaststellen van de omvang van de schade
- de eventueel in de reparatieduur vallende niet werkbare dagen

### **Herstel**

In geval van schade op basis van herstel vastgesteld, zal de stilstandduur aan de hand van het expertiserapport (normcalculatie) worden vastgesteld. Ongeacht of het voertuig wordt hersteld. De stilstandduur wordt bepaald door het aantal uren dat op het expertiserapport van het beschadigde voertuig is vermeld, te delen door 4. Bij deze verkregen uitkomst wordt 1 dag bijgeteld. Indien de berekende aantal dagen met cijfers achter de komma eindigt, dient rekenkundig te worden afgerond. Als het lager dan 0,5 dag uitkomt, dient naar beneden te worden afgerond. Is de uitkomst gelijk of hoger dan 0,5 dag, dan dient naar boven worden afgerond. Bij een handmatig rapport (geen normcalculatie) met een vast bedrag aan spuitwerk wordt het aantal spuituren op de volgende wijze berekend: de totale spuitpost wordt verminderd met 30% zijnde spuitmateriaal. Het arbeidsloon wat vervolgens overblijft wordt gedeeld door het uurtarief.

### **Totaal verlies**

- de tijd die verloopt totdat bekend is dat er sprake is van een totaal verlies
- de tijd welke redelijkerwijs benodigd is om het voertuig te vervangen door een vergelijkbaar exemplaar

Tijdens de schaderegeling is bovenstaande van toepassing. Na ontvangst van het vrijwaringbewijs van het schade voertuig vervallen alle kosten.

In geval van een lange levertijd van een voertuig van gelijke soort, type en uitvoering dient de eventuele bedrijfsschade op zijn eigen merites te worden beoordeeld en vastgesteld.

## Berekening bedrijfsschade personenauto's en bestelauto's tot 3500 kg GVW:

De berekening van de bedrijfsschade is incl. BTW. Voor de berekening dient te worden uitgegaan van de consumentenprijs incl. BTW en incl. BPM.

De bedrijfsschade wordt berekend door een, in onderstaande tabel, vastgesteld promillage van de consumentenprijs te vermenigvuldigen met de berekende stilstandduur in dagen.

Consumentenprijs incl. BTW en BPM	Promillage
< € 10.000,--	2,5
> € 10.000,-- < € 15.000,--	2,0
> € 15.000,-- < € 20.000,--	1,75
> € 20.000,-- < € 60.000,--	1,45

De maximale consumentenprijs waarover het promillage wordt berekend is vastgesteld op € 60.000,-- incl. BTW en incl. BPM.

### Let op !

De op deze wijze berekende bedrijfsschade is incl. BTW. Bij BTW-plichtigen dient dus de van toepassing zijnde BTW uit het berekende bedrag te worden genomen.

### Lesauto's

Diverse commerciële autoverhuurbedrijven verhuren compleet ingerichte lesauto's van verschillend merk en type welke tijdelijk of over een langere periode kunnen worden ingehuurd. In veel gevallen wordt door het verhuurbedrijf het vervangend voertuig bij de ondernemer aan huis gebracht en weer opgehaald.

De besparing voor de **eerste stilstanddag** (schadedatum) bedraagt 50% van het bruto lesgeld per uur incl. BTW van het gemiste aantal lesuren van die betreffende dag. Dit percentage is gebaseerd op het feit dat over de omzetsderving geen BTW afgedragen behoeft te worden, dat het stilstaan van de auto geen variabele kosten met zich meebrengt en dat een deel van de verwachte omzet tijdens de stilstandperiode op andere tijdstippen kan worden gerealiseerd.

Na de eerste stilstanddag is de regeling van de personenauto's zoals omschreven op **pagina 6** van deze richtlijn van toepassing.

Is er sprake van een uitzonderlijk lesvoertuig wat niet kan worden ingehuurd, dan moet in de administratie van de rijkschool een onderzoek worden ingesteld naar:

- Hoe lang stond het voertuig daadwerkelijk stil.
- Werd de schade in gedeelten gerepareerd.
- Werd het voertuig ingeruild.
- Is de reparatieduur in overeenstemming met de schade.
- Hoe is de rijkschool georganiseerd.

---

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

- Hoeveel soortgelijke voertuigen zijn er, is er reservemateriaal.
- Hoeveel instructeurs zijn er in vaste dienst.
- Hoeveel zijn er op freelance basis.
- Is de kilometerstand in overeenstemming met het opgegeven gebruik.
- Hoeveel lessen kunnen door andere instructeurs worden opgevangen.
- Zijn er omstandigheden waardoor er loonkosten van een instructeur zijn bespaard.
- Kon er verlof worden opgenomen.
- Wat was de gemiddelde omzet per dag per lesvoertuig.
- Wat is het doorberekende lesgeld.

Aan de hand van deze gegevens stelt men de feitelijk gemiste lesuren vast en kan de bruto omzetderving (excl. BTW) worden berekend.

## **VRACHTAUTO'S**

### **Hoe moet bedrijfsschade worden vastgesteld?**

Allereerst brengen wij onder de aandacht hetgeen geschreven staat in de inleiding omtrent het begrip bedrijfsschade en waaruit deze kan bestaan.

U moet zich afvragen:

- Is er werkelijk bedrijfsschade geleden?  
Met andere woorden, zou de omzet van het bedrijf anders zijn geweest wanneer de betreffende vrachtauto wel ter beschikking had gestaan. Het is bijna een automatisme om een bedrag aan bedrijfsschade te claimen wanneer een bedrijfsvoertuig door schuld van derden uitvalt. De meeste claims zijn ook gebaseerd op een abstracte benadering. Bijvoorbeeld: 2 dagen stilstand; dan wordt geclaimd 2x de dagomzet verminderd met de variabele of rijkosten.

Uitval van een voertuig behoeft echter niet automatisch tot bedrijfsschade te leiden. Immers het evenement kan in een rustige periode hebben plaatsgevonden waarin niet al het materieel behoefde te worden ingezet; of de reparateur heeft voor niets of een kleine vergoeding een vervangend voertuig ter beschikking gesteld.

Ook kan een reservevoertuig zijn ingezet. Betreft het een lease-auto dan kan, hoewel het niet zo vaak voorkomt, het contract bepalingen bevatten die bedrijfsschade beperken of wellicht voorkomen door het beschikbaar stellen van een vervangend voertuig. Leasing is als investeringsvorm een keuze van de ondernemer waar de aflossingen en eindwaarde een belangrijk deel van uitmaken. Doorgaande leasekosten vormen daardoor geen onderdeel van de bedrijfsschade.

U moet zich afvragen:

- Is er een vervangend voertuig gehuurd (met of zonder chauffeur)?  
Zo ja, is dat voertuig dan ingehuurd ter vervanging van het uitgevallen exemplaar?  
Het kan namelijk zijn dat een vervoerder ook normaal regelmatig transport uitbesteedt. Een eenvoudige controle in de boekhouding kan duidelijk maken of er normaliter ook betalingen worden verricht aan transportbedrijven.

Wanneer dat het geval is, komt de huurperiode vaak niet overeen met de stilstandperiode of het uitgevallen type niet met het ingehuurde exemplaar. Dan is er dus nog niets aangetoond omtrent een eventuele bedrijfsschade en mag nader bewijs worden gevraagd.

- Is geen vervangend voertuig ingehuurd en wordt toch bedrijfsschade geclaimd:  
Hoe is deze dan gespecificeerd? Bestaat deze uit reorganisatie van de vervoerscapaciteit of overwerk, dan dient het te claimen bedrag lager uit te komen dan de gangbare huurkosten minus besparingen. Anders had men immers beter kunnen huren.
- Ligt het claimbedrag hoger, waarom is er dan niet gehuurd?  
Als dit onmogelijk was (b.v. speciale opbouw o.i.d.) waarom is transport dan niet uitbesteed?

Blijkt uit voorgaand onderzoek dat bedrijfsschade aannemelijk is, dan dient deze zoals hierna omschreven te worden vastgesteld.

### **Stilstandduur**

In geval dat het voertuig hersteld kan worden wordt de stilstandduur bepaald door de technische reparatieduur, totaal aantal gewerkte uren door reparateur(s) gedeeld door het aantal productieve uren per dag.

Eventueel dient de stilstandduur vermeerderd te worden met transportduur naar de reparateur(s), tijd voor expertise en indien aantoonbaar tijd voor verkrijgen van specifieke onderdelen.

In geval van totaal verlies wordt de stilstandduur bepaald door de tijd die nodig is om een voertuig van vergelijkbare staat en inzetbaarheid aan te schaffen en bedrijfsklaar te maken (aanbrengen van bedrijfsspecifieke meeruitvoeringen en accessoires alsmede bedrijfskleuren).

### **Schadebedrag**

Voor de wijze waarop het schadebedrag dient te worden berekend is het van belang om te weten op welke wijze de bedrijfsschade is geleden. In onderstaande matrix zijn de meest voorkomende situaties weergegeven met daarachter de methode om het schadebedrag te berekenen. De in de matrix genoemde begrippen worden nader toegelicht onder het hoofdstuk begrippen.



Hoe is de bedrijfsschade geleden?	Bedrijfsschade berekenen op basis van:
<b>1. Intern opgelost</b>	
1.1 Reserve auto	Vaste doorlopende kosten
1.2 Overwerk	Uren en overwerk tarief
<b>2. Voertuig gehuurd</b>	
2.1 Bij reparatie	Huurkosten -/- bespaarde technische variabele kosten
2.2 Bij totaal verlies	Huurkosten -/- bespaarde technische variabele kosten -/- bespaarde vaste kosten
<b>3. Werk uitbesteed</b>	
3.1 Bij reparatie	Kosten -/- bespaarde technische variabele kosten -/ bespaarde exploitatiekosten
3.2 Bij totaal verlies	Kosten -/- bespaarde technische variabele kosten -/ bespaarde vaste kosten -/- bespaarde exploitatiekosten
<b>4. Omzetverlies</b>	
4.1 Bij reparatie	Omzet -/- bespaarde technische variabele kosten -/ bespaarde exploitatiekosten Of vaste doorlopende kosten + winst
4.2 Bij totaal verlies	Omzet -/- bespaarde technische variabele kosten -/ bespaarde vaste kosten -/- bespaarde exploitatiekosten

### Begrippen

- Bespaarde technische variabele kosten. Deze bestaan uit:
  - Het variabele deel van de afschrijving
  - Bandenkosten
  - Reparatie onderhoud kosten
  - Brandstofkosten
  
- Bespaarde vaste kosten. Deze kunnen bestaan uit:
  - Het vaste deel van de afschrijving
  - Rentelasten over geïnvesteerd kapitaal
  - Houderschapsbelasting
  - Verzekering
  - Vignetkosten
  
- Bespaarde exploitatie kosten. Deze bestaan uit:
  - Chauffeurskosten
  - Verblijfskosten
  - Overige kosten als tol, tunnel, veerpont, reiniging enz.

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

- **Huurkosten.** De huurkosten volgen uit een factuur van het gehuurde voertuig. De factuur dient onder andere gecontroleerd te worden op de periode, soort voertuig en tarief. Het kan voorkomen dat er kosten berekend worden als brandstof, dit valt onder exploitatiekosten en maken geen deel uit van de bedrijfsschade.
- **Omzetverlies.** Indien het niet mogelijk was om omzet te genereren zal de omzet die het voertuig redelijkerwijs gemaakt zou hebben moeten worden vastgesteld. Dit zal moeten worden vastgesteld aan de hand van de bedrijfsadministratie (jaarstukken). Hiervoor kan bijvoorbeeld het laatste gehele jaarcijfer worden genomen, gedeeld door het aantal werkbare dagen, waarna de dagopbrengst wordt verkregen. Betreft het seizoenwerk (een zandrijder bijvoorbeeld heeft doorgaans in de zomer een aanzienlijk grotere omzet dan in de winter), dan dient men uiteraard een overeenkomstige periode te nemen. Vindt u in de boeken slechts totaalcijfers, dan kan dit cijfer bijvoorbeeld worden gedeeld door het totaal tonnage en vervolgens worden vermenigvuldigd met het laadvermogen van de betreffende wagen om diens gemiddelde omzet te verkrijgen. Let hierbij wel goed op het omzetcijfer dat gegenereerd moet zijn door transport. Omzet door andere activiteiten dient dus buiten de berekening te worden gehouden.
- **Reserve-auto.** Sommige bedrijven hebben een (vaak oudere) auto binnen het bedrijf gehouden om uitval van voertuigen op te kunnen vangen. Er zijn ook bedrijven die een contractuele verplichting met hun opdrachtgevers hebben om een garantie ten aanzien van het transport te geven en dergelijke bedrijven hebben daarvoor vaak een reserve auto staan.
- **Uitbested werk.** De kosten voor het uitbesteden van het werk volgen uit een factuur van het bedrijf waaraan het werk is uitbested. De factuur dient onder andere gecontroleerd te worden op de periode, soort werk en tarief.
- **Uren en overwerktarief.** De uren zullen aan de hand van de bedrijfsadministratie vastgesteld moeten worden waarbij een vergelijking gemaakt moet worden met dagen waarop normaal gewerkt werd. Het overwerktarief volgt eveneens uit de bedrijfsadministratie cq salarisadministratie.
- **Vaste doorlopende kosten.** Dit zijn alle vaste kosten die het bedrijf heeft voor het houden van een voertuig.

Deze vaste doorlopende kosten kunnen bestaan uit:

- Vaste deel van de afschrijving
- Rentelasten over het geïnvesteerd kapitaal
- Houderschapsbelasting
- Vignetkosten
- Verzekeringen
- Overheadkosten
- Onderhoudskosten indien deze zijn gebaseerd op vaste termijnen
- Loonkosten van niet productieve chauffeur

---

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

- Vervangend voertuig. Door de inzet van een vervangend voertuig is het van belang om na te gaan of het vervangende voertuig wel op dezelfde wijze ingezet kan worden, let daarbij op laadvermogen, inhoud laadruimte, koeling, laadklep, loscompressor enz. Als dat niet zo is dan kan er ook nog sprake zijn van deels gemiste omzet of extra uit te voeren ritten, dat zal dan ook middels de bedrijfsadministratie moeten worden aangetoond.
- Winst. Het winst- of verliescijfer zal uit de jaarstukken moeten worden vastgesteld. Is er winst gemaakt, dan zal het uitgevallen voertuig daaraan, naar alle waarschijnlijkheid, hebben bijgedragen. Door de uitval is die bijdrage weg en vormt een schade-element. Ook wanneer er geen winst is gemaakt, kan de stilstand eventueel het negatieve resultaat vergroten en dus schade opleveren. Ook kan het winst/verliespercentage van het uitgevallen voertuig eventueel worden berekend vanuit het totaal aanwezig tonnage in het bedrijf. Uiteraard dient uitgegaan te worden van het winstcijfer uit transportactiviteit zodat het deel van de winst, gegenereerd uit expeditie, vrachtbemiddeling en andere nevenactiviteiten, eerst in mindering moet worden gebracht.

### **Toelichting op de aspecten benodigd voor de bedrijfsschadevaststelling**

#### **Afschrijving**

Een afschrijving in bedrijfseconomische zin is het tot uitdrukking brengen van de waardedaling van een bedrijfsvoertuig over een bepaalde periode. De afschrijving wordt bepaald door de te verwachten gebruiksduur. De slijtage en daarmee de gebruiksduur wordt beïnvloed door de leeftijd en de gepresterde kilometers. Dit betekent dat de afschrijving deels vast en deels variabel is.

De afschrijving is een bedrag per jaar dat wordt bepaald door de verreden kilometers of ingezette uren, gebruiksperiode, verwervingswaarde en restwaarde.

Bij een langere stilstand van een leasevoertuig kan het zaak zijn vast te stellen wat de boekhoudkundige restwaarde is. Mogelijk is deze, gezien de marktwaarde, te laag. Aanpassing van de afschrijvingskosten in de leasetermijn voor wat betreft de gemiddelde afschrijving kan dan worden overwogen.

#### **Bandenkosten**

Dat bandenkosten bij stilstand worden bespaard spreekt voor zichzelf. Mocht deze post voor het uitgevallen voertuig niet als aparte post uit de boekhouding blijken, dan kan het gevonden algemeen gemiddelde worden aangehouden van 0,5 Eurocent per band per km. (voor internationaal lange afstandvervoer 0,4 Eurocent per band per km.).

#### **Reparatie- en onderhoudskosten**

Reparatie- en onderhoudskosten behoren uiteraard praktisch geheel tot de variabele kosten. Echter wanneer het handelt om een leasevoertuig, bestaat de mogelijkheid dat deze kostenpost in de contractueel overeengekomen maandbetaling is opgenomen, in welk geval men in principe met een vaste kostenpost te maken heeft.

#### **Chauffeurskosten**

Bij gedwongen stilstand van een bedrijfsvoertuig kunnen, voor wat betreft de chauffeurskosten, de volgende omstandigheden optreden.

Kan de eigen chauffeur tijdens de uitval op een vervangend voertuig worden ingezet, dan is er sprake van diens 100% productiviteit en brengt deze post geen bedrijfsschade mee.

Moet de gemiste vervoerscapaciteit aan derden worden uitbesteed, dan kan dat improductiviteit van de eigen chauffeur tot gevolg hebben. De omvang daarvan is niet exact vast te stellen en in hoeverre hiervan sprake is hangt af van de omstandigheden zoals:

- omvang van het bedrijf
- aard van het bedrijf
- periode waarin uitval plaatsvindt (seizoenwerk)
- tijdsduur van de uitval

Is de productiviteit door ander werk (bijrijder, onderhoud, schoonmaken etc.) moeilijk exact vast te stellen, dan wordt in de praktijk 50% aangehouden.

Chauffeurskosten worden gevormd door het brutoloon en een aantal vergoedingen. Brutoloon kan worden bepaald aan de hand van de in de C.A.O. voor het beroeps-goederenvervoer over de weg vermelde functieloonschalen. Hierin worden de brutolonen voor de werknemer vermeld. Vergoedingen voor verblijfkosten worden apart vermeld. Bij het bepalen van de loonkosten dient rekening te worden gehouden met het werkgeversaandeel, de vergoedingen en het betaalde overwerk.

Chauffeurskosten kunnen worden beperkt door het laten opnemen van verlof in het kader van de tijd-voor-tijd regeling. Een andere mogelijkheid om deze schadepost te beperken is het opnemen van voorgeschreven verlofdagen conform de C.A.O. Uiteraard dient dit te gebeuren in overleg met de werknemer. Is er sprake van letsel van de chauffeur, dan dient dit separaat door een deskundige te worden beoordeeld. Deze vaststelling maakt geen deel uit van deze richtlijn.

### Rente

De rentekosten worden berekend over het gemiddelde van de verwervingswaarde plus de restwaarde. Het op het moment van het ongeval geldende rentepercentage dient te worden gehanteerd. In een formule ziet dit er als volgt uit:

$$\left\{ \frac{\text{verwervingswaarde} + \text{restwaarde}}{2} \right\} \times \text{rentepercentage} = \text{rentekosten}$$

Rentekosten dienen dus bij een herstelbare schade als vaste kostenpost te worden beschouwd.

### Leasekosten

Bij een leasecontract zijn de afschrijving- en rentekosten in een maandelijkse termijn samengevoegd. Bij een totaal verlies schade komt de exploitatie van het voertuig tot stilstand en vervallen de afschrijving- en rentelasten op het moment van het ontstaan van de schade. Bij een leasecontract vervalt de termijnbetaling.

### Houderschapsbelasting

De houderschapsbelasting dient bij gedwongen stilstand als vaste kostenpost te worden beschouwd. Bij afwikkeling op basis van totaal verlies kunnen deze kosten maximaal een periode van 15 dagen beslaan omdat betaling per halve maand kan worden stopgezet.

### **Eurovignetkosten**

Het Eurovignet is verplicht voor vrachtwagens boven 12 ton totaalgewicht (GVW). Hoeveel Belasting Zware Motorrijtuigen (BZM) moet worden betaald is afhankelijk van de periode waarover aangifte wordt gedaan. Diverse tijdvakken zijn mogelijk zoals hierna is aangegeven.

Een jaarvignet kan eventueel worden teruggegeven waarbij restitutie plaatsvindt, afgerond op een hele maand.

Bij een totaal verlies schade kan het vignet worden ingewisseld.

Bij reparabele schaden kunnen deze kosten tot de vaste kosten worden gerekend.

### **Overheadkosten**

Hier dient onderscheid te worden gemaakt tussen beroepsgoederenvervoer en eigen vervoer. Onder deze noemer zijn voor de meeste bedrijven kosten aan de orde als: huisvesting, administratie, algemene leiding, energiekosten bedrijf, kantoorpersoneel en inventaris, etc.

Bij beroepsgoederenvervoer mist men de bijdrage uit de omzet van het stilstaande voertuig. Hier heeft men dus een vaste kostenpost zowel in geval van een reparabele als op basis van totaal verlieschade. Voor bepaling van het aandeel in de overheadkosten dat ten laste van het vervoer moet komen, dienen de totale activiteiten van het bedrijf gecorrigeerd te worden voor aanverwante en overige activiteiten. Voor wat betreft overhead kan de rechtsvorm van het bedrijf belangrijk zijn. Bij een besloten vennootschap valt een beloning van de directie voor diens activiteiten inzake het transport eveneens onder de overheadkosten.

Vanwege de grote variëteit is alleen de boekhouding het middel om deze kostenpost vast te stellen. Uit een onderzoek kwam naar voren dat de ten laste van het vervoer komende algemene bedrijfskosten dienden te worden gesteld op 10 tot maximaal 15% van de (transport)bedrijfskosten.

Bij eigen vervoer vormen de transportkosten slechts een onderdeel van de bedrijfsexploitatie en wordt de omzet niet gegenereerd uit vervoer. Overheadkosten spelen hierbij dan een ondergeschikte rol.

### **Loonkosten**

Door tijdelijke improductiviteit van de eigen chauffeur(s) kunnen loonkosten deel uitmaken van bedrijfsschade.

De volgende aspecten zijn hier van belang:

- Kon het herstel van de schade worden gepland.  
Zo, ja dan zijn er mogelijkheden voor opname van verlof en/of tijd voor tijdcompensatie gedurende de reparatietijd.
- Omvang van het bedrijf. Bij een bedrijf van enige omvang is een chauffeur dikwijls in te zetten voor andere werkzaamheden gedurende het herstel van zijn voertuig.
- Nationaal, internationaal vervoer of beiden. Dit heeft invloed op de cyclus waarmee wordt gereden. Bij internationale ritten heeft de vervoerder te maken met weekeinden.

### **Productieve dagen**

Het aantal productieve dagen per kalenderjaar dient per bedrijfsschade te worden bepaald. Er zijn relatief grote afwijkingen tussen de verschillende soorten transport.

Het aantal productieve jaardagen kan op circa 235 worden gesteld. Inzet van het voertuig is méér dagen mogelijk. Zeker dient rekening te worden gehouden met seizoenwerk en de invloed van campagnes als bieten en aardappelen. Kippers, betonmixers, graafmachines e.d. worden normaliter op uurtarief ingezet en de productiviteit dient per schadeclaim te worden vastgesteld.

## Eigen vervoer

In aansluiting op hetgeen hierover is geschreven onder “overheadkosten” moet worden vermeld dat bedrijfsschade door uitval van eigen vervoer meestal zal bestaan uit uitbesteding van transport aan derden of huur van een vervangend voertuig. Extra inzet van eigen mensen en materieel behoort ook tot de mogelijkheden.

Op dezelfde wijze als eerder uiteengezet dienen de extra kosten als bedrijfsschade te worden aangemerkt waarop de bespaarde variabele en economische kosten in mindering moeten worden gebracht.

## Formules

Wordt voor een korte stilstandperiode bedrijfsschade geclaimd op basis van gemiste omzet of een huurnota, dan zijn de technische en economische besparingen aan de hand van onderstaande formule te benaderen.

### Technische besparing trekkend voertuig

Deze kunnen worden benaderd met behulp van de navolgende formule waarin X de bespaarde kosten per kilometer aangeeft.

$$X = 0,425 \left\{ \frac{Vw-Bw}{a} \right\} + b + c + d + f$$

Verklaring:

0,425 geeft aan dat de gemiddelde restwaarde van de auto na de gebruiksduur nog 15% bedraagt van de verwervingswaarde en de afschrijving gemiddeld 50% variabel is.

Vw Historische verwervingswaarde compleet met de waarde van opbouw en appendages.

Bw Waarde van de banden (incl. reservewiel)

a. Gebruiksduur van het voertuig in kilometers. Bij het invoeren van de factor a dient ervan te worden uitgegaan dat een nieuw aangeschafte vrachtauto, om economische redenen, afhankelijk van het aantal jaarkilometers, maximaal 6 à 7 jaar in gebruik zal blijven.

Het eigen gewicht (chassis + cabine) is maatstaf voor de gebruiksduur.  
Voor a dient ingevuld te worden:

tussen 3 en 5 ton eigen gewicht	400.000 km
boven 5 ton eigen gewicht	700.000 km
boven 7 ton eigen gewicht en een jaar-kilometrage van 130.000 of hoger:	1.000.000 km

Afwijkend gebruik (ander cijfer voor a) leidt vanzelf tot aanpassing van het vaste en variabele deel van de afschrijving.

b. Bandenkosten.

De variatie in zowel bandenprijzen als bandenmaten is zeer omvangrijk. Berekeningen in de praktijk leiden tot onderstaande gemiddelden.

Wegvoertuigen binnenland	0,5 Eurocent /km/band
Wegvoertuigen buitenland	0,4 Eurocent /km/band

c. Kosten voor reparatie en onderhoud.

Deze zijn gerelateerd aan het prijspeil van 2012 inzake uurlonen, materialen en onderhoudscontracten.

4 x 2	3,25 Eurocent/km
6 x 2	3,5 "

d. Brandstofkosten

Indien voor een vervangend voertuig de brandstofkosten in de prijs zijn begrepen, dienen deze hier te worden berekend naar type, verbruik en kostprijs per kilometer.

f. Onderhoud- energie- en reparatiekosten voor extra apparatuur zoals laad- en losinstallatie, compressor, koelmotor etc. De kosten zullen in de meeste gevallen liggen tussen 0,5 en 3 Eurocent/km, doch kunnen in bepaalde gevallen beduidend hoger liggen.

compressoren	€ 4,50 per werkdag
koelinstallaties	1 Eurocent/km excl. brandstofverbruik (gem. 5 liter per draaiuur)
laadklep	1 Eurocent/km of € 72,50 per maand

**Technische besparing getrokken materieel**

De bespaarde technische kosten kunt u aangeven met de volgende formule waarin Y de bespaarde kosten in Eurocenten per kilometer aangeeft.

$$Y = 0,425 \left\{ \frac{Vw - Bw}{a} \right\} + b + c + d + f$$

Verklaring:

0,425 geeft aan dat de gemiddelde restwaarde van de aanhangwagen/oplegger na de gebruiksduur nog 15% bedraagt van de verwervingswaarde en het variabele deel van de afschrijving 50% bedraagt.

Vw Verwervingswaarde compleet met de waarde van opbouw en appendages.

Bw Waarde van de banden (incl. reservewiel)

---

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

- a Gebruiksduur van het voertuig in kilometers  
Bij het invoeren van de factor a dient er van uitgegaan te worden dat aanhangwagens en opleggers om redenen van economische aard, afhankelijk van het aantal jaarkilometers, gemiddeld 10 jaar in gebruik zullen blijven. Zowel voor aanhangers als opleggers dient voor a te worden ingevuld: 1.000.000.
- b Bandenkosten  
Zie hiervoor het gestelde onder de technische besparingen bij vrachtauto's.
- c Kosten voor reparatie en onderhoud  
Deze zijn gerelateerd aan het prijspeil van 2012 inzake uurlonen, materialen en onderhoudscontracten.  
Aan de hand van vele praktijkgegevens kan voor deze kostenpost een gemiddelde worden aangehouden van 0,5 Eurocent per as per kilometer.
- d Brandstofkosten  
Meerkosten door het gebruik van een aanhangwagen bedragen gemiddeld 17,5%.
- e Onderhoud- energie- en reparatiekosten voor extra apparatuur, reinigingskosten van laadruimten voor speciaal vervoer enz. Zie hiervoor ook het gestelde onder technische besparingen bij vrachtauto's.

### **Voertuigen geëxploiteerd op basis van gebruiksuren**

In principe is er geen verschil tussen een bedrijfsschadeberekening op basis van gebruiksuren of kilometers. Alleen zult u de exploitatiegegevens aantreffen in uren.

Voor een abstracte berekening kan worden volstaan met het aangeven van de technische besparingen, waarvoor de navolgende formule kan worden gebruikt. Deze toepassing geldt voor voertuigen die relatief weinig kilometers rijden maar wel intensief worden gebruikt (kippers, betonmixers e.d.).

X geeft de bespaarde kosten aan in euro's per uur.

$$X = 0,425 \left\{ \frac{Vw - Bw}{u} \right\} + b + c + f + d$$

Verklaring:

0,425 geeft aan dat de gem. restwaarde van het voertuig na de gebruiksduur nog 15% bedraagt van de aanschafprijs terwijl de afschrijving gemiddeld 50% variabel is.

Vw Verwervingswaarde compleet met de waarde van de opbouw en appendages.

Bw Waarde van de banden (incl. reservewiel)



- u Gebruiksduur van het voertuig in uren  
 Bij het invoeren van deze factor dient er van uitgegaan te worden dat deze bedrijfsauto's om reden van economische aard ongeveer 7 jaar zullen meegaan alvorens tot grote revisies of inruil wordt overgegaan. Gemiddeld dient de factor u op 12.500 uur te worden gesteld.
- b Bandenkosten.  
 De variatie zowel in bandenmaten als prijzen is omvangrijk.  
 Praktijkgegevens leiden tot het gemiddelde van € 0,20 per band per uur.
- c Kosten voor reparatie en onderhoud  
 Deze zijn gerelateerd aan het prijspeil van 2012.

As- configuratie	Normaal gebruik	Gebruik in terrein
4 x 2	€ 2,00	€ --,--
6 x 2	€ 4,25	€ 4,25
6 x 4	€ 5,00	€ 6,50
6 x 6	€ 5,50	€ 7,25
8 x 2	€ 5,75	€ 7,75
8 x 4	€ 6,00	€ 8,00
8 x 6	€ 6,35	€ 8,50
8 x 8	€ 6,75	€ 9,00
10x 4	€ 7,00	€ 10,00

- d Brandstofkosten  
 Indien in de huurprijs brandstofkosten zijn begrepen dienen deze hier te worden berekend. Het gemiddelde verbruik ligt tussen onderstaande cijfers:
- |            |             |
|------------|-------------|
| twee-asser | 15-20 l/uur |
| drie-asser | 20-25 l/uur |
| vier-asser | 25-30 l/uur |

Bij gebruik uitsluitend in terrein is het verbruik ca. 25% hoger.

- e Onderhoud-/reparatiekosten extra apparatuur  
 zoals bv. kraan, compressor enz. Zie hiervoor het gestelde onder het hoofdstuk vrachtauto's. Deze kosten zijn geheel afhankelijk van opbouw en gebruik.  
 De kosten hiervan kunnen uiteen lopen van € 0,25 tot € 2,25 per uur.  
 Voor een nauwkeurige berekening is inzage in de administratie noodzakelijk.

## Enkele voorbeelden

### 1. Huur vervangend voertuig minus bespaarde kosten.

In onderstaand voorbeeld is uitgegaan van een twee-assige trekker met een eigen gewicht van circa 7000 kg. en een motorvermogen van ca. 440 pk. voor internationaal vervoer. De chauffeur was productief inzetbaar op de ingehuurde trekker. Het gemiddeld kilometrage per dag bedroeg 600 km.

Basis huurprijs voor 1 werkdag	€ 135,00
600 km à € 0,135	€ 81,00 +
Totale huurprijs	€ 216,00

Bespaarde kosten volgens de eenvoudige formule:

$$X = 0,425 \left\{ \frac{\text{€ } 80.000,- - \text{€ } 3.000,-}{1.000.000} \right\} + \text{€ } 0,024 + \text{€ } 0,0325 + \text{€ } 0,00 + \text{€ } 0,00 = \text{€ } 0,09 \text{ p/km.}$$

Totaal besparing is  $600 \times \text{€ } 0,09 =$  € 54,00 -

Netto bedrijfsschade per dag € 162,00

### 2. Bedrijfsschade op basis van vaste kosten bij stilstand van motorwagen met aanhanger.

Onderstaand voorbeeld gaat uit van een motorwagen met middenas aanhanger. Beide eenheden voorzien van een geïsoleerde opbouw en koelunit.

Eigen gewicht	circa 7000 kg.
Jaarkilometrage	130.000 km. gebruiksduur 7 jaar
Verwervingswaarde	motorwagen 6x2 compleet € 150.000,00 excl. BTW middenas aanhanger cpl. € 70.000,00 excl. BTW
Bedrijfsvorm	Besloten Vennootschap (B.V.).

Afschrijvingen:

Motorwagen	gemiddeld 15% p.jaar, 50% vast, 50% variabel
Restwaarde	15% = € 22.500,00
Aanhangwagen	gebruiksduur 7 jaar, afschrijving gemiddeld 15% p.jaar, 50% vast, 50% variabel
Restwaarde	15% = € 10.500,00

---

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

Vaste afschrijving motorwagen:		
50% van 15% van (€ 150.000,00 - € 22.500,00) =	€	9.562,50
Vaste afschrijving aanhangwagen:		
50% van 15% van (€ 70.000,00 - € 10.500,00) =	€	4.462,50

Renteverlies over € 150.000,00 + € 70.000,00:

4% van	$\frac{€ 220.000,00 + (€ 22.500,00 + € 10.500,00)}{2}$	=	€	5.060,00
--------	--	---	---	----------

Verzekering Casco + W.A. (betaalde premie)	€	5.200,00
Houderschapsbelasting	€	964,00
Vignetkosten	€	1.250,00
Overhead (Geschat op basis van onderzoek)	€	20.000,00
Bruto winst	€	<u>2.000,00 +</u>
Vaste kosten en winst per jaar voor de combinatie	€	<u><b>48.499,00</b></u>

Deelt men dit bedrag door 250 werkdagen (een aantal zaterdagdagen dienen als werkdagen te worden geteld), dan worden de vaste kosten inclusief winst per dag **€ 194,00**.

Verder dienen chauffeurskosten te worden bijgeteld, ingeval deze door uitval van zijn voertuig niet als chauffeur zou kunnen rijden. Zijn/haar inzetbaarheid hangt af van grootte en aard van het bedrijf. Als algemeen gemiddelde mag worden aangenomen dat een chauffeur voor 50% productief is te maken.

Uitgaande van de gemiddelde loonkosten van een chauffeur van € 170,00 per dag (exclusief overwerk en toeslagen), dan komt 50% van de loonkosten uit op € 85,00 per dag.

Op basis van doorlopende vaste kosten + winstderving + 50% improductiviteit van de chauffeur zou het netto schadebedrag voor een dergelijke combinatie kunnen uitkomen op:

Vaste doorgaande kosten incl.

bruto winstderving	€	194,00 per dag
Improductiviteit chauffeur	€	<u>85,00 per dag</u>
Totaal per dag	€	<u><b>279,00 per dag</b></u>

---

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

### 3. Bedrijfsschade op basis bruto omzet minus variabele kosten

Wanneer een bedrijfsvoertuig uitvalt dat door zijn speciale opbouw of uitvoering niet te huur is, kan een bedrijfsschade worden berekend door van de omzet van het voertuig de bespaarde variabele kosten af te trekken.

Ook kan een dergelijke berekening worden toegepast indien het transport wordt uitbesteed aan derden. Let daarbij wel op de hiervoor ontvangen provisie.

Onderstaand voorbeeld gaat uit van een trekker met compressor voor het lossen van de bulkoplegger.

Gegevens:

Stilstand van trekker en bulkoplegger

Chauffeur (voor 50% elders inzetbaar)

Gemiddeld bruto omzet per werkdag € 700,00 excl. BTW

Trekker, eigen gewicht circa 6 ton

Gem. kilometrage per werkdag 600 km.

Verwervingswaarde trekker compleet € 86.000,00

Verwervingswaarde bulkoplegger compleet € 80.000,00

De eenvoudige formule levert aan bespaarde kosten de volgende cijfers:

Voor de trekker:

$$X = 0,425 \left\{ \frac{\text{€ } 86.000,00 - \text{€ } 3.000,00}{1.000.000} \right\} + \text{€ } 0,024 + \text{€ } 0,0325 + \text{€ } 0,45 + \text{€ } 0,01 = \text{€ } 0,55 \text{ per km.}$$

Voor de 3-assige bulkoplegger:

$$Y = 0,425 \left\{ \frac{\text{€ } 80.000,00 - \text{€ } 2.800,00}{1.000.000} \right\} + \text{€ } 0,024 + \text{€ } 0,024 + \text{€ } 0,00 + \text{€ } 0,02 = \text{€ } 0,10 \text{ per km.}$$

De loonkosten bedragen in dit voorbeeld € 170,00 (exclusief overwerk en toeslagen) per werkdag.

50% Besparing komt dus op € 85,00 per dag.

De netto bedrijfsschade per dag wordt nu:

Bruto omzet per werkdag	€	700,00
Var. kosten trekker 600 x € 0,55 =	€	330,00
Var. kosten oplegger 600 x € 0,10 =	€	60,00
50% chauffeurskosten	€	85,00
Verblijfkosten	€	7,60
tol-, tunnel- en veergelden		P.M.
grens- en vignetkosten		<u>          P.M.          </u> +
	€	<u>                          </u> -
	€	

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

*De hier gegeven voorbeelden zijn geheel fictief. Zeker bij berekening van de bedrijfsschade op basis van vaste kosten + winst is de post loonkosten zeer verschillend, zodat controle van de boekhouding nodig kan zijn.*

### **Touringcars en lijnbussen**

Gebruik, inrichting en uitrusting van touringcars verschillen zodanig dat een bedrijfsschade slechts kan worden vastgesteld volgens deze richtlijn.

Voor de circulaire “Bedrijfsschade Autobussen” verwijzen wij naar de website van het Verbond van Verzekeraars, waar de bedrijfsschaderegeling voor autobussen volgens overeenkomst tussen het Verbond van Verzekeraars en het K.N.V. terug is te vinden.

Deze regeling is gebaseerd op een vast bedrag aan bedrijfsschade per dag dat jaarlijks wordt vastgesteld. In de praktijk blijkt dat veel ondernemers zich conformeren aan genoemde regeling welke overigens niet bindend is.

Voor lijndienstbussen dient te worden gelet op het feit dat bij deze regelingen weekenden en christelijke feestdagen niet als stilstanddag in de berekening worden opgenomen. Voor touringcars geldt mogelijk een afwijkende regeling, waarbij elk geval individueel dient te worden berekend.

### **Leasing van voertuigen (boven 3500 kg GVW)**

Bij het leasen van voertuigen zijn 2 partijen betrokken nl. de lessor en de lessee. De lessor stelt aan de lessee een voertuig tegen betaling beschikbaar.

Bij leasing kan onderscheid worden gemaakt in:

- Financiële leasing.
- Operationele leasing.

Bij operationele leasing kan er sprake zijn van o.a. open en gesloten calculatievormen. Ook kan er sprake zijn van diverse mengvormen, waarop echter niet verder zal worden ingegaan.

Bij operationele leasing wordt door de lessor een vervoermiddel, tegen betaling, aan de lessee gedurende een vooraf bepaalde periode, veelal langer dan 12 maanden, ter beschikking gesteld. In veel gevallen is er sprake van leasecontracten die een looptijd hebben van tussen 24 en 48 maanden (60 maanden bij > 3500 kg GVW), afhankelijk van de jaarlijks af te leggen kilometers.

Is er sprake van financiële leasing dan heeft men het over de financieringsvorm. Bij uitval van het vervoermiddel zal de bedrijfsschade met de economische belanghebbende (lessee) geregeld dienen te worden. In de transportsector is er in veel gevallen sprake van financiële leasing al dan niet in combinatie met een onderhoudscontract.

Bij operationele leasing, in welke vorm dan ook, ligt zowel het economische als het juridische belang bij de lessor en dient bedrijfsschade met de lessor geregeld te worden.

---

*Niets van deze uitgave mag worden vermenigvuldigd of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgeefster.*

In de leaseprijs zijn boven de eerder in deze richtlijn aangegeven vaste en variabele kosten, een vergoeding voor beheers- c.q. managementkosten, administratiekosten en vervangend vervoer tijdens normaal onderhoud inbegrepen.

De afrekening van de brandstofkosten vindt in veel gevallen naar werkelijk betaalde kosten plaats.

In vrijwel alle leasecontracten is de inzet van vervangend vervoer als gevolg van schade uitgesloten. Bij schade veroorzaakt door de bestuurder van het vervoermiddel zal de inzet van een vervangend voertuig in rekening gebracht worden bij de lessee. Bij schade veroorzaakt door derde(n) zal de inzet van een vervangend voertuig ongetwijfeld worden verhaald op de schuldige derde(n).

Bedrijfsschade van een leaseauto wijkt in principe niet af van een normale stilstandschade. Immers ook hier wordt deze gevormd door de kosten voor een vervangend voertuig onder aftrek van de bespaarde rijkosten door stilstand van de leasewagen. De bespaarde kosten kunnen worden beïnvloed door cijfers uit het leasecontract.

Becijfering van de stilstandschade is afhankelijk van de wijze van schade afhandeling, te weten, op basis van herstel of op basis van totaal verlies.

Een eventueel vervangend voertuig kan afkomstig zijn van:

- De reparateur, die het herstel uitvoert
- De lessor
- Een verhuurbedrijf

In deze gevallen zal de claimende partij moeten aantonen wat de werkelijke kosten voor het vervangende voertuig zijn geweest. Gebleken is dat een leasebedrijf een veelal gunstiger prijs kan bedingen.

### **Bij het verloren gaan van het voertuig is het contract immers in principe beëindigd.**

Voor geleasde personenauto's en bedrijfsauto's tot 3500 kg GVW is informatie beschikbaar op de website van het Verbond van Verzekeraars ([www.verzekeraars.nl](http://www.verzekeraars.nl)) over de "Overeenkomst bedrijfsschade leaseauto's" afgesloten tussen het verbond van Verzekeraars en de VNA (Vereniging van Nederlandse Autolease-maatschappijen).

De commissie die deze richtlijn in 2013 samenstelde bestond uit: J. van Wagendonk, H.L. van Woerden, Ing. J.A. Dijkstra, J.R. Donia, J. Langeraap, M.H.M. Marcelis, R.A.G. van der Poel

### **Verbond van Verzekeraars, sector schadeverzekering-afd. Motorvoertuigen**

[www.verzekeraars.nl](http://www.verzekeraars.nl)