

COMMISSION DE L'ÉCONOMIE, DE
LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE, DE
L'ÉDUCATION, DES INSTITUTIONS
SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES
NATIONALES, DES CLASSES
MOYENNES ET DE
L'AGRICULTURE

du

MARDI 11 FÉVRIER 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET
WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE
WETENSCHAPPELIJKE EN
CULTURELE INSTELLINGEN, DE
MIDDENSTAND EN DE
LANDBOUW

van

DINSDAG 11 FEBRUARI 2014

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.18 uur en voorgezeten door mevrouw Liesbeth Van der Auwera.
La séance est ouverte à 14.18 heures et présidée par Mme Liesbeth Van der Auwera.

01 Gedachtewisseling met de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over de autoverzekeringen voor jongeren en samengevoegde vragen van
- de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over "jongeren, verkeersongevallen en segmentatie in autoverzekeringen" (nr. 20247)
- de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over "de verzekeringspremies voor jongeren met betrekking tot de BA auto" (nr. 21234)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee over "de verzekering BA auto voor jongeren" (nr. 21319)

01 Échange de vues avec le vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur les assurances automobiles pour les jeunes et questions jointes de
- M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur "les jeunes, les accidents de la route et la segmentation en matière d'assurances automobiles" (n° 20247)
- M. Peter Logghe au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur "les primes d'assurance pour les jeunes dans le cadre d'une RC auto" (n° 21234)
- Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord sur "l'assurance RC auto pour les jeunes conducteurs" (n° 21319)

De **voorzitter**: De minister en zijn medewerkers hebben het woord voor een toelichting.

01.01 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik stel voor dat wij eerst luisteren naar een toelichting over de studie zelf. Daarna zal ik de nota die ik u bezorgd heb nog kort toelichten.

01.02 **Medewerker van de minister**: De Algemene Directie Statistiek heeft in 2013 een studie uitgevoerd aan de hand van een enquête. De centrale vraag was hoe voor jongeren de toegang tot een autoverzekering verloopt. Hoe actief zijn zij? Worden jongeren vaak geweigerd? Op welke wijze wordt een verzekering aangegaan? Doen jongeren eventueel een beroep op het Tarifieringsbureau?

De enquête werd via het web en de post verspreid. In de vragenlijst werd niet naar meningen gepeild. Ze omvatte alleen beschrijvende vragen. De jongere werd in de enquête gedefinieerd als een persoon tussen 18 en 29 jaar. De steekproef werd getrokken uit het Rijksregister en bestond uit ongeveer 15 000 jongeren. Wij kregen 2 536 antwoorden. De resultaten werden gekalibreerd.

De eerste frappante vaststelling uit de studie was dat ongeveer een derde van de jongeren geen rijbewijs bezat. Bij de 18- tot 24-jarigen was dat zelfs 44 %. Bij de 25- tot 29-jarigen 22 %. Die cijfers werden ook via het rijbewijzenbestand bevestigd.

Ongeveer 40 % van de jongeren met een rijbewijs heeft geprobeerd een verzekering op eigen naam af te sluiten. De jongeren vroegen daarbij heel weinig offertes. Zestig procent van de jongeren vroeg maximaal één offerte aan. Waarschijnlijk kwamen die jongeren dan automatisch terecht bij de verzekeringsmakelaar bij wie de ouders of andere familieleden reeds verzekerd waren.

Iets minder dan 10 % van de jongeren werd in de zoektocht naar een verzekering minstens één keer geweigerd, maar wij konden in de onderzochte leeftijdscategorie geen verband vaststellen tussen de leeftijd en de weigeringen.

Ook bleek dat 55 % van de jongeren in de polis vermeld staat als hoofdbestuurder. In 33 % van de gevallen staat een ouder vermeld als hoofdbestuurder.

Wat houdt dit in? In de gevallen waarin de jongere niet als hoofdbestuurder vermeld wordt in de polis, rijdt ongeveer 38 % in de praktijk even veel kilometers als de in de polis vermelde hoofdbestuurder, of misschien zelfs meer. Drieëntwintig procent van de jongeren verklaart meer te rijden dan de hoofdbestuurder, 15 % even veel.

Bij 54 % van de jongeren die thuis wonen staat een ouder vermeld als hoofdbestuurder. Bij de jongeren die alleen wonen, staat 76 % vermeld als hoofdbestuurder.

Nog een opmerking over de toegang tot de polis. Blijkbaar zijn er voor 90 % van de jongeren geen voorwaarden opgenomen in de verzekeringspolis. Met "voorwaarden" wordt hier bedoeld: voorwaarden die kunnen leiden tot een korting op de premie.

Wat de kostprijs betreft, in dit deel gaat het over jongeren die, ten eerste, in het bezit zijn van een rijbewijs, ten tweede, eigenaar zijn van de wagen en, ten derde, in de polis vermeld staan als hoofdbestuurder. Blijkbaar wordt de hoogte van de premie hoofdzakelijk bepaald door de leeftijd en het schadeverleden. De gemiddelde premie voor een 18 tot 24-jarige bedraagt 821 euro, terwijl de gemiddelde premie voor een 25 tot 29-jarige 575 euro bedraagt.

Wij hebben ook gepeild naar de kennis over het Tarifieringsbureau. Ongeveer 80 % van de jongeren weet blijkbaar niet wat de bedoeling is van het Tarifieringsbureau. Minder dan 1 % van de jongeren is ooit in contact gekomen met het Tarifieringsbureau.

01.03 Johan Vande Lanotte, ministre: (...) Globalement, nous pouvons constater que la plupart des jeunes qui veulent être assurés le sont. Toutefois, environ 10 % d'entre eux ont essuyé des refus. Surtout, on observe que bon nombre de jeunes inscrivent leurs parents comme assurés. Ce n'est pas un problème pourvu que cela soit conforme à la réalité. Si les parents et les jeunes utilisent la voiture, ce n'est pas gênant. Toutefois, cela pose un problème si ce sont principalement ces derniers qui emploient la voiture. En cas d'accident, l'assureur pourrait dire qu'il a été induit en erreur étant donné que le conducteur n'est pas celui qui est mentionné dans le contrat d'assurance.

Bien entendu, le prix est très élevé, surtout au cours des premières années. Il existe une barrière tarifaire. On peut dire que les jeunes paient à peu près trois fois plus que ce que prévoit normalement une police d'assurance. Cela étant, il s'agit d'une estimation très large, qui concerne les cinq premières années. Ensuite, le prix diminue. Il est aussi exact que les accidents sont plus fréquents lorsque le conducteur débute.

J'ai préparé une note d'information. Il ne s'agit pas ici d'une initiative du gouvernement. J'avais promis de donner mon opinion sur cette question. Différentes options existent et elles ne sont pas forcément incompatibles. On peut d'abord s'orienter vers le bonus/malus, qui correspond à une certaine logique reposant sur la solidarité entre les générations. Autrement dit, ceux qui ont plus de trente ans devraient payer un peu plus qu'ils ne le font aujourd'hui, tandis que ceux de moins de trente ans devraient payer moins. Néanmoins, le nombre d'accidents et les montants des dédommagements ne vont pas diminuer pour cette raison. Ce sera globalement identique, mais la répartition sera un peu différente entre les catégories de moins de trente ans et de plus de trente ans. Avec le bonus-malus, cela devrait être le cas.

Il y a une certaine justice: c'est celui qui comptabilise le moins d'accidents qui paie le moins. Le problème – parce que les systèmes de bonus-malus avaient aussi des inconvénients –, c'est qu'il restait toujours un minimum. On obtenait environ vingt points et on ne savait jamais descendre en dessous d'un certain niveau. La critique portait sur le fait que ce minimum était trop élevé et qu'il était difficile à contrôler. À ce moment, l'argument avancé était le prix trop élevé pour la plupart des gens. Mais il était bien entendu moins élevé pour les jeunes. C'est une discussion.

Le grand problème, c'est qu'il a été décidé ici d'en finir avec le bonus-malus parce qu'on pensait que c'était nécessaire au niveau européen. Cela s'est fait - je parle à titre personnel - contre mon gré, mais cela a été fait. Ce fut une grande opération. Si on le réintroduit, ce sera de nouveau une grande opération. Cela va aussi coûter, prendre beaucoup de temps; et avec l'informatique dont nous disposons, cela peut avoir des effets négatifs.

Je ne vais pas dire aujourd'hui que je suis contre le bonus-malus alors que je ne l'ai jamais dit. Mais il y a lieu d'hésiter avant d'entreprendre une grande réforme comme celle-ci, dans un secteur d'assurances à qui on a demandé de modifier un système voici quinze ans et à qui on demanderait de faire marche arrière. C'est un peu embêtant; cela a un coût et des inconvénients. Mais c'est une logique.

J'ai dit dans ma note qu'à mon avis, c'est une option, mais ce n'est pas la première option qu'il faut tenter. Nous ne devons pas commencer avec ça. Soyons clairs! Essayons d'abord autre chose avant de revenir à cela.

La première option, à faire avant le retour au système du bonus-malus donc, serait l'offre conjointe. Il faudrait faire plus de publicité pour cela. Nous ne savons pas quel en sera l'effet; mais il faut fournir beaucoup plus d'informations sur la possibilité de contracter des assurances d'offre conjointe, assorties de remises sur les différentes offres. Normalement, le prix devrait être moindre.

Néanmoins, cela n'offre pas de solution pour les jeunes conducteurs seuls utilisateurs. Mais il y a beaucoup de cas - nous l'avons vu dans les chiffres: à peu près 30 % - dans lesquels l'utilisation par les parents et par les enfants était à peu près équivalente.

77 % des parents tomberaient dans cette catégorie d'offre conjointe. Si l'offre conjointe était plus répandue, cela serait bénéfique. C'est une chose dont il faut faire la publicité.

Een derde optie is de mogelijkheid geven om contracten van drie jaar af te sluiten. Als jongeren contracten van drie jaar afsluiten betekent dit dat de verzekeraar hen ook moet houden.

Les assureurs ne sont pas très chauds pour assurer ces jeunes sur une période de trois ans car ils doivent alors les garder. S'il s'agit d'un contrat annuel, l'inconvénient pour les jeunes, c'est que les assureurs peuvent s'en débarrasser après une année en cas d'accident. Et ces jeunes devront payer ensuite des primes plus élevées.

Dans le cas d'une période d'assurance sur trois ans, le coût diminuerait la première année. C'est plus intéressant pour ce groupe des 23 %.

Quatrièmement, nous ne disposons pas encore de simulateur tarifaire. Le gouvernement l'avait demandé en son temps. Il y a bien une ébauche mais cela ne suffit pas. Le SPF Économie et la FSMA devraient essayer de proposer une comparaison tarifaire beaucoup plus performante. Il faudra peut-être insérer dans la loi sur les assurances l'obligation de donner les informations. Je pense néanmoins qu'une comparaison tarifaire serait de toute façon utile.

Il y a trois options et c'est au Parlement de décider. Même s'il y a des problèmes, beaucoup de gens peuvent trouver une solution. Il reste néanmoins un problème de sécurité juridique et de prix pour un certain nombre de jeunes. Cela dit, nous avons promis de les informer via des études. Il revient maintenant au Parlement de discuter et de prendre position.

De **voorzitter**: Wij hebben bij deze gedachtewisseling ook enkele toegevoegde vragen van de heer Logghe en mevrouw Lalieux. Daarom geef ik hen eerst het woord.

01.04 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de minister, ik wil u bedanken voor de informatie. We hebben inderdaad over de resultaten in de pers kunnen lezen. Uit mijn eigen ervaringen weet ik dat personen boven de 30 jaar gemiddeld 366 euro betalen voor een BA autoverzekering en dat jongeren minstens tweemaal, tot soms driemaal meer betalen.

Daar staat natuurlijk die schadestatistiek van 200 tegenover. Zeker bij mannelijke bestuurders tussen 18 en 24 jaar staat tegenover elke betaalde euro aan premie 2 euro uitbetaalde schade, wat de schadestatistiek natuurlijk wel enorm scheeftrekt.

Mijnheer de minister, de verzekeringsmaatschappijen maken natuurlijk ook berekeningen op basis van andere invalshoeken. Zo zijn er enorme regionale verschillen op het vlak van schadestatistieken. Er zijn ook verschillen tussen de stedelijke agglomeraties en het platteland. Die invalshoeken werden niet meegenomen in de studie, ondanks dat die verschillen vrij substantieel en vrij fundamenteel zijn.

Ik wil nog meegeven dat verzekeringsmaatschappijen eigenlijk pas winst maken als de verhouding schade ten opzichte van premie lager ligt dan 70 %. Zoals gezegd, jongeren, en vooral mannelijke, hebben een schadestatistiek van 200 ten opzichte van de gewone premie. Die factor weegt dus erg door.

De politieke conclusies die u zult trekken uit de cijfers, zijn inderdaad belangrijk.

Mevrouw de voorzitter, de meeste van mijn vragen zijn onderwerp van discussie. Indien men bijvoorbeeld gebruikmaakt van een groepscontract voor een gezin, kan dat voor de verzekeringsmaatschappijen winstgevender zijn en tegelijkertijd voor een soort van premiebuffer zorgen voor de BA-contracten. Men kan ook contracten van langere duur aanbieden.

De fundamentele discussie is natuurlijk de discussie over segmentatie tegenover solidariteit. Daarover moet in elk geval een politieke keuze worden gemaakt. Ik heb er geen enkel probleem mee om de segmentatie te beperken en de solidariteit tussen ouderen en jongeren te vergroten, maar dan moet u natuurlijk ook de ouders meedelen dat ze vanaf morgen meer premie zullen moeten betalen. Dat kan niet anders, wil men ervoor zorgen dat jongeren zich tegen een betaalbare premie kunnen verzekeren.

Mijnheer de minister, u zegt dat 38 % van de jongeren die zich ingeschreven hebben op een contract van de ouders, meer rijdt dan de ouders zelf.

01.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Het gaat om 23 %. Op 100 jongeren die rijden met een verzekering op naam van de ouders, rijdt 23 % meer, 15 % even veel en 62 % rijdt minder dan de ouders.

01.06 **Peter Logghe** (VB): Ik heb die twee cijfers, 23 en 15, samengevoegd, omdat ik ervan uitga dat wie zegt dat hij even veel rijdt als zijn ouders, waarschijnlijk wel iets meer rijdt dan de ouders. Ik ga er dan ook gemakkelijkschalve van uit dat 38 % meer rijdt dan de ouders.

U zegt dat die jongeren een fout begaan. Daar hebt u gelijk in. Verzekeringsmaatschappijen zouden verhaal kunnen uitoefenen, omdat de jongere hen misleid heeft, en daarom de uitbetaalde schade terugvorderen.

Hoeveel schadegevallen worden op die manier teruggevorderd?

01.07 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik weet het niet.

01.08 **Peter Logghe** (VB): Ik denk dat dat zeer goed meevalt en dat er waarschijnlijk bijna geen of helemaal geen terugvorderingen gebeuren.

Voorts zegt u dat personen tussen 18 en 24 jaar gemiddeld een premie betalen van 821 euro. Jongeren tussen 25 en 29 jaar betalen 575 euro. Ik veronderstel dat dat de gemiddelde premie is die iemand van die leeftijd bij een gewone verzekeringsmaatschappij betaalt.

Ik heb de indruk dat men bij het Tariferingsbureau meer betaalt. Ik kan natuurlijk verkeerd zijn. Men wendt zich immers pas tot het Tariferingsbureau indien de schadestatistiek voor de betrokken chauffeur min of meer negatief is. Ik was vooral verbaasd dat minder dan 1 % ooit in contact is gekomen met het Tariferingsbureau en dat 80 % van de jongeren niet eens weet heeft van het Tariferingsbureau. Ik denk dat

er op dat vlak een pak opportuniteiten liggen voor de regering.

U zegt tot slot dat men de verzekeringsmaatschappijen zou kunnen verplichten tot tariefvergelijkingen.

01.09 Minister **Johan Vande Lanotte**: Neen, we zouden ze kunnen verplichten de nodige informatie te geven, zodat de FSMA vergelijkingen kan opmaken. Als wij die informatie nu vragen, wordt ons gezegd dat zij ons niet aangaat, simplistisch gezegd.

01.10 **Peter Logghe** (VB): Het zou eventueel een mogelijkheid kunnen zijn.

Een andere optie is dat men jongeren de mogelijkheid geeft om veel gemakkelijker tariefvergelijkingen te krijgen. Men stoot dan echter opnieuw op het feit dat de segmentatie zodanig ver is doorgeschoten dat men als jongere bijna geen correcte tariefvergelijking meer kan maken.

Ik heb uw informatie grotendeels kunnen volgen. Zij was eigenlijk al min of meer bekend op de verzekeringsmarkt. Ik kijk echter uit naar de conclusies die u hieruit zult trekken.

Ik kijk vooral ook uit naar de andere verschillen, die in de betreffende studie niet werden aangeraakt. Het gaat dan om verschillen tussen regio's en verschillen tussen stedelijke gebieden en het platteland. Die verschillen in de schadestatistiek geven immers ook aanleiding tot verschillen in premies, zoals die nu al bestaan in de verzekeringsmarkt. Ik vind dus dat ook die verschillen eigenlijk meegenomen moeten worden in het volledig plaatje.

01.11 **Karine Lalieux** (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour l'étude demandée au SPF Économie concernant le coût de la RC auto pour les jeunes conducteurs que vous venez de nous présenter. En effet, ces matières manquent souvent de transparence. L'étude en question nous permet, en quelque sorte, d'objectiver les choses.

Vous connaissez le point de vue du groupe socialiste puisque cela fait maintenant huit ans que nous avons déposé une proposition de loi avec laquelle nous revenons souvent dans cette commission, même si c'est en vain. Cependant, elle devrait pouvoir nous aider dans notre travail, à l'avenir, puisque, si j'ai bien compris, vous avez décidé de charger le Parlement de se pencher sur cette question.

Cela dit, je voudrais maintenant aborder la question de la réintroduction du bonus-malus. Je tiens à rappeler que si ce dernier a été mis à mal, c'est essentiellement à cause des pressions des compagnies d'assurance qui voyaient là l'occasion d'opérer plus de segmentations. Je tiens également à rappeler que le bonus-malus est avantageux dans la mesure où il est tenu compte du comportement des conducteurs. Il n'est pas ici question de critères que l'on ne maîtrise pas, comme l'âge ou son domicile quand on a 18 ans et qu'on habite chez ses parents. Cette importante segmentation permet d'augmenter les primes d'assurance à outrance. Il ne faut pas non plus oublier les statistiques que je ne conteste pas. Mais je rappelle que l'assurance implique une mutualisation et une solidarité entre les "bons" risques et les "moins bons" risques. Il s'agit de la base même des assurances. Je tiens d'ailleurs à faire remarquer qu'il arrive de plus en plus souvent que les assureurs ne veuillent plus assurer que les "bons" risques, ce qui est un peu facile.

Dans la conclusion dont nous avons pris connaissance, on attire l'attention sur le fait que la prime d'assurance est comptée dans l'indice des prix, ce qui représente un danger pour ce dernier. Ce raisonnement est un peu léger. Cela revient à dire – il s'agit ici du discours tenu en permanence par les assureurs – que si on réintroduit le bonus-malus, on assistera à une augmentation significative de toutes les primes.

Un débat épique a eu lieu dans cette commission, à la fin de la législature précédente, au sujet de la discrimination entre les hommes et les femmes pour ce qui concerne l'assurance solde restant dû. Cette discrimination est interdite par l'Europe. Je vous rappelle qu'à l'époque, les assureurs menaçaient de faire payer plus cher tous les assurés, s'il était mis fin à ladite discrimination. Ils auraient dû faire preuve de correction et les risques auraient dû être équilibrés entre les femmes et les hommes.

Je rappelle encore qu'en 2004 quand on a retiré, sous la pression des assureurs, le bonus-malus – ce qui n'aurait jamais dû se faire –, les primes ont été augmentées de manière significative. Les études montrent que les primes ont augmenté, en 2004, de manière générale de 7 % et de 15 à 20 % pour les jeunes. Les assureurs ont menacé d'augmenter les primes en cas de réintroduction du bonus-malus. Mais lors du retrait

de ce dernier, les primes ont quand même été augmentées. Selon moi, les assureurs jouent aujourd'hui à un jeu que je qualifierais de quelque peu difficile.

Par ailleurs, en dehors des jeunes, les seniors rencontrent également des difficultés. En outre, en matière de primes d'assurance, ce n'est pas la seule segmentation; en effet, le quartier joue aussi de manière significative dans la segmentation et l'augmentation des primes. Ainsi, des personnes qui réinvestissent, comme moi, des quartiers difficiles et défavorisés doivent-elles payer une prime d'assurance auto plus élevée? Je ne le pense pas. De plus, cela va à l'encontre de la solidarité, quoi que les statistiques en disent.

J'en reviens, par conséquent, à mon idée selon laquelle la prime de l'assurance auto devrait être fonction du comportement réel. Si on commet des accidents et des sinistres et qu'on conduit comme un cow-boy, cela ne me dérange pas de voir la prime augmenter. Mais il faut éviter tout a priori par rapport à l'âge et au quartier. Je continuerai à défendre cette optique qui me paraît la plus juste.

Par rapport à l'offre conjointe, d'aucuns la considèrent comme illégale si, effectivement, le jeune parcourt plus de kilomètres. Je ne connais pas la véracité des propos tenus par les jeunes. Si le jeune répond à ce questionnaire en se disant qu'il ne va pas mettre son père en difficulté en déclarant qu'il a commis une fraude à l'assurance en l'assurant sur sa voiture, alors que ce n'est pas la sienne, et qu'il la conduit à temps plein, je n'en sais rien! Même si les réponses sont anonymes, les données ont été recueillies. Mais comment savoir si ces chiffres sont exacts par rapport au nombre de kilomètres parcourus par les parents et le jeune? Si la déclaration est fautive, c'est une fraude à l'assurance; dans ce cas, tant les parents que le jeune risquent beaucoup. Le jeune dont les parents ne veulent pas intervenir est sanctionné. Celui dont les parents n'ont pas de voiture ou ne peuvent la prêter est sanctionné. Celui qui a besoin de sa propre voiture est sanctionné aussi!

À mes yeux, ce n'est évidemment pas une solution! C'est une solution de rechange pour des familles qui ont la chance de posséder deux voitures, où la mère conduit sans doute moins et où elle accepte de faire assurer son enfant. Ce n'est déjà pas n'importe quel type de famille qui peut répondre à ce type de condition en ce qui concerne l'assurance auto. Je pense que les risques peuvent se retourner contre ces familles. Il suffit qu'il y ait un nombre de kilomètres plus important pour le jeune que pour le parent pour que cela soit considéré comme une fraude à l'assurance.

Par rapport au contrat longue durée, cette proposition rend les jeunes complètement captifs de leur assurance. Vous faites tout – et on vous soutient, monsieur le ministre – pour que chacun ait la faculté de changer de fournisseur dans les domaines des télécoms, de l'énergie ou autre, afin de faire jouer la concurrence dans les secteurs libéralisés. Or, dans le cas présent, on dit aux jeunes qu'ils seront captifs pendant trois ans de leur assurance, que l'on essaiera de faire en sorte que leur contrat ne soit pas résilié et qu'ils ne soient pas éjectés en dehors des sinistres.

Je n'y crois pas! Je ne suis pas en faveur de cette solution. Ce faisant, ce n'est ni plus ni moins qu'un sparadrac que l'on appose, parce que l'on n'a pas la solution première, c'est-à-dire une prime en fonction du comportement et l'accessibilité de l'assurance obligatoire pour tous. Pour moi, ce n'est pas une solution que d'augmenter le nombre d'années d'assurance avec les dangers de résiliation après sinistre et le fait de rendre des gens complètement captifs de leur assurance parce qu'ils sont jeunes et parce que les assureurs augmentent leurs primes de manière significative.

Le simulateur d'offres, oui, bien évidemment! Mais bon courage, car s'il y a de nombreuses offres dans les autres matières dont vous vous êtes occupé, il y a aussi beaucoup d'offres en matière d'assurances!

En conclusion, je pense qu'il importe d'avancer sur les assurances en général, sur l'assurance auto en particulier. Je persiste à croire que le comportement réel des gens devrait déterminer la fixation de la prime, c'est-à-dire le bonus-malus. On nous dira que c'est compliqué, que cela coûte cher, que les primes augmentent. Nous connaissons déjà tous ces discours.

Je crois aussi que la segmentation doit être travaillée dans un cadre plus global car il y a de plus en plus de segmentations en matière d'assurance non justifiées par les assureurs. C'est un chantier ouvert. Si vous le laissez au Parlement, nous nous saisisons bien volontiers de ce dossier pour remettre les propositions de loi à l'ordre du jour.

01.12 Peter Dedecker (N-VA): Collega's, het betreft hier geen evident thema. Het ligt ons allen na aan het

hart. Het is een oud zeer. In het begin van deze legislatuur kwamen wij al met dat verhaal op de proppen. Dat was terecht, want het sleepte al lang aan. Jammer genoeg is er in de voorbije legislatuur nauwelijks iets gebeurd. Nu, vlak voor de verkiezingsperiode, komt men met allerlei losse ideeetjes. Ik vind dat een beetje vreemd. Ik begrijp echter dat er niet veel gebeurd is, omdat het een zeer moeilijk verhaal is.

Zoals collega Lalieux zei, gaat het inderdaad over een geliberaliseerde markt en is het zeer moeilijk om de verschillende polissen te vergelijken. Ik geef een praktijkvoorbeeld. Ik heb, voor zover ik mijzelf nog tot de jongeren mag rekenen...

01.13 Minister **Johan Vande Lanotte**: Eigenlijk niet.

Toen ik 29 was en op een dag het centraal station binnenwandelde, vroeg men mij: "Mijnheer, wat denkt u van de jeugd?" Ik heb toen geantwoord: "Tot vandaag dacht ik dat ik daarbij hoorde." Ik was toen 29. U hoort er dus ook niet meer bij.

01.14 **Peter Dedecker** (N-VA): Dan hoor ik blijkbaar niet meer bij de jongeren, zo veel te beter voor mijn autoverzekering misschien.

(...): (...)

01.15 Minister **Johan Vande Lanotte**: Als men u vraagt wat u over de jeugd denkt, dan hoort u er niet meer bij.

01.16 **Peter Dedecker** (N-VA): Het hangt ervan af welke definitie men gebruikt. Als het gaat over politieke jongerenverenigingen, dan hoort men, bij de N-VA althans, tot en met zijn 30^e bij de jongeren. Bij CD&V misschien tot zijn 65^e?

01.17 Minister **Johan Vande Lanotte**: Men kan ook tot de jonggepensioneerden behoren.

01.18 **Peter Dedecker** (N-VA): Inderdaad, het hangt ervan af welke definitie men hanteert.

De vergelijkbaarheid van verzekeringspolissen is geen evidente zaak. Ik heb onlangs een nieuwe auto gekocht. Hij is besteld.

(...): Proficiat!

01.19 **Leen Dierick** (CD&V): (...)

01.20 **Peter Dedecker** (N-VA): Inderdaad, na de gezinsuitbreiding, collega Dierick.

Het is zeer moeilijk om de verzekeringspolissen te vergelijken. Men vindt slechts bij een tweetal maatschappijen een aanbieding online. Andere aanbiedingen moeten persoonlijk worden aangevraagd. Het is jammer dat men zo moeilijk kan vergelijken en een standaardvraag stellen. Het is natuurlijk ook wel te begrijpen, want een verzekeringsmakelaar bekijkt de zaken individueel. Hij houdt ook rekening met een aantal andere factoren. Als de hele familie klant is, dan heeft hij een incentive om iets extra's te doen. Als men meerdere andere polissen afneemt, dan heeft hij ook een incentive om iets extra's te doen. Ook als men niet veel kilometers rijdt, heeft hij een incentive om iets extra's te doen.

Ik begrijp wel dat aanbiedingen zeer moeilijk vergeleken kunnen worden. Een tariefsimulator zal dus niet veel helpen. Wie goed rondkijkt, vindt allicht een beter aanbod dan zo'n tariefsimulator aangeeft. Die houdt immers geen rekening met de individuele situatie.

Een ander idee dat naar boven kwam, is de verlenging van de contracten tot drie jaar. Ook daar heb ik enkele bedenkingen bij. Voor de grootste brokkenpiloten, die bijvoorbeeld drie ongelukken veroorzaakten, maakt het niet veel uit of een contract één jaar of drie jaar duurt. De verzekeraar kan ook op die drie jaar nooit de schade recupereren. Het probleem ligt niet bij de contracten, maar bij de enkele brokkenpiloten die de premies voor iedereen de hoogte injagen. Een versterking van de bonus-malus is veel beter dan een uitbreiding van de termijn tot drie jaar.

Fundamenteel is dat brokken vermeden moeten worden. Dat moet de prioriteit zijn. Daar zijn verschillende incentives voor. U kent het actieplan GoForZero wel. Er zijn nog andere maatregelen. Hier moeten wij nog meer op inzetten. Misschien kunt u een overleg starten met uw partijgenoot, de Vlaamse minister van Onderwijs. Daar liggen nog kansen.

Rijden met een auto is een onlosmakelijk onderdeel van onze maatschappij. Of men veel met de auto rijdt of niet, iedereen heeft de auto op een bepaald moment nodig. Dan zijn rijvaardigheden essentieel. Dat maakt vandaag al deel uit van de eindtermen van het onderwijs, maar er moet nog veel meer op ingezet worden.

Wij zien dat de meeste brokkenpiloten nu te vinden zijn bij degenen die nog maar net een rijbewijs hebben behaald. Dat zijn meteen ook de schoolverlaters. Door een versterking van het onderwijs kan men het aantal ongevallen bij 18- tot 25-jarigen verminderen. Daar ligt een grote opportuniteit. Als men bij die groep het aantal ongevallen kan verminderen, vermindert men automatisch ook de premiekosten, voor iedereen. Nu jagen enkele brokkenpiloten de premies omhoog voor iedereen.

Ik meen dat met een doordacht actieplan, waarvan onderwijs een essentieel onderdeel is, ook al is dat de bevoegdheid van een ander parlement, veel te realiseren valt.

01.21 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer Dedecker, u zegt dat er niets is gebeurd, maar dat is niet correct.

De eerste keer dat wij daarover praatten, enkele maanden geleden, hadden wij cijfers van Assuralia en van Test-Aankoop. Ik heb in de commissie gezegd dat ik zou proberen om beide samen te brengen, zodat wij het minstens over de vaststellingen eens zouden kunnen zijn. Wij hebben hen samengebracht, maar het opzet is totaal niet gelukt; er was geen consensus over de cijfers mogelijk.

Toen heb ik hier gezegd dat wij zelf een studie zouden laten uitvoeren. Dat is de eerste keer dat het Instituut voor de Statistiek op deze manier een studie uitvoert. Die studie duurt een jaar, als men dat goed wil doen. Er is dus niet niets gebeurd. De cijfers werden twee of drie maanden geleden in orde gebracht.

Wij hebben dus een consensus over de cijfers proberen te krijgen, maar dat is niet gelukt en dan hebben wij zelf een studie uitgevoerd. Het klopt dus niet dat er niets is gebeurd. Dat vraagt alleen tijd. Die studie is er nu en nu kunnen wij daarover met kennis van zaken praten en achterhalen wat het echte probleem is.

Ik heb gewoon gedaan wat met de commissie werd afgesproken. Waren wij begonnen van bij de aanvang, dan zou ons terecht worden verweten dat wij met iets bezig waren zonder te weten waarover wij het hadden. Wat wij hebben gedaan, gebeurde in afspraak met de commissie en ik heb de hele tijd hetzelfde standpunt aangehouden.

Een tweede belangrijk element heeft betrekking op de segmentering. Er is een wet betreffende de verzekeringen op komst. Daarin is duidelijk in een regeling voor de segmentering voorzien. Dat is niet onbelangrijk in dit debat.

“Elke segmentering op het vlak van acceptatie, tarifiering en/of omvang van de dekking moet objectief worden gerechtvaardigd door een legitiem doel. De middelen voor het bereiken van het doel moeten passend en noodzakelijk zijn. De verzekeraar is bovendien gebonden door een bijzondere transparantie- en motiveringsplicht. Per typecontract moeten de door de verzekeraar gebruikte segmentatiecriteria samen met de onderliggende motivatie worden vermeld op de website van de verzekeraar. Voor de consument individueel moet bij het aanbod, het wijzigen van het contract, het opzeggen van het contract en het weigeren van het contract gemotiveerd worden wat de segmenteringscriteria zijn die tot de beslissing hebben geleid. Dit alles moet op een duidelijke en voor de verzekeringsnemer begrijpbare wijze gebeuren. De Koning kan na overleg in de Ministerraad bepalen welke segmenteringscriteria niet mogen worden gebruikt.” Deze passage, dit komt uit de wet op de verzekeringen, gaf ik ter informatie.

Wat de simulatie betreft, ben ik het met u eens dat dit niet simpel zal zijn. Het is niet iets wat men op een half uur doet, maar het is nuttig om een aantal vergelijkingen te maken. Het is opmerkelijk dat bijna niemand van de jongeren kijkt wat voor hen een goed aanbod is. Wij stellen dat vast. Het is aangewezen om dit een klein beetje aan te wakkeren.

Ik wil ook duidelijk maken dat het driejarig contract een optie is, maar geen verplichting.

Het zal niet voor iedereen helpen, maar voor sommigen kan dit het pad nivelleren en de stappen gemakkelijker maken, meer niet.

Wat het onderwijs betreft, zit ik met een zeer groot familiaal probleem. Ten eerste, ik ben er niet van overtuigd dat men dit allemaal kan oplossen met onderwijs. De jongsocialisten hebben ooit voorgesteld om de rijopleiding en rijopvoeding in het lesprogramma op te nemen. Ik zat in de wagen met een van mijn kinderen toen wij dat via de radio vernamen en ik heb toen plechtig moeten zweren dat ik mij daartegen zou verzetten. Volgens hem betekende dat weer extra les. Ik zei hem dat dit in de plaats van iets anders zou komen, maar hij geloofde daar niets van. Het zou volgens hem alweer meer school betekenen en hij zit al meer dan genoeg op school. Ik kan dus, eerlijk gezegd, alleen maar mijn belofte nakomen ten aanzien van mijn kinderen en dat voorstel dus niet genegen zijn. Uiteraard kan ik het Parlement niet tegenhouden om ter zake iets te ondernemen, maar ik heb wel moeten beloven om gekant te zijn tegen dat voorstel. Mijn zoon vindt dat hij al genoeg stof te verwerken krijgt op school en dat hij daaraan al genoeg van zijn vrije tijd besteedt. Ik word dus door een familiale belofte belemmerd met betrekking tot dat voorstel.

01.22 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw bijkomende uitleg en de inzage in de familiale verhoudingen bij u thuis. Ik stel vast dat uw kinderen toch niet alles te zeggen hebben, want enige rijvaardigheid staat intussen wel degelijk in de eindtermen. U hebt zich daar blijkbaar niet voldoende tegen kunnen verzetten. Op zich vind ik het geen slechte zaak dat dit in de eindtermen staat, integendeel zelfs.

Uw tweede punt was dat jongeren — en volgens mij geldt dit trouwens niet alleen voor jongeren — te weinig vergelijken als het op verzekeringen aankomt. Dat is een feit. Dat merkt men trouwens ook voor hypotheeken, hoewel wie een huis koopt wel eens een toer rond de banken zal doen en er vier of vijf zal bezoeken. Voor verzekeringen gebeurt dat inderdaad veel te weinig. Daar ligt volgens mij opnieuw een taak voor het onderwijs. De financiële geletterdheid van onze jongeren is ondermaats. Dat geldt trouwens niet alleen voor de jongeren maar ook voor ouderen. Ik kan een aantal voorbeelden aanhalen van gedupeerde beleggers die meenden dat zij iets veilig kochten, maar ik zal er niet verder op ingaan. De ondermaatse financiële geletterdheid is dus ook een aspect dat eveneens en zeker geldt voor verzekeringen. Mensen weten vaak niet welke verzekering zij nodig hebben of hebben. Wat is burgerlijke aansprakelijkheid versus dekking van de bestuurder? Dat zijn zaken waartussen veel mensen het verschil niet kennen. Net zoals veel mensen het verschil niet kennen tussen een tak 21-product en een tak 23-product. Financiële geletterdheid is een basiskennis om tegenwoordig in de maatschappij te kunnen staan.

Er is absoluut meer nood aan financiële geletterdheid, maar jammer genoeg zullen wij dat probleem niet kunnen oplossen in deze commissie.

01.23 Peter Logghe (VB): Mijnheer de minister, ik heb een paar korte opmerkingen.

Ik hoor hier verklaren dat, indien de bonus-malus opnieuw wordt ingevoerd, de premieverhoging niet nodig is en dus kan worden vermeden. Mijnheer Dedecker, ik moet u bekennen dat ik niet inzie hoe het aantal schadegevallen door het opnieuw invoeren van de bonus-malus zou kunnen dalen. Laten wij ervan uitgaan dat het aantal schadegevallen ongeveer hetzelfde zal blijven en dat de jongeren in principe en in theorie dus met of zonder het bestaan van de bonus-malus even veel schadegevallen zullen veroorzaken. Het aantal ongevallen zou denkelijk ongeveer gelijk blijven. Theoretisch is er dus de schadepot van 100, die zal moeten worden gevuld. Indien de jongere minder premie betaalt, zullen op een andere manier meer premie-inkomsten moeten worden gegenereerd om dezelfde schadepot te blijven betalen. Bij de stelling over de bonus-malus heb ik dus enige vraagtekens.

Ten tweede, mijnheer de minister, u zei dat de tarifiering van de autoverzekeringen, BA Auto, vrij recent is. U zou er nog maar vier maanden geleden mee begonnen zijn. Ik moet u ter zake enigszins corrigeren. Immers, een van uw voorgangers, denkelijk minister Reynders, kondigde al zes of zeven jaar geleden aan het modelcontract BA Auto te zullen aanpassen. Hij zou met een nieuw wetsontwerp naar de commissie komen, maar wij hebben dat nooit gezien. Ik veronderstel dat wat u nu voorbereidt, volledig losstaat van een modelcontract BA Auto. Er is natuurlijk ook vraag naar een aanpassing van een aantal modaliteiten van het contract BA Auto.

Voorts hoorde ik u niets zeggen over een eventuele verhoging van de vrijstelling in hoofde van jonge bestuurders. Er zijn twee mogelijkheden. Indien u het aantal schadegevallen bij jongeren wil laten dalen,

kunt u natuurlijk maatregelen nemen op het vlak van onderwijs en dies meer. U zou er echter ook voor kunnen opteren om de vrijstelling voor jongeren te verhogen, waardoor zij na de betaling van een of twee keer de vrijstelling deels zullen zijn gealarmeerd over het feit dat zij, wanneer zij brokken blijven maken, jaar na jaar behalve hun autoverzekering ook nog eens twee- of driemaal de vrijstelling moeten betalen.

Men zou ze bijvoorbeeld alert kunnen maken door de vrijstelling voor jongeren te verhogen als zij met de wagen rijden en een ongeval veroorzaken. Men kan dat technisch perfect aan het contract toevoegen. Op die manier kan men de jongere chauffeurs sensibiliseren, hoop ik.

01.24 Bruno Tuybens (sp.a): Ik had al een paar keer gevraagd om het woord te krijgen, maar ik was misschien niet duidelijk genoeg.

Ik hoor dat bepaalde collega's vinden dat we met de segmentering moeten voortgaan, bijvoorbeeld wat het onderscheid tussen het platteland en de steden betreft. Ik wil u adviseren om daar niet mee te beginnen, mijnheer de minister. Er zijn heel wat stadsbewoners die vooral op het platteland met de auto rijden, en omgekeerd. Als wij zulke dingen beginnen te segmenteren, wordt het echt onmogelijk. Ik zou dat potje in ieder geval niet openen.

Collega Dedecker, de theoretische kennis staat momenteel in de eindtermen van het onderwijs. Dat heeft te maken met de gevraagde democratisering van de kostprijs. Zelfs voor zij die geen auto besturen, is het sowieso interessant om die kennis te hebben. Dat is een zeer goede maatregel geweest, waaraan trouwens een heel parlementair, democratisch debat vooraf is gegaan. Ik denk dat het Kathleen Van Brempt was, die de maatregel in de Vlaamse regering heeft genomen.

Mijnheer Dedecker, u suggereerde de rijvaardigheid in de eindtermen op te nemen. Dat zou betekenen dat wij jongeren vanaf 16 jaar al effectief de kans moeten geven op de baan te rijden. Ik betwijfel of dat de juiste manier van werken is.

Ik wil zeer sterk oproepen om jongeren niet te stigmatiseren. Ik zeg niet dat iemand dat heeft gedaan. Het is niet juist dat jongens van 18 tot 24 jaar automatisch brokkenpiloten zijn. De meerderheid van de jongeren doet het zeer goed en veroorzaakt geen ongevallen in het verkeer. Wij moeten daar met zijn allen oog voor blijven houden.

Ik kan de minister er enkel toe oproepen om naar het voorbeeld van de energieprijns inspanningen te blijven leveren en te overleggen met de sector over de mogelijkheden om de aangeboden polissen gemakkelijker te vergelijken en transparanter te maken. De overheid kan daarin regulerend optreden. Als de vergelijkbaarheid vergroot, wordt extra druk op de prijzen gelegd. Men moet ook oog blijven houden voor de jongeren die, gelukkig, geen ongevallen veroorzaken. Dat zijn de belangrijkste invalshoeken.

Voorts ben ik het eens met collega Lalieux dat we het bonus-malussysteem als een basis moeten blijven beschouwen. Solidariteit ter zake dient onze samenleving.

01.25 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, je réagirai brièvement. D'abord, ne nous trompons pas de débat. Modifier les primes d'assurance ne changera rien en termes de sinistres. C'est évidemment une question de prévention routière.

Selon les statistiques, l'augmentation du nombre de voitures sur nos routes est exponentielle. On ne peut donc pas comparer les chiffres des années 90 et ceux des années 2010. Cela n'a plus rien à voir.

J'ai bien entendu le ministre. J'ignore si le débat reprendra dans cette commission. Le parlement pourrait se positionner à l'égard du bonus/malus. Par ailleurs, on parle beaucoup de solidarité. Je rappelle que les jeunes paient pour les "cow-boys". Cela représente une injustice pour les conducteurs âgés de 18 à 25 ans qui n'ont jamais commis d'accident. Arrêtons de dire que personne ne paie! Si, c'est toute une catégorie qui le fait au bénéfice de conducteurs qui sont la cause d'énormément de sinistres! Il convient dès lors de se fonder sur des comportements qui doivent être sanctionnés et non sur des statistiques que personne ne maîtrise.

Enfin, j'aimerais vous poser une dernière question, monsieur le ministre. J'espère que la loi portant sur les assurances sera bientôt prête. J'aime beaucoup vos articles sur la segmentation, mais je souhaite qu'un arrêté royal refuse cette segmentation sur la base de l'âge et soutienne le système du bonus-malus. Quand

votre texte sera-t-il soumis au Parlement? Est-il déjà passé en deuxième lecture?

01.26 Johan Vande Lanotte, ministre: Oui, il a déjà été présenté en Conseil des ministres en deuxième lecture. Il vous sera soumis dans les semaines à venir.

01.27 Karine Lalieux (PS): Parfait! Nous pourrions ainsi mener un véritable débat sur la base de ces articles.

01.28 Peter Logghe (VB): Mevrouw Lalieux, ik ben blij dat wij het toch over een aantal zaken eens zijn. U zegt dat de schadelast niet zal wijzigen door de herinvoering van de bonus-malus. Dat heb ik zopas ook proberen uit te leggen, namelijk dat dezelfde schadelast zal ontstaan en dus ook zal moeten worden betaald. Als men minder premie van de jonge bestuurders krijgt, zal de restpremie van ergens anders moeten komen. Men zal dat niet van de bomen kunnen plukken.

Hoe dan ook zal er nog een deel van de premie door de anderen moeten worden bijbetaald. U zult dus de overtuiging moeten hebben om dat ook duidelijk te zeggen.

Mijnheer Tuybens, ik heb niet gepleit voor een grotere segmentatie tussen stad en platteland. Voor alle duidelijkheid, het is een realiteit, die nu al bestaat. De meeste verzekeringsmaatschappijen passen nu al een andere premiesamenstelling toe naargelang men in een stad dan wel op het platteland woont.

U zegt voorts dat wij jongeren niet mogen stigmatiseren, want het zijn niet allemaal brokkenrijders. Mijnheer Tuybens, een hogere segmentatie treft natuurlijk alleen de brokkenrijders en niet de jongeren die geen brokken maken.

Ik pleit dus voor een grotere vrijstelling voor jongere bestuurders, omdat men daarmee de brokkenrijders voor een deel treft. Een grotere vrijstelling zou ook voor een lagere premie kunnen zorgen voor een aantal jonge bestuurders. Misschien moeten wij eens nagaan of ter zake combinaties mogelijk zijn. Het wordt in elk geval een zeer boeiend debat.

01.29 Peter Dedecker (N-VA): Ik wil nog even een korte reactie geven op wat de heer Tuybens heeft gezegd. Ik wil mij voor een punt bij de heer Tuybens aansluiten. Stigmatisering leidt inderdaad nergens toe. Ik krijg ook de indruk dat niemand van de collega's dat pad is opgegaan. Ik wil u daarin met veel plezier ondersteunen.

Ik wil zelfs nog een stapje verder gaan. Ik heb al gerefereerd aan het plan GoForZero. Dat gaat natuurlijk vooral over het aantal verkeersdoden, maar als wij de nodige stappen doen, zal dat niet alleen een impact op de verkeersdoden hebben maar uiteraard ook op de schadegevallen en premiehoogten.

Ik wil de jongeren ook nog een hart onder de riem steken. Als het gaat over alcohol, over drinken en rijden, doen de jongeren het zeker niet slechter. Integendeel, bij een deel van de oudere generatie is die boodschap nog niet doorgedrongen. Dat mag zeker niet worden onderschat.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*Le développement des questions et interpellations se termine à 15.15 heures.
De behandeling van de vragen en interpellaties eindigt om 15.15 uur.*