

Handhaven provisiestelsel is gevaar op termijn

14.10.10 • Chris de Bruin • 4 reacties • Branche

Nu het Verbond en Adfiz het eens lijken over handhaving van het provisiestelsel voor in elk geval de particuliere schademarkt, dringt de vraag zich op of de blijdschap daarover bij een deel van het intermediair gerechtvaardigd is.

Ik kom tot de slotsom dat dat niet het geval is en vat mijn zienswijze puntsgewijs als volgt samen:



1. **Het provisiestelsel is gebaseerd op het solidariteitsbeginsel**

Het heeft na de oorlog tientallen jaren goed gewerkt, in een solidaire samenleving. Die ligt echter achter ons. We zijn tegenwoordig niet meer bereid te betalen voor wat de buurman niet heeft afgenomen. Wij betalen alleen voor wat we zelf afnemen. Ook de overheid en de toezichhouders hebben het solidariteitsbeginsel allang achter zich gelaten. De Inducementwetgeving eist van het intermediair een verantwoording ten aanzien van passende provisie per post, niet per portefeuille.

Anders gezegd: doordat de compenserende elementen uit het systeem zijn gehaald, zijn de wortels van het provisiestelsel doorgehakt. En juist de particuliere schademarkt, waar dat provisiestelsel als ideaal wordt gezien, is verliesgevend en daar staat dus niets meer tegenover. Ook niet de beoogde CAR-beloning voor de complexe producten, want de daaruit voortvloeiende beloningshoogte is nodig voor alleen die productie.

2. **Intermediairs hadden in het verleden een dubbelrol**

Zij behartigden de belangen van de klant, maar waren tegelijk ook het verlengstuk van de verzekeraar. Dat laatste is nu veel minder het geval. Verzekeraars zullen de komende jaren elkaar de tent uitvechten in de strijd om de klant en hun belangrijkste wapen daarbij is de premie. Die moet dus naar beneden en dat werkt dubbelop: de provisie daalt navenant mee, maar daarnaast dalen ook de provisiepercentages, wil er voldoende risicopremie overblijven.

Willen intermediairs hun klanten goed bedienen, dan zullen zij veelal in die alsmaar dalende markt mee moeten zoeken naar steeds de scherpste aanbieding en per succes werken zij daarbij dus hun eigen belangen tegen. Het ligt niet erg voor de hand, dat intermediairs zich met dit vooruitzicht afhankelijk maken van verzekeraars.

3. **Ondernemerschap**

Het veel gehoorde argument dat invoering van een CAR-stelsel, de toegankelijkheid van de markt voor een groot aantal consumenten onmogelijk (want te duur) zou maken, mag waar zijn, maar behoort niet het argument van het intermediair te zijn, maar dat van de overheid. Intermediairs zijn geen zieleherders van de financiële samenleving, wel van hun eigen individuele klant. Ze zijn echter vooral ondernemers, behoren dat althans te zijn. Het is de overheid die afscheid wilde nemen van het provisiestelsel, dan zou het ook de overheid moeten zijn die de toegankelijkheid van het intermediair mogelijk blijft maken.

4. **Wat gebeurt er met 'provisiegedreven advisering'?**

De vraag komt weer op tafel wat er gebeurt met het verschijnsel 'provisiegedreven advisering', bij handhaving van het provisiestelsel. Daar is het allemaal mee begonnen en de afkeer daarvan bestaat nog steeds, al lijken de risico's bij simple riskproducten kleiner. Dat kan echter een kwestie van tijd zijn.

Mijn conclusie

Het provisiestelsel was een prachtig systeem, in een voorbije samenleving. Handhaving ervan in de nieuwe tijd lijkt op korte termijn wellicht mooi, maar is op de langere termijn een rechtstreekse bedreiging voor het voortbestaan van het intermediair. Het kon nog weleens blijken dat een algeheel provisieverbod, gepaard gaande met gezonde marktwerking in een CAR-model, niet alleen voor de klant, maar ook voor het intermediair de meest aantrekkelijke optie is.

Chris de Bruin