

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

12 maart 2015

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van
21 november 1989 betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen, met het oog op de herinvoering
van een verplichte en veralgemeende regeling
van personalisatie *a posteriori***

(ingediend door mevrouw Karine Lalieux c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

12 mars 2015

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 21 novembre 1989
relative à l'assurance obligatoire
de la responsabilité civile en matière de
véhicules automoteurs, en vue de rétablir
un système de personnalisation *a posteriori*
obligatoire et généralisé**

(déposée par Mme Karine Lalieux et consorts)

SAMENVATTING

In 2004 werd de "bonus-malusregeling" opgeheven in verband met de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. De indieners willen die regeling opnieuw instellen, door te voorzien in een gelijksoortig systeem, aangezien

— de beslissing van de Europese Commissie die diende als verantwoording voor die opheffing, grotendeels teniet werd gedaan door het Europees Hof van Justitie van de Europese Unie;

— het verplichte bonus-malussysteem mededinging niet verhindert, daar de aanvangspremies niet zijn gereguleerd;

— het met dit systeem mogelijk is de prijzen van de verzekeringsmaatschappijen beter te vergelijken.

Het wetsvoorstel voorziet dus in de instelling van een gelijksoortig systeem, waarbij rekening wordt gehouden met hetgeen het Europees Hof van Justitie van de Europese Unie ter zake heeft aangegeven.

RÉSUMÉ

La proposition de loi vise à revenir sur la suppression du système du bonus malus pour les assurances responsabilité auto, en réinstaurant un système similaire car:

— la décision de la Commission européenne qui a justifié cette suppression a été largement invalidée par la Cour de justice de l'Union européenne;

— le système du bonus malus obligatoire n'empêche pas la concurrence, dans la mesure où les primes départ ne sont pas réglementées;

— ce système permet de mieux comparer les prix entre les compagnies d'assurance.

La proposition de loi réinstalle donc un système similaire, tout en tenant compte des enseignements posés par la Cour de justice de l'Union européenne dans ce domaine.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: *Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA: *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV: *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV: *Beknopt Verslag*
 CRIV: *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*

PLEN: *Plenum*
 COM: *Commissievergadering*
 MOT: *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: *Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
 QRVA: *Questions et Réponses écrites*
 CRIV: *Version Provisoire du Compte Rendu intégral*
 CRABV: *Compte Rendu Analytique*
 CRIV: *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*

PLEN: *Séance plénière*
 COM: *Réunion de commission*
 MOT: *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail : publicaties@dekamer.be*

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel : publicaties@lachambre.be*

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Voor de verplichte burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen gold tot 2004 in België een verplichte en veralgemeende regeling van personalisatie *a posteriori*, beter bekend als de “bonus-malusregeling”.

Dat systeem voorzag in een juridische structuur in verband met de evolutie van de premie voor die BA-verzekering; die premie was afgestemd op het rijgedrag van de bestuurder, en vooral op het aantal ongevallen waarbij hij/zij betrokken was.

Dat uniforme mechanisme werd opgeheven op 25 oktober 2001, toen de Europese Commissie in verband met de BA-verzekering inzake motorrijtuigen België formeel heeft verzocht niet langer te werken met de bonus-malusregeling.

De Europese Commissie achtte die regeling immers in strijd met het beginsel van de tariefvrijheid, die zou zijn verankerd bij de derde richtlijn “schadeverzekering”¹.

Na de wetwijziging zijn de verzekeringsmaatschappijen voor hun contracten BA-verzekering inzake motorrijtuigen op de Belgische markt een bonus-malusregeling blijven toepassen, maar telkens met een eigen bonus-malusschaal. Die schalen vertonen verschillende (soms negatieve) graden; ook worden soms premiekortingen of “jokers” toegekend.

Daardoor werd de markt veel ondoorzichtiger, waarbij het voor de consument moeilijker is om de meest voordelige verzekering te vinden. Tal van verzekeringsmaatschappijen werken met “jokers”, die worden toegekend als de verzekerde gedurende vele jaren geen ongeval veroorzaakt; op de bonus-malusschaal worden de gevolgen van een door die verzekerde veroorzaakt verkeersongeval aldus ongedaan gemaakt. De (overigens vaak heel beperkte) economische waarde van een dergelijk voordeel is echter geenszins duidelijk voor de consument, ook al is die goed geïnformeerd. Andere verzekeringsmaatschappijen gebruiken een negatieve schaal.

¹ Richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en houdende wijziging van de Richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG (derde richtlijn schadeverzekering) (Publicatieblad, nr. L228, van 11 augustus 1992, blz. 1 — 23).

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Jusqu'en 2004, il existait en Belgique un mécanisme généralisé de personnalisation *a posteriori* obligatoire dans le domaine de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, mieux connu sous le nom de bonus-malus.

Ce système prévoyait une structure juridique régissant l'évolution de la prime d'assurance responsabilité civile (RC) auto en fonction du comportement au volant du conducteur et surtout du nombre d'accidents dans lesquels il était impliqué.

Ce mécanisme uniforme a été supprimé lorsque, le 25 octobre 2001, la Commission européenne a demandé formellement à la Belgique de ne plus imposer le système bonus/malus dans le domaine de l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

La Commission européenne estimait que ce système était contraire au principe de liberté tarifaire qui aurait été consacré par la troisième directive “assurance non vie”¹.

Suite à la modification de la loi, les compagnies d'assurance actives sur le marché belge ont continué à appliquer un système de bonus-malus pour leurs contrats RC véhicules automoteurs mais en appliquant chacune une échelle bonus-malus propre, comportant un nombre de degrés différents, dont parfois des degrés négatifs, ou encore des systèmes de réductions de primes ou de “jokers”.

La conséquence en fut que le marché devint beaucoup plus opaque, le consommateur éprouvant plus de difficultés à trouver le contrat d'assurance le plus avantageux. De nombreux assureurs travaillent avec des jokers (qui sont accordés lorsque le client roule de très nombreuses années sans causer de sinistre) qui gèlent les conséquences sur l'échelle bonus malus d'un accident dont un conducteur est responsable; mais sans que la valeur économique, au demeurant souvent très réduite, d'un tel avantage apparaisse clairement pour le consommateur, même averti.

¹ Directive 92/49/CEE du Conseil, du 18 juin 1992, portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE (troisième directive “assurance non vie”), publiée au JOL n°228 du 11 août 1992, pages 1 à 23.

Voor de consument die een ongeval veroorzaakt, is de evolutie van de verzekeringspremie dus veel minder duidelijk geworden. Hij heeft het bijzonder moeilijk om de aanbiedingen van de verzekeringsmaatschappijen te vergelijken en een optimale verzekeringsformule te kiezen: om de premies te kunnen vergelijken, moet de consument immers de verdere evolutie van de premie op basis van zijn gedrag als bestuurder gemakkelijk kunnen achterhalen. Voor de consument is transparantie uitermate belangrijk in de aanbiedingen van de verschillende verzekeringsmaatschappijen.

Na de opheffing van de bonus-malusregeling zoals die in België werd toegepast, stegen de premies gemiddeld met bijna 7 % — jonge autobestuurders zagen hun BA-verzekeringspremie zelfs gemiddeld met 15 tot 20 % stijgen.

Die steeds verder doorgedreven segmentering staat haaks op het solidariteitsbeginsel dat inherent is aan het begrip “verzekering”. Bovendien heeft die segmentering tot gevolg dat veel autobestuurders worden uitgesloten en dat fraude toeneemt, met bijvoorbeeld een onjuiste opgave van de gebruikelijke bestuurder. Aangezien voor auto's de BA-verzekering echter verplicht is, lijkt het noodzakelijk te waarborgen dat elkeen gelijkelijk toegang heeft tot een verzekeringspolis.

De inachtneming van het gelijkheidsbeginsel en van het beginsel van non-discriminatie sluit geenszins uit dat verschillende personencategorieën uiteenlopend kunnen worden behandeld. Zulks moet dan wel berusten op een objectief criterium, in verhouding staan tot het vooropgestelde doel en naar behoren verantwoord zijn. In dat opzicht lijkt een statistische en niet-persoonsgebonden benadering van de risicobeoordeling — al stoelt die op een objectief criterium — niet in verhouding te staan tot het nagestreefde doel, noch naar behoren verantwoord te zijn.

Leeftijd, etnische afkomst, nationaliteit of geslacht zijn onaanvaardbare criteria omdat de verzekerde er niet het minste vat op heeft en ze discriminerend zijn.

Hoewel de verzekerde tot op zekere hoogte vrij is in de keuze van zijn woonplaats en zijn beroep, wordt die vrijheid ingeperkt door sociaaleconomische omstandigheden, die los staan van de doelstelling van de BA-verzekering inzake motorrijtuigen.

D'autres recourent à des échelles négatives. En conséquence, l'évolution de la prime en cas d'accident en tort est nettement moins claire pour le consommateur. Il lui est très difficile de comparer les offres des assureurs et de choisir une formule d'assurance optimale. Pour comparer les primes, le consommateur doit en effet pouvoir facilement connaître l'évolution future de la prime en fonction de son comportement en tant que conducteur. Pour le consommateur, la transparence des offres des différents assureurs est un élément primordial qu'il faut lui offrir.

Après l'abandon du bonus-malus tel que pratiqué en Belgique, les primes moyennes ont augmenté de près de 7 %. Quant aux jeunes conducteurs, leur prime a augmenté de 15 à 20 %, en moyenne.

Cette segmentation, toujours plus poussée, contredit le principe de la solidarité inhérent à la notion d'assurance. De plus, cette segmentation entraîne l'exclusion de nombreux automobilistes ainsi qu'un accroissement des phénomènes de fraudes (par exemple, l'indication fautive du conducteur habituel). Or, l'assurance de responsabilité civile en matière de véhicules automobiles est obligatoire; il apparaît donc indispensable d'assurer un accès égal aux polices d'assurance.

Le respect du principe d'égalité et de non-discrimination n'exclut nullement la possibilité d'admettre une différence de traitement entre des catégories de personnes. Encore faut-il que cette différence de traitement repose sur un critère objectif et soit proportionnelle à l'objectif poursuivi et raisonnablement justifiée. À cet égard, une approche statistique et non personnelle de l'appréciation du risque, même si elle repose sur un critère objectif, n'apparaît ni proportionnelle à l'objectif poursuivi ni raisonnablement justifiée.

L'âge, l'origine ethnique, la nationalité, ou le sexe sont des critères inacceptables car ils échappent à toute maîtrise de l'assuré et sont discriminatoires.

S'il est vrai que l'assuré possède, dans une certaine mesure, une liberté de choix concernant son domicile et sa profession, cette liberté est limitée par des contraintes socio-économiques totalement étrangères à l'objet de l'assurance RC auto.

Bovendien lijkt de toepassing van dergelijke criteria irrelevant: in een klein land als België legt de verzekerde niet altijd de meeste kilometers af in de regio waar hij woont; zo kan een autobestuurder die op het platteland woont, evenveel — of zelfs meer — in een grote stad rijden ten opzichte van een bestuurder die in die stad woont. Ook kan een zelfde beroep op veel uiteenlopende wijzen worden uitgeoefend, zodat het criterium “beroep” geen goede maatstaf is om het risico in te schatten.

Uit gegevens voor 2010 van de FOD Economie blijkt dat door de impact van de segmentering het premiever- schil tussen twee verzekerden kan oplopen tot 35 %.

Bij de beoordeling van het risico worden allerhande segmenten gemaakt, op basis van statistische en niet-persoonsgebonden criteria. In die segmenteringen miskent men echter het individu en maakt die persoon deel uit van een groep. Wanneer geen rekening wordt gehouden met de individuele kenmerken van de verzekerde, is sprake van discriminatie en zulks is niet gerechtvaardigd: het komt erop neer dat de verzekerden die voorzichtig rijden maar helaas in een statistisch slechte groep zitten, mee opdraaien voor de risico's van andere verzekerden van dezelfde groep, die onvoorzichtig rijden.

Uit een enquête van Credoc² blijkt dat niet alle jongeren hetzelfde risicogedrag op de weg vertonen, want slechts een minderheid (ongeveer 17 %) stapelt de risico's op de weg op, wat overigens ook geldt in andere domeinen van het sociale leven³.

In haar advies van 11 mei 2009 schreef de Commissie voor Verzekeringen het volgende “(...) de verzekerde op zeer weinig criteria zelf zal kunnen inspelen door aanpassing van zijn gedrag. In de BA Motorrijtuigenverzekering zijn vooral de woonplaats, de leeftijd en het beroep van de verzekerde van belang, evenals zijn schadestatistiek. Het is voor deze vertegenwoordigers niet duidelijk hoe deze criteria kunnen beïnvloed worden. (...) een tabel met segmenteringscriteria eerder remmend zal werken en zal ingaan tegen de vrije markt.”

Om de consument weer een duidelijke keuze te bieden bij zijn BA-verzekering inzake motorrijtuigen, strekt dit wetsvoorstel ertoe opnieuw een verplichte bonus-malusregeling in te stellen die voorziet in een schaal met gradaties die op de nieuwe contracten van

En outre, l'application de pareils critères apparaît dépourvue de pertinence: dans un pays à la surface géographique aussi étroite que la Belgique, l'endroit où l'assuré circule le plus n'est pas nécessairement celui où il est domicilié (un automobiliste domicilié en zone rurale peut circuler en ville tout autant, voire plus, qu'un automobiliste domicilié dans une grande ville). Enfin, les modes d'exercice d'une même profession peuvent revêtir des formes tellement diverses que le critère de la profession ne peut indiquer l'importance du risque encouru.

Selon le SPF Économie (2010), il apparaît que l'impact de la segmentation peut engendrer jusqu'à 35 % de différence entre deux assurés.

Dans toutes les formes de segmentation fondées sur des critères statistiques et non personnels de l'appréciation du risque, l'individu n'est pas considéré comme tel mais comme le membre d'un groupe. La méconnaissance des caractères individuels de la personne est discriminatoire et pareille discrimination n'est pas justifiée; elle revient à faire supporter par les assurés, qui sont bons conducteurs mais ont la malchance d'appartenir à un groupe statistiquement “mauvais”, les risques pris par d'autres assurés du même groupe, qui sont des mauvais conducteurs.

Selon une enquête menée par le Credoc², tous les jeunes ne présentent pas le même comportement à risque sur la route: “Seule une minorité d'entre eux, environ 17 %, cumule les risques sur la route, comme d'ailleurs dans d'autres domaines de la vie sociale”³.

Dans son avis du 11 mai 2009, la Commission des Assurances écrivait que “(...) l'assuré ne pourra influencer que sur peu de critères par l'adaptation de son comportement. En effet, en assurance RC véhicules automoteurs, les critères domicile, âge, métier et statistiques sinistres de l'assurés sont souvent déterminants. Il ne s'agit pas de critères sur lesquels l'assuré peut influencer. (...) un tableau de critères de segmentation constituerait plutôt un frein à la libre concurrence.”

Afin d'offrir à nouveau au consommateur un choix clair en matière de contrat d'assurance RC auto, la présente proposition de loi vise à réinstaurer un système de bonus-malus obligatoire, prévoyant l'organisation d'une échelle comportant des degrés, appliqués aux nouveaux

² Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie.

³ Catherine Paris, “Les dérives de la segmentation en assurance”, in *Les dossiers du Journal des tribunaux*, Larcier, 2005, blz. 84, nota 189.

² Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie.

³ Catherine Paris, “Les dérives de la segmentation en assurance”, dans *Les dossiers du Journal des tribunaux*, Larcier, 2005, p. 84, note 189.

toepassing zijn. In die regeling wordt nagegaan hoe de verzekerde op die schaal evolueert, namelijk naargelang hij al dan niet schadegevallen veroorzaakt; er moet ook een verband zijn tussen de plaats op die schaal en het bedrag van de premie.

Die vaststellingscriteria zijn in twee arresten van 7 september 2004 van het Hof van Justitie van de Europese Unie⁴ erkend. Sindsdien heeft datzelfde Hof van Justitie dat beginsel nog strikter afgebakend, maar de draagwijdte van dat principe moet zeker worden gerelativeerd, aangezien het vrij commercialiseren geenszins betekent dat de tariefbepaling volledig vrij is.

De Europese Commissie heeft geargumenteed dat de bonus-malusstelsels de tariefvrijheid van de verzekeringsondernemingen aantasten en dus in strijd zijn met de voornoemde Richtlijn 92/49. Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft dat argument afgewezen door voor recht te stellen dat de gehanteerde stelsels wel degelijk sporen met de Richtlijn, aangezien die stelsels dan wel een impact hebben op de ontwikkeling van de premies, maar niet inhouden dat de tarieven rechtstreeks door de Staat worden bepaald; de verzekeringsondernemingen leggen immers zelf de basispremies vast.

Het Hof stelt duidelijk dat "(v)an een volledige tariefharmonisatie ter zake van schadeverzekeringen, met uitsluiting van iedere nationale maatregel die gevolgen voor de tarieven kan hebben, (...) geen sprake [kan] zijn zolang de gemeenschapswetgever zijn wil daartoe niet duidelijk tot uitdrukking heeft gebracht. (...) (D)e Commissie [heeft] niet aangetoond dat de Franse Republiek, door haar bonus-malussysteem te hebben ingevoerd en gehandhaafd, heeft gehandeld in strijd met het beginsel van tariefvrijheid en van afschaffing van preventief of systematisch toezicht op tarieven en verzekeringsovereenkomsten (...)".

Dit wetsvoorstel strekt er niet toe de verplichting in te voeren dat de verzekeringstarieven vooraf moeten worden goedgekeurd of stelselmatig worden meegedeeld, noch voorziet het in een stelsel waarbij de voorgestelde tariefverhogingen verplicht vooraf worden meegedeeld of goedgekeurd. Het wetsvoorstel valt dus buiten de verbodsbepalingen die worden beoogd door de voornoemde Richtlijn 92/49, zoals die door het Hof van Justitie van de Europese Unie werd geïnterpreteerd in zijn twee voornoemde arresten van 7 september 2004, waarbij het beginsel van de tariefvrijheid opnieuw werd

contrats et tenant compte de l'évolution de la position sur cette échelle, selon la survenance ou l'absence de sinistres, avec un lien obligatoire entre le degré sur cette échelle et le montant de la prime.

Ces critères de fixation ont été reconnus dans deux arrêts du 7 septembre 2004 de la Cour de justice de l'Union européenne⁴. Depuis lors, la même Cour de justice a encore encadré plus strictement ce principe, dont la portée doit d'autant plus être relativisée que la libre commercialisation n'implique nullement la liberté totale de tarification.

La Commission a argumenté que les systèmes de bonus-malus affectent la liberté tarifaire des entreprises d'assurances, et sont donc contraires à la directive 92/49 précitée. La Cour de justice de l'Union européenne a rejeté cet argument en disant pour droit que les systèmes utilisés sont bien conformes à la directive, dès lors que ces systèmes ont, certes, des répercussions sur l'évolution des primes mais n'aboutissent pas à une fixation directe des tarifs par l'État, puisque les entreprises d'assurances restent libres de fixer la hauteur des primes de base.

La Cour énonce clairement qu'une "harmonisation complète du domaine tarifaire en matière d'assurance non-vie excluant toute mesure nationale susceptible d'avoir des répercussions sur les tarifs ne saurait être présumée en l'absence d'une volonté clairement exprimée en ce sens par le législateur communautaire (...) La Commission n'a pas démontré que, en ayant institué et maintenu en vigueur son système de bonus-malus, la République française (aurait agi) en violation du principe de la liberté tarifaire et de la suppression des contrôles préalables ou systématiques sur les tarifs et les contrats d'assurance".

La présente proposition de loi n'exige pas l'approbation préalable ni la communication systématique des tarifs d'assurance et n'instaure pas un système de notification préalable ou d'approbation des majorations des tarifs proposés. Elle n'entre donc pas dans le champ des interdictions visées par la directive 92/49 précitée, telle qu'interprétée par la Cour du Justice de l'Union européenne dans ses deux arrêts précités du 7 septembre 2004, lesquels ont recadré le principe

⁴ Arresten van 7 september 2004, in de zaken C-346/02 Commissie versus Groothertogdom Luxemburg en C-347/02, Commissie versus respectievelijk, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk.

⁴ Arrêts du 7 septembre 2004, dans les affaires C-346/02 et C-347/02, Commission européenne contre, respectivement, le Grand-duché de Luxembourg et la France.

bekrachtigd⁵. Ingevolge de Europese rechtspraak kan de federale overheid immers voorzien in een nieuw algemeen en verplicht bonus-malusstelsel, op voorwaarde dat de verzekeringsondernemingen hun basispremie vrij kunnen bepalen. Dit wetsvoorstel doet geen afbreuk aan de vrijheid van de verzekeringsondernemingen om de basispremies te bepalen, maar strekt ertoe hen te verbieden de basispremies aan te passen op basis van criteria waarop de verzekerde geen vat heeft; daarmee ligt het in het verlengde van het arrest *Carson v. Verenigd Koninkrijk* van 4 november 2008, waarvan punt 80 stelt dat “(...) *the individual does not require the same high level of protection against differences of treatment based on this ground* [na pensionering in het buitenland gaan wonen] *as is needed in relation to differences based on an inherent characteristic (...)*”.

Het wetsvoorstel voert opnieuw een systeem van personalisering *a posteriori* in, overeenkomstig wat de voornoemde arresten van het Hof van Justitie van 7 september 2004 hebben aangegeven. Volgens de indieners van dit wetsvoorstel is het objectief noodzakelijk terug te keren naar een systeem van personalisering *a posteriori*, vanwege het algemeen belang dat daarmee gediend wordt.

De toenmalige minister van Economie Johan Vande Lanotte heeft de FOD Economie verzocht ter zake onderzoek te verrichten. Die studie verscheen in december 2013 en is verhelderend, met name in verband met de toegang tot de verzekering voor jonge autobestuurders:

- gemiddelde premie van de autoverzekering BA in België: 300 euro;
- gemiddelde premie van de autoverzekering BA voor de categorie 18-29 jaar: 662,78 euro;
- gemiddelde premie van de autoverzekering BA voor de categorie 18-24 jaar: 820,61 euro;
- gemiddelde premie van de autoverzekering BA voor de categorie 25-29 jaar: 574,70 euro.

De oprichting van een Tarifieringsbureau neemt niet weg dat de premies die voor bepaalde categorieën van personen gelden (onder meer op grond van louter hun leeftijd) heel afschrikkend blijven. Dergelijke hoge premies leiden ertoe dat die personen de mogelijkheid

de la liberté tarifaire⁵. La jurisprudence européenne implique, en effet, la liberté pour l'autorité fédérale d'instaurer un nouveau système généralisé et obligatoire de bonus-malus, à condition que les entreprises d'assurances fixent librement leur prime de base. La présente proposition de loi, tout en reconnaissant la liberté de l'assureur de fixer la prime de base, interdit de moduler celle-ci en fonction de critères dont l'assuré n'a pas la maîtrise, dans le prolongement de l'arrêt *Carson c Royaume-Uni* du 4 novembre 2008 qui énonce, en son point 80, que “le niveau de la protection accordée aux individus contre des différences de traitement fondées sur ce critère [s'expatrier après avoir terminé sa carrière professionnelle] n'a pas à être aussi élevée que celui dont ils bénéficient lorsque la distinction repose sur une caractéristique qui leur est propre...”.

La proposition de loi réinstaurer un système de personnalisation *a posteriori*, conforme à l'enseignement des arrêts de la Cour de justice du 7 septembre 2004 précités. Les auteurs de la présente proposition de loi estiment qu'il est objectivement nécessaire de réinstaurer un système de personnalisation *a posteriori*, étant donné l'intérêt général qu'il permet de servir.

Une étude du SPF Économie, commanditée par le ministre de l'Économie de l'époque, Johan Vande Lanotte et publiée en décembre 2013 est éloquent, notamment en ce qui concerne l'accès à l'assurance des jeunes automobilistes:

- coût moyen de la RC auto en Belgique: 300 euros;
- coût moyen de la RC auto pour les 18-29 ans: 662,78 euros;
- coût moyen de la RC auto pour les 18-24 ans: 820,61 euros;
- coût moyen de la RC auto pour les 25-29 ans: 574,70 euros.

La mise en place d'un Bureau de tarification n'empêche pas que les primes demandées à certaines catégories de personnes, notamment en fonction de leur seul âge, restent largement dissuasives et aient pour effet, soit de priver ces personnes de la possibilité

⁵ Jean-Marc Binon, “Le principe de liberté tarifaire: une nouvelle nébuleuse dans le ciel européen de l'assurance”, in *Les paramètres de sélection des risques à l'aube du 21ème siècle*, Kluwer, 2004, blz. 17, § 18.

⁵ Jean-Marc Binon, “Le principe de liberté tarifaire: une nouvelle nébuleuse dans le ciel européen de l'assurance”, dans *Les paramètres de sélection des risques à l'aube du 21ème siècle*, Kluwer, 2004, p. 17, § 18

een voertuig te besturen wordt ontnomen, dan wel hen ertoe aanzet fraude te plegen (zoals rijden zonder verzekering of iemand anders opgeven als gebruikelijke bestuurder)⁶.

Omdat er ten slotte geen uniforme tarievenstaat voorhanden is, kan de consument de verschillende marktvoorstellen niet naar behoren vergelijken, en kunnen de verzekeraars geen vergelijkende reclame maken.

de conduire un véhicule, soit de les inciter à frauder (conduite sans assurance ou mention d'une autre personne comme conducteur habituel)⁶.

Enfin, en l'absence d'une échelle uniforme, le consommateur ne peut efficacement comparer les différentes offres du marché et les assureurs ne sont pas en mesure de faire de la publicité comparative.

Karine LALIEUX (PS)
Jean-Marc DELIZÉE (PS)
Fabienne WINCKEL (PS)
Paul-Olivier DELANNOIS (PS)

⁶ Bernard Dubuisson, *Préface*, in C. Paris, "Les dérives de la segmentation en Assurance", in *Les dossiers du Journal des tribunaux*, Larcier, 2005, blz. 10, en C. Paris, *ibidem*, blz. 84.

⁶ Bernard Dubuisson, *Préface*, in C. Paris, "Les dérives de la segmentation en assurance", dans *Les dossiers du journal des tribunaux*, Larcier, 2005, p. 10 et C. Paris, *ibidem*, p. 84.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 3 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, het laatst gewijzigd bij de wet van 8 juni 2006, wordt een § 1/1 ingevoegd, luidende:

“§ 1/1. “De verzekeraar kan zijn basistarief vrij bepalen, binnen de perken en onder de voorwaarden bepaald door de algemene regelgeving inzake de prijzencontrole.

De verzekering kan tariefaanpassingen vaststellen, die gebaseerd zijn op criteria die objectief verbonden zijn aan het belang van het verzekerde risico, op voorwaarde dat de verzekerde die criteria persoonlijk beheerst. Het onderscheid op grond van geslacht, etnische afkomst, nationaliteit, leeftijd, woonplaats of beroep voldoet niet aan de aldus vastgestelde criteria, waarbij deze opsomming niet als uitputtend mag worden beschouwd.

De verzekering voorziet in een systeem van personalisering *a posteriori*, waarbij rekening wordt gehouden met het rijgedrag van de verzekerde, zoals blijkt uit het aantal schadegevallen waarbij die verzekerde in de fout is gegaan.

De Koning bepaalt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de nadere uitvoeringsvoorwaarden van de voorgaande leden. Voor de uitvoering van het systeem van personalisering *a posteriori* stelt Hij een unieke bonus-malusschaal in en bepaalt Hij de graad die van toepassing is voor de nieuwe contracten, alsook de evolutie van de positie van de verzekerde op die schaal, naar gelang zich al dan niet schadegevallen voordoen, zonder dat er een noodzakelijke band is tussen de graad op die schaal en het bedrag van de aanvangspremie.”

23 februari 2015

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, modifié en dernier par la loi du 8 juin 2006, il est inséré un § 1^{er}/1, libellé comme suit:

“§ 1^{er}/1. “L'assureur est libre de fixer son tarif de base, dans les limites et aux conditions déterminées par la législation générale sur le contrôle des prix.

L'assurance peut établir des modulations de tarif fondées sur des critères objectivement liés à l'importance du risque assuré pour autant que l'assuré en ait personnellement la maîtrise. Ne répondent pas aux critères ainsi définis, sans que cette énumération puisse être considérée comme limitative, les distinctions fondées sur le sexe, l'origine ethnique, la nationalité, l'âge, le domicile ou la profession.

L'assurance prévoit un système de personnalisation *a posteriori* qui tient compte du comportement au volant de l'assuré, tel qu'il ressort du nombre de sinistres en tort.

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'exécution des alinéas précédents. En vue de la mise en œuvre du système de personnalisation *a posteriori*, il organise une échelle de type *bonus-malus* unique et détermine le degré applicable aux nouveaux contrats ainsi que l'évolution de la position sur cette échelle selon la survenance ou l'absence de sinistres, sans lien obligatoire entre le degré sur cette échelle et le montant de la prime de départ.”

23 février 2015

Karine LALIEUX (PS)
Jean-Marc DELIZÉE (PS)
Fabienne WINCKEL (PS)
Paul-Olivier DELANNOIS (PS)