



Richtlijn waardevermindering Personenauto's *kwaliteitsgarantie in schade-expertise*  
Motorvoertuigen

---

## VOORWOORD

In 1965 publiceerde het NIAV, thans NIVRE branchegroep Motorvoertuigen/NIAV de eerste richtlijn ter bepaling van waardevermindering aan personenauto's veroorzaakt door beschadiging. Dit naar aanleiding van het arrest van de Hoge Raad d.d. 13 december 1963.

Nadien heeft het NIAV en het NIVRE steeds getracht om de richtlijn te actualiseren en te verfijnen, waardoor de toepassing zo goed mogelijk aansloot bij de ontwikkeling van de techniek en de opvattingen met betrekking tot de waardevermindering van dit vermogensverlies.

De richtlijn heeft vanaf de invoering alom toepassing gevonden, waarbij de uitkomsten in steeds grotere mate zijn geaccepteerd, zowel door de experts, de verzekeraars als in de jurisprudentie.

### **Aanpassing richtlijn in 1983**

Met in achtneming van de uitgangspunten is er een formule ontwikkeld, die de waardevermindering van de auto uitdrukt in een percentage van de inruilwaarde. De verkoop- of inruilwaarde van de auto speelde immers een essentiële rol in het arrest.

In de formule is een aantal factoren verwerkt die van invloed zijn op de verkoop- of inruilwaarde van een auto.

Betrokken hierbij zijn, de gebruiksduur, de kilometerstand en de catalogusprijs van de auto.

Verder zijn een aantal factoren verwerkt die de omvang van de schade in de formule betrekken, zoals de arbeidskosten en de spuitkosten van de schade.

Tenslotte is een aantal regels vastgesteld die de ondergrens en de bovengrens van de waardevermindering aangeven. Eveneens is aangegeven op welke wijze de inruilwaarde van een auto kan worden bepaald.

### **Aanpassing richtlijn 1990**

Door ontwikkelingen zowel in de automobielbranche, als bij het schadeherstel, ontstond de behoefte de richtlijn wederom te actualiseren.

Hierbij werd de beeldvorming omtrent het begrip waardevermindering nog duidelijker.

### **Aanpassing richtlijn 1993**

Door het per 1 januari 1993 in werking treden van een nieuwe belasting op personenauto's en motorrijwielen, werd een aanpassing noodzakelijk.

### **Aanpassing richtlijn 2001**

Met de komst van de invoering van de "Euro" is het noodzakelijk de richtlijn met betrekking tot de daar in voorkomende bedragen aan te passen aan de nieuwe munteenheid. Verder is de richtlijn wederom getoetst aan de marktontwikkeling en recente CBS- en Amicecijfers. Waar nodig heeft bijstelling plaatsgevonden.

Door de commissie is geconstateerd dat de BPM nagenoeg geen invloed heeft op de uitkomst van de formule, waardoor het terugrekenen van de uitkomst van het bedrag aan waardevermindering naar exclusief BTW is vereenvoudigd.

Aanpassing was eveneens noodzakelijk voor de factor, die de omvang van de schade in beeld brengt en gebaseerd is op de verhouding tussen arbeidskosten, spuitkosten en de kosten van nieuwe onderdelen.

### **Aanpassing richtlijn 2010**

Na de laatste wijzigingen in 2001 is het noodzakelijk de richtlijn te actualiseren. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de marktontwikkeling en recente CBS- en Amicecijfers. Tevens wordt rekening gehouden met de langere levensduur en hogere kilometrage van voertuigen en verbetering van de kwaliteit van het schadeherstel.

### **Bestelwagens**

De grote verscheidenheid in uitvoering, constructie en gebruiksomstandigheden van bestelwagens maken het vrijwel ondoenlijk om een acceptabele richtlijn voor deze categorie automobielen te ontwerpen die in voldoende mate aansluit bij de praktijk.

Om deze reden zien wij er vanaf een richtlijn ter bepaling van waardevermindering na beschadiging van bestelwagens te publiceren.

Dit wil echter niet zeggen dat er geen waardevermindering aan bestel- of bedrijfsauto's zou kunnen ontstaan. Het geeft alleen aan dat het de commissie niet mogelijk is gebleken een passende richtlijn te ontwerpen, voor een zo grote verscheidenheid in dit relatief beperkte marktsegment.

In voorkomende gevallen zal de deskundige, met inachtneming van alle relevante omstandigheden, de omvang van de waardevermindering dienen te taxeren.

De branchegroep Motorvoertuigen presenteert hierbij met genoegen de herziene richtlijn ter bepaling van waardevermindering aan personenauto's en vertrouwt erop dat met deze richtlijn een optimale benadering van de reële waardevermindering is gewaarborgd.

Vertrouwende dat deze richtlijn een goede aanvulling is op uw deskundigheid.

Namens de branchegroep Motorvoertuigen van het NIVRE

## **RICHTLIJN TER BEPALING VAN WAARDEVERMINDERING AAN PERSONENAUTO'S VEROORZAAKT DOOR BESCHADIGING**

### **1 Grondslag**

- 1.1 Aanleiding tot het ontwerpen en publiceren van een richtlijn vormde een arrest van de Hoge Raad (HR 13 dec.1963; NJ 1964 nr. 449;VR 1964 nr. 33), waarin werd overwogen dat de eigenaar van een auto recht heeft op vergoeding van waardevermindering, welke kan ontstaan na aanrijdingschade. Tevens kwam in dit arrest vast te staan dat bij de bepaling van de omvang van deze waardevermindering, uitgegaan dient te worden van het moment van het ontstaan van de schade.

Kernoverwegingen uit het arrest zijn:

"dat indien de feitelijke stellingen van Van D. (de benadeelde) juist zijn, de door de aanrijding beschadigde auto van Van D. na herstel van de beschadiging, ondanks dat herstel, een mindere waarde had dan hij zonder de aanrijding zou hebben gehad, omdat bij verkoop of inruil de gegadigde met het oog op de kans van verminderde deugdelijkheid van de auto, ondanks het herstel, daarvoor een lager bedrag zou geven dan hij gegeven zou hebben als de auto geen aanrijding had gehad;

dat dientengevolge Van D. door de aanrijding een nadeel in zijn vermogen leed ten bedrage van de waardevermindering van den tot dat vermogen behorende auto, en hij recht had op vergoeding van dat nadeel, onverschillig of hij al dan niet daaraan door verkoop of inruiling den vorm gaf van een verminderde opbrengst;

dat die waardevermindering hieraan was toe te schrijven, dat de aan den auto toe te kennen waarde in het gegeven geval mede bepaald werd door de waardering van het risico, dat de auto, ondanks het herstel, tengevolge van de aanrijding een gebrek zou hebben;

dat het vermogen van de eigenaar door de aanrijding terstond een vermindering ondergaat gelijk aan de vermindering van de waarde van de auto, die het gevolg is van de omstandigheid, dat bij de waardebepaling in aanmerking moet worden genomen het op dat ogenblik te waarderen, door de aanrijding geschapen risico van het blijken van een gebrek;

dat de eigenaar recht heeft op vergoeding van deze vermogensvermindering al gaat hij tot verkoop of inruil in het geheel niet of eerst op een later tijdstip over, en ook al verwezenlijkt het risico, hetwelk hij door den auto te blijven gebruiken op zich heeft genomen, zich niet."

- 1.2 Uit de overwegingen van de Hoge Raad blijkt weliswaar dat de benadeelde recht heeft op vergoeding van ontstane waardevermindering, maar de Hoge Raad geeft niet aan - en kan dat ook moeilijk doen omdat de Hoge Raad zich niet bemoeit met het vaststellen van de feiten - hoe de waardevermindering moet worden berekend.

Wel worden enkele van belang zijnde factoren genoemd, zoals de waardering van het risico dat een gebrek ontstaat, en voorts dat het gaat om de vermindering van de verkoop- of inruilwaarde van een auto, te bepalen op het moment van de aanrijding.

- 1.3 Hoewel het arrest betrekking heeft op schade aan een personenauto ten gevolge van een aanrijding, zal moeten worden aangenomen, dat het geldt voor elke schade aan een auto.
- 1.4 Wellicht ten overvloede zij vermeld dat het arrest van de Hoge Raad geen betrekking heeft op vergoeding van waardevermindering, die kan ontstaan tengevolge van ondeugdelijk schadeherstel.  
Bij herstel van schade dient de auto voor de gecalculeerde herstelkosten op deugdelijke en duurzame wijze gerepareerd te kunnen worden. Waardevermindering ten gevolge van ondeugdelijk herstel zal derhalve voor rekening van de reparateur blijven.
- 1.5 De verkoop- of inruilwaarde van de auto is blijkens het arrest een essentieel gegeven bij de bepaling van de waardevermindering.  
In de rechtspraak - onder andere de rechtspraak die aanleiding vormde voor het onderhavige arrest - is aangegeven dat de verminderde verkoop- of inruilwaarde door middel van schatting moet worden vastgesteld. Om discussie en al te grote verschillen in waardering te voorkomen, is het raadzaam geacht om een formule te ontwikkelen die de waardevermindering uitdrukt in een percentage van de inruilwaarde.  
In deze formule zijn factoren verwerkt die van invloed zijn op de inruilwaarde van een auto en er zijn factoren verwerkt die van belang zijn voor waardering van het risico, dat ondanks goed herstel een gebrek ontstaat.  
Factoren die van invloed zijn op de inruilwaarde van een auto zijn de gebruiksduur, het aantal gereden kilometers en de catalogusprijs van de auto.  
De waardering van het risico dat ondanks goed herstel een gebrek ontstaat, is tot uitdrukking te brengen door de omvang van de schade in de formule te betrekken.

## **2 Inruilwaarde**

- 2.1 In het arrest wordt gesproken van waardevermindering die optreedt door een verminderde opbrengst bij verkoop of inruil. Bij het opstellen van de richtlijn is het niet raadzaam geacht om onderscheid te maken tussen de verkoopwaarde en de inruilwaarde, zoals in het arrest wel wordt gedaan. In de praktijk blijkt de inruilwaarde van een auto in vrij sterke mate overeen te komen met de verkoopwaarde bij transacties tussen particulieren. Bij het ontwerpen van de richtlijn is gekozen voor de inruilwaarde. De reden hiervoor is dat omtrent inruilprijzen vrij veel bekend is en de bepaling ervan kan geschieden aan de hand van bestaande koerslijsten. Gelet op het feit dat de Hoge Raad spreekt van verkoop " of " inruil - derhalve een facultatieve opsomming - doet de keuze voor de inruilwaarde geen afbreuk aan de uitgangspunten van het arrest.
- 2.2 Juist omdat de inruilwaarde een essentieel gegeven in het arrest is, is het gewenst dat wordt gestreefd naar een eenduidige bepaling van de inruilwaarde. Het is derhalve noodzakelijk een aantal keuzes te maken welke geacht kunnen worden aan te sluiten bij de praktijk.

Hierdoor wordt voorkomen dat ontoelaatbare verschillen ontstaan bij de bepaling van de inruilwaarde.

- 2.3 Het is gewenst dat de bepaling van de inruilwaarde geschiedt met behulp van een koerslijst die voor belanghebbenden vrij verkrijgbaar is. In dit verband is gekozen voor de ANWB/BOVAG koerslijst geldend op de schadedatum.

Deze koerslijst komt tot stand op basis van periodiek gehouden enquêtes bij een groot aantal autobedrijven en de hierin genoemde inruilprijzen geven een goed beeld van de gemiddeld geldende marktverhoudingen (inkoop door het garagebedrijf=inruil).

De inruilwaarde van een auto wordt bij gedeelten van een gebruiksjaar naar evenredigheid van het aantal maanden op basis van deze koerslijst bepaald.

De waarde van de niet in de catalogusprijs opgenomen extra's wordt, naar evenredigheid van de inruilwaarde en de cataloguswaarde, bij de inruilwaarde opgeteld.

- 2.4 De inruilwaarde van een auto, direct of korte tijd na ingebruikname ervan, is minder goed aan de hand van marktgegevens vast te stellen. De inruilwaarde van auto's met geen of slechts een zeer korte gebruiksduur is in de meeste gevallen in sterke mate afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Evenwel is het in de autobranche duidelijk en van vrij algemene bekendheid dat een auto direct na ingebruikname een aanzienlijke waardedaling ondergaat, die wel wordt getaxeerd op 15%. Bij de bepaling van de inruilwaarde van een auto gedurende het eerste gebruiksjaar, is het op grond hiervan redelijk geacht dat als uitgangspunt wordt genomen 85% van de cataloguswaarde. Bepaling van de inruilwaarde kan verder plaatsvinden volgens de regels zoals vermeld in 2.3.

- 2.5 Bij het afhandelen van schadegevallen is het veelal gewenst dat schadebedragen exclusief BTW worden berekend. Door de invoering van de "Belasting Personenauto's en Motorrijwielen", die ten doel heeft BTW heffing over een andere belasting component te voorkomen, wordt de berekeningsmethode bij de bepaling van waardevermindering echter hierdoor onnodig gecompliceerd. Er is gekozen voor een berekeningsmethode waarbij alle bedragen inclusief BTW worden vermeld. De inruilwaarde dient eveneens inclusief de BTW component te worden bepaald.

Indien de eigenaar de BTW kan verrekenen, wordt het BTW component uit de uitkomst van de formule gehaald.

### **3 Grenzen aan optredende waardevermindering**

- 3.1 Bij het ontwikkelen van een richtlijn ter bepaling van waardevermindering is steeds gestreefd naar uitkomsten, die zo goed mogelijk aansloten bij in de praktijk levende opvattingen. Een in het verleden gehouden enquête bij dealerbedrijven in vier landelijk verspreid liggende grote steden, bracht aan het licht dat de opvattingen in de autobranche regionaal niet of nauwelijks verschillen.

Er is geen reden om aan te nemen dat de opvattingen hieromtrent de laatste jaren ingrijpend zijn gewijzigd. Dit geldt eveneens voor de invloed van de BPM, die immers bij de eerste tenaamstelling van het kenteken een deel van de consumentenprijs wordt.

Uit hetzelfde onderzoek is gebleken dat er bij schadegevallen met een geringe omvang niet of nauwelijks sprake is van waardevermindering. In die gevallen is de waardevermindering - zo die al optreedt- zo gering dat hij door het verschil in de hoogte van taxaties in de praktijk, niet als zodanig tot uitdrukking komt.

Er zullen derhalve gevallen zijn waarbij, ondanks beschadiging van de auto, van waardevermindering geen sprake is. Dit dient te worden gezien als de ondergrens. Deze ondergrens kan worden vastgesteld door uit te gaan van in de praktijk voorkomende verschillen in taxatie van de inruilprijs.

Deze spreiding bedraagt in de praktijk plus en min 5%. Gelet op de stelligheid van de overwegingen in het arrest, is het juist geacht de theoretische spreiding terug te brengen naar 1,5%. Dit betekent dat de ondergrens aan de waardevermindering volgens deze richtlijn ligt op 1,5% van de inruilwaarde.

- 3.2 Reeds eerder hebben wij vastgesteld dat de inruilwaarde van auto's met een relatief korte gebruiksduur nog sterk gerelateerd is aan de consumentenprijs. Ter verfijning van de richtlijn is het juist geacht om de ondergrens nog verder terug te dringen tot 1% van de inruilwaarde direct na ingebruikname en vervolgens te verhogen vanaf de zesde maand tot 1,25% daarna volgt vanaf de twaalfde maand een verhoging tot 1,5%.

|  |   |        |
|--|---|--------|
| Direct na ingebruikname van de auto t/m 6 maanden: | 1 | %      |
| Gebruiksduur 7 t/m 12 maanden                      | : | 1,25 % |
| „ meer dan 12 maanden                              | : | 1,5 %  |

Omtrent de gebruiksduur van de auto wordt hierna nog het een en ander opgemerkt.

- 3.3 Het behoeft geen betoog dat de waardevermindering een groter bedrag zal belopen naarmate de schade omvangrijker is, de auto korter in gebruik is en naarmate er minder kilometers zijn gereden.

Er zal echter aan de hoogte van de waardevermindering een bovengrens te stellen zijn. Uit onderzoeken bij een groot aantal verschillende type auto's, is gebleken dat de waardevermindering gemiddeld genomen niet hoger ligt dan 12% van de inruilwaarde. Deze waardevermindering wordt dan bereikt bij een schade waarbij de auto nog net niet als totaal verloren beschouwd moet worden, bij een zeer korte gebruiksduur en een gering aantal gereden kilometers.

In deze richtlijn wordt dan ook als bovengrens aan de waardevermindering 12% van de inruilwaarde gesteld.

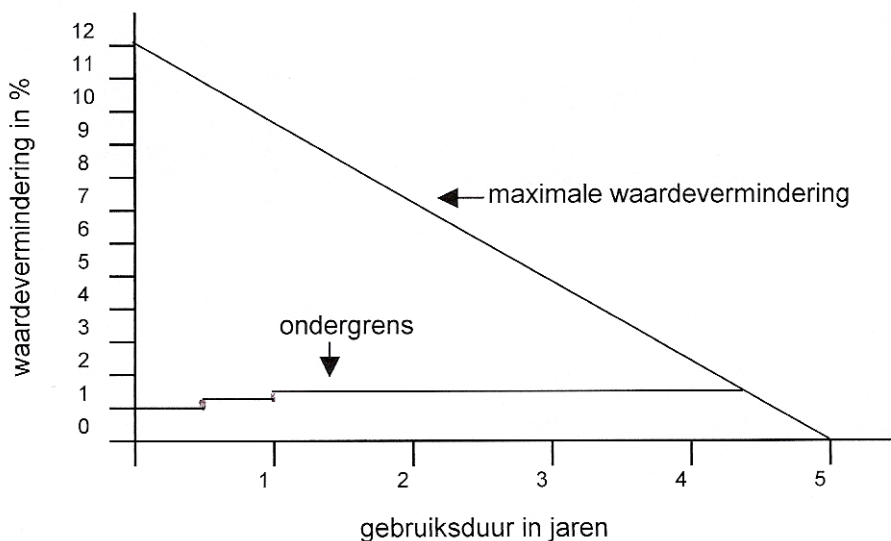
Indien de auto echter in beschadigde staat wordt verkocht zal de waardevermindering in ieder geval niet meer kunnen bedragen dan het verschil tussen enerzijds de vervangingswaarde van de auto vlak voor het evenement dat de schade veroorzaakte en anderzijds de som van de begrote herstelkosten en de opbrengst van de restanten. Een en ander vloeit voort uit het in het schadevergoedingsrecht geldende indemniteitsbeginsel.

- 3.4 Voorts is gebleken dat waardevermindering - uitgedrukt in procenten van de inruilwaarde - door tijdsverloop sneller afneemt dan de inruilwaarde zelf. Na een zekere gebruiksduur zal dan ook geen waardevermindering meer optreden.

Bij een auto die langere tijd in gebruik is maakt het kennelijk niet meer uit of de auto schade heeft gehad, hetgeen enerzijds verband houdt met de in dat geval lagere inruilwaarde en anderzijds met de invloed die de waardering van het risico tot openbaring van een gebrek nog op de inruilprijs heeft.

De inruilwaarde van het grootste deel van de ingebruik zijnde auto's is na een periode van ca. 5 jaar en ca 150.000 km, gedaald tot tussen de 25 en 40% van de laatst bekende consumentenprijs. Met het oog op deze spreiding is aangenomen dat na een gebruiksduur van ca. 5 jaar de eventueel optredende waardevermindering niet meer als zodanig in de inruilwaarde tot uitdrukking zal komen. Dit geldt zowel voor de gangbare als voor minder courante merken en modellen.

- 3.5 De waardevermindering kan, ter vereenvoudiging en met inachtneming van de variabele ondergrens, als volgt grafisch worden voorgesteld:



#### 4 De gebruiksduur en de kilometerstand

- 4.1 In de richtlijn is er naar gestreefd om de invloed van de gebruiksduur en de kilometerstand van de auto, in één factor onder te brengen in de formule. Hoe langer de auto in gebruik is en hoe meer kilometers er zijn gereden, hoe lager de waardevermindering uitgedrukt in een percentage van de inruilwaarde zal zijn.

De factor, die de gebruiksduur en de kilometerstand tot uitdrukking brengt, bestaat uit een breuk die kan variëren tussen 0 en 1. Hiermee kan het percentage van de inruilwaarde - dat de waardevermindering uitdrukt - eveneens variëren en wel tussen 0 en 12 %.

- 4.2 Vast staat dat de gebruiksduur van een auto van meer invloed is op de inruilwaarde dan de kilometerstand. Dit gegeven dient dan ook tot uitdrukking te komen in de breuk. Op grond van onderzoek naar inruilprijzen en gelet op het feit dat ook andere kostenbegrotingen dit bevestigen, is in deze richtlijn aangenomen dat de invloed op de inruilprijs van de gebruiksduur en de kilometerstand zich verhoudt als 4 : 1.



Dit betekent dat op het tijdstip dat wordt aangenomen dat geen waardevermindering meer optreedt, nl. bij een gebruiksduur van ca 5 jaar en een kilometerstand van ca. 150.000, de gebruiksduur 4 maal zo zwaar heeft gewogen als het aantal gereden kilometers.

4.3 Wiskundig kan het voorgaande als volgt worden weergegeven:

Bij een gebruiksduur (L) van 60 maanden en een kilometerstand (K) van 150.000 (in duizendtallen), is de waardevermindering gelijk aan nul. De teller in de breuk moet dan als uitkomst 0 hebben.

Duidt men de teller aan met X dan kan men de volgende vergelijking opstellen:

$$X = (4/5 \times L) + (1/5 \times K) = 0$$

$$X = (4/5 \times 60) + (1/5 \times 150)$$

$$X = 48 + 30$$

$$X = 78$$

De breuk waarmee de invloed van de gebruiksduur en de kilometerstand kan worden weergegeven luidt dan aldus:

$$\frac{78 - (4/5 \times L + 1/5 \times K)}{78} = \frac{390 - (4L + K)}{390}$$

Is de gebruiksduur van de auto minimaal en de kilometerstand zeer gering, dan nadert de breuk tot 1 en zal een hoger percentage van de inruilwaarde als waardevermindering ontstaan.

4.4 Omwille van de eenduidigheid in toepassing van de richtlijn zijn de begrippen "gebruiksduur" en "kilometerstand" als volgt nader omschreven:

L = de gebruiksduur in maanden, waarbij het volgende in acht dient te worden genomen:

- de gebruiksduur wordt gerekend vanaf de datum van ingebruikname, doorgaans te bepalen aan de hand van de afgifte datum van het kentekenbewijs deel 1, tot en met de dag waarop het evenement dat de schade veroorzaakte plaatsvond.
- de periode tussen de dag van ingebruikname en dezelfde dag in de volgende maand wordt beschouwd als een volle maand.
- komt de datum van ingebruikname in de volgende maand niet voor, dan geldt steeds de periode tot en met de laatste dag van die maand als een volle maand.
- is de gebruiksduur na ingebruikname, of na de op de hierboven bepaalde wijze vastgestelde laatste volle maand, 15 dagen of minder, dan wordt afgerond naar respectievelijk 0 of naar de laatste volle maand.

- is de gebruiksduur na de op de hierboven bepaalde wijze vastgestelde laatste volle maand 16 dagen of meer, dan wordt afgerond tot de volgende volle maand.

K = Het aantal gereden kilometers in duizendtallen.  
Een kilometerstand van 500 of meer wordt naar boven afgerond, een stand van minder dan 500 naar beneden.

## 5 De ingrijpendheid en de omvang van de schade

- 5.1 De ingrijpendheid en de omvang van de schade kan als gegeven dienen om de waardering tot uitdrukking te brengen van het risico dat ondanks goed herstel een gebrek ontstaat. Volgens het arrest van de Hoge Raad is het juist dit risico dat de waardevermindering doet ontstaan. Het zal van algemene bekendheid zijn dat naarmate de schade aan een auto omvangrijker, ingrijpender is, het risico dat na herstel een gebrek ontstaat groter wordt. Naarmate er meer handelingen aan een auto worden verricht neemt de kans dat vermindering in deugdelijkheid ontstaat toe. Verdedigbaar is voorts dat het eenvoudig vervangen van beschadigde onderdelen door nieuwe het risico dat zich een gebrek openbaart niet vergroot.

Strikt genomen kan er nog onderscheid worden gemaakt tussen de omvang en de ingrijpendheid van een schade. In deze richtlijn is er echter voor gekozen om de totale arbeidskosten van het schadeherstel in de formule te betrekken. Het onderscheid tussen omvang en ingrijpendheid is, gezien de complexiteit van reparatietechnieken en verscheidenheid aan merken en modellen, niet eenduidig aan te geven. De arbeidskosten zijn doorgaans gespecificeerd op het expertiserapport vermeld. Het betrekken van alleen deze kosten in de richtlijn, sluit aan bij de in de branche levende opvattingen omtrent de risicofactoren welke tot waardevermindering kunnen leiden. Tevens wordt er mee voorkomen dat (extreme) prijzen van onderdelen een rol spelen in de omvang van de waardevermindering.

- 5.2 Betreffende de tot de arbeidskosten behorende spuitkosten zij nog opgemerkt dat deze zowel bij gedeeltelijk spuiten als bij geheel overspuiten van het voertuig van invloed zijn op de waardevermindering. Deze moeten worden opgenomen in de berekening van de waardevermindering.

- 5.3 Evenals bij de factor omtrent de gebruiksduur en de kilometerstand, is de invloed van de omvang van de schade tot uitdrukking te brengen door een breuk die kan variëren tussen 0 en 1. In deze breuk is naast de omvang van de schade tevens de consumentenprijs betrokken. De in geld uitgedrukte omvang van een schade zal bij een auto met een lage consumentenprijs zwaarder wegen dan bij een auto van een hogere prijsklasse. Uit onderzoek is gebleken dat de relatie tussen de consumentenprijs en de omvang van de schade bij duurdere automobielen aan belang inboet.

Dit betekent dat de consumentenprijs - als element in de noemer van de breuk - niet hoger mag zijn dan € 45.000. Om dit te bereiken is in de formule een correctiefactor opgenomen, die hierna nog zal worden besproken. Deze correctie is noodzakelijk geacht tot en met een consumentenprijs van € 90.000,—.

Daarboven is eventueel optredende waardevermindering niet verder bestudeerd omdat het aantal verkochte auto's in die prijsklasse een gering percentage bedraagt van de totale nieuwe automobiel verkoop. Voor auto's met een hogere consumentenprijs dan € 90.000,— geldt deze richtlijn derhalve niet.

- 5.4 De omvang van een schade zal de meeste invloed uitoefenen op optredende waardevermindering, als de auto nog net niet als totaal verloren moet worden beschouwd. Uit onderzoek is gebleken dat bij net in gebruik zijnde auto's uit de gangbare prijsklassen deze grens gemiddeld genomen wordt bereikt als de totale omvang van de schade -dus inclusief de kosten voor nieuwe onderdelen - 63% van de consumentenprijs bedraagt. De breuk, die de omvang van de schade tot uitdrukking moet brengen, dient derhalve het grootst - dus 1 - te zijn als de omvang van de schade gelijk is aan 63% van de consumentenprijs. Aangezien de omvang van de schade in deze richtlijn alleen tot uitdrukking wordt gebracht door de arbeidskosten en spuitkosten, dienen deze elementen nog zodanig te worden gecorrigeerd dat de totale omvang van de schade gerelateerd kan worden aan de consumentenprijs.

Uit gegevens ontleend aan de praktijk is gebleken dat de verhouding tussen arbeidskosten, spuitkosten en de kosten voor nieuwe onderdelen gemiddeld 32 : 35 : 29 bedraagt. Het totale gemiddelde schadebedrag bestaat derhalve voor 32% uit arbeidskosten (inclusief richtbank) en voor 29% uit kosten voor nieuwe onderdelen vermeerderd met 35% spuitkosten. Om de omvang van de schade in de formule tot een volwaardige grootheid te brengen, dienen de arbeidskosten vermeerderd met de spuitkosten vermenigvuldigd te worden met een factor 1,5. Op grond hiervan kan voor de invloed van de omvang van de schade de volgende breuk in de formule worden opgenomen:

$$\frac{1,5 \text{ (arbeidskosten + spuitkosten)}}{0,63 \text{ (consumentenprijs)}}$$

- 5.5 Net als bij de eerder genoemde begrippen is het voor een eenduidige toepassing van de richtlijn nodig geacht om de componenten nader te omschrijven en wel als volgt:

arbeidskosten : Totale kosten van demonteren, monteren, uitdeuken, richten, richtbank, losmaken, lijmen, lassen en uitlijnen. De kosten van bergen blijven buiten beschouwing.

spuitkosten : Het totaalbedrag verbonden aan het spuiten van gerepareerde of vernieuwde delen, inclusief het zogenoemde uitspuiten. Reklameopschriften en niet door de fabrikant aangebrachte biesen of andere verfraaiingen van het lakwerk worden niet in de berekening opgenomen.

consumentenprijs: De door de fabrikant of importeur gepubliceerde adviesprijs voor consumenten inclusief alle belastingbestanddelen en inclusief de door de fabrikant aangebrachte extra's, geldend op de dag waarop het schadeveroorzakend evenement plaats vond.

Wordt het betreffende merk of type niet meer door de fabrikant of importeur in het handelsverkeer gebracht, dan geldt de laatst bekende consumenten-adviesprijs.

## 6 De consumentenprijs correctiefactor

6.1 Zoals hiervoor reeds is opgemerkt is uit onderzoek gebleken dat bij auto's, uit met name de duurdere prijsklassen, de omvang van de schade niet evenredig behoort toe te nemen met de consumentenprijs, om toch een aanzienlijke waardevermindering te laten optreden. Bij duurdere auto's blijkt het niet of nauwelijks iets uit te maken of de omvang van de schade nu € 15.000,— of € 20.000,— bedraagt. In beide gevallen is er sprake van aanzienlijke waardevermindering.

Het is derhalve redelijk dat de breuk - die de omvang van de schade uitdrukt - in bepaalde gevallen eveneens het maximum van 1 bereikt, als de waarde van de teller nog niet geheel gelijk is aan 63% van de consumentenprijs. Het normaal te bereiken maximum van 1, geeft gemiddeld gezien aanvaardbare uitkomsten bij auto's met een consumentenprijs tot en met € 45.000,—. Daarboven dient de betreffende breuk te worden vermenigvuldigd met een factor, zodanig dat de uitkomst van de breuk 1 blijft, ongeacht de consumentenprijs van de auto. Deze uitkomst kan worden bereikt door de bedoelde breuk te vermenigvuldigen met een factor "a", waarvoor geldt:

$$a = \frac{\text{consumentenprijs}}{45.000}$$

Bij een consumentenprijs van € 45.000,— of minder geldt dus : a = 1

Bij een consumentenprijs van meer dan € 45.000,—, doch niet meer dan € 90.000,— geldt dus : a = maximaal 2 aangezien de richtlijn voor auto's met een hogere consumentenprijs niet van toepassing is.

Rekenkundig kan de consumentenprijs correctiefactor buiten toepassing blijven indien de gebruiker de consumentenprijs van de in hoofdstuk 5 geformuleerde breuk maximeert op 45.000. Een dergelijke invulling van de richtlijn leidt echter snel tot misverstand en wordt derhalve niet aanbevolen.

## 7 De formule

7.1 Op grond van de voorgaande hoofdstukken zal de volledige formule samengesteld kunnen worden. De formule bestaat uit vier componenten. De eerste component brengt de gebruiksduur van de auto en de kilometerstand in de formule; de tweede component brengt de omvang van de schade tot uitdrukking; de derde component corrigeert het belang van de consumentenprijs en de vierde component tenslotte drukt de waardevermindering uit in procenten van de inruilwaarde.

7.2 De uitkomst van de formule is een percentage van de inruilwaarde van de auto, zoals die is vermeld in de ANWB/BOVAG koerslijst. De aldaar genoemde inkoopbedragen (inruilprijzen) zijn vermeld inclusief BTW.

Bij het berekenen en rapporteren van de waardevermindering ten behoeve van particulieren kan derhalve deze inruilprijs worden gehanteerd. Indien echter de benadeelde partij vooraftrek van BTW geniet, zal de waardevermindering exclusief BTW gerapporteerd dienen te worden. Hiertoe dient de aldus berekende waardevermindering te worden verminderd met de van toepassing zijnde BTW.

7.3 De formule luidt in zijn geheel als volgt:

$$\frac{390 - (4L + K)}{390} \times \frac{1,5 \text{ (arbeids- + spuitkosten)}}{0,63 \times \text{consumentenprijs}} \times a \times 12$$

## 8 Eerdere schade

8.1 Het is goed mogelijk dat er sprake is geweest van eerdere schade aan de auto. Eventueel onderzoek naar deze mogelijkheid zal normaal gesproken door de expert of een achterliggende organisatie gedaan worden. Indien er sprake is geweest van eerdere schade, die op basis van deze richtlijn tot een vast te stellen bedrag aan waardevermindering heeft geleid, zal nagegaan moeten worden wat de invloed nog is van de destijds opgetreden waardevermindering op het thans voorliggende geval, ongeacht of deze waardevermindering werd berekend of vergoed. Eerder hebben wij vastgesteld dat de omvang van vastgestelde waardevermindering sneller in waarde daalt dan de waarde van de auto.

De bij vorige schade opgetreden waardevermindering kan - indien het terzake opgestelde expertiserapport ter beschikking is - op het thans voorliggende schadegeval worden geprojecteerd. Men kan dit doen door arbeids- en spuitkosten van eerdere schade in mindering te brengen op de arbeids- en spuitkosten van de voorliggende schade. Is dit verschil kleiner of gelijk aan nul, dan is er geen sprake van verdere waardevermindering.

Is dit verschil echter positief dan kan er sprake zijn van waardevermindering, waarbij toepassing van de in hoofdstuk 3 - punt 3.1 en 3.2 - vermelde regels ter bepaling van de ondergrens bijzondere aandacht behoeven.

Bij de beoordeling van de vraag of de ondergrens wordt bereikt, dient men eerst na te gaan of de eerder opgetreden schade op zichzelf aan de geformuleerde regels met betrekking tot de ondergrens voldeed. Is dit het geval dan zal de nog aanwezige invloed van eerdere schade op de evenementsdatum van de thans voorliggende schade dienen te worden bepaald en op de aan de hand van de laatste schade bepaalde waardevermindering in mindering moeten worden gebracht.

## 9 Tenslotte

- 9.1 De waardevermindingsformule is een richtlijn, waarin op verschillende plaatsen afrondingen worden toegepast. Het is daarom gewenst het bedrag van de vastgestelde waardevermindering af te ronden op veelvouden van € 10,—. Waardevermindering minder dan € 100,— is te verwaarlozen en dient niet te worden uitgekeerd.
- 9.2 De hiervoor gegeven richtlijn zal niet in alle gevallen tot een redelijke uitkomst leiden. Dit zal bijvoorbeeld het geval kunnen zijn bij exclusieve auto's, zowel wat betreft uitvoering als prijsklasse. In die gevallen zal de waardevermindering op zijn eigen merites moeten worden beoordeeld.

## 10 Voorbeelden

### 10.1 Berekening van de inruilwaarde van een auto in basisuitvoering.

Uitgangspunt : - begin inruilwaarde = 85% van laatst bekende consumentenprijs  
- de afschrijving in het jaar verloopt lineair

Voorbeeld: - Laatstbekende consumentenprijs € 30.000,—  
Tijdstip ongeval 5 maanden na ingebruikname  
Inruilwaarde bij 1 jaar ouderdom volgens  
koerslijst € 18.000,—  
De begin inruilwaarde =  
85% van € 30.000,— = € 25.500,—  
Af te schrijven over 1 jaar  
€ 25.500,— - € 18.000,— = € 7.500,—  
Af te schrijven over 5 maanden  
 $5/12 \times € 7.500,— = € 3.125,—$   
De inruilwaarde op het ongevalstijdstip is dus  
€ 25.500,— - € 3.325,— = € 22.375,—

10.2 Voorbeelden voor het bepalen van de waardevermindering.  
Uitkomsten afronden op € 10,— nauwkeurig.

Ter herinnering : L = de gebruiksduur in maanden  
K = de kilometerstand gedeeld door 1.000 en afgerond op gehele getallen.  
Alle bedragen inclusief BTW.

*Voorbeeld 1 :*

Gegeven : L = 8 maanden en 12 dagen  
K = 23 (km stand 22.821)  
Arbeids- en spuitkosten= € 1.000,— incl. BTW  
Consumentenprijs = € 20.000,—  
Inruilwaarde = € 12.000,—

$$\text{Oplossing : } \frac{390 - (4 \times 8 + 23)}{390} \times \frac{1,5 \times 1000}{0,63 \times 20000} \times 1 \times 12$$

Afronden op 2 cijfers achter de komma = 1,23 %

Conclusie : Het berekende percentage ligt beneden de ondergrens. Er is geen waardevermindering!

*Voorbeeld 2 :*

Gegeven : L = 8  
K = 23 (km stand 23.432)  
Arbeids- en spuitkosten= € 5.750,— incl. BTW  
Consumentenprijs = € 20.000,—  
Inruilwaarde = € 12.000,—

$$\text{Oplossing : } \frac{390 - (4 \times 8 + 23)}{390} \times \frac{1,5 \times 5750}{0,63 \times 20000} \times 1 \times 12$$

Conclusie : De waardevermindering bedraagt  
7,06 % van € 12.000,— = € 847,20.  
Af te ronden op een veelvoud van € 10,— dus € 850,—.



*Voorbeeld 3 :*

Gegeven : L = 5  
K = 20  
Arbeids- en spuitkosten= € 8.600,— incl. BTW  
Consumentenprijs = € 55.000,—  
Inruilwaarde = € 44.000,—

$$\text{Oplossing : } \frac{390 - (4 \times 5 + 20)}{390} \times \frac{1,5 \times 8600}{0,63 \times 55000} \times \frac{55000}{45000} \times 12 = 4,89\%$$

Conclusie : De waardevermindering bedraagt  
4,89 % van € 44.000,— = € 2.151,60  
Afgerond € 2.150,—.

In dit voorbeeld is de consumentenprijs hoger dan € 45.000,— en dient de correctiefactor a, die anders gelijk 1 is, ingevuld te worden.

*Voorbeeld 4 :*

Gegeven : L = 5  
K = 20  
Arbeids- en spuitkosten= € 8.600,— incl. BTW  
Consumentenprijs = € 85.000,—  
Inruilwaarde = € 68.000,—

$$\text{Oplossing : } \frac{390 - (4 \times 5 + 20)}{390} \times \frac{1,5 \times 8600}{0,63 \times 85000} \times \frac{85000}{45000} \times 12 = 4,90\%$$

Conclusie : De waardevermindering bedraagt  
4,90 % van € 68.000,— = € 3.332,—  
Af te ronden op een veelvoud van € 10,— dus € 3.330,—

### 10.3 Voorbeelden voor het bepalen van de waardevermindering als er sprake is van eerdere schade.

*Voorbeeld 5 :*

Gegeven : Leeftijd op het moment van de 2e schade 18 maanden  
Km-stand op het moment van de 2e schade 40.163  
Arbeids- en spuitkosten van de 2e schade € 4.300,— incl. BTW  
Arbeids- en spuitkosten van de 1e schade € 6.400,— incl. BTW

Oplossing :  $1,5 \times (4.300 - 6.400) =$  kleiner dan 0

Conclusie : De invloed van de waardevermindering van de eerste schade geprojecteerd op het moment van de tweede schade overheerst. Er is dus geen sprake van verdere waardedaling.

Voorbeeld 6 :

Gegeven : Leeftijd op het moment van de 2e schade = 18 mnd.  
Km-stand op het moment van de 2e schade = 40.163  
Arbeids- en spuitkosten van de 2e schade = 5.400 incl. BTW  
Arbeids- en spuitkosten van de 1e schade = 3.050 incl. BTW.  
Consumentenprijs = € 29.500,—  
Inruilwaarde = € 14.000,—

Oplossing : De waardevermindering tengevolge van de 2e schade bedraagt in procenten van de inruilwaarde

$$\frac{390 - (4 \times 18 + 40)}{390} \times \frac{1,5 \times 5400}{0,63 \times 29500} \times 1 \times 12 = 3,72\%$$

De waardevermindering tengevolge van de 1e schade bedraagt in procenten van de inruilwaarde

$$\frac{390 - (4 \times 18 + 40)}{390} \times \frac{1,5 \times 3050}{0,63 \times 29500} \times 1 \times 12 = 2,10\%$$

Conclusie : De 2e schade geeft een hogere uitkomst aan waardevermindering en derhalve zal nog aan waardevermindering moeten worden toegekend:

$$3,72 - 2,10 = 1,62 \% \text{ van } 14.000 = € 226,80 \text{ Afgerond } € 230,—$$

Voor dit soort berekeningen is de ondergrens van 1,5% niet van toepassing omdat het percentage van de 2e schade hierboven ligt.

De commissie welke deze richtlijnen, januari 2011, samenstelde bestond uit:

|                          |              |
|--------------------------|--------------|
| J. van Wagtendonk        | - Voorzitter |
| H.L. van Woerden         | - Secretaris |
| ing. J.A. Dijkstra - Lid |              |
| J.R. Donia               | - Lid        |

#### Samenstelling commissies waardevermindering

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| December 1965<br>en<br>December 1969 | H.J. Bierhorst<br>A. Coomans de Ruiter<br>W.A.B. van Deelen<br>P. Knaap<br>D. Valkenburg |
|--------------------------------------|--|

|            |  |
|------------|--|
| April 1974 | H.J. Bierhorst<br>H.A. Kluis<br>L. Krens<br>J. Romers<br>D. Valkenburg |
|------------|--|

|                |   |
|----------------|---|
| September 1983 | J.K. Rauh<br>M.A.A. Steuns<br>B. Bierhorst<br>L. Krens<br>M.J. Lemckert<br>D. Lems<br>A.M. Wagenaar |
|----------------|---|

|               |   |
|---------------|---|
| Februari 1990 | M.J. Lemckert<br>J.P. van Aardenne<br>B. Bierhorst<br>D. Koudijs<br>N. Plugge<br>A.M. Wagenaar<br>A.C.A. Wildenburg |
|---------------|---|

|               |  |
|---------------|--|
| November 1993 | Mr. A.C.A. Wildenburg<br>J.P. van Aardenne<br>B. Bierhorst<br>Ing. J.A. Dijkstra<br>D. Koudijs<br>N. Plugge<br>M.J. Lemckert |
|---------------|--|

---

*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.*

C. Spaans  
A. M. Wagenaar

Oktober 2001      J. van Wagtendonk  
                         H.L. van Woerden  
                         ing. J.A. Dijkstra  
                         F.M. Kers  
                         J. Langerap