

Fraude
Internet
Winstdeling
No-claim

'Fraude buitenlandse sloopauto's is niet moeilijk te detecteren'

'Er zijn talloze manieren om risico's na te gaan'

"Fraude met geïmporteerde auto's is goed te herkennen en op te volgen. Ik ben het dan ook niet eens met de stelling dat deze fraude niet te detecteren is." Dat is de mening van Jeroen Morrenhof, directeur van Friss Fraudebestrijding.

Morenhof reageert op recente berichtgeving over fraudeerende importeurs van schade-auto's. Die zouden momenteel miljoenen verdienen, omdat verzekeraars, na de af-

schaffing - anderhalf jaar geleden - van de verplichte apk-keuring bij invoer, nu onvoldoende mogelijkheden zouden hebben om deze fraude te detecteren. Het zou gaan om circa achttuizend schade-auto's waar politie, RDW en verzekeraars nu gezamenlijk onderzoek naar doen.

Morrenhof: "De modus operandi die door de fraudeurs wordt gehanteerd, is als volgt: auto's zoals BMW's en Mercedesen worden met forse schade naar Nederland gehaald. De belasting (bpm) over dergelijke auto's is veel lager dan over voertuigen zonder schade. Nadat ze een nieuw Nederlands kenteken hebben gekregen, worden de

auto's casco verzekerd op basis van de cataloguswaarde. Vervolgens wordt een eenzijdige aanrijding gefingeerd en wordt er voor tienduizenden euro's schade bij de verzekeraar geclaimd."

Onaanvaardbaar hoog

Verzekeraars denken dat er pas een eind kan komen aan dit soort fraude als ze inzicht krijgen in bijvoorbeeld de hoogte van de betaalde bpm of het Q-nummer, waaruit valt af te lezen of een auto bij import al schade heeft. Dit zijn gegevens die bij de RDW zijn opgeslagen, maar die (nog) niet toegankelijk zijn. Dat bleek uit een reactie van het Verbond, dat ook nog meldde dat de premies voor autoverzekeringen onaanvaardbaar hoog zouden worden als verzekeraars elke melding van diefstal of schade actief zouden gaan controleren.

Vraagtekens

Morrenhof plaatst daar vraag-

tekens bij. "Er zijn nog legio andere manieren om te kijken of er een verhoogd risico bestaat als het gaat om een importauto met schade. Eén fraude-indicator is bijvoorbeeld als er vrij snel na het ingaan van de verzekering een schade wordt gemeld. Maar ook is er vaak wel het een en ander bekend over het schadeverleden van de persoon."

Om mogelijke fraudeurs niet op ideeën te brengen wil Morrenhof niet al te zeer uitwiden over de toegepaste fraude-indicatoren. "Maar detectiesoftware zoals van Friss, die veel verzekeraars in gebruik hebben, kan verschillende soorten risico's eenvoudig herkennen. Er wordt gebruik gemaakt van een groot aantal kennisregels en modellen en data uit meerdere externe bronnen, waaronder de RDW. Bovendien worden de fraude-indicatoren voortdurend aangescherpt op basis van onderzoeken en bevindingen van klanten."



Frauderende importeurs van schade-auto's verdienen miljoenen, doordat verzekeraars de fraude niet op zouden kunnen sporen.

Bruns stopt met gratis no-claimbeschermer

Bruns ten Brink Assuradeuren gaat stoppen met het aanbieden van een gratis no-claimbeschermer bij online aanvragen van autoverzekeringen.

Het blijft wel mogelijk om de bonusbeschermer tegen premiebetaling mee te verzekeren. Het besluit om te stoppen met de no-claimbeschermer vloeit voort uit de

schadelast, die door frequenter claimgedrag van verzekerden met zo'n beschermer fors is gegroeid. "Maar het is natuurlijk ook zo dat onze volmachtgever ASR het product onlangs uit het assortiment heeft gehaald", aldus Bruns ten Brink, dat ook aankondigde de premies voor no-claimbeschermers binnenkort te zullen verhogen.

InShared geeft al deel premie terug

Achmea-internetdochter InShared heeft bekendgemaakt dat zij nu al 'overwinst' gaat uitkeren aan verzekerden. De gang van zaken was volgens InShared in het eerste halfjaar van het bestaan boven verwachting.

Hoeveel polissen er zijn gesloten, wil directeur Felix Tenniglo niet kwijt. "Wij hebben een concept voor onze klanten, niet voor onze concurrenten." InShared werd eind januari dit jaar gelanceerd. Het bedrijf zou gaan werken volgens het oeroude verzekeringsbeginsel: dat van de onderlingen. Van de premies wordt 20% bestemd voor de bedrijfsvoering en 80% gereserveerd voor schades. Wat van die 80% overblijft, gaat als

'jaarbeloning' terug naar alle polishouders die dat jaar schadevrij zijn gebleven. Elk kwartaal maakt InShared op de website melding van de ontvangen premies en betaalde schades.

'Niet gepland'

Desgevraagd stelt Tenniglo, dat deze tussentijdse winstdeling niet was voorzien in de business case van InShared. "Het voornemen was om dit aan het eind van het eerste jaar bekend te maken. Wij hebben echter in het eerste halfjaar maar 69% van de premies nodig gehad voor schadeuitkeringen. Om te laten blijken dat het ons menens is met die terugbetaling, hebben wij besloten om nu al de geboekte winst van 11% uit te keren."