

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

19 mai 2006

Échange de vues sur l'évaluation des polices d'assurance jeunes en matière d'assurance automobile

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ÉCONOMIE, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE,
DE L'ÉDUCATION, DES INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES
ET CULTURELLES NATIONALES, DES CLASSES
MOYENNES ET DE L'AGRICULTURE
PAR
MME **Karine LALIEUX**

SOMMAIRE

I. Procédure	3
II. Exposé introductif	3
III. Exposés des orateurs	17
IV. Echange de vues	45

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 mei 2006

Gedachtewisseling met betrekking tot de evaluatie van de jongerenpolissen in de motorrijtuigenverzekering

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
BEDRIJFSLEVEN, HET WETENSCHAPSBELEID, HET
ONDERWIJS, DE NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE
EN CULTURELE INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND
EN DE LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Karine LALIEUX**

INHOUD

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting	3
III. Uiteenzettingen van de sprekers	17
IV. Gedachtewisseling	45

**Composition de la commission à la date du dépôt du rapport /
Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag :
Voorzitter / Président : Paul Tant**

A. — Membres titulaires/Vaste leden :

VLD	Guy Hove, Pierre Lano, Georges Lenssen
PS	Véronique Ghenne, Karine Lalieux, Sophie Pécriaux
MR	Anne Barzin, Philippe Collard, Richard Fournaux
sp.a-spirit	Magda De Meyer, Dalila Douifi, Koen T'Sijen
CD&V	Trees Pieters, Paul Tant
Vlaams Blok	Ortwin Depoortere, Jaak Van den Broeck
cdH	Melchior Wathelet

B. — Membres suppléants/Plaatsvervangers :

Ingrid Meeus, Bart Tommelein, Luk Van Biesen, Ludo Van Campenhout
Jacques Chabot, Valérie Déom, Camille Dieu, Eric Massin
Valérie De Bue, Robert Denis, Corinne De Permentier, Dominique Tilmans
Anne-Marie Baeke, Philippe De Coene, Annemie Roppe, Greet Van Gool
Simonne Creyf, Katrien Schryvers, Mark Verhaegen
Hagen Goyvaerts, Staf Neel, Frieda Van Themsche
Benoît Drèze, David Lavaux

C.— Membre sans voix délibérative/ Niet-stemgerechtigd lid :

ECOLO	Muriel Gerkens
-------	----------------

cdH : Centre démocrate Humaniste CD&V : Christen-Democratisch en Vlaams ECOLO : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales FN : Front National MR : Mouvement Réformateur N-VA : Nieuw - Vlaamse Alliantie PS : Parti socialiste sp.a - spirit : Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht. Vlaams Belang : Vlaams Belang VLD : Vlaamse Liberalen en Democraten	
<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i> DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif QRVA : Questions et Réponses écrites CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte) CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue) 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: couverture blanche; COM: couverture saumon) PLEN : Séance plénière COM : Réunion de commission MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i> DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft) CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) PLEN : Plenum COM : Commissievergadering MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)
<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> Commandes : Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.laChambre.be	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> Bestellingen : Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail : publicaties@deKamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a procédé à cet échange de vues au cours de sa réunion du 14 février 2006.

I.— PROCÉDURE

Suite à une série de questions orales récurrentes à ce sujet et suite à la demande des différents membres de la commission, la Commission de l'Économie a décidé d'organiser, au cours d'une réunion spécialement prévue à cet effet, un échange de vues sur le coût trop élevé des polices d'assurance jeunes en matière d'assurance automobile et plus précisément une évaluation du *gentlemen's agreement* conclu à ce sujet le 18 décembre 2003 par la ministre de l'Économie de l'époque avec l'UPEA (devenue Assuralia). Outre le ministre de l'Économie, ont été invités des représentants du Bureau de Tarification Auto, de Test-Achats et d'Assuralia.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

1. des jeunes

a) *Réalité statistique préalable*

Le ministre fait observer qu'objectivement, les jeunes présentent un risque plus élevé que les autres catégories d'âge.

La fréquence des sinistres chez les jeunes est supérieure à 30% (elle est même de 37,7% chez les jeunes de 18 ans), alors que, pour des risques normaux, à partir de 29 ans, elle oscille entre 5 et 7,5% (annexe 1). Cela signifie que, chaque année, un jeune sur trois provoque un accident.

Le rapport sinistralité/prime est considérable (annexe 2):

- 18 ans = 250%;
- 19 ans = 225%;
- 20 ans = 175% (annexe 2).

Cela signifie que, pour 100 euros de prime payés par un jeune, l'assureur automobile doit déboursier respectivement 250 euros, 225 euros et 175 euros à titre de remboursements.

L'assurance automobile pour les jeunes est donc déficitaire sur toute la ligne!

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze gedachtewisseling gehouden tijdens haar vergadering van 14 februari 2006.

I.— PROCEDURE

Naar aanleiding van een aantal terugkerende mondelinge vragen over dit onderwerp en van het verzoek van verschillende leden van de commissie, heeft de Commissie voor het Bedrijfsleven besloten om tijdens een aparte vergadering een gedachtewisseling te organiseren over de betaalbaarheid van de jongerenpolissen in de motorrijtuigenverzekering en meer bepaald een evaluatie van het op 18 december 2003 ter zake door de toenmalige minister van Economie afgesloten herenakkoord met de toenmalige BVVO (ondertussen Assuralia). Daartoe werden naast de minister van economie, vertegenwoordigers uitgenodigd van Het Tarifieringsbureau Auto, Testaankoop en Assuralia.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING

1. Jongeren

a) *Voorafgaande statistische realiteit*

De minister wijst erop dat jongeren objectief gezien een zwaarder verzekeringsrisico uitmaken dan andere leeftijdscategorieën

De schadefrequentie bij jongeren ligt boven de 30% (zelfs 37,7% op achttienjarige leeftijd), terwijl die voor normale risico's vanaf 29 jaar tussen de 5 en de 7,5% ligt (bijlage 1). Dit betekent dat elk jaar één jongere op drie een ongeval veroorzaakt.

Ook de verhouding schadelast/premie is aanzienlijk (bijlage 2):

- 18 jaar = 250%;
- 19 jaar = 225%;
- 20 jaar = 175% (bijlage 2).

Dit betekent dat voor elke 100 € ontvangen premie van een jongere, de autoverzekeraar respectievelijk 250 €, 225 € en 175 € aan vergoedingen moet uitkeren.

De autoverzekering voor jongeren is dus deficitair over gans de lijn !

La prime pure moyenne qui devrait être demandée à un jeune de 18, 18 et 20 ans s'élève respectivement à 1 200 euros, 1 300 euros et 1 130 euros. Par «prime pure», on entend le montant nécessaire pour couvrir la sinistralité totale des jeunes pendant une seule année, indépendamment des frais généraux de gestion et d'autres frais de la compagnie d'assurances, des commissions des intermédiaires d'assurances et des taxes à payer à l'État.

b) Le «29/29» et les polices pour jeunes en général

La problématique du coût élevé des polices d'assurance pour jeunes a été résolue par le *Gentlemen's Agreement* conclu le 18 décembre 2003 entre la ministre de l'Économie et l'UPEA de l'époque (aujourd'hui Assuralia) en vue de garantir l'accès à l'assurance automobile pour les jeunes conducteurs (débutants), pour autant qu'il ne s'agisse pas de chauffards, de fraudeurs ou de mauvais payeurs.

Compte tenu des mauvaises statistiques concernant les jeunes, du caractère déficitaire des assurances pour jeunes et du fait que la troisième directive «assurance non vie» 92/49 du 18 juin 1992 interdit explicitement d'imposer une tarification par la loi (art. 29), la ministre de l'Économie de l'époque avait choisi de régler cette matière délicate par le biais d'un accord négocié bénéficiant d'un consensus dans le secteur et, partant, beaucoup plus efficace qu'une réglementation imposée qui ne soit pas le fruit d'un consensus.

Dans un arrêt de principe du 25 février 2003, la Cour européenne de Justice a confirmé que la liberté tarifaire constituait un principe général qui s'imposait à tous les États membres afin d'unifier le marché des assurances au sein de l'Union européenne.

La demande de ceux qui réclament une intervention légale dans la tarification de l'assurance automobile repose dès lors sur une méconnaissance de cette impossibilité légale (dans le droit européen)!

*
* *

Le ministre souligne que le *Gentlemen's Agreement* «29/29» n'est pas une police d'assurance. Il s'agit d'un cadre général maximal, dont peuvent s'inspirer les assureurs individuels pour élaborer leurs propres polices d'assurance pour jeunes.

De gemiddelde zuivere premie die aan een 18-, 19- en 20-jarige zou moeten gevraagd worden, bedraagt respectievelijk 1.200 €, 1.300 € en 1.130 €. De «zuivere premie» is het bedrag dat nodig is om de volledige schadelast van jongeren gedurende één jaar te dekken los van de algemene beheers- en andere kosten van de verzekeringsmaatschappij, de commissielonen voor de verzekeringstussenpersonen en de taksen voor de Overheid.

b) De «29/29» en de jongerenpolissen in het algemeen

De problematiek van de dure jongerenpolissen is opgelost geworden door het *Gentlemen's Agreement* (herenakkoord) dat op 18 december 2003 ondertekend werd tussen de Minister van Economie en de toenmalige BVVO (thans Assuralia) met de bedoeling de toegang tot de autoverzekering voor jonge (beginnende) bestuurders te vrijwaren in de mate dat het niet gaat om brokkenmakers, fraudeurs of wanbetalers.

Gelet op de slechte statistieken voor jongeren, het deficitair karakter van de autoverzekeringen voor jongeren en de omstandigheid dat de derde richtlijn schadeverzekering 92/49 van 18 juli 1992 een wettelijk opgelegde tarifiering uitdrukkelijk verbiedt (art. 29), heeft de toenmalige Minister van Economie geopteerd om deze delicate materie te regelen via een onderhandeld akkoord, dat de consensus geniet van de sector en derhalve veel efficiënter is dan een opgedrongen regeling die niet op een consensus berust.

Het Europees Hof van Justitie heeft in een principe-arrest van 25 februari 2003 bevestigd dat de tariefvrijheid een algemeen beginsel is dat zich in alle Europese lidstaten opdringt om de eenmaking van de verzekeringsmarkt binnen de Europese Unie te bewerkstelligen.

De vraag van sommigen om wettelijk in te grijpen in de tarifiering van de autoverzekering berust dus op een miskenning van deze wettelijke (Europeesrechtelijke) onmogelijkheid !

*
* *

De minister benadrukt dat het *Gentlemen's Agreement* «29/29» geen verzekeringspolis is. Het is een maximaal algemeen kader, waarin de individuele verzekeraars inspiratie kunnen zoeken voor de uitwerking van hun eigen jongerenpolissen.

Chaque compagnie d'assurance est libre d'intégrer une ou plusieurs conditions restrictives figurant dans le *Gentlemen's Agreement*, ou même aucune, dans sa propre police-jeunes.

En réalité, il faut savoir que parmi les 80 assureurs automobiles opérant en Belgique, un seul a intégralement repris le «29/29».

Par ailleurs, les conditions restrictives qu'imposent certaines compagnies d'assurance (ne pas rouler la nuit pendant le week-end, transporter maximum deux passagers, voiture n'excédant pas les 60 kW, ...) ne sont pas fantaisistes. Elles se fondent sur des statistiques qui démontrent incontestablement que le risque d'accident chez les jeunes augmente substantiellement lorsque ces conditions sont réunies. Le même constat a été fait à l'étranger et a été confirmé par l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) en 2004. En effet, l'OMC a constaté que le risque d'accident de la route était le plus élevé chez les jeunes conducteurs ayant moins d'un an d'expérience de conduite, qui roulent la nuit et qui transportent des passagers. Ce n'est pas un hasard si le ministre de la Mobilité a appliqué les mêmes conditions lors de la réforme du permis de conduire pour mettre fin aux accidents impliquant des jeunes et s'attaquer de manière générale aux statistiques des accidents de la route (*De Morgen*, 8 septembre 2004, p. 6).

Néanmoins, certaines compagnies d'assurance n'imposent aucune condition restrictive lors de la conclusion d'une police-jeunes. Chez ces compagnies, il suffit que le jeune de moins de 29 ans soit renseigné comme conducteur principal sans aucune autre condition restrictive, pour qu'il ne doive pas payer de surprime ou que celle-ci soit limitée à 10% (DVV, KBC, ...).

Plus de 100 voitures allant jusqu'à 60 kW entrent en considération pour l'application d'une police-jeunes. En voici des exemples: VW Golf 1,4 essence; VW Golf SDI; VW Polo; Peugeot 206 1,4; Peugeot 307 1,4 HDI; Mini One Diesel Mercedes A140; Ford Fiesta; Renault Clio; Renault Kangoo; Renault Twingo; Fiat Panda; Fiat Punto; Audi A2; Citroën Saxo; Citroën Xsara 1,9 diesel (voir liste complète en annexe 3).

c) *Solution dans la pratique*

- Il y a environ 200 000 jeunes conducteurs (18-25 ans) répertoriés en tant que preneur d'assurance ou désignés en tant que conducteur dans un contrat d'assurance.

Elke verzekeringsmaatschappij is vrij één of meerdere of geen enkele van de beperkende voorwaarden, die in het Gentlemen's Agreement opgenomen zijn, over te nemen in haar eigen jongerenpolissen.

De realiteit is dat slechts één van de 80 in België opererende autoverzekeraars de «29/29» integraal overgenomen heeft. Dit moet gezegd en geweten zijn.

De beperkende voorwaarden, die sommige verzekeringsmaatschappijen gebruiken (de weekend-nachten niet rijden, maximum twee passagiers, wagen max. 60 kW, ...), zijn overigens niet uit de lucht gegrepen. De statistieken tonen ontegensprekelijk aan dat het ongevalsrisico bij jongeren enorm stijgt onder die voorwaarden. Dit wordt ook in het buitenland vastgesteld en werd in 2004 bevestigd door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). De WHO stelde vast dat het risico op verkeersongevallen het hoogst ligt bij jonge bestuurders met minder dan één jaar rijervaring, bij jongeren die 's nachts rijden en bij jongeren die passagiers vervoeren. Het is niet toevallig dat de minister van Mobiliteit dezelfde voorwaarden aanhield wanneer hij het had over de hervorming van het rijbewijs om een halt toe te roepen aan de ongevallen met jongeren en om de verkeersschadestatistiek in het algemeen aan te pakken (*De Morgen* 8 september 2004, p. 6).

Desondanks leggen sommige verzekeringsmaatschappijen geen enkele beperkende voorwaarde op bij het afsluiten van een jongerenpolis. Bij deze maatschappijen volstaat het dat de jongere beneden de 29 jaar als hoofdbestuurder wordt aangegeven zonder enige andere bijkomende beperkende voorwaarde, opdat hij geen bijpremie of slechts een bijpremie van 10% zou moeten betalen (DVV, KBC, ...).

Meer dan 100 wagens tot 60 kW komen in aanmerking voor een jongerenpolis: bv. VW Golf 1,4 benzine; VW Golf SDI; VW Polo; Peugeot 206 1,4; Peugeot 307 1,4 HDI; Mini One Diesel Mercedes A140; Ford Fiesta; Renault Clio; Renault Kangoo; Renault Twingo; Fiat Panda; Fiat Punto; Audi A2; Citroën Saxo; Citroën Xsara 1,9 diesel (voor volledige lijst, zie bijlage 3).

c) *Oplossing in de praktijk*

- Er zijn ongeveer 200.000 jongere bestuurders (18-25 jaar) die gekend zijn als verzekeringnemer of in een verzekeringscontract als bestuurder genoemd zijn.

- Dès le lancement du «29/29», le 1^{er} mars 2004, plus de 75% du marché de l'assurance automobile avait accepté de proposer une police jeunes. Ce pourcentage est aujourd'hui supérieur à 80%.

- Une surprime oscillant entre 0 et 29%, telle qu'elle est appliquée par l'écrasante majorité du marché, est particulièrement raisonnable et loin d'être exagérée si l'on tient compte du taux de sinistralité des jeunes et du déficit structurel des assurances jeunes.

Le «29/29» et les polices de jeunes qui en découlent ont résolu la problématique des assurances automobiles trop coûteuses et impayables.

– Depuis l'entrée en vigueur du *Gentlemen's Agreement* «29/29», le 1^{er} mars 2004, plus aucune plainte n'a été adressée au cabinet du ministre, ni au SPF Économie, ni à la CBFA.

Depuis mars 2004, autrement dit en deux ans, sur les 4 780 plaintes reçues par le médiateur des assurances 3 seulement émanaient de jeunes se plaignant d'une prime trop élevée en raison de leur âge. Ce nombre est négligeable.

Cette réalité est confirmée par les statistiques du Bureau de tarification. On peut s'adresser au Bureau de tarification si l'on ne parvient pas à se faire assurer auprès d'un assureur classique si ce n'est à un prix exorbitant. Or, les jeunes qui, *primo*, conduisent une voiture normale (maximum 65 kW: par ex. VW Golf 1,4 essence; VW Golf SDI; VW Polo; Peugeot 206 1,4; Peugeot 307 1,4 HDI; Mini One Diesel; Mercedes A140; Ford Fiesta; Renault Clio; Renault Kangoo; Renault Twingo; Fiat Panda; Fiat Punto; Audi A2; Citroën Saxo; Citroën Xsara 1,9 diesel), *secundo*, n'ont pas provoqué d'accident et, *tertio*, à qui aucune circonstance aggravante ne peut être reprochée (alcool, drogue, délit de fuite...), ne représentent que 0,39% des demandes introduites auprès du Bureau de tarification (53 sur un total de 13 418 demandes) (annexe 4, tableau 101/9). C'est la meilleure preuve que les jeunes trouvent une assurance automobile abordable sur le marché classique des assurances.

Les jeunes qui doivent s'adresser au Bureau de tarification ou qui doivent payer une prime plus élevée, sont les chauffards, les fraudeurs, les mauvais payeurs et les jeunes qui roulent dans de puissantes et rapides voitures de sport.

72% ont déjà au moins un à six accidents en tort à leur actif et 78% au moins un accident, un retrait de permis ou une circonstance aggravante à leur palmarès, ou encore un défaut de paiement non résolu (annexe 4, tableaux 141/8 et 141/2).

- Reeds van bij de start van de «29/29» op 1 maart 2004 had meer dan 75% van de autoverzekeringsmarkt toegezegd om een jongerenpolis aan te bieden. Dat percentage ligt vandaag boven de 80%.

- Een bijpremie tussen 0 en 29%, zoals die door de overgrote meerderheid van de markt toegepast wordt, is bijzonder redelijk en verre van overdreven wanneer men de schadestatistieken van jongeren voor ogen houdt en rekening houdt met het structureel deficit van de jongerenverzekeringen.

De «29/29» en de eruit tot stand gekomen jongerenpolissen hebben de problematiek van de te dure en onbetaalbare autoverzekeringen opgelost.

- Sedert de inwerkingtreding van het Gentlemen's Agreement «29/29» op 1 maart 2004 werden er geen klachten meer ontvangen op het kabinet van de minister, noch bij de FOD Economie, noch bij de CBFA.

Bij de Ombudsman van de Verzekeringen zijn er sedert maart 2004, dit is sedert twee jaar, op een totaal van 4.780 klachten amper 3 klachten die uitgingen van jongeren omwille van een te dure polis ter wille van de leeftijd. Dit is verwaarloosbaar.

Deze realiteit wordt bevestigd door de statistieken van het Tarifieringsbureau. Indien men geen verzekering of slechts een te dure verzekering bekomt bij de klassieke verzekeraar, kan men zich wenden tot het Tarifieringsbureau. Welnu de jongeren die, *primo*, een normale wagen besturen (maximum 65 kW: bv. VW Golf 1,4 benzine; VW Golf SDI; VW Polo; Peugeot 206 1,4; Peugeot 307 1,4 HDI; Mini One Diesel; Mercedes A140; Ford Fiesta; Renault Clio; Renault Kangoo; Renault Twingo; Fiat Panda; Fiat Punto; Audi A2; Citroën Saxo; Citroën Xsara 1,9 diesel), *secundo*, geen ongeval hebben veroorzaakt en, *tertio*, aan wie geen verzwarende omstandigheid verweten kan worden (alcohol, drugs, vluchtmisdrijf,...), maken slechts 0,39% uit van de aanvragen bij het Tarifieringsbureau (53 op een totaal van 13.418 aanvragen) (bijlage 4, tabel 101/9). Dit is het beste bewijs dat jongeren en betaalbare autoverzekering vinden op de klassieke verzekeringsmarkt.

De jongeren, die zich tot het Tarifieringsbureau moeten wenden of die een hogere premie moeten betalen, zijn de brokkenmakers, de fraudeurs, de wanbetalers en de jongeren die met snelle en zware sportwagens rijden.

72% heeft minstens één tot zes ongevallen in fout gehad en 78% heeft al minstens een ongeval, een rijbewijsintrekking of een verzwarende omstandigheid op zijn actief, hetzij een niet opgeloste wanbetaling (bijlage 4, tabellen 141/8 en 141/12).

Le ministre n'a pas l'intention de prendre des mesures visant à protéger ces catégories.

Il n'entre pas non plus dans ses intentions d'obliger l'ensemble des bons conducteurs (jeunes et moins jeunes) qui font preuve de prudence à être solidaires avec les chauffards, les fraudeurs et les mauvais payeurs.

Les personnes qui plaident en faveur d'une baisse de la prime pour tous les automobilistes et tous les jeunes, demandent en réalité que les bons conducteurs paient pour les chauffards, les fraudeurs et les mauvais payeurs ainsi que pour les jeunes à qui l'on a confié de manière injustifiable le volant d'une voiture puissante ou sportive.

Le ministre ne se rallie pas à cette philosophie. La majorité de la population ne l'admettrait d'ailleurs pas. On ne peut perdre de vue que 95% des conducteurs automobiles en Belgique sont de bons conducteurs (bonus-malus inférieur à 10).

d. Primes-jeunes appliquées par le marché

La concurrence n'a jamais été aussi importante dans le secteur de l'assurance automobile. Le consommateur est indiscutablement gagnant.

Ces derniers mois, on a suffisamment entendu parler des compagnies d'assurances qui:

- adaptent la prime au nombre de kilomètres effectués (Corona Direct);

- accordent des réductions substantielles à ceux qui font moins de 10.000 km par an (Axa, Touring Assurances, Winterthur). 41% des automobilistes pourraient bénéficier de cette mesure. 30% des conducteurs effectuent moins de 10.000 km par an et 11% moins de 5.000 km par an;

- octroient une réduction de 30% aux titulaires d'un abonnement de train (Touring Assurances).

La concurrence joue aussi pour les jeunes. Il n'existe donc pas de tarif uniforme. De plus, il y a lieu de tenir compte d'une segmentation sur la base d'autres critères que l'âge, tels que le sexe, la région, la profession, le bonus-malus et la puissance de la voiture (kW):

- Véhicule de 44 kW (par ex. Fiat Panda, Fiat Punto, Renault Clio, Twingo, Citroën Saxo, Peugeot 106 et 206,...):

Prime entre 499 euros et un maximum de 1 016 euros en moyenne pour la conclusion d'une police-jeunes avec

De minister heeft niet de intentie maatregelen te nemen om deze categorieën te beschermen.

Het is evenmin zijn bedoeling het geheel van de goede en voorzichtige autobestuurders (jongeren en anderen) verplicht solidair te maken met de brokkenmakers, de fraudeurs en de wanbetalers.

Zij die pleiten voor een lagere premie voor alle automobilisten en alle jongeren, vragen in werkelijkheid dat de goede en voorzichtige chauffeurs betalen voor de brokkenmakers, fraudeurs en wanbetalers en voor de jongeren aan wie op onverantwoorde wijze een zware wagen of een sportwagen in handen gegeven wordt.

De minister volgt deze filosofie niet. Het merendeel van de bevolking zou dit trouwens niet aanvaarden. Men mag niet vergeten dat 95% van de autobestuurders in België, goede bestuurders zijn (bonus-malus beneden 10).

d. Door de markt toegepaste premies voor jongeren

De concurrentie is nooit zo hoog geweest in de auto-verzekeringsector. De consument is duidelijk de winnaar.

De laatste maanden werd voldoende ruchtbaarheid gegeven aan verzekeringsmaatschappijen die:

- de premie aanpassen aan het aantal afgelegde kilometers (Corona Direct);

- fikse kortingen toestaan aan wie minder dan 10.000 km per jaar aflegt (Axa, Touring Verzekeringen, Winterthur). 41% van de autobestuurders zouden van deze maatregel kunnen genieten. 30% van de autobestuurders legt minder dan 10.000 km per jaar af en 11% legt minder dan 5.000 km per jaar af;

- 30% korting toestaan aan wie een treinabonnement kan voorleggen (Touring Verzekeringen).

De concurrentie speelt eveneens voor jongeren. Er is dan ook geen uniform tarief. Bovendien dient rekening te worden gehouden met een segmentatie op grond van andere criteria dan de leeftijd, zoals het geslacht, de regio, het beroep, de bonus-malus en het vermogen van de wagen (kW):

- Voertuig 44 kW (bv. Fiat Panda, Fiat Punto, Renault Clio, Twingo, Citroën Saxo, Peugeot 106 en 206,...):

Premie tussen 499 € en gemiddeld maximum van 1.016 € als een jongerenpolis wordt afgesloten met be-

conditions restrictives (pointe en chiffres absolus: prime de 1 237 euros). Le maximum est en moyenne de 1 317 euros pour la conclusion d'une police ordinaire (annexe 5: tableaux 1 et 3 Assuralia).

- Véhicule de 50 kW (Peugeot 307, Seat Ibiza, Seat Cordoba, Ford Fiesta, Citroën Xsara, Opel Combo, Peugeot 206, Toyota Yaris,...):

Prime entre 551 euros et un maximum de 1 112 euros en moyenne pour la conclusion d'une police-jeunes avec conditions restrictives (pointe en chiffres absolus: prime de 1 337 euros). Le maximum est en moyenne de 1 551 euros pour la conclusion d'une police ordinaire (annexe 5: tableaux 1 et 3 Assuralia).

- Véhicule 55 kW (Audi A2, Mini One Diesel, Peugeot 206, VW Golf, Citroën C3, Ford Focus,...):

Prime entre 528 et un maximum de 1155 euros en moyenne, pour la conclusion d'une police-jeune avec conditions restrictives (pointe en chiffres absolus: prime de 1388 euros). Le maximum est en moyenne de 1538 euros pour la conclusion d'une police ordinaire (annexe 5: tableaux 4 et 5 Assuralia).

e. Conclusion

- Le jeune qui fait un petit effort, s'informe ou fait appel à un courtier consciencieux et compétent peut donc, sans problème, trouver une assurance automobile à un prix abordable, bien que, statistiquement, il fasse partie d'une catégorie de risque très élevée et déficitaire.

- Il est à noter que même la prime moyenne maximale, qui est demandée aux jeunes voulant conclure une police-jeunes, est inférieure au tarif pur (la prime minimale requise étant de 1 200 euros pour couvrir les dégâts estimés statistiquement: voir point a)

- Pour les personnes qui jugeraient encore ces primes trop onéreuses, soulignons que la charge fiscale s'élève à 27,1%. Les charges fiscales représentent donc plus de 25% des primes payées par les jeunes.

Pour se faire une idée correcte de ce que perçoivent effectivement les assureurs, les chiffres susmentionnés doivent donc être diminués de 25%:

- pour un véhicule de 44 kW, l'assureur perçoit en réalité une prime située entre 374 euros et maximum 762 euros en moyenne;

perkende voorwaarden (uitschieter in absolute cijfers is een premie van 1.237 €). Het gemiddeld maximum wordt 1.317 € als een gewone polis wordt afgesloten (bijlage 5: tabellen 1 en 2 Assuralia).

- Voertuig 50 kW (Peugeot 307, Seat Ibiza, Seat Cordoba, Ford Fiesta, Citroën Xsara, Opel Combo, Peugeot 206, Toyota Yaris,...):

Premie tussen 551 € en gemiddeld maximum van 1.112 € als een jongerenpolis wordt afgesloten met beperkende voorwaarden (uitschieter in absolute cijfers is een premie van 1.337 €). Het gemiddeld maximum wordt 1.551 € als een gewone polis wordt afgesloten (bijlage 5: tabellen 1 en 3 Assuralia).

- Voertuig 55 kW (Audi A2, Mini One Diesel, Peugeot 206, VW Golf, Citroën C3, Ford Focus,...):

Premie tussen 528 en gemiddeld maximum van 1.155 € als een jongerenpolis wordt afgesloten met beperkende voorwaarden (uitschieter in absolute cijfers is een premie van 1.388 €). Het gemiddeld maximum wordt 1.538 € als een gewone polis wordt afgesloten (bijlage 5: tabellen 4 en 5 Assuralia).

e. Conclusie

- De jongere, die een kleine inspanning levert, zich informeert of een beroep doet op een bekwame en plichtsbewuste makelaar, kan dus zonder problemen een betaalbare autoverzekering vinden, hoewel hij statistisch gezien tot een zeer hoge en deficitair risicocategorie behoort.

- Opgemerkt dient te worden dat zelfs de gemiddelde maximum premie, welke aan jongeren gevraagd wordt die een jongerenpolis willen afsluiten, beneden de zuivere premie ligt (zijnde de premie van 1.200 € die minimaal vereist is om de statistisch voorziene schadelast te dekken: zie punt a).

- Voor wie deze premies toch nog te hoog zou vinden, dient opgemerkt te worden dat de fiscale last 27,1% bedraagt. De fiscale lasten maken dus meer dan 25% uit van wat de jongere aan premie betaalt.

Om een juist beeld te krijgen over wat de verzekeraars effectief ontvangen, moeten de hierboven vermelde cijfers derhalve met 25% verminderd worden:

- voor een voertuig van 44 kW ontvangt de verzekeraar in werkelijkheid een premie tussen 374 € en maximum gemiddeld 762 €;

– pour un véhicule de 50 kW l'assureur perçoit en réalité une prime située entre 413 euros et maximum 834 euros en moyenne;

– pour un véhicule de 55 kW l'assureur perçoit en réalité une prime située entre 395 euros et maximum 866 euros en moyenne;

Sur la base d'un encaissement total de primes d'assurance automobile d'environ 2480 millions euros par an, les pouvoirs publics perçoivent donc 528 millions euros de taxes.

C'est un élément qu'omettent toujours de mentionner les personnes qui se plaignent du coût trop élevé des assurances automobiles.

2. SENIORS

Au moment de la conclusion du *Gentlemen's Agreement*, le 18 décembre 2003, plus de 75% des assureurs automobiles s'étaient engagés à prolonger leur contrat d'assurance au-delà de l'âge de 75 ans et à ne limiter le droit de résiliation après accident qu'aux cas avec une fréquence de sinistres élevée ou aux cas présentant des circonstances aggravantes (ivresse, intoxication alcoolique, drogues, délit de fuite).

Aucun problème notable ne semble plus se poser.

Certaines compagnies d'assurance demandent aux seniors de passer préventivement un test de maîtrise automobile au-delà de 75 ans. D'autres compagnies n'imposent ce test qu'après un accident. D'autres encore n'exigent pas du tout un tel test.

Ni le cabinet du ministre, ni le SPF Économie, ni la CBFA, ni l'Ombudsman des Assurances n'ont encore reçu de plainte à ce sujet.

En 2004, sur un total de 7 962 dossiers, le Bureau de Tarification n'a dû assurer que 304 personnes âgées de plus de 75 ans. Ces personnes n'avaient pu obtenir d'assurance ou ne se voyaient proposer qu'une assurance trop onéreuse par l'assureur classique.

La prime moyenne pour les plus de 65 ans au Bureau de Tarification s'élève à 1 002 euros. 60% de ces personnes de plus de 65 ans a un degré bonus-malus supérieur à 10 et près de 67% a déjà à son actif au moins un à trois accidents, un retrait de permis de conduire, une circonstance aggravante ou un défaut de paiement non régularisé.

– voor een voertuig van 50 kW ontvangt hij in werkelijkheid een premie van 413 € tot maximum gemiddeld 834 €;

– voor een voertuig van 55 kW ontvangt hij in werkelijkheid een premie van 395 € tot maximum gemiddeld 866 €.

Berekend op een totaal incasso aan auto-verzekeringspremies van ongeveer 2.480 miljoen € per jaar betekent dit dat de Overheid hiervan 528 miljoen € aan taksen ontvangt.

Dit element wordt steeds over het hoofd gezien wanneer geklaagd wordt over te dure autoverzekeringspremies.

2. SENIOREN

Bij het ondertekenen van het *Gentlemen's Agreement* op 18 december 2003 had meer dan 75% van de auto-verzekeraars zich ertoe verbonden om hun verzekeringscontract tot boven de 75 jaar te verlengen en het recht van opzegging na een ongeval te beperken tot de gevallen met een hoge schadefrequentie of de gevallen met verzwarende omstandigheden (dronkenschap, alcoholintoxicatie, drugs, vluchtmisdrijf).

Er blijken geen noemenswaardige problemen meer te bestaan.

Sommige verzekeringsmaatschappijen vragen aan de senioren boven de 75 jaar preventief een rijvaardigheidstest te ondergaan. Andere maatschappijen leggen deze test pas op na een ongeval. Nog andere maatschappijen vragen in geen geval een rijvaardigheidstest.

Het kabinet van de minister, de FOD Economie, de CBFA, noch de Ombudsman van de Verzekeringen hebben hieromtrent nog klachten ontvangen.

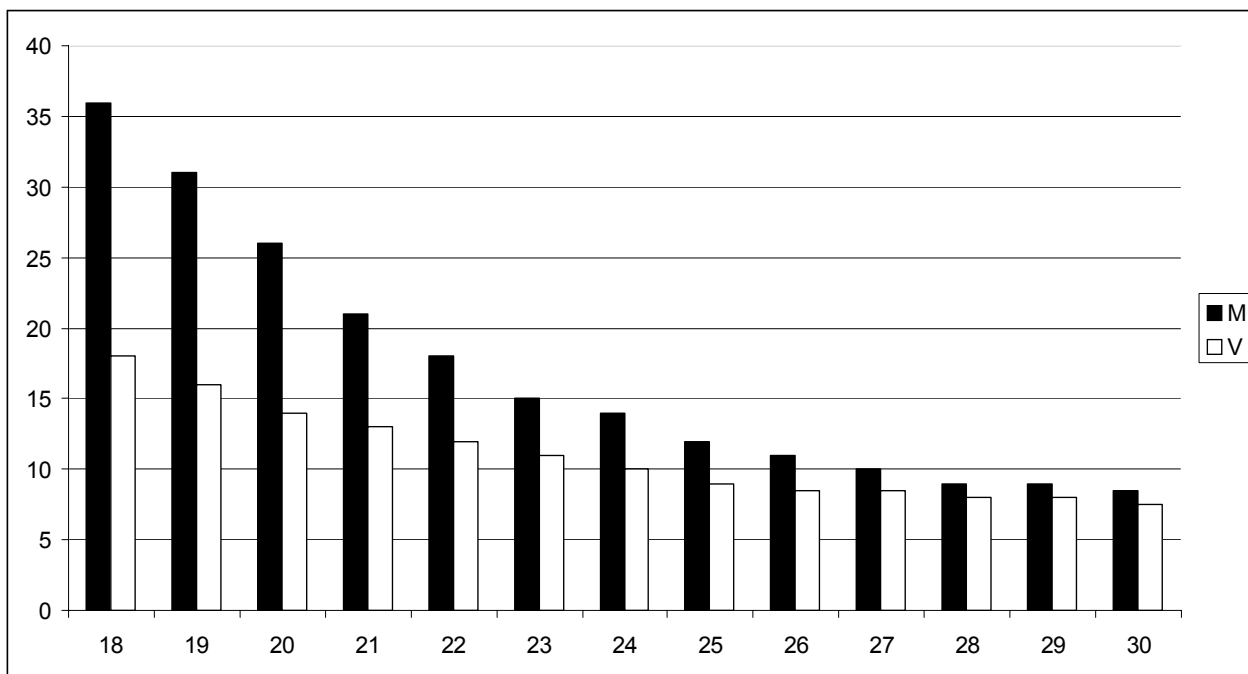
In 2004 heeft het Tarifieringsbureau op een totaal van 7.962 dossiers slechts 304 75-plussers moeten verzekeren. Dit zijn 75-plussers die geen verzekering of slechts een te dure verzekering bekwamen bij de klassieke verzekeraar.

De gemiddelde premie bij het Tarifieringsbureau voor 65-plussers bedraagt 1.002 €. 60% van die 65-plussers heeft een bonus-malusgraad hoger dan 10 en bijna 67% heeft al minstens één tot drie ongevallen, rijbewijnsintrekking, verzwarende omstandigheid of een onopgelooste wanbetaling op zijn actief.

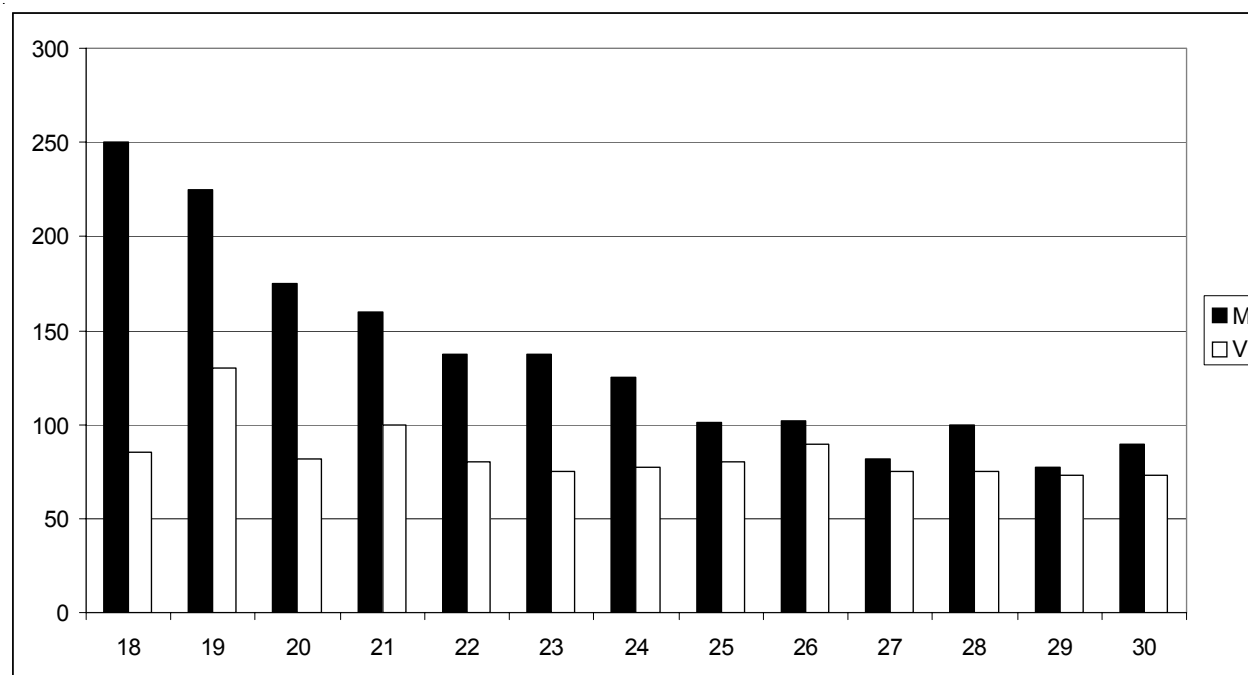
Le degré bonus-malus correspondant au niveau de la prime moyenne des personnes âgées de plus de 75 ans assurées par le Bureau de Tarification est 13, alors que celui des assurés de plus de 75 ans sur le marché classique de l'assurance s'établit à 3!

De gemiddelde bonus-malusgraad van de 75-plussers bij het Tariferingsbureau, bedraagt 13, terwijl deze op de klassieke verzekeringsmarkt 3 bedraagt !

Fréquence des sinistres
Schadefrequentie



Sinistralité / prime
Schadelast / premie



<= 50 kW

Audi A2 1.2 45kW
 Citroën C2 1.1 44kW
 Citroën C2 1.4 Hdi 50kW
 Citroën C3 1.1 44kW
 Citroën Saxo 1.5 D 42kW
 Citroën Saxo Furio 1.1 44kW
 Citroën Xsara 1.4 Hdi 50kW
 Daewoo Matiz 0.8 38kW
 Daihatsu Cuora Plus 43kW
 Daihatsu Sirion 1.0 43kW
 Daewoo Matiz 1.0 47kW
 Fiat Doblo 1.2SX 48kW
 Fiat Doblo 1.9D 46kW
 Fiat Panda 1.2 44kW
 Fiat Punto 1.2 44kW
 Fiat Seicento 1.1 40kW
 Ford Fiesta 1.4TDCI 50kW
 Ford Fusion 1.4TDCI 50kW
 Ford Ka 1.3i 44kW
 Hyundai Atos Prime 1.1 43kW
 Hyundai Getz 1.1Gli 46kW
 Lancia Ypsilon 1.2 44kW
 Mazda 1.4 CDVi 50kW
 Nissan Micra 1.0 48kW
 Nissan Micra 1.5 dCi 48kW
 Opel Agila 1.0 12V 44kW
 Opel Combo Tour 1.7Di48 kW
 Opel Corsa 1.0 12V 44kW
 Peugeot 106 1.1 44kW
 Peugeot 106 1.5D 42kW
 Peugeot 206 1.1 44kW
 Peugeot 206 1.4Hdi 50kW
 Peugeot 307 1.4 Hdi 50kW
 Renault Clio 1.2 43kW
 Renault Clio 1.5 dCi 48kW
 Renault Kangoo 1.2 43kW
 Renault Kangoo 1.5 dCi 46kW
 Renault Twingo 1.2 43kW
 Seat Arosa 1.0 37kW
 Seat Arosa 1.4 44kW
 Seat Arosa 1.7Sdi 44kW
 Seat Cordoba 1.2 47kW
 Seat Ibiza 1.2 47kW
 Seat Ibiza 1.9SDI 47kW
 Skoda Fabia 1.2 47kW
 Suzuki Alto 1.1 46kW
 Toyota Yaris 1.0 48kW
 VW Lupo 1.4 44kW
 VW Lupo 1.7Sdi 44kW
 VW Polo 1.2 40kW
 VW Polo 1.9Sdi 47kW

50-60 kW

Audi A2 1.4 55kW
 Audi A2 1.4 TDI 55kW
 Citroën Berlingo 1.4 55kW
 Citroën Berlingo 1.9D 51kW
 Citroën C2 1.4SX 54kW
 Citroën C3 1.4SX 54kW
 Citroën Saxo 1.4VTS 55kW
 Citroën Xsara 1.4 55kW
 Citroën Xsara 1.9D 51kW
 Daewoo Kalos 1.2 53kW
 Fiat Punto 1.3 JTD 51 kW
 Fiat Stilo 1.2 16V 59kW
 Fiat Stilo 1.9 JTD 59kW
 Ford Fiesta 1.3 51kW
 Ford Fiesta 1.4 59kW
 Ford Focus 1.4 55kW
 Ford Fusion 1.4 59kW
 Hyundai Accent 1.5CRDi 60kW
 Hyundai Getz 1.3GLSi 60kW
 Hyundai Getz 1.5CRDi 60kW
 Hyundai Matrix 1.5CDRi 60kW
 Kia Rio 1.3 60kW
 Lada 110 1.2 8V 57kW
 Lada Niva 1.7 59kW
 Lancia Ypsilon 1.3JTD 51kW
 Mazda 2 1.25 55kW
 Mazda 2 1.4 59kW
 Mercedes A 140 60kW
 Mercedes A 160CDI 55kW
 Mini One D 1.4 55kW
 Mitsubishi Space Star 1.3 60kW
 Nissan Almera 1.5dCi Visia 60kW
 Nissan Micra 1.2 59kW
 Opel Agila 1.2 16V 55kW
 Opel Agila 1.3CDTI 51kW
 Opel Astra 1.7CDTI 59kW
 Opel Combo Tour 1.7DTI 55kW
 Opel Corsa 1.2 16V 55kW
 Opel Corsa 1.3CDTI 51kW
 Opel Meriva 1.7DTI 55kW
 Peugeot 206 1.4 XT 55kW
 Renault Megane 1.4 60kW
 Seat Arosa 1.4TDI 55kW
 Seat Cordoba 1.4 55kW
 Seat Ibiza 1.4 55kW
 Seat Ibiza 1.4TDI 55kW
 Seat Leon 1.4 55kW
 Skoda Fabia 1.4 55kW
 Suzuki Wagon 1.3 56kW
 Toyota Prius 1.5 53kW
 Toyota Yaris 1.4D 55kW
 VW Bora 1.4 55kW

VW Golf 1.4 55kW
 VW Golf 2.0Sdi 55kw
 VW Lupo 1.4 Tdi 55kW
 VW New Beetle 1.4 55kW
 VW Polo 1.4TDI 55kW

Tourisme et Affaires – Conducteur débutant
Évolution par mois /
Toerisme en zaken – Beginnend bestuurder
maandelijkse evolutie

101/9	demandes 7 aangevraagd			Confirmés / bevestigd		
Mois/maand	Total/totaal	Déb/begin	% Déb/% begin	Total/totaal	Déb/begin	% Déb/% begin
11/03	609		0	437		0
12/03	564	1	0.18	412	1	0.24
01/04	944	4	0.42	728	3	0.41
02/04	976	17	1.74	731	13	1.78
03/04	811	5	0.62	608	4	0.66
04/04	610	4	0.66	436	3	0.69
05/04	524	5	0.95	380	1	26
06/04	653	4	0.61	467	2	0.43
07/04	537	2	0.37	370	1	0.27
08/04	523	5	0.96	364	2	0.55
09/04	636	2	0.31	429	1	0.23
10/04	623	2	0.32	441	1	0.23
11/04	635	2	0.31	463	2	0.43
12/04	906	4	0.44	665	4	0.6
01/05	777	3	0.39	572	2	0.35
02/05	780	1	0.13	575	1	0.17
03/05	790		0	593		0
04/05	740	1	0.14	565	1	0.18
05/05	998	3	0.3	709	3	0.42
06/05	1379	3	0.22	951	3	0.32
07/05	652		0	437		0
08/05	754	2	0.27	524	1	0.19
09/05	796	1	0.13	555		0
10/05	741	2	0.27	515	2	0.39
11/05	863	1	0.12	425	1	0.24
12/05	347	1	0.29	66	1	1.52
Total/totaal	19168	75	0.39%	13418	53	0.39%

18-25 ans – Ensemble des véhicules
Évolution de la répartition des dossiers confirmés en fonction du nombre d'accidents
18 - 25 jaar – Alle voertuigen
Evolutie van de verspreiding van de bevestigde dossiers op grond van het aantal ongevallen

141/8	Total/Totaal	Nombre d'accidents/Aantal ongevallen						
		0	1	2	3	4	5	6
1	77	14	25	26	10	2		
2	60	9	16	19	14	1		1
3	96	20	23	30	16	5	2	
4	102	17	27	32	18	6	1	1
5	91	19	25	22	17	4	4	
6	103	17	40	30	12	4		
7	56	7	25	15	6	3		
8	86	30	26	19	9	2		
9	65	23	22	14	2	2	1	1
10	77	21	20	26	8	2		
11	83	24	18	25	11	4	1	
12	87	29	19	29	9		1	
13	83	40	16	21	2	4		
14	136	52	34	26	20	3	1	
15	82	45	20	12	5			
16	96	42	23	22	9			
17	108	50	24	21	9	4		
18	88	30	24	22	8	1	2	1
19	126	26	42	39	15	2	1	1
20	164	29	52	56	17	8		2
21	91	18	30	28	12	2		1
22	120	18	36	47	13	6		
23	123	34	28	42	13	5	1	
24	123	31	29	38	20	3		2
25	87	24	25	23	14	1		
26	15	6	2	6	1			
Total/Totaal	2425	675	671	690	290	74	15	10
%	100	27.8	27.7	28.5	12	3.1	0.6	0.4

Accidents: Il s'agit des accidents en tort dans le cadre d'un contrat au nom du demandeur ou d'un contrat souscrit au nom d'une autre personne (parent, conjoint, société, ...).

Ongevallen: het gaat om eigen-schuldongevallen in het raam van een contract op naam van de aanvrager op andermans naam (familielid, echtgenoot, vennootschap, ...)

Bureau de Tarification / Tariferingsbureau

18-25 ans – Ensemble des véhicules
 Évolution de la répartition des dossiers confirmés en fonction du nombre de difficultés
 18 - 25 jaar – Alle voertuigen
 Evolutie van de verspreiding van de bevestigde dossiers op grond van het aantal moeilijkheden

1414/12	Total/Totaal	Nombre de difficultés / Aantal moeilijkheden			
		0	1	2	3
11/03	77	11	47	18	1
12/03	60	6	34	18	2
01/04	96	18	59	19	
02/04	102	16	58	28	
03/04	91	16	52	22	1
04/04	103	14	61	28	
05/04	56	5	34	17	
06/04	86	27	46	12	1
07/04	65	21	29	15	
08/04	77	16	46	15	
09/04	83	21	44	18	
10/04	87	27	44	16	
11/04	83	34	36	13	
12/04	136	37	71	27	1
01/05	82	40	31	11	
02/05	96	34	42	19	1
03/05	108	41	50	17	
04/05	88	23	48	16	1
05/05	126	20	67	37	2
06/05	164	20	97	44	3
07/05	91	12	56	23	
08/05	120	11	82	24	3
09/05	123	21	72	28	2
10/05	123	22	72	28	1
11/05	87	19	42	26	
12/05	15	5	8	2	
Total/Totaal	2425	537	1328	541	19
%	100	22.1	54.8	22.3	0.8

Difficultés: Au moins un accident, un retrait, une circonstance aggravante ou un problème de paiement non résolu.

Moeilijkheden: ten minste één ongeval, een intrekking, een verzwarende omstandigheid of een onopgelost betalingprobleem.

Bureau de Tarification / Tariferingsbureau

III. — EXPOSÉS DES ORATEURS

1. Exposé de M. Bertrand Leton, Président du Bureau de Tarification automobile

A. Présentation et fonctionnement du Bureau de Tarification

1. Base légale

Art. 9bis à 9quinquies de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, insérés par la loi du 2 août 2002.

2. Mission

La mission légale du Bureau de Tarification est de fixer la prime et les conditions des risques Responsabilité civile automobile qui sont refusés par les assureurs actifs en Belgique. Dans sa mission, le Bureau doit réaliser un équilibre entre le risque du demandeur et la solidarité entre tous les assurés.

3. Fonctionnement

a. Conditions d'accès

Tout candidat preneur d'assurance qui a été refusé par au moins trois assureurs peut introduire une demande de tarification au Bureau.

Le Bureau de Tarification doit tarifier dès qu'il constate la présence de trois refus de deux mois au plus. Le Bureau ne se prononce pas sur le motif du refus. Ceci offre l'avantage d'une procédure simple et rapide. En contrepartie, elle peut avoir comme conséquence que le Bureau tarifie des risques qui peuvent trouver une couverture sur le marché.

Le demandeur remplit un formulaire de demande qui permet au Bureau d'apprécier le risque tant en ce qui concerne le véhicule que le ou les conducteurs.

b) Principes de tarification (tourisme et affaires)

Nous nous limitons à la catégorie *Tourisme et affaires*, qui est la plus nombreuse surtout chez les jeunes conducteurs.

Le Bureau de Tarification fixe la prime en fonction des critères suivants:

- la puissance du véhicule (exprimée en kilowatts),
- l'usage du véhicule (privé ou professionnel),
- l'âge du conducteur: le Bureau applique une surprime qui dépend à la fois de l'âge et de la puissance du véhicule. Les surprimes vont de 10% (25 ans et maximum 46 kW) à 75% (18 ans et plus de 55 kW). En pratique toutefois, les surprimes dépassent rarement

III. — EXPOSÉS DES ORATEURS

1. Uiteenzetting van de heer Bertrand Leton, Voorzitter van het Tariferingsbureau Auto

A. Presentatie en werking van het Tariferingsbureau

1. Wettelijke basis

Art. 9bis à 9quinquies van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte verzekering burgerlijke aansprakelijkheid, opgenomen door de wet van 2 augustus 2002.

2. Taak

De wettelijke taak van het Tariferingsbureau is de premie en de voorwaarden bepalen voor de risico's in burgerlijke aansprakelijkheid die geweigerd worden door de verzekeringsmaatschappijen op de markt in België. Het Tariferingsbureau moet een evenwicht verwezenlijken tussen het risico van de verzekeringsnemer en de solidariteit tussen alle verzekerden.

3. Werking

a. Toegangsvoorwaarden

Elke kandidaat verzekeringsnemer die door minstens 3 verzekeraars geweigerd is geweest mag een tarifieringsaanvraag indienen bij het Tariferingsbureau.

Het Tariferingsbureau moet een tarief uitbrengen van zodra 3 weigeringsbrieven van minder dan 2 maanden oud aanwezig zijn in de aanvraag. Het Tariferingsbureau spreekt zich niet uit over de reden van weigering. Dit biedt het voordeel aan van een eenvoudige en snelle procedure. Daartegenover kan dit tot gevolg hebben dat het Tariferingsbureau risico's dekt die een dekking kunnen vinden op de markt.

De verzekeringsnemer vult een tarifieringsaanvraag in die het Tariferingsbureau toelaat het risico te beoordelen wat zowel het voertuig betreft als de bestuurder(s).

b) Tariferingsprincipes (toerisme en zaken)

Wij beperken ons tot de categorie *Toerisme en zaken*, die het meest voorkomt vooral bij de jonge bestuurders.

Het Tariferingsbureau stelt de premie vast in functie van de volgende criteria:

- het vermogen van het voertuig (uitgedrukt in kilowatts),
- het gebruik van het voertuig (privé- of beroepsgebruik),
- de leeftijd van de bestuurder: het Bureau past een bijpremie toe die tegelijkertijd afhangt van de leeftijd van de bestuurder en van het vermogen van het voertuig. De bijpremies variëren van 10% (25 jaar en een vermogen van maximum 46 kW) tot 75% (18 jaar en een ver-

25%. Il n'y a aucune surprime liée à l'âge pour les conducteurs de plus de 25 ans.

- la sinistralité: le bureau applique le système bonus-malus de 1992,
- les déchéances de permis de conduire et les circonstances aggravantes (alcool, délit de fuite, non-assurance, etc...), qui donnent lieu à des surprimes (généralement 10% à 20%).

Dans le cas où le demandeur a une dette impayée auprès d'un assureur antérieur, le Bureau exige le paiement de la prime en une fois. Il s'agit de la seule disposition spécifique aux cas de non-paiement.

Le Bureau applique des franchises dans un certain nombre de cas: nombreux accidents, premier contrat mais plusieurs accidents avec le véhicule d'un tiers (généralement un parent, le conjoint..., contrepartie d'une diminution de prime...). Les franchises ne sont pas consignées.

Le Bureau de Tarification a aussi un tarif *Débutants* dont les conditions sont les suivantes:

- moins de 26 ans,
- véhicule à usage privé de maximum 66 kW,
- pas d'accident dans les cinq dernières années,
- pas de déchéance de permis de conduire ni de circonstance aggravante,
- pas de non-paiement.

Pour ce tarif, les surprimes vont de 10% à maximum 25% du tarif de base.

c) Examen par le Bureau de Tarification proprement dit

Les tarifications sont établies par une équipe de 8 personnes. Le Bureau examine ces dossiers a posteriori sauf les cas les plus graves et les cas spéciaux.

L'intervention du Bureau consiste le plus souvent en:

- une diminution de la prime (notamment pour les jeunes conducteurs),
- l'imposition d'une franchise,
- l'imposition d'un test d'aptitude à la conduite,
- la fixation de la prime (s'il s'agit d'un véhicule *exotique*).

d) Offre – Paiement et couverture

L'offre est envoyée au demandeur dans les jours qui suivent la tarification. Elle indique la prime, le mode de paiement (semestriel ou annuel), le numéro de compte, la compagnie gestionnaire et, le cas échéant, la franchise et les autres conditions (test d'aptitude...).

mogen van 55 kW). In de praktijk echter overschrijden de bijpremies zelden 25%. Er is geen enkele leeftijdsgebonden bijpremie voor de bestuurders ouder dan 25 jaar.

- het schadeverleden: het Bureau past het bonus-malus systeem van 1992 toe,
- de vervallenverklaringen van recht tot sturen en de verzwarende omstandigheden (alcohol, vluchtmisdrijf, niet-verzekering, enz...), die aanleiding geven tot bijpremies (meestal 10% tot 20%).

In het geval dat de bestuurder een niet-betaalde schuld heeft bij een vorige verzekeraar, dan eist het Bureau dat de premie in een keer betaald wordt. Het betreft de enige bepaling die specifiek is voor de gevallen van niet-betaling.

Het Bureau past, in een bepaald aantal gevallen, vrijstellingen toe: talrijke ongevallen, eerste overeenkomst maar verschillende ongevallen met een voertuig van een derde (over het algemeen een familielid, echtgenoot..., in ruil voor een vermindering van de premie...). De vrijstellingen worden niet geconsigneerd.

Het Tarifieringsbureau heeft ook een tarief *Beginnende bestuurders* waarvan de voorwaarden de volgende zijn:

- jonger dan 26 jaar,
- voertuig voor privé-gebruik met een vermogen van maximum 66 kW,
- geen ongeval gedurende de laatste vijf jaar,
- geen verval van recht tot sturen noch verzwarende omstandigheid,
- geen probleem van niet-betaling gekend te hebben.

Voor dit tarief variëren de bijpremies van 10% tot een maximum van 25% van het basistarief.

c) Onderzoek door het Tarifieringsbureau zelf

De tarifieringen worden opgesteld door een team van 8 personen. Het Bureau onderzoekt deze dossiers a posteriori behalve in de zware gevallen en in de speciale gevallen.

De tussenkomst van het Bureau bestaat meestal in:

- het verminderen van de premie (in het bijzonder voor de jonge bestuurders),
- het opleggen van een vrijstelling,
- het opleggen van een rijgeschiktheidstest,
- het vaststellen van de premie (indien het een exotisch voertuig betreft).

d) Voorstel – betaling en dekking

Het voorstel wordt aan de aanvrager gezonden in de loop van de dagen die volgen op de tarifiering. Het voorstel vermeldt de premie, de betalingswijze (halfjaarlijks of jaarlijks), het rekeningnummer, de maatschappij-beheerder en, in voorkomend geval, de vrijstelling en de andere voorwaarden (rijgeschiktheidstest...).

Le demandeur dispose d'un mois pour effectuer le paiement. Passé ce délai, il doit introduire une nouvelle demande.

La couverture prend effet le lendemain de la réception du paiement par le Bureau de Tarification, lequel envoie à ce moment la carte verte au demandeur. Celui-ci peut toutefois demander de retarder l'entrée en vigueur du contrat, notamment pour tenir compte de l'échéance d'un contrat en cours.

e) Gestion et fin du contrat

Les contrats tarifés par le Bureau de Tarification sont gérés par quatre entreprises d'assurances: Axa, Ethias, Fortis et Winterthur.

Ces entreprises gèrent les contrats BT de la même manière que leurs autres contrats RC auto, notamment en ce qui concerne les changements de véhicules et les sinistres.

Tous les contrats sont systématiquement résiliés après un an, dans le respect des préavis légaux. L'objectif est d'inciter le demandeur à rechercher une couverture sur le marché par les voies normales.

Les charges du Bureau de Tarification (frais de fonctionnement et charges des sinistres après déduction des primes encaissées) sont réparties sur l'ensemble du marché. Chaque entreprise d'assurances paie, dans sa contribution au Fonds commun de garantie automobile, les charges du Bureau de Tarification en fonction du nombre de véhicules qu'elle assure.

B. Statistiques

1. Remarques

· Les données ci-dessous sont provisoires. Elles ne sont pas totalement complètes (il manque la période du 22 au 31 décembre 2005) et elles peuvent contenir des erreurs. On peut cependant considérer les chiffres des tableaux comme représentatifs des grandes tendances du Bureau de Tarification.

· Les données du Bureau de Tarification ne peuvent pas être considérées comme représentatives de l'ensemble du marché belge de l'assurance RC auto.

· Pour le Bureau de Tarification, un jeune conducteur est un conducteur de moins de 26 ans.

2. Nombre de dossiers

a. Nombre de dossiers tarifés et assurés

	Tarifés	Assurés	Taux de souscription
2003-2004	1.801	1.202	66,7%
2005	1.906	1.223 (*)	64,2% (*)
Total	3.707	2.425	65,4%

De aanvrager beschikt over een maand om de betaling uit te voeren. Eens deze termijn verstreken is, moet hij een nieuwe aanvraag indienen.

De dekking wordt van kracht op de dag die volgt op de ontvangst van de betaling door het Tariferingsbureau dat op dat moment de groene kaart aan de aanvrager zendt. Deze kan echter vragen de inwerkingstelling van de overeenkomst uit te stellen onder andere om rekening te houden met de vervaldag van de lopende overeenkomst.

e) Beheer en einde van de overeenkomst

De door het Tariferingsbureau getarifeerde dossiers worden beheerd door vier verzekeringsondernemingen: Axa, Ethias, Fortis en Winterthur.

Deze ondernemingen beheren de overeenkomsten van het Tariferingsbureau op dezelfde wijze als hun andere BA auto overeenkomsten, in het bijzonder voor wat de wijzigingen van voertuigen en de schadegevallen betreft.

Alle overeenkomsten worden systematisch na een jaar opgezegd rekening houdend met de wettelijke opzegtermijn. Het objectief bestaat erin de aanvrager aan te zetten, op een normale wijze, op de markt een dekking te zoeken.

De lasten van het Tariferingsbureau (functioneringskosten en schadelast na aftrek van de ontvangen premies) worden verdeeld over het geheel van de markt. Iedere verzekeringonderneming betaalt, in haar bijdrage aan het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, de lasten van het Tariferingsbureau in functie van het aantal voertuigen dat zij verzekert.

B. Statistieken

1. Opmerkingen

· Het gaat hieronder om voorlopige gegevens. Zij zijn niet volledig (de gegevens voor de periode van 22 tot 31 december ontbreken) en kunnen onjuistheden bevatten. De cijfers van de tabellen kunnen representatief worden beschouwd voor de grote tendensen van het Tariferingsbureau.

· De gegevens van het Tariferingsbureau zijn niet representatief voor het geheel van de Belgische BA auto-verzekeringmarkt.

· Voor het Tariferingsbureau is een jonge bestuurder een bestuurder van minder dan 26 jaar.

2. Aantal dossiers

a. Aantal getarifeerde en verzekerde dossiers

	Getarifeerd	Verzekerd	Onderschrijvingspercentage
2003-2004	1.801	1.202	66,7%
2005	1.906	1.223 (*)	64,2% (*)
Totaal	3.707	2.425	65,4%

(*) Le nombre d'assurés ne tient pas compte des offres de décembre 2005 qui seront acceptés en janvier 2006. Le taux de souscription réel sera donc supérieur à celui affiché.

b. Part des jeunes conducteurs dans l'ensemble des dossiers

	Tarifés	Assurés
2003-2004	16,1%	15,1%
2005	17,2%	16,5%
Total	16,7%	15,8%

c. Moyenne mensuelle des demandes

	Tarifés	Nouvelles affaires	Renouvellements
2003-2004	128,6	121,1	26,3
2005	158,8	108,4	50,4

Pour 2003-2004, les renouvellements ne concernent que les quatre derniers mois de l'année 2004.

On note une diminution sensible des nouvelles affaires.

3. Types de véhicule

	Demandes 2003-2005
Deux-roues et assimilés	3,8%
Tourisme et affaires	92,1%
Transport de choses	3,2%
Transport de personnes	0,3%
Autres véhicules	0,5%

Pour la catégorie *Tourisme et affaires*, la puissance moyenne est de 61,2 kW, soit 83,2 CV.

4. Répartition en fonction de l'âge et du sexe

	Total	Hommes	Femmes
jusqu'à 21 ans	22,7%	20,5%	2,2%
22 et 23 ans	36,6%	33,6%	2,9%
24 et 25 ans	40,7%	36,2%	4,5%
Total jeunes	100,0%	90,3%	9,7%

On notera la faible proportion de conducteurs et conductrices de moins de 22 ans et la très faible proportion de conductrices.

5. Accidents et autres circonstances

Les statistiques ci-dessous ne concernent que la catégorie *Tourisme et affaires*.

a. Bonus-malus moyen

	Tarifés	Assurés
2003-2004	14,8	14,7
2005	15,1	15,0

(*) Het aantal verzekerden houdt geen rekening met de offertes van december 2005 die in januari 2006 zullen aanvaard worden. Het reële onderschrijvingspercentage zal hoger liggen dan weergegeven.

b. Aandeel jonge bestuurders in het totaal aantal dossiers

	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	16,1%	15,1%
2005	17,2%	16,5%
Totaal	16,7%	15,8%

c. Het maandelijks gemiddelde van de aanvragen

	Getarifeerd	Nieuwe zaken	Hernieuwingen
2003-2004	128,6	121,1	26,3
2005	158,8	108,4	50,4

Voor de periode 2003-2004 hebben de hernieuwingen enkel betrekking op de laatste 4 maanden van 2004.

Wij stellen een gevoelige daling van de nieuwe zaken vast.

3. Types voertuigen

	Aanvragen 2003-2005
Tweewieler en gelijkgestelden	3,8%
Toerisme en zaken	92,1%
Vervoer van zaken	3,2%
Vervoer van personen	0,3%
Andere voertuigen	0,5%

Voor de categorie *Toerisme en zaken*, is het gemiddelde vermogen 61,2 kW, of 83,2 PK.

4. Verdeling in functie van leeftijd en geslacht

	Totaal	Mannen	Vrouwen
tot 21 jaar	22,7%	20,5%	2,2%
22 en 23 jaar	36,6%	33,6%	2,9%
24 en 25 jaar	40,7%	36,2%	4,5%
Totaal jongeren	100,0%	90,3%	9,7%

Wij stellen een gering aantal bestuurders van minder dan 22 jaar vast, evenals een zeer gering aantal vrouwelijke bestuurders.

5. Schadegevallen en andere omstandigheden

De statistieken hieronder hebben enkel betrekking op de categorie *Toerisme en zaken*.

a. Gemiddelde Bonus-Malus

	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	14,8	14,7
2005	15,1	15,0

b. Fréquence d'accident

	Tarifés	Assurés
2003-2004	27,02%	28,68%
2005	27,90%	27,40%

Pour rappel, la fréquence d'accident du marché se situe aux alentours des 8%

c. Déchéances de permis et circonstances aggravantes

Pourcentage de dossiers pour lesquels il y a au moins une déchéance de permis de conduire ou une circonstance aggravante.

	Tarifés	Assurés
2003-2004	20,0%	20,4%
2005	21,5%	21,6%

d. Cas de non-paiement

Pourcentage de dossiers avec au moins une situation de non-paiement.

	Tarifés	Assurés
2003-2004	9,0%	5,8%
2005	11,0%	7,8%

e) Cumul de difficultés

% dossiers Tarifiés/Getarifié

	X	1	2	3
2003-2004	23,5	53,7	22,1	0,7
2005	20,1	55,6	23,5	0,7

Signification:

Le Bureau de Tarification compte comme *difficulté*,
 – soit un ou plusieurs accidents
 – soit une ou plusieurs déchéances ou circonstances aggravantes
 – soit un ou plusieurs cas de non-paiements.

Les colonnes 1, 2 et 3 concernent des dossiers qui ont 1, 2 ou 3 difficultés comme indiqué ci-dessus. La colonne X concerne des dossiers qui n'ont aucune des difficultés précitées.

f) Conducteurs débutants

La notion de conducteur débutant est expliquée au point A, 3, b), ci-dessus.

	% des demandes jeunes		% du total des demandes	
	Tarifiés	Assurés	Tarifiés	Assurés
2003-2004	0,89%	0,56%	0,17%	0,10%
2005	0,63%	0,16%	0,12%	0,03%

b. Frequentie van de schadegevallen

	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	27,02%	28,68%
2005	27,90%	27,40%

Ter herinnering, de frequentie van de schadegevallen op de markt schommelt rond de 8%.

c. Vervallen van het recht tot sturen en verzwarende omstandigheden

Percentage van dossiers voor welke er ten minste één verval van het recht tot sturen of één verzwarende omstandigheid is.

	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	20,0%	20,4%
2005	21,5%	21,6%

d. Gevallen van wanbetaling

Percentage van dossiers met ten minste één geval van wanbetaling.

	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	9,0%	5,8%
2005	11,0%	7,8%

e) Samenvoeging van de moeilijkheden

Assurés/Verzekerd

	X	1	2	3
2003-2004	21,8	56,5	21,5	0,2
2005	21,9	55,3	22,1	0,6

Betekenis:

Het tarifieringsbureau beschouwt de volgende situaties als *een moeilijkheid*,
 – of één of meerdere schadegevallen
 – of één of meerdere vervallen van het recht tot sturen of verzwarende omstandigheden
 – of één of meerdere wanbetalingen.

De kolommen 1, 2 en 3 hebben betrekking op de dossiers die 1, 2 of 3 moeilijkheden hebben zoals hierboven aangeduid. De kolom X heeft betrekking op dossiers die geen enkele voornoemde moeilijkheid hebben.

f) Beginnend bestuurder

De notie beginnend bestuurder wordt hierboven uitgelegd, punt A, 3, b).

	% van de aanvragen van jongeren		% totaal aantal aanvragen	
	Getarifeerd	Verzekerd	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	0,89%	0,56%	0,17%	0,10%
2005	0,63%	0,16%	0,12%	0,03%

g) Contrats 29/29

Le Bureau de Tarification n'est pas concerné par l'accord 29/29. Il peut seulement donner une estimation à prendre avec certaines précautions.

	% des demandes jeunes		% du total des demandes	
	Tarifiés	Assurés	Tarifiés	Assurés
2003-2004	11,83%	8,22%	2,23%	1,55%
2005	10,49%	7,40%	2,08%	1,47%

6. Primes

Prime moyenne tout compris pour les jeunes conducteurs, catégorie *Tourisme et affaires*.

	Tarifiés	Assurés
2003-2004	1.463,02	1.441,15
2005	1.422,23	1.390,06

g) Contracten 29/29

Het Tarifieringsbureau is niet betrokken door het akkoord 29/29. Hij kan enkel een estimatie geven te nemen met zekere voorzorgen.

	% van de aanvragen van jongeren		% totaal aantal aanvragen	
	Getarifeerd	Verzekerd	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	11,83%	8,22%	2,23%	1,55%
2005	10,49%	7,40%	2,08%	1,47%

6. Premies

Gemiddelde premie alles inbegrepen voor de jonge bestuurders, categorie *Toerisme en zaken*.

	Getarifeerd	Verzekerd
2003-2004	1.463,02	1.441,15
2005	1.422,23	1.390,06

7. Tableau synoptique

Le tableau ci-dessous ne concerne que la catégorie *Tourisme et affaires* pour l'année 2005 (1^{er} janvier – 21 décembre)

Cat.	Dos	Ren	Brkr	Pro	Ass.	kW	NCon	Hom	Age	BM	fAcc	RAG	NPai	DIF1	DIF2	DIF3	Deb	Prime	Franch
<750 €	83	36,1%	95,2%	1,2%	66,3%	39,7	1,04	85,5%	23,2	10,3	9,16%	0,0%	24,1%	48,2%	1,2%	0,0%	9,6%	679,75	4,8%
750-1000	231	36,4%	96,1%	0,9%	64,1%	49,1	1,06	82,3%	23,3	11,5	17,32%	4,8%	19,5%	58,9%	7,8%	0,0%	1,3%	888,96	11,3%
1000-1250	360	39,4%	94,2%	1,7%	65,0%	59,0	1,07	90,6%	23,1	13,3	20,72%	9,7%	14,7%	57,5%	14,2%	0,3%	1,1%	1.133,37	15,6%
1250-1500	369	35,5%	91,9%	1,4%	66,4%	65,0	1,09	89,2%	22,8	14,9	27,64%	20,6%	8,9%	59,9%	21,7%	0,8%	0,0%	1.370,05	23,6%
1500-1750	314	26,8%	93,3%	1,9%	67,2%	65,8	1,02	91,1%	22,6	16,5	31,97%	31,8%	6,7%	57,0%	29,3%	1,3%	0,0%	1.620,99	33,4%
1750-2000	251	22,7%	93,2%	2,8%	64,9%	66,1	1,01	93,2%	22,3	18,2	39,36%	35,5%	6,0%	59,4%	32,7%	0,4%	0,0%	1.858,24	55,8%
2000-2250	64	35,9%	96,9%	3,1%	62,5%	73,0	1,05	98,4%	22,8	18,6	37,81%	71,9%	6,3%	29,7%	53,1%	4,7%	0,0%	2.111,03	84,4%
2250-2500	38	21,1%	94,7%	5,3%	47,4%	71,7	1,03	92,1%	23,0	19,9	45,79%	105,3%	2,6%	26,3%	71,1%	0,0%	0,0%	2.361,67	81,6%
> 2500	43	20,9%	93,0%	7,0%	48,8%	73,4	1,02	95,3%	23,0	21,1	55,81%	109,3%	2,3%	32,6%	62,8%	2,3%	0,0%	2.829,87	95,3%
TOTAL	1.753	32,4%	93,8%	1,9%	64,7%	68,7	1,05	89,8%	22,9	15,1	27,90%	25,3%	11,0%	55,6%	23,5%	0,7%	0,9%	1.424,57	31,0%

Légende :

Cat.	Catégorie de prime	BM	Bonus-malus moyen
Dos	Nombre de demandes	fAcc	Fréquence d'accident
Ren	Pourcentage de renouvellements	RAG	Pourcentage de dossiers avec déchéance ou circ. aggr.
Brkr	Demandes introduites via un intermédiaire professionnel	NPai	Pourcentage de dossiers avec un cas de non-paiement
Pro	Pourcentage de véhicules à usage professionnel	DIF1	Pourcentage de dossiers avec une difficulté
Ass	Pourcentage de véhicules assurés par rapport aux demandes	DIF2	Pourcentage de dossiers avec deux difficultés
kW	Puissance moyenne	DIF3	Pourcentage de dossiers avec trois difficultés
NCon	Nombre moyen de conducteurs par véhicule	Deb	Pourcentage de dossiers avec un conducteur débutant
Hom	Pourcentage d'hommes	Prime	Prime moyenne
Age	Age moyen	Franch	Pourcentages de dossiers avec une franchise

7. Synoptische tabel

De tabel hieronder betreft enkel de categorie *Toerisme en zaken* voor het jaar 2005 (1ste januari – 21 december)

Cat.	Dos	Hern	Brkr	Pro	Verz	kW	ABest	Man	Leeft	BM	fOng	VZO	NBet	ML1	ML2	ML2	Beg	Premie	Vrijst
<750 €	83	36,1%	95,2%	1,2%	66,3%	39,7	1,04	85,5%	23,2	10,3	9,16%	0,0%	24,1%	48,2%	1,2%	0,0%	9,6%	679,75	4,8%
750-1000	231	36,4%	96,1%	0,9%	64,1%	49,1	1,06	82,3%	23,3	11,5	17,32%	4,8%	19,5%	58,9%	7,8%	0,0%	1,3%	888,96	11,3%
1000-1250	360	39,4%	94,2%	1,7%	65,0%	59,0	1,07	90,6%	23,1	13,3	20,72%	9,7%	14,7%	57,5%	14,2%	0,3%	1,1%	1.133,37	15,6%
1250-1500	369	35,5%	91,9%	1,4%	66,4%	65,0	1,09	89,2%	22,8	14,9	27,64%	20,6%	8,9%	59,9%	21,7%	0,8%	0,0%	1.370,05	23,6%
1500-1750	314	26,8%	93,3%	1,9%	67,2%	65,8	1,02	91,1%	22,6	16,5	31,97%	31,8%	6,7%	57,0%	29,3%	1,3%	0,0%	1.620,99	33,4%
1750-2000	251	22,7%	93,2%	2,8%	64,9%	66,1	1,01	93,2%	22,3	18,2	39,36%	35,5%	6,0%	59,4%	32,7%	0,4%	0,0%	1.858,24	55,8%
2000-2250	64	35,9%	96,9%	3,1%	62,5%	73,0	1,05	98,4%	22,8	18,6	37,81%	71,9%	6,3%	29,7%	53,1%	4,7%	0,0%	2.111,03	84,4%
2250-2500	38	21,1%	94,7%	5,3%	47,4%	71,7	1,03	92,1%	23,0	19,9	45,79%	105,3%	2,6%	26,3%	71,1%	0,0%	0,0%	2.361,67	81,6%
> 2500	43	20,9%	93,0%	7,0%	48,8%	73,4	1,02	95,3%	23,0	21,1	55,81%	109,3%	2,3%	32,6%	62,8%	2,3%	0,0%	2.829,87	95,3%
TOTAAL	1753	32,4%	93,8%	1,9%	64,7%	68,7	1,05	89,8%	22,9	15,1	27,90%	25,3%	11,0%	55,6%	23,5%	0,7%	0,9%	1.424,57	31,0%

Légende :

Cat.	Premiecategorie	BM	Gemiddelde Bonus-malus
Dos	Aantal aanvragen	fOng	Frequentie ongevallen
Hern	Percentage van hernieuwingen	VZO	Percentage dossiers met verval of verzwarende omstandigheid
Brkr	Aanvragen ingediend door een professioneel tussenpersoon	NBet	Percentage dossiers met een geval van niet betaling
Pro	Percentage voertuigen voor een beroepsgebruik	ML1	Percentage dossiers met één moeilijkheid
Verz	Percentage voertuigen verzekerd t.o.v. de aanvragen	ML2	Percentage dossiers met twee moeilijkheden
kW	Gemiddeld vermogen	ML3	Percentage dossiers met drie moeilijkheden
ABest	Gemiddeld aantal bestuurders per voertuig	Beg	Percentage dossiers met een beginnend bestuurder
Man	Percentage mannen	Premie	Gemiddelde premie
Leeft	Gemiddelde leeftijd	Vrijst	Percentage dossiers met een vrijstelling

8. Comparaison jeunes et moins jeunes

	Dos	Ren	Brkr	Pro	Ass.	kW	NCon	Hom	Age	BM	fAcc	RAG	NPai	DIF1	DIF2	DIF3	Deb	Prime	Franch
< 26 ans	1.753	32,4%	93,8%	1,9%	64,7%	68,7	1,05	89,8%	22,9	15,1	27,90%	25,3%	11,0%	55,6%	23,5%	0,7%	0,9%	1.424,57	31,0%
26 ans et plus	7.883	45,1%	90,1%	5,0%	67,8%	62,1	1,07	77,9%	44,2	13,1	22,32%	23,5%	18,1%	52,0%	21,2%	1,3%	-	1.074,54	22,1%

Légende :

Dos	Nombre de demandes	BM	Bonus-malus moyen
Ren	Pourcentage de renouvellements	fAcc	Fréquence d'accident
Brkr	Demandes introduites via un intermédiaire professionnel	RAG	Pourcentage de dossiers avec déchéance ou circ. aggr.
Pro	Pourcentage de véhicules à usage professionnel	NPai	Pourcentage de dossiers avec un cas de non-paiement
Ass	Pourcentage de véhicules assurés par rapport aux demandes	DIF1	Pourcentage de dossiers avec une difficulté
kW	Puissance moyenne	DIF2	Pourcentage de dossiers avec deux difficultés
NCon	Nombre moyen de conducteurs par véhicule	DIF3	Pourcentage de dossiers avec trois difficultés
Hom	Pourcentage d'hommes	Deb	Pourcentage de dossiers avec un conducteur débutant
Age	Age moyen	Prime	Prime moyenne
		Franch	Pourcentages de dossiers avec une franchise

8. Vergelijking jongeren – minder jongeren

De tabel hieronder betreft enkel de categorie *Toerisme en zaken* voor het jaar 2005 (1ste januari – 21 december)

	Dos	Hern	Brkr	Pro	Verz	kW	ABest	Man	Leeft	BM	fOng	VZO	NBet	ML1	ML2	ML2	Beg	Premie	Vrijst
< 26 jaar	1.753	32,4%	93,8%	1,9%	64,7%	68,7	1,05	89,8%	22,9	15,1	27,90%	25,3%	11,0%	55,6%	23,5%	0,7%	0,9%	1.424,57	31,0%
≥ 26 jaar	7.883	45,1%	90,1%	5,0%	67,8%	62,1	1,07	77,9%	44,2	13,1	22,32%	23,5%	18,1%	52,0%	21,2%	1,3%	-	1.074,54	22,1%

Legende :

Dos	Aantal aanvragen	BM	Gemiddelde Bonus-malus
Hern	Percentage van hernieuwingen	fOng	Frequentie ongevallen
Brkr	Aanvragen ingediend door een professioneel tussenpersoon	VZO	Percentage dossiers met verval of verzwarende omstandigheid
Pro	Percentage voertuigen voor een beroepsgebruik	NBet	Percentage dossiers met een geval van niet betaling
Verz	Percentage voertuigen verzekerd t.o.v. de aanvragen	ML1	Percentage dossiers met één moeilijkheid
kW	Gemiddeld vermogen	ML2	Percentage dossiers met twee moeilijkheden
ABest	Gemiddeld aantal bestuurders per voertuig	ML3	Percentage dossiers met drie moeilijkheden
Man	Percentage mannen	Beg	Percentage dossiers met een beginnend bestuurder
Leeft	Gemiddelde leeftijd	Premie	Gemiddelde premie
		Vrijst	Percentage dossiers met een vrijstelling

9. Données financières

Les données suivantes se rapportent à l'ensemble des véhicules assurés par le Bureau de Tarification en 2005. Il s'agit de données provisoires.

	Mio €	% Pr. Acq.
Primes acquises	6,2	100%
Charge des sinistres	6,4	103%
dont:		
paiements	2,5	40,3%
provisions	3,9	62,9%
Frais et commissions	2,4	38,7%
Solde	- 2,5	-40,3%

La répartition du solde sur les véhicules assurés (environ 6 millions) donne 0,42 €.

En 2003-2004, la perte avait été de 1,5 million €, soit un coût de 0,25 € par véhicule assuré. L'augmentation de 2004 à 2005 est donc de 0,17 €.

Si la perte de 2005 doit être répartie uniquement sur les véhicules assurés par le BT (environ 7.400), cela donnerait un montant de 338,11 € par véhicule...

2. Exposé de MM. Ducart et De Bie, Test-Achats

1. Introduction et méthodologie des enquêtes sur l'assurance auto

Test-Achats compare les tarifs des assurances auto, depuis 30 ans déjà, selon la même méthodologie. Cette méthodologie est publiée en même temps que les résultats et est également utilisée pour certaines enquêtes demandées par la Commission européenne.

Test-Achats demande les tarifs de 72 profils de conducteurs aux compagnies d'assurances. En d'autres termes: ce sont les compagnies d'assurances qui fournissent leurs tarifs à Test-Achats. Quant aux compagnies d'assurances qui refusent de collaborer à l'enquête (une minorité), Test-Achats se base sur les données publiées par Assutop.

Si les résultats d'une enquête s'avèrent incorrects, cela signifie que les compagnies d'assurances ont communiqué des tarifs erronés.

9. Financiële gegevens

De volgende gegevens hebben betrekking op het geheel van wagens verzekerd door het Tarifieringsbureau in 2005. Het betreft voorlopige gegevens.

	Mio €	% Pr. Acq.
Verworven premies	6,2	100%
Schadelasten	6,4	103%
waarvan:		
betalingen	2,5	40,3%
provisies	3,9	62,9%
Kosten en commissies	2,4	38,7%
Saldo	- 2,5	-40,3%

De verdeling van het saldo op de verzekerde voertuigen (ongeveer 6 miljoen) geeft 0,42 €.

In 2003-2004, was het verlies 1,5 miljoen €, dus ongeveer een kost van 0,25 € per verzekerd voertuig. De stijging van 2004 naar 2005 bedraagt dus 0,17 €.

Indien het verlies van 2005 enkel moet verdeeld worden op de wagens verzekerd door het TB (ongeveer 7.400), zal dit een bedrag van 338,11 € zijn per voertuig ...

2. Uiteenzetting van de heren Ducart en De Bie, Testaankoop

1. Inleiding en methodologie enquêtes auto-verzekeringen

Reeds 30 jaar vergelijkt Test-Aankoop de tarieven van autoverzekeringen volgens dezelfde methodologie. Deze methodologie wordt samen gepubliceerd met de resultaten en werd eveneens gebruikt voor een aantal enquêtes in opdracht van de Europese Commissie.

Test-Aankoop vraagt aan de verzekeringsmaatschappijen de tarieven op voor 72 profielen van autobestuurders. Met andere woorden: het zijn de verzekeringsmaatschappijen die hun tarieven aan Test-Aankoop bezorgen. Voor de verzekeringsmaatschappijen die weigeren mee te werken aan het onderzoek (een minderheid), baseert Test-Aankoop zich op de door Assutop gepubliceerde gegevens.

Wanneer de resultaten van een enquête onjuist zouden blijken te zijn, dan wil dit zeggen dat de verzekeringsmaatschappijen foutieve tarieven hebben meege-deeld.

2. Les résultats de la dernière enquête assurance auto

Pour rappel, le 18 décembre 2003, l'ancienne ministre de l'Économie, Fientje Moerman, avait organisé une conférence de presse pour annoncer le *Gentlemen's Agreement* qu'elle avait conclu avec l'UPEA de l'époque.

La ministre souhaitait trouver une solution pour les primes trop élevées et le refus auxquels les jeunes sont confrontés lors de la recherche d'une assurance auto (voir *slide* 2 de la présentation de Mme Fientje Moerman du 18 décembre 2003).

Elle avait d'ailleurs constaté qu'un jeune conducteur âgé entre 18 et 20 ans paie en moyenne de 629 à 1 500 euros pour une petite 55KW, soit quelque 250 % de plus qu'un trentenaire.

Elle a donc proposé la solution du contrat 29/29. L'avantage concret pour le jeune est calculé de la manière suivante (*slide* 14) :

	Situation actuelle 18 ans	TB	29/29
A	629 €	1.229 €	439 €
B	950 €	1.229 €	555 €
C	1.500 €	1.229 €	710 €

Point de départ : 55KW

Trois compagnies d'assurances :

A : la compagnie la moins chère,

B : la moyenne,

C : la plus chère

Suivent ci-après les résultats de la dernière enquête publiée dans le magazine Budget&Droits de janvier/février 2006.

2. Resultaten laatste enquête autoverzekeringen

Ter herinnering, op 18 december 2003 organiseerde de toenmalige minister van Economie, mevrouw Fientje Moerman een persconferentie om ter aankondiging van het Gentlemen's Agreement dat zij had afgesloten met het toenmalige BVVO.

De minister wou een oplossing zoeken voor de torenhoge premies en de weigering waarmee jongeren worden geconfronteerd bij het zoeken van een autoverzekering (zie presentatie mevrouw Fientje Moerman van 18 december 2003).

Zij had immers vastgesteld dat een jonge bestuurder tussen 18 à 20 jaar gemiddeld 629 EUR à 1500 EUR betaalde voor een kleine 55KW oftewel ongeveer 250% meer dan een dertiger.

Als oplossing stelde zij het contract 29/29 voor. Het concrete voordeel voor de jongere werd als volgt berekend:

	Huidige situatie 18 jaar	TB	29/29
A	629 €	1.229 €	439 €
B	950 €	1.229 €	555 €
C	1.500 €	1.229 €	710 €

Uitgangspunt 55 KW

Drie verzekeringsmaatschappijen:

A: de goedkoopste maatschappij

B: gemiddelde

C: de duurste

Hierna volgen de resultaten van de laatste enquête gepubliceerd in het magazine Budget&Recht van januari/februari 2006

Quelques exemples de profils de conducteurs et de primes

Enkele voorbeelden van bestuurdersprofielen en de te betalen premie*

Man van 22 jaar Peugeot 206 1.4 (55 kW) catalogusprijs (-BTW): 8595 €		Vrouw van 26 jaar Opel Astra 1.3 CDTI (66 kW) catalogusprijs (-BTW): 13884 €		Man van 46 jaar Audi A4 TDI 2.0 (100kW) catalogusprijs (-BTW): 22851 €	
Man van 22 jaar Peugeot 206 1.4 (55 kW) catalogusprijs (-BTW): 8595 €		Vrouw van 26 jaar Opel Astra 1.3 CDTI (66 kW) catalogusprijs (-BTW): 13884 €		Man van 46 jaar Audi A4 TDI 2.0 (100kW) catalogusprijs (-BTW): 22851 €	
BA	BA + omnium	BA	BA + omnium	BA	BA + omnium
Neeroeteren		Neeroeteren		Neeroeteren	
Ethias 724,97	Argenta 1611,79	Nateus 406	Actel 1017,95	Fortis AG 300,46	Actel 898,06
DVV 1002,99	Ethias 1758,02	Actel 413,74	KBC 1039,51	Partners 304,53	Fortis AG 1002,45
Mercator 1035,20	Mercator 1846,33	Fidea 415,40	Fidea 1126,29	Touring V 307,56	Fidea 1055,70
Gem. 1044,85	Gem. 2300,35	Gem. 508,33	Gem. 1409,78	Gem. 400,72	Gem. 1297,58
Antwerpen		Antwerpen		Antwerpen	
Ethias 890,85	Argenta 1611,79	Nateus 437	Actel 1092,13	Fortis AG 338,16	Actel 937,79
Argenta 1037,53	Ethias 2003,49	Actel 439,63	KBC 1261,67	Touring V 340,77	Fortis AG 1059,67
DVV 1124,98	Mercator 2127,10	Touring V 477,44	Argenta 1333,89	Partners 348,43	Nateus 1172,00
Gem. 1142,00	Gem. 2494,21	Gem. 574,45	Gem. 1595,82	Gem. 452,06	Gem. 1457,78

* Chaque fois les primes des trois compagnies les moins chères ainsi que la prime moyenne, tous assureurs confondus (tarifs en euro, octobre 2005), sont mentionnées.

* Telkens de premie van de drie voordeligste maatschappijen en het gemiddelde van alle verzekeraars (tarieven in euro, oktober 2005) worden vermeld.

On constate que la situation pour les jeunes (*in casu* un jeune de 22 ans qui possède un permis de conduire depuis deux ans déjà) n'a pas du tout évolué, au contraire.

3. L'Accord 29/29

3.1. L'illégalité de l'accord 29/29

L'accord 29/29 de la ministre de l'Économie de l'époque est proprement ahurissant, en ce qu'il viole des dispositions légales dans deux domaines, avec l'accord exprès de la ministre de l'époque.

1) La ministre confirme un accord entre entreprises tant sur les conditions que sur les primes, ce qui est contraire aux règles légales de concurrence et aux dispositions du règlement européen de la Commission et en particulier à son article 5.

2) Il donne son blanc-seing aux assureurs pour s'écarter du contrat-type R.C. automobile en prévoyant des possibilités supplémentaires de recours (en cas d'intoxication alcoolique, de délit de fuite, ...). Il n'était même pas prévu dans l'accord que ces hypothèses devaient être en relation causale avec le sinistre.

Vastgesteld dient te worden dat de situatie voor de jongere (*in casu* een 22-jarige die al twee jaar over een rijbewijs beschikt) er allesbehalve is op vooruitgegaan, integendeel.

3. De 29/29-overeenkomst

3.1. De onwettelijkheid van de 29/29-overeenkomst

Het is verbijsterend om te moeten vaststellen dat de 29/29-overeenkomst van de toenmalige Minister van Economie, alvast op twee vlakken, de wetgeving schendt en dit met diens uitdrukkelijk akkoord:

1) De minister bekrachtigt een akkoord tussen ondernemingen zowel op het vlak van voorwaarden, als op het vlak van premies, hetwelk in strijd is met de wettelijke mededingingsregels evenals met de bepalingen van de Europese Verordening van de Commissie van 27 februari 2003, en meer bepaald art. 5.

2) Hij geeft een blanco-volmacht om af te wijken van het typecontract voor de B.A. autoverzekering door bijkomende uitsluitingsmogelijkheden te voorzien (voor alcoholmisbruik, vluchtmisdrijf, ...). In het akkoord is zelfs niet voorzien dat deze hypothesen in oorzakelijk verband moeten staan met het schadegeval.

3.2. L'accord 29/29: un échec total masqué par la généralisation d'une pratique dangereuse

1) Les premières critiques portaient sur la licéité des clauses et provenaient des courtiers néerlandophones (FVF).

2) Outre sa dangerosité extrême en ce qui concerne les clauses du contrat, l'accord 29/29 ne s'est pas traduit par une baisse sensible des primes. Ainsi, lors de notre dernière enquête parue dans *Budget & Droits*, il ressortait que pour un jeune homme de 22 ans ayant un permis de conduire depuis 2 ans et pour un véhicule de faible puissance (44 kW), la prime réclamée se situait en moyenne entre 990 et 1 190 euros, selon le domicile.

Et il ne s'agit pas de la situation la plus extrême. Pour un jeune homme de 20 ans, le problème sera d'abord et avant tout de trouver un assureur qui veuille l'accepter; est-il utile d'ajouter que, dans ce cas, la prime avoisinera les 1 200 – 1 300 euros, voire 1 500 à 1 800 euros si le jeune est responsable d'un accident...

Peut-on dès lors s'étonner que cet accord se soit soldé, exception faite d'Axa, par un échec total, comme l'indique par exemple l'article paru le 23 juillet 2005 dans le *Tijd* et intitulé: «*Autoverzekeringen voor jongeren: geen succes; voorwaarden zijn te streng*» et mentionnant par exemple la vente de 20 contrats 29/29 seulement pour la compagnie Fortis AG?

Les jeunes qui sont confrontés à de pareils tarifs et clauses optent en masse pour une assurance au nom de leurs parents, sans y indiquer correctement l'identité du conducteur principal du véhicule.

Inutile de s'étendre sur le fait qu'en cas d'accident, l'assureur peut réclamer le montant total auprès du jeune conducteur et que les assureurs sont les premiers clients des détectives privés. Il y a peu de risques, bien entendu, qu'un assureur ouvre une enquête pour un pare-chocs cassé, mais tout de même...

4. Une ou des solutions?

La réinstauration d'un système de bonus-malus ne peut assurer seules la transparence du marché. D'autres mesures sont à prendre pour favoriser la transparence comme la mise en place d'une banque de données publique. Mais il faut aussi développer un véritable droit à l'assurance.

3.2. De 29/29-overeenkomst: een totale mislukking veralgemening van een gevaarlijke praktijk

1) De eerste kritieken hadden betrekking op de onrechtmatigheid van de bedingen en kwamen van de Nederlandstalige makelaars (FVF).

2) Niet alleen bevat de 29/29-overeenkomst heel wat uiterst gevaarlijke bedingen, bovendien heeft ze niet geleid tot een gevoelige daling van de prijzen. Zo bleek uit de laatste enquête, waarvan de resultaten verschenen in *Budget&Recht* dat voor een 22-jarige man die al twee jaar over zijn rijbewijs beschikt en rijdt met een voertuig met een beperkt vermogen (44kw), de premie tussen € 990 en € 1 190 schommelt, afhankelijk van zijn woonplaats.

En dit voorbeeld schetst niet eens het meest extreme geval. Zo is het voor een 20-jarige man geen sinecure om een verzekeraar te vinden die hem wil aanvaarden; het is wellicht onnodig om erop te wijzen dat in dit geval de premie zal schommelen rond € 1 200 - € 1 300, en zelfs € 1 500 tot € 1.800 indien de jongere een ongeval veroorzaakt. . .

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat, behalve voor Axa, deze overeenkomst kan worden bestempeld als een totale mislukking; zo kopte *De Tijd* op 23 juli 2005: «*Autoverzekeringen voor jongeren: geen succes; voorwaarden zijn te streng*». Ter illustratie: in dit artikel wordt melding gemaakt van niet meer dan 20 verkochte 29/29-contracten voor verzekeraar Fortis AG.

Jongeren die worden geconfronteerd met dergelijke tarieven en bedingen, kiezen massaal voor een verzekering op naam van de ouders zonder correct aan te geven wie de voornaamste bestuurder van het voertuig is.

Het is onnodig om uit te weiden over het feit dat bij een ongeval de verzekeraar het totale bedrag kan terugvorderen van de jonge bestuurder en dat verzekeraars de belangrijkste klanten zijn van privé-detective. De kans is uiteraard klein dat de verzekeraar een onderzoek zal instellen naar aanleiding van een kapotte bumper, maar toch...

4. Eén oplossing of meerdere?

De wederinvoering van een bonus-malusregeling op zich kan de transparantie van de markt niet waarborgen. Er moeten andere maatregelen worden getroffen om de transparantie te verzekeren, zoals de oprichting van een publieke databank. Maar er moet ook een echt verzekeringsrecht worden ontwikkeld.

Sous la précédente législature, la proposition de loi portant diverses mesures complémentaires visant à satisfaire l'obligation d'assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (Doc. Sénat, 3-119/1) déposé par monsieur Thissen c.s., allait dans ce sens même si on peut la reformuler de manière positive en laissant une certaine liberté à l'assureur. Celui-ci pourrait établir des modulations de tarifs sur des critères liés à l'importance du risque pour autant que l'assuré en ait personnellement la maîtrise. Ne répond pas à cette définition les distinctions ou segmentation fondées sur le sexe, la nationalité, l'âge, le domicile ou la profession.

Par ailleurs, il faut rappeler ici que le système de bonus-malus est par essence un moyen de segmenter la prime *a posteriori*, en fonction de l'expérience individuelle de chaque conducteur. Ce système respecte ainsi le principe d'égalité reconnue par la Cour de Justice comme principe général; ce n'est pas le cas des systèmes de segmentation *a priori* basés sur des moyennes statistiques.

Il faut sans doute également envisager de revoir les seuils d'accès au Bureau de tarification automobile en les diminuant.

5. Quelques considérations sur la liberté tarifaire

Les ministres de l'Economie successifs ont toujours refusé d'intervenir au nom de la liberté tarifaire qui doit soi-disant régner en maître dans l'ensemble de l'Union européenne en matière de primes d'assurances.

Il ne s'agit pas d'un principe mais d'un prétexte pour ne pas intervenir: ni la directive en la matière, ni ses considérants, ni la Cour de Justice ne parlent de liberté tarifaire absolue. Tout au plus y évoque-t-on l'interdiction pour les états d'exiger une approbation préalable des tarifs ou une communication systématique de ceux-ci. La Cour de Justice a récemment rappelé qu'«une harmonisation complète du domaine tarifaire excluant toute mesure nationale (H.) ne saurait être présumée en l'absence d'une volonté clairement exprimée en ce sens par le législateur communautaire».

Annexes :

1. Présentation de Mme Fientje Moerman du 18 décembre 2003

Onder de vorige zittingsperiode ging het wetsvoorstel houdende verscheidene aanvullende maatregelen die ertoe strekken te voldoen aan de verplichting inzake de aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen (Doc. Senaat 3-119/1) ingediend door de heer Thissen c.s., in die zin, zelfs al kan men het op een positieve wijze herformuleren door de verzekeraar een zekere vrijheid te laten. Die zou de tarieven kunnen laten schommelen volgens criteria die gekoppeld zijn aan de ernst van het risico, voor zover de verzekerde er persoonlijk vat op heeft. Beantwoorden niet aan die definitie: het onderscheid of de segmentering volgens geslacht, nationaliteit, ras, woonplaats of beroep.

Voorts moet eraan worden herinnerd dat de bonus-malusregeling in essentie een middel is om de premie *a posteriori* te segmenteren, volgens de individuele ervaring van elke bestuurder. Die regeling eerbiedigt zo het door het Hof van Justitie als algemeen principe erkende gelijkheidsbeginsel; dat is niet het geval voor de regelingen die *a priori* segmenteren en die gebaseerd zijn op statistische gemiddelden.

Men moet vermoedelijk ook overwegen de drempels te herzien in verband met de toegang tot het Tarifieringsbureau, door ze te verminderen.

5. Enkele beschouwingen over de vrijheid van tarifiering

De achtereenvolgende ministers van Economische Zaken hebben in naam van de vrijheid van tarifiering altijd geweigerd om op te treden, omdat die vrijheid zo gezegd in de hele Europese Unie inzake verzekeringspremies geldt.

Het gaat niet om een beginsel, maar om een voorwendsel om niet te moeten optreden: noch de richtlijn, noch de consideransen, noch het Hof van Justitie hebben het over absolute vrijheid van tarifiering. Men verwijst er ten hoogste naar het verbod voor de lidstaten om een voorafgaande goedkeuring van de tarieven of een stelselmatige mededeling ervan te eisen. Het Hof van Justitie heeft er recent aan herinnerd dat «er niet mag worden uitgegaan van een volledige harmonisering op het vlak van tarieven waarbij nationale maatregelen worden uitgesloten, zolang de Europese wetgever zich niet uitdrukkelijk in die zin heeft uitgesproken.».

Bijlagen:

1. Presentatie Mevr. Fientje Foerman d.d. 18.12.03

Les jeunes: Où est le problème?

- Primes exorbitantes
- Refus

Conclusion d'une police d'assurance

Un jeune conducteur entre 18 et 20 ans paie en moyenne 629 à 1 500 euros pour un petit véhicule 55 KW IYX Golf 2.0 Sdi, Mini One D1.4, Mercedes A 160 CDI, soit environ 250% de plus qu'un trentenaire.

Conséquences pour les jeunes

- Ils paient une prime très élevée
- Ils utilisent le nom d'un tiers (parents)
- Ils roulent sans assurance
- Ils renoncent à la voiture

Objectif et moyen

– Permettre aux jeunes (de 18 à 26 ans inclus) qui constituent un risque «normal» de souscrire une assurance à un prix abordable.

– Par le biais d'un «gentlemen's agreement» conclu entre les représentants du secteur, l'UPEA et la ministre de l'Économie.

Quelques chiffres

- Fréquence des accidents:
Chaque année, 28,8% des jeunes de 18 ans sont impliqués dans un accident contre 8% des conducteurs de plus de 30 ans
- Coût moyen des accidents:
4 129 euros pour les jeunes de 18 ans contre 3 050 euros à partir de 30 ans

Attention !

Ne pas mettre tous les jeunes dans le même panier

Analyse affinée des statistiques

1. Hommes / femmes
2. Saturday night fever
3. Les trois premières années après le permis de conduire

De jongeren: waar ligt het probleem?

- Torenhoge premies
- Weigering

Wanneer een verzekering wordt afgesloten

Een jonge bestuurder tussen 18 en 20 jaar betaalt gemiddeld 629 à 1500 euros voor een kleine 55KW (VW Golf 2.0 Sdi, Mini One D1.4, Mercedes A 160CDI)

Dit is ongeveer 250% hoger dan de premie van een dertiger

Gevolgen voor de jongeren

- Ze betalen een zeer hoge premie
- Ze gebruiken de naam van een derde (ouders)
- Ze rijden zonder verzekering
- Ze zien af van een wagen

Doelstelling en middel

– De jongeren (van 18 tot en met 26 jaar) die een 'normaal' risico uitmaken in staat stellen een betaalbare verzekering aan te gaan.

– Door een «gentlemen's agreement» tussen de vertegenwoordigers van de sector, de BVVO en de Minister van Economie (soft law).

Enkele cijfers

- Frequentie van de ongevallen:
 - 28.8% van de jongeren van 18 jaar worden jaarlijks in een ongeval betrokken
 - Tegenover 8% van de bestuurders vanaf 30 jaar
- 2. Gemiddelde kosten van de ongevallen:
 - 4.129 € voor de jongeren van 18 jaar
 - tegenover 3.050 € vanaf 30 jaar

Let op!

Niet alle jongeren over dezelfde kam scheren

Verfijnde analyse van de statistiek

1. Mannen versus vrouwen
2. Saturday night fever
3. Eerste drie jaar na rijbewijs

Ratio dommage/prime
Accidents répartis sur les jours de la semaine
Fréquence des accidents au cours des premières
années de conduite après l'obtention du permis

Accord obtenu (1)

Remarques préalables:

- Statistiques = moyenne globale
- Tous les jeunes ne sont pas à mettre dans le même panier – Chauffards – Bureau de Tarification
- 29/29 est un minimum: les assureurs peuvent offrir des conditions plus avantageuses

Accord obtenu (2)

Contrat 29/29

1. Principe de base

Prime= Prime de l'assureur concerné pour un conducteur de 29 ans + maximum 29%

2. Avantage concret

	Huidige situation 18 jaar	TB	29/29
A	629 €	1.229 €	439 €
B	950 €	1.229 €	555 €
C	1.500 €	1.229 €	710 €

Puissance de référence: 55kW
 Trois compagnies d'assurances
 A: la compagnie la moins chère
 B: moyenne
 C: la compagnie la plus chère

3. Qui est «débutant»?

1. Moins de 26 ans
2. En possession du permis depuis moins de 3 ans
3. Pas impliqué dans un accident et/ou pas condamné avec circonstances aggravantes
4. Pas de suspension ou de retrait du permis de conduire
5. Pas plus d'un accident en tort
6. Conditions liées au véhicule

Deux conditions liées au véhicule:

1. Pas d'usage professionnel
2. Puissance maximale de 60 kW

Ratio schade/premie
Ongevallen verdeeld over de weekdays
Ongevallenfrequentie in beginjaren van rijbewijs

Bereikt akkoord (1)

Voorafgaande opmerkingen:

- Statistiek = globaal gemiddelde
- Niet alle jongeren over dezelfde kam scheren
- Brokkenmaker --> Tarifieringsbureau
- 29/29 is een minimum; verzekeraars kunnen gunstigere voorwaarden geven

Bereikt akkoord (2)

Contract 29/29

1. Basisprincipe

Premie = premie van betrokken verzekeraar voor een bestuurder van 29 jaar + maximum 29%

2. Concreet voordeel

	Huidige situation 18 jaar	TB	29/29
A	629 €	1.229 €	439 €
B	950 €	1.229 €	555 €
C	1.500 €	1.229 €	710 €

Uitgangspunt 55 KW
 Drie verzekeringsmaatschappijen:
 A: de goedkoopste maatschappij
 B: gemiddelde
 C: de duurste

3. Wie is «starter?»

1. Onder 26 jaar
2. Bezit rijbewijs minder dan 3 jaar
3. Niet betrokken bij een ongeval en/of niet veroordeeld met verzwarende omstandigheden
4. Geen opschorting of intrekking van rijbewijs
5. Niet meer dan één ongeval in fout
6. Voorwaarden gekoppeld aan het voertuig

Twee voorwaarden gekoppeld aan het voertuig:

1. Geen beroepsgebruik
2. Maximaal vermogen 60KW

Exemples de véhicules jusqu'à 60 kW

<=50kW

50-60kW

Audi A2 1.2	Fiat Stilo 1.9 JTD
Ford Ka 1.3i	Ford Fiesta 1.4
Renault Clio 1.2	Mercedes A 160CDI
VW Polo 1.2	Mercedes A 140
Peugeot 106 1.1	Mini One D 1.4
Citroën C2 1.1	Opel Corsa 1.2 16V
Nissan Micra 1.5 dCi	Peugeot 206 1.4 XT
Opel Corsa 1.0 12V	Suzuki Wagon 1.3
Seat Ibiza 1.2	Toyota Prius 1.5
Toyota Yaris 1.0	VW Golf 2.0Sdi
Mazda 1.4 CDVi	VW New Beetle 1.4
Fiat Punto 1.2	Renault Mégane 1.4

Voorbeelden van voertuigen tot 60kW

<=50kW

50-60kW

Audi A2 1.2	Fiat Stilo 1.9 JTD
Ford Ka 1.3i	Ford Fiesta 1.4
Renault Clio 1.2	Mercedes A 160CDI
VW Polo 1.2	Mercedes A 140
Peugeot 106 1.1	Mini One D 1.4
Citroën C2 1.1	Opel Corsa 1.2 16V
Nissan Micra 1.5 dCi	Peugeot 206 1.4 XT
Opel Corsa 1.0 12V	Suzuki Wagon 1.3
Seat Ibiza 1.2	Toyota Prius 1.5
Toyota Yaris 1.0	VW Golf 2.0Sdi
Mazda 1.4 CDVi	VW New Beetle 1.4
Fiat Punto 1.2	Renault Mégane 1.4

Entrée en vigueur1^{er} mars 2004**Inwerkingtreding**

1 maart 2004

II. Les seniors1. Taux d'accidents

5 à 6,5% des seniors impliqués dans un accident chaque année

taux moyen normal de 8%

2. Coûts moyens des dégâts

2.700 (coût moyen normal de 3.050)

3. Rapport Dégâts/Prime

+/- 70%

II. De senioren1. Ongevallenfrequentie

5 à 6,5% van de senioren jaarlijks in een ongeval betrokken

normaal gemiddelde van 8%

2. Gemiddelde schadelast

2.700 € (normaal gemiddelde 3.050 €)

3. Ratio Schade/Premie

+/- 70%

Solution

Rupture du contrat d'assurance uniquement

- en cas d'accidents répétés
- en cas d'accidents avec circonstances aggravantes

Maintien du contrat d'assurance pour les plus de 75 ans:

- certificat d'aptitude physique, délivré par un organisme agréé

Oplossing

Beëindiging van de polis uitsluitend:

- In geval van meerdere schadegevallen
- In geval van ongevallen met verzwarende omstandigheden

Handhaving van het verzekeringscontract boven de 75 jaar:

- Fysieke geschiktheidstest bij erkend organisme

Mesures d'accompagnement souhaitées

Pour les sinistres lourds, solidarité entre les assurés grâce au Fonds commun de garantie automobile

Durée du contrat

Révision de la réglementation en matière de prix

Sécurité routière et prévention

Renforcement du dispositif répressif

Adaptation de la fiscalité

Lancement d'une enquête sur les jeunes conducteurs

Gewenste begeleidende maatregelen

Voor zware schadegevallen, solidariteit tussen verzekeraars via het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds

Duur van het contract

Herziening van de prijsreglementering

Verkeersveiligheid en -preventie

Versterking van het repressief luik

Aanpassing van de fiscaliteit

Lancering van een enquête m.b.t. jonge bestuurders

3. Exposé de monsieur D'Hondt, Directeur chez Assuralia

1. Assurance des jeunes

a. Fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires

Le tableau repris ci-dessous donne la fréquence des sinistres (nombre de sinistres en faute / nombre d'assurés) en RC tourisme et affaires, pour les années 2003 à 2005 incluse. Cette fréquence des sinistres a été déterminée sur la base d'un échantillon représentant 75% des véhicules à usage de tourisme et d'affaires. Pour 2005, cela concerne 3.608.990 véhicules et 242.974 sinistres en faute.

	2003	2004	2005
Fréquence des sinistres	6,6%	6,7%	6,7%

Il ressort de ce tableau que la fréquence des sinistres a légèrement augmenté en 2004 et est demeurée constante en 2005. En moyenne, si l'on considère toutes les tranches d'âge, un peu moins de 7 conducteurs sur 100 ont causé un sinistre en faute en 2005.

b. Fréquence des sinistres chez les jeunes

Actuellement, 200.000 jeunes conducteurs (≤ 25 ans) sont connus des entreprises d'assurances. Soit, ils disposent d'une assurance à leur propre nom, soit ils sont renseignés dans le contrat de leurs parents.

Les graphiques ci-après indiquent pour la RC tourisme et affaires la fréquence des sinistres (nombre de sinistres en faute / nombre d'assurés) pour les hommes et les femmes âgés de 18 à 30 ans. Ces statistiques sont basées sur un échantillon (70% des entreprises du marché en termes d'encaissement) et couvrent les années 2001 à 2004.

Ce graphique indique clairement que les jeunes de 18 à 25 ans causent beaucoup plus de sinistres que les conducteurs ayant atteint l'âge de 30 ans. Sur 100 conducteurs masculins âgés de 30 ans, 8 en moyenne ont provoqué un sinistre sur base annuelle. Sur 100 conducteurs masculins âgés de 18 ans, plus de 30 ont causé un sinistre en faute sur base annuelle.

Le graphique suivant donne la fréquence des sinistres par jour de semaine pour les hommes âgés de 18 à 30 ans. La fréquence des sinistres de 30% pour les conducteurs masculins âgés de 18 ans est à cet égard répartie sur les jours de la semaine.

3. Uiteenzetting van de heer D'Hondt, Directeur bij Assuralia

1. Verzekering van jongeren

a. Schadefrequentie BA toerisme en zaken

Onderstaande tabel geeft de schadefrequentie (aantal schadegevallen in fout / aantal verzekerden) voor de BA toerisme en zaken voor de jaren 2003 tot en met 2005. Deze schadefrequentie is bepaald uit een steekproef van 75% van de voertuigen Toerisme en zaken. Voor 2005 betreft dit 3.608.990 voertuigen en 242.974 schadegevallen in fout.

	2003	2004	2005
Schadefrequentie	6,6%	6,7%	6,7%

Uit deze tabel volgt dat de schadefrequentie lichtjes steeg in 2004 en constant bleef in 2005. Gemiddeld gezien, over alle leeftijdsklassen, veroorzaakten net geen 7 bestuurders op 100 een schadegeval in fout in 2005.

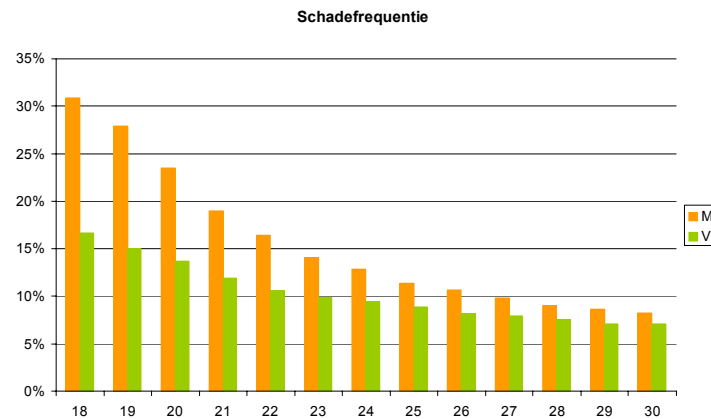
b. Schadefrequentie jongeren

Momenteel zijn op de markt zo'n 200.000 jongere bestuurders (≤ 25 jaar) gekend door de verzekeringsondernemingen. Ofwel hebben ze een verzekering op eigen naam ofwel werden ze opgegeven in het contract van de ouders.

In onderstaande grafieken wordt voor de BA toerisme en zaken de schadefrequentie (aantal schadegevallen in fout / aantal verzekerden) weergegeven voor mannen en vrouwen van 18 tot en met 30 jaar. Deze statistieken zijn gebaseerd op een steekproef (70% van de ondernemingen op de markt qua incasso) en hebben betrekking op de jaren 2001 tot en met 2004.

Uit deze grafiek volgt duidelijk dat jongeren van 18 tot 25 jaar veel meer schadegevallen veroorzaken dan bestuurders van 30 jaar. Bij 100 mannelijke bestuurders van 30 jaar, veroorzaakten gemiddeld 8 een schadegeval op jaarbasis. Bij de 18 jarige mannelijke bestuurders veroorzaakten jaarlijks meer dan 30 een schadegeval in fout.

Volgende grafiek geeft de schadefrequentie per weekdag voor mannen met een leeftijd van 18 tot en met 30 jaar. De schadefrequentie van 30% voor 18-jarige mannen wordt hierbij verdeeld over de dagen van de week.



La fréquence des sinistres par jour pour les hommes âgés de 18 ans varie d'un peu moins de 4% à un peu plus de 5%.

Ce qui frappe surtout, c'est la baisse significative de la fréquence des sinistres avec l'âge: le risque qu'un individu âgé de 20 ans cause un accident est, pour chaque jour de la semaine, réellement moindre que pour un individu de 19 ans. Ce constat vaut, comme l'indique le graphique, pour chaque paire d'âges successifs.

Le graphique fait également apparaître une fréquence des sinistres accrue pour le vendredi et le samedi. Cet accroissement est le plus marqué pour les plus jeunes conducteurs.

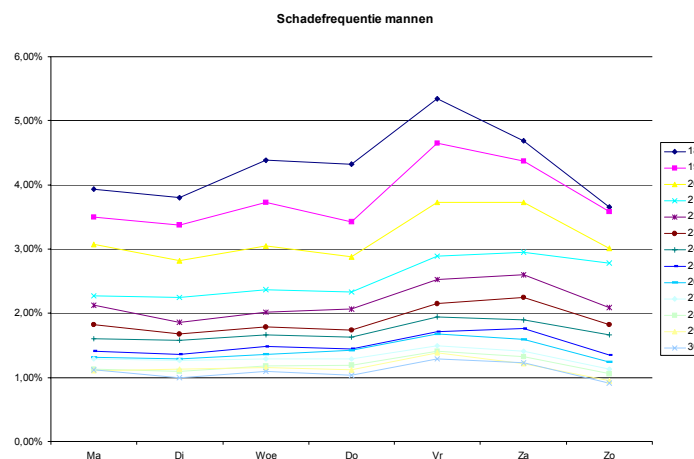
Le graphique ci-après donne la fréquence des sinistres par jour de semaine pour les femmes âgées de 18 à 30 ans. Il ressort de ce graphique que la fréquence des sinistres par jour de semaine pour les femmes âgées de 18 ans représente près de la moitié de celle des hommes ayant le même âge. L'écart entre les hommes et les femmes diminue avec l'âge. Mais chez les conducteurs féminins, l'âge a également une influence significative sur la fréquence des sinistres.

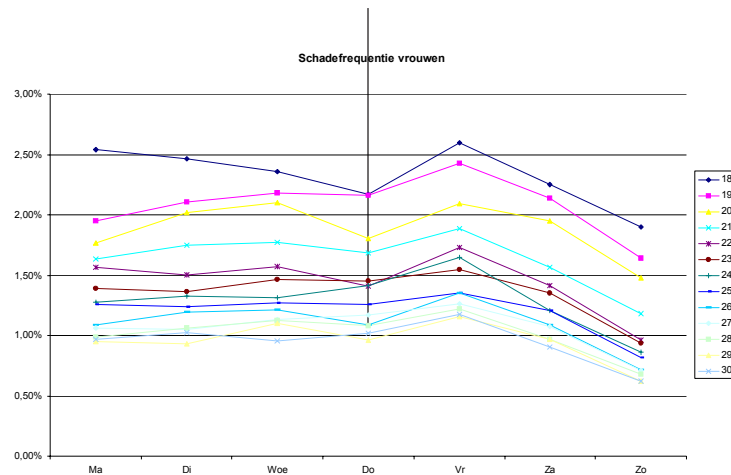
De schadefrequentie per dag voor 18-jarige mannen varieert van iets minder dan 4% tot iets meer dan 5%.

Wat vooral opvalt, is de opmerkelijke daling van de schadefrequentie in functie van de stijgende leeftijd: het gevaar dat een 20-jarige loopt een ongeval te veroorzaken is, op elke dag in de week, werkelijk kleiner dan voor een 19-jarige bestuurder. Deze vaststelling geldt, zoals blijkt uit de grafiek, voor elk paar van opeenvolgende leeftijden.

Uit de grafiek blijkt ook een verhoogde schade-frequentie voor vrijdag en zaterdag. Deze verhoging is het meest uitgesproken voor de jongste bestuurders.

Onderstaande grafiek geeft de schadefrequentie per weekdag voor vrouwen met een leeftijd van 18 tot en met 30 jaar. Uit de grafiek blijkt dat de schadefrequentie per weekdag voor de 18-jarige vrouwen zowat de helft bedraagt van deze voor de 18-jarige mannen. Het verschil tussen mannen en vrouwen neemt af naarmate de leeftijd stijgt. Maar ook bij vrouwelijke bestuurders heeft de leeftijd een betekenisvolle invloed op de schade-frequentie.





Conclusions

– Ces données indiquent clairement que la fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires chez les conducteurs âgés de moins de 26 ans est largement plus élevée que la fréquence moyenne des sinistres du marché, laquelle est demeurée quasi constante ces dernières années et s'élève à un peu moins de 7% (cf. point a.).

– Que ce soit pour les conducteurs masculins ou pour les conducteurs féminins, la fréquence des sinistres diminue avec l'âge.

– Pour les jeunes hommes, on constate également une augmentation considérable de la fréquence des sinistres pendant le week-end.

c. Rapport charge des sinistres sur prime et prime pure pour les jeunes conducteurs

Le graphique suivant donne pour la RC tourisme et affaires le rapport entre la charge des sinistres et la prime (sans taxes) (= S/P) pour les hommes et les femmes âgés de 18 à 30 ans.

Etant donné qu'à côté de la charge des sinistres, il y a également les frais généraux et les commissions des primes (sans taxes) à payer, on peut considérer qu'un S/P en RC tourisme et affaires de plus de 70% conduit à un déséquilibre pour une entreprise d'assurances. Le graphique ci-avant montre clairement que les primes demandées actuellement sur le marché pour les jeunes hommes aboutissent à une perte.

Conclusies:

– Uit deze gegevens volgt duidelijk dat de schade-frequentie voor de BA toerisme en zaken bij bestuurders van minder dan 26 jaar een stuk hoger ligt dan de gemiddelde schade-frequentie voor de BA toerisme en zaken van de markt, welke de laatste jaren quasi constant bleef en iets minder dan 7% bedraagt (cf. punt a.).

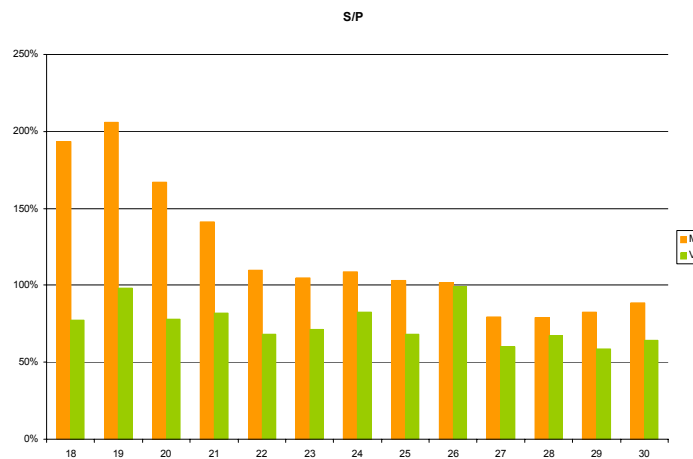
– Zowel voor mannelijke als voor vrouwelijke bestuurders daalt de schade-frequentie als de leeftijd toeneemt.

– Voor de jonge mannen zien we ook een aanzienlijke verhoging van de schade-frequentie tijdens het week-end.

c. Verhouding schadelast tegenover premie en de zuivere premie voor jongeren

In volgende grafiek wordt voor de BA toerisme en zaken de verhouding van de schadelast ten opzichte van de premie (zonder taks) (= S/P) weergegeven voor mannen en vrouwen van 18 tot en met 30 jaar.

Gezien er naast de schadelast ook nog algemene kosten en commissielonen van de premies (zonder taks) dienen betaald te worden, kan men stellen dat een S/P in BA toerisme en zaken van meer dan 70% leidt tot een onevenwicht bij een verzekeringsonderneming. Uit de bovenstaande grafiek zien we duidelijk dat de momenteel op de markt gevraagde premies voor jonge mannen leiden tot verlies.



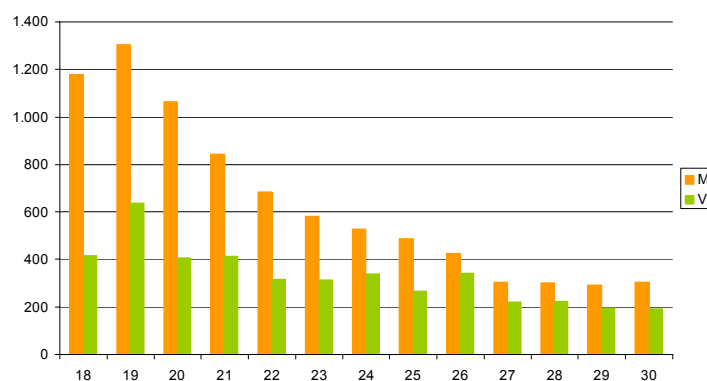
Afin de voir quelle prime doit être demandée en moyenne aux jeunes hommes pour réparer les dommages qu'ils ont causés, il faut diviser la charge totale des sinistres selon l'âge et le sexe par le nombre respectif d'assurés. Le graphique ci-après donne ce rapport que le secteur de l'assurance désigne par la prime pure, pour les hommes et les femmes âgés de 18 à 30 ans.

De ce graphique, il ressort, entre autres, que la prime pure moyenne pour les hommes âgés de 18 ans s'élève à près de 1.200 euros. Il s'agit d'une prime pure moyenne à laquelle il convient encore d'ajouter les frais généraux, les commissions et les taxes pour arriver à la prime commerciale moyenne. La prime commerciale moyenne qu'une entreprise d'assurances doit demander à chaque homme âgé de 18 ans pour ne pas être déficitaire,

Om na te gaan welke premie gemiddeld aan de jonge mannen dient gevraagd te worden om de door hen veroorzaakte schade te vergoeden, dient men de totale schadelast per leeftijd en geslacht te delen door het respectievelijk aantal verzekerden. Onderstaande grafiek geeft deze verhouding, die in de verzekeringssector zuivere premie wordt genoemd, voor mannen en vrouwen van 18 tot en met 30 jaar.

Uit deze grafiek volgt ondermeer dat de gemiddelde zuivere premie voor de 18 jarige mannen bijna 1.200 euro bedraagt. Het betreft een gemiddelde zuivere premie, hieraan dienen nog algemene kosten, commissies en taksen toegevoegd te worden om tot de gemiddelde commerciële premie te komen. De gemiddelde commerciële premie die aan elke 18 jarige man door een verzekeringsonderneming dient gevraagd te wor-

Zuivere premie (algemene kosten, commissie en taks exclusief)



représente quelque 2.200 euros (taxes incluses).

d. Comparaison tarifaire pour les conducteurs débutants

La plupart des entreprises donnent une chance aux jeunes conducteurs débutants en leur proposant le tarif «29/29», c'est-à-dire que le tarif demandé à un conducteur débutant équivaut à celui d'un conducteur de 29 ans, majoré de maximum 29%. Certaines entreprises appliquent dans ces contrats toutes les conditions résultant du gentlemen's agreement, comme par exemple l'interdiction d'utiliser le véhicule pendant les soirées de week-end ou de transporter plus de deux passagers. Dans les contrats d'autres entreprises, ces conditions ne sont pas toutes imposées.

Afin de se faire une idée des tarifs des contrats pour les conducteurs débutants qui satisfont au gentlemen's agreement, une enquête a été menée auprès des principales entreprises d'assurances. Il a été demandé pour des véhicules d'une puissance de 44, 50 et 55 kW de communiquer le tarif minimum et le tarif maximum pour un conducteur débutant âgé de 18 et 23 ans qui correspond au degré bonus-malus de départ de l'entreprise. Cette demande du tarif minimum et du tarif maximum pour chacun de ces deux âges se justifie par le fait qu'il peut y avoir également une différenciation de prime sur la base d'autres éléments tels que par exemple la région et la profession.

Le tableau ci-après reprend ces tarifs (taxes incluses) par entreprise.

den om niet verlieslatend te zijn, bedraagt zo'n 2.200 euro (inclusief taks).

d. Tariefvergelijking beginnende bestuurder

De meeste ondernemingen geven een kans aan de jonge beginnende bestuurders door een "29/29 tarief" aan te bieden. Dit wil zeggen dat het tarief van een beginnende bestuurder niet meer dan 29% hoger ligt dan het tarief van een 29-jarige. Bij sommige ondernemingen worden in deze contracten alle voorwaarden uit het gentlemen's agreement toegepast, zoals bijvoorbeeld het verbod om op weekendavonden te rijden of om meer dan twee passagiers te vervoeren. In de contracten van andere ondernemingen worden niet al deze voorwaarden opgelegd.

Om een idee te hebben van de tarieven van de contracten voor beginnende bestuurders die voldoen aan het gentlemen's agreement, werd er een enquête gedaan bij de voornaamste verzekeringsondernemingen. Hierbij werden voor voertuigen van 44, 50 en 55 kW het minimum en maximum tarief voor een 18 en 23 jarige beginnende bestuurder gevraagd bij de instap bonus malus graad van de onderneming. Er werd voor beide leeftijden gevraagd naar het minimum en het maximum tarief, omdat er ook premiedifferentiatie kan zijn op basis van andere elementen, zoals bijvoorbeeld regio en beroep.

In de onderstaande tabel worden deze tarieven (inclusief taks) weergegeven per onderneming.

Tarifs 29/29 (taxes incluses) par entreprise correspondant au degré bonus-malus de départ 29/29 tarieven (inclusief taks) per onderneming bij instap bonus malus graad												
Entreprise Onderneming	Véhicule/ Voertuig 44 kW Ford KA Amiente 3d				Véhicule/ Voertuig 50 kW Peugeot 206 HDI XR 3d				Véhicule/ Voertuig 55 kW VW Polo Base 3d			
	18 ans/jaar		23 ans/jaar		18 ans/jaar		23 ans/jaar		18 ans/jaar		23 ans/jaar	
	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	min	max
1	636	863	636	863	696	944	696	944	725	983	725	983
2	660	995	588	887	721	1.088	643	970	751	1.133	670	1.010
3	690	958	690	958	779	1.073	779	1.073	780	1.388	706	1.317
4	693	973	579	776	758	1.064	633	849	786	1.091	786	1.091
5	695	1.237	629	1.174	752	1.337	680	1.269	790	1.108	659	884
6	696	908	696	908	761	993	761	993	793	1.035	793	1.035
7	700	995	606	858	766	1.088	662	939	798	1.134	690	978
8	707	1.100	707	1.103	774	1.203	773	1.206	806	1.253	805	1.256
9	723	1.117	723	1.117	790	1.221	790	1.221	823	1.272	823	1.272
Moyenne												
Gemiddelde	689	1.016	650	960	755	1.112	713	1.051	783	1.155	740	1.092

Il ressort de ce tableau qu'un conducteur débutant âgé de 18 ans, avec un véhicule de 44 kW, qui s'informe auprès d'un certain nombre d'entreprises d'assurances, doit pouvoir conclure un contrat d'assurance dont la prime se situe entre 636 et 1.000 euros. S'il n'est pas accepté par les entreprises, il peut souscrire un contrat auprès du Bureau de tarification comme conducteur débutant (conditions : 18-22 ans; pas de sinistre en faute; pas de déchéance du permis de conduire ou de circonstance aggravante comme l'ivresse par exemple) moyennant le paiement d'une prime de quelque 730 euros.

Les tarifs indiqués dans le tableau sont inférieurs aux primes commerciales moyennes (primes pures + frais généraux + commission + taxes) qui peuvent être déterminées à partir des statistiques « sinistres » dont question ci-avant.

On fait donc intervenir la solidarité des conducteurs expérimentés afin d'offrir aux conducteurs débutants un contrat à une prime moindre.

e. Comparaison tarifaire pour les autres jeunes

Afin d'avoir également une idée des tarifs pratiqués sur le marché pour les jeunes qui ne satisfont pas aux conditions 29/29 ou qui ne souhaitent pas les restrictions reprises dans le contrat 29/29, il a également été demandé dans le cadre de l'enquête précitée le tarif habituel pour les jeunes. A cet égard, on a demandé pour un véhicule d'une puissance de 44, 50 ou 55 kW le tarif minimum et le tarif maximum pour un conducteur âgé de 18, 23 et 35 ans qui correspond au degré bonus-malus de départ de l'entreprise.

Les tableaux ci-après reprennent ces tarifs (taxes incluses) par entreprise.

Uit deze tabel volgt dat een beginnende bestuurder van 18 jaar met een voertuig van 44 kW, die zich informeert bij een aantal verzekeringsondernemingen, een verzekeringscontract moet kunnen sluiten met een premie tussen 636 en 1.000 euro. Indien hij door de ondernemingen niet aanvaard wordt, kan hij een contract sluiten bij het Tarifieringsbureau als beginnende bestuurder (voorwaarden: 18 – 22 jaar; geen schadegeval in fout; geen verval van rijbewijs of verzwarende omstandigheden zoals bijvoorbeeld dronkenschap) voor zo'n 730 euro.

De in de tabel weergegeven tarieven liggen lager dan de gemiddelde commerciële premies (zuivere premies + algemene kosten + commissie + taksen) die kunnen bepaald worden uit de hoger vermelde schade-statistieken.

Er wordt dus beroep gedaan op de solidariteit van de geroutineerde bestuurders om de beginnende bestuurders een contract aan te bieden aan een lagere premie.

e. Tariefvergelijking andere jongeren

Om ook een idee te hebben van de tarieven die op de markt gehanteerd worden voor de jongeren, die niet voldoen aan de 29/29 voorwaarden of die de beperkingen opgenomen in de 29/29 contracten niet wensen, werd in de hoger vermelde enquête ook het gewone tarief voor de jongeren opgevraagd. Hierbij werd geïnformeerd naar het minimum en maximum tarief voor een 18, 23 en 35 jarige bestuurder met een voertuigen van 44, 50 of 55 kW bij de instap bonus malus graad van de onderneming.

In de onderstaande tabellen worden deze tarieven (inclusief taks) per onderneming weergegeven.

Tarifs (taxes incluses) par entreprise pour un véhicule de 44 kW (Ford KA Amiente 3d) correspondant au degré bonus-malus de départ Tarieven (inclusief taks) per onderneming voertuig 44 kW (Ford KA Amiente 3d) bij instap bonus malus graad						
Entreprise/ Onderneming	18 ans/jaar		23 ans/jaar		35 ans/jaar	
	min	max	min	max	min	max
1	531	3.320	499	2.544	467	627
2	588	610	588	610	378	414
3	636	1.014	636	1.014	458	577
4	663	1.124	548	1.133	519	778
5	700	804	700	804	441	519
6	731	1.315	657	1.315	463	731
7	795	1.088	636	852	515	693
8	823	1.261	670	1.127	481	621
9	866	1.630	662	1.120	509	713
10	873	1.038	696	908	501	649
11	900	1.280	674	911	527	674
moyenne/ gemiddelde	737	1.317	633	1.122	478	636

Tarifs (taxes incluses) par entreprise pour un véhicule de 50 kW (Peugeot 206 HDI XR 3d) correspondant au degré bonus-malus de départ/ Tarieven (inclusief taks) per onderneming voertuig 50 kW (Peugeot 206 HDI XR 3d) bij instap bonus malus graad						
Entreprise/ Onderneming	18 ans/jaar		23 ans/jaar		35 ans/jaar	
	min	max	min	max	min	max
1	600	4.864	551	3.709	520	854
2	643	667	643	667	413	453
3	696	1.109	696	1.109	501	631
4	733	1.217	608	1.029	561	842
5	766	880	766	880	482	567
6	799	1.438	719	1.438	506	799
7	869	1.189	696	932	563	758
8	900	1.379	733	1.233	526	680
9	947	1.782	724	1.225	557	780
10	955	1.135	761	993	548	710
11	985	1.399	737	996	576	737
moyenne/ gemiddelde	808	1.551	694	1.292	523	710

Tarifs (taxes incluses) par entreprise pour un véhicule de 55 kW (VW Polo Base 3d) correspondant au degré bonus-malus de départ/ Tarieven (inclusief taks) per onderneming voertuig 55 kW (VW Polo Base 3d) bij instap bonus malus graad						
Entreprise/ Onderneming	18 ans/jaar		23 ans/jaar		35 ans/jaar	
	min	max	min	max	min	max
1	556	4.229	528	3.230	488	761
2	670	695	670	695	430	472
3	725	1.155	725	1.155	522	657
4	761	1.263	632	1.069	583	874
5	798	916	798	916	502	591
6	832	1.498	749	1.498	527	832
7	906	1.239	724	971	587	790
8	937	1.437	763	1.284	548	708
9	986	1.856	754	1.276	580	812
10	994	1.182	793	1.035	571	739
11	1.026	1.458	768	1.038	600	768
moyenne/ gemiddelde	836	1.539	719	1.288	540	728

Il ressort des tableaux ci-dessus que pour un conducteur âgé de 18 ans, le minimum des tarifs minimums et le maximum des tarifs maximums proviennent d'une seule et même entreprise. Il s'agit d'une entreprise pratiquant un tarif très segmenté pour les jeunes conducteurs.

Il ressort de tout ceci qu'un conducteur âgé de 18 ans, avec un véhicule de 44 kW et un degré bonus-malus de départ, qui s'informe auprès d'un certain nombre d'entreprises d'assurances, doit pouvoir conclure un contrat d'assurance moyennant une prime comprise entre 531 et quelque 1.300 euros. S'il n'est pas accepté par les entreprises, il peut souscrire un contrat auprès du Bureau de tarification pour quelque 730 euros s'il satisfait aux conditions fixées pour le conducteur débutant. S'il ne répond pas à ces conditions, parce qu'il a par exemple causé un accident avec un autre véhicule, sa prime s'élèvera auprès du Bureau de tarification à 930 euros.

Les tarifs indiqués dans les tableaux sont bien évidemment adaptés en l'absence d'accident ou en cas d'accident selon le système bonus-malus de l'entreprise.

Les tarifs mentionnés dans le tableau sont d'une manière générale inférieurs aux primes commerciales moyennes (primes pures + frais généraux + commission + taxes) qui peuvent être déterminées à partir des statistiques « sinistres » dont question ci-avant. Le tarif des entreprises intègre donc clairement une solidarité entre les différentes catégories d'âge.

Uit de bovenstaande tabellen volgt dat voor een bestuurder van 18 jaar het minimum van de minimum tarieven en het maximum van de maximum tarieven afkomstig is van één en dezelfde onderneming. Het betreft een onderneming met een sterk gesegmenteerd tarief voor jonge bestuurders.

Uit dit alles volgt dat een bestuurder van 18 jaar met een voertuig van 44 kW en instap bonus malus graad, die zich informeert bij een aantal verzekeringsondernemingen, een verzekeringscontract moet kunnen sluiten met een premie tussen 531 en zo'n 1.300 euro. Indien hij door de ondernemingen niet aanvaard wordt, kan hij een contract sluiten bij het Tarifieringsbureau voor zo'n 730 euro indien hij voldoet aan de voorwaarden van beginnende bestuurder. Indien hij niet voldoet aan deze voorwaarden, daar hij bijvoorbeeld een ongeval veroorzaakte met een ander voertuig, bedraagt zijn premie bij het Tarifieringsbureau 930 euro.

De in de tabellen weergegeven tarieven worden natuurlijk bij schadevrij rijden en bij ongevallen aangepast volgens het bonus malus stelsel van de onderneming.

De in de tabellen weergegeven tarieven liggen over het algemeen lager dan de gemiddelde commerciële premies (zuivere premies + algemene kosten + commissie + taksen) die kunnen bepaald worden uit de hoger vermelde schadestatistieken. In het tarief van de ondernemingen is dus duidelijk een solidariteit ingebouwd tussen de verschillende leeftijdscategorieën.

f. Données statistiques 2004 du Bureau de tarification

Afin de démontrer que la majeure partie des jeunes, tant les conducteurs débutants que les autres, trouvent une solution sur le marché de l'assurance, nous repreneons ci-après quelques statistiques du Bureau de tarification.

Le tableau ci-après renseigne le nombre de jeunes âgés de 18 à 25 ans qui en 2004 étaient assurés par le Bureau de tarification pour un véhicule à usage de tourisme et d'affaires. Pour les 18 à 22 ans, le nombre de jeunes ayant bénéficié du tarif spécial pour les conducteurs débutants (conditions: 18-22 ans; pas de sinistre en faute; pas de déchéance du permis de conduire ou de circonstance aggravante comme l'ivresse par exemple) est également indiqué.

	Nombre total	Tarif conducteur débutant (18-22 ans)	Tarif habituel
18 – 20	125	4	121
21 – 22	283	7	276
23 – 25	602	-	602
Total 18-25	1.010	11	999
Total Tourisme et affaires	5.941	11	5.930

Parmi les 1.010 jeunes assurés par le Bureau de tarification, on ne trouve que 11 conducteurs débutants.

Le tableau ci-après reprend une série de caractéristiques présentées par ces 1.010 jeunes, assurés en 2004 par le Bureau de tarification, étant entendu que certains de ces jeunes présentent plus d'une de ces caractéristiques.

Caractéristique	Nombre de jeunes
Déchéance du permis de conduire	121
Circonstance aggravante (p. ex. ivresse)	91
Bonus-malus 18	60
Bonus-malus 19	61
Bonus-malus 20	81
Bonus-malus 21	39
Bonus-malus 22	72
2 sinistres en faute (au cours des 5 dernières années)	283
3 sinistres en faute (au cours des 5 dernières années)	121
> 3 sinistres en faute (au cours des 5 dernières années)	40
Véhicule assuré avec plus de 70 kW	420

Il ressort de ce tableau qu'un grand nombre de jeunes, assurés par le Bureau de tarification, présentent des problèmes. Un certain nombre de jeunes assurés auprès du Bureau de tarification n'ont pas non plus été acceptés par les entreprises d'assurances en raison de la puissance trop élevée de leur véhicule.

f. Statistische gegevens Tariferingsbureau 2004

Om aan te tonen dat het grootste deel van de jongeren, zowel de beginnende bestuurders als de anderen, een verzekeringsoplossing vinden op de markt worden hieronder enkele statistieken van het Tariferingsbureau weergegeven.

Onderstaande tabel geeft het aantal jongeren tussen 18 en 25 jaar die in 2004 verzekerd werden door het tariferingsbureau voor een voertuig toerisme en zaken. Voor de 18 tot 22 jarige wordt ook weergegeven hoeveel jongeren het speciale tarief voor beginnende bestuurders (voorwaarden: 18 – 22 jaar; geen schadegeval in fout; geen verval van rijbewijs of verzwarende omstandigheden zoals bijvoorbeeld dronkenschap) kregen.

	Totaal aantal	Tarief beginnende bestuurder (18-22 j)	Gewoon tarief
18 – 20	125	4	121
21 – 22	283	7	276
23 – 25	602	-	602
Totaal 18 – 25	1.010	11	999
Totaal toerisme en zaken	5.941	11	5.930

Onder de 1.010 door het Tariferingsbureau verzekerde jongeren bevinden zich slechts 11 beginnende bestuurders.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal van deze 1.010 jongeren, die in 2004 door het Tariferingsbureau verzekerd werden, met een bepaald kenmerk. Sommige van deze jongeren vertonen meer dan één van deze kenmerken.

Kenmerk	Aantal jongeren
Vervallen rijbewijs	121
Verzwarende omstandigheden (bv. dronkenschap)	91
Bonus malus 18	60
Bonus malus 19	61
Bonus malus 20	81
Bonus malus 21	39
Bonus malus 22	72
2 schadegevallen in fout (in 5 laatste jaren)	283
3 schadegevallen in fout (in 5 laatste jaren)	121
> 3 schadegevallen in fout (in 5 laatste jaren)	40
Verzekerd voertuig met meer dan 70 kW	420

Uit deze tabel blijkt dat bij heel wat van de jongeren, die verzekerd zijn bij het Tariferingsbureau, problemen gedetecteerd worden. Een aantal van de bij het Tariferingsbureau verzekerde jongeren worden ook niet geaccepteerd door de verzekeringsondernemingen omdat ze met een te krachtig voertuig wensen te rijden.

Outre ces caractéristiques, on peut considérer que près d'un risque sur cinq assurés par le Bureau de tarification a connu par le passé des problèmes de paiement et a pour cette raison été refusé sur le marché.

Les rares jeunes qui ne trouvent pas de couverture sur le marché, mais qui sont malgré tout de bons conducteurs circulant avec un véhicule d'une puissance pas trop élevée, bénéficient auprès du Bureau de tarification d'une prime compétitive avec celle pratiquée sur le marché (par exemple: 730 euros pour un conducteur débutant âgé de 18 ans et un véhicule de 44 kW).

g. Conclusion générale concernant l'assurance des jeunes

La fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires pour les conducteurs de moins de 26 ans est nettement plus élevée que la fréquence moyenne des sinistres du marché.

Si les jeunes conducteurs doivent payer la prime moyenne pratiquée pour une assurance auto résultant des statistiques «sinistres», les primes ont tendance à devenir inabordables pour certaines catégories.

La plupart des entreprises d'assurances offrent toutefois aux jeunes conducteurs une solution faisant intervenir la solidarité des conducteurs plus chevronnés.

Il ressort des statistiques du Bureau de tarification que la majorité des jeunes trouve une solution sur le marché de l'assurance. Parmi le petit nombre de jeunes qui ne parviennent plus à s'assurer sur le marché, on trouve pas mal de chauffards. Les rares jeunes qui ne trouvent pas une assurance sur le marché, mais qui sont malgré tout de bons conducteurs circulant avec un véhicule d'une puissance pas trop élevée, bénéficient auprès du Bureau de tarification d'une prime compétitive avec celle pratiquée sur le marché.

2. Assurance des seniors

a. Données statistiques 2004 du Bureau de tarification

Les entreprises qui suivent le gentlemen's agreement, se sont engagées à prolonger un contrat d'assurance au-delà de l'âge de 75 ans et à ne limiter le droit de résiliation après accident qu'aux cas avec une fréquence de sinistres élevée ou aux cas présentant des circonstances aggravantes.

Si l'on consulte les statistiques du Bureau de tarification, on constate que 304 conducteurs seulement âgés de plus de 75 ans ont été assurés par le Bureau de tarification en 2004.

Naast deze kenmerken kunnen we stellen dat bijna één op vijf van de door het Tariferingsbureau verzekerde risico's in het verleden betalingsproblemen hadden en om deze reden geweigerd werden op de markt.

De zeldzame jongeren die niet geaccepteerd worden op de markt, maar toch goede bestuurders zijn en met een niet te krachtig voertuig rijden, krijgen bij het Tariferingsbureau een met de markt concurrentieel premie (bijvoorbeeld: 730 euro voor een beginnende bestuurder van 18 jaar en een voertuig van 44 kW).

g. Algemene conclusie verzekering van jongeren

De schadefrequentie voor de BA toerisme en zaken ligt voor de bestuurders van minder dan 26 jaar een stuk hoger dan de gemiddelde schadefrequentie van de markt.

Indien de jonge bestuurders de gemiddelde premie voor een autoverzekering dienen te betalen, die volgt uit de schadestatistieken, neigt dit naar onbetaalbare premies voor bepaalde categorieën.

De meeste verzekeringsondernemingen bieden voor de jonge bestuurders echter een verzekeringsoplossing aan waarbij een beroep wordt gedaan op de solidariteit van de meer ervaren bestuurders.

Uit de statistieken van het Tariferingsbureau volgt dat het merendeel van de jongeren een verzekeringsoplossing vindt op de markt. Tussen het kleine aantal jongeren dat geen verzekeringsoplossing meer vindt op de markt bevinden zich heel wat brokkenmakers. De zeldzame jongeren die niet geaccepteerd worden op de markt, maar toch goede bestuurders zijn en met een niet te krachtig voertuig rijden, krijgen bij het Tariferingsbureau een met de markt concurrentieel premie.

2. Verzekering van senioren

a. Statistische gegevens tariferingsbureau 2004

De ondernemingen die het gentlemen's agreement volgen, hebben toegezegd om een verzekeringscontract tot boven de 75 jaar te verlengen en om enkel het recht van opzegging na ongeval te beperken tot de gevallen met een hoge schadefrequentie of tot de gevallen met verzwarende omstandigheden.

Na raadpleging van de statistieken van het Tariferingsbureau constateert men dat slechts 304 bestuurders van meer dan 75 jaar door het Tariferingsbureau verzekerd werden in 2004.

Le tableau ci-dessous donne une répartition suivant le degré bonus-malus de ces 304 personnes de plus 75 ans, qui ont été assurées par le Bureau de tarification en 2004.

Degré bonus-malus véhicule assuré	Nombre de personnes > 75 ans
0	20
1	2
2	0
3	11
4	21
5	10
6	10
7	15
8	17
9	14
10	20
11	26
12	10
13	28
14	7
15	11
16	9
17	12
18	14
19	11
20	11
21	12
22	14

Le degré bonus-malus correspondant au niveau de la prime moyenne des personnes âgées de plus de 75 ans assurées par le Bureau de tarification est 13, alors que celui des assurés de plus de 75 ans sur le marché s'établit à 3. Parmi les plus de 75 ans assurés auprès du Bureau de tarification, on trouve par conséquent un grand nombre de conducteurs présentant une fréquence de sinistres supérieure à la moyenne de ce groupe sur le marché.

Ainsi que nous le précisons ci-avant, les statistiques du Bureau de tarification révèlent que près d'un risque sur cinq assurés par le Bureau de tarification a eu par le passé des problèmes de paiement et s'est vu pour cette raison refusé sur le marché. Pour les plus de 75 ans, ce peut être également la raison pour laquelle ils sont assurés auprès du Bureau de tarification.

Outre tous ces aspects, il reste évidemment difficile, en cas de cessions entre entreprises et de résiliation de contrat de collaboration entre une entreprise et un courtier, d'assurer une personne âgée de plus 75 ans auprès

Onderstaande tabel geeft een opsplitsing van deze 304 75-plussers, die in 2004 door het Tariferingsbureau verzekerd werden, volgens bonus malus graad.

Bonus malus graad verzekerd voertuig	Aantal > 75 jarigen
0	20
1	2
2	0
3	11
4	21
5	10
6	10
7	15
8	17
9	14
10	20
11	26
12	10
13	28
14	7
15	11
16	9
17	12
18	14
19	11
20	11
21	12
22	14

De bonus malus graad die overeenkomt met het gemiddelde premieniveau van de door het Tariferingsbureau verzekerde 75-plussers bedraagt 13, terwijl deze op de markt voor de verzekeringsnemers van meer dan 75 jaar 3 bedraagt. Tussen de 75-plussers die bij het Tariferingsbureau verzekerd zijn, bevinden zich bijgevolg heel wat bestuurders met een hogere schade-frequentie dan gemiddeld voor deze groep op de markt.

Zoals hoger vermeld, blijkt uit de statistieken van het Tariferingsbureau dat bijna één op vijf van de door het Tariferingsbureau verzekerde risico's in het verleden betalingsproblemen hadden en om deze rede geweigerd werden op de markt. Dit kan ook voor de 75-plussers de rede zijn waarom zij zich bij het Tariferingsbureau verzekeren.

Naast dit alles blijft het natuurlijk moeilijk om, bij overdrachten tussen ondernemingen en opzeggingen van samenwerkingscontract tussen een onderneming en een makelaar, 75-plussers bij een andere onderneming te

d'une autre compagnie. S'il lui est impossible de retrouver un nouvel assureur, une personne de plus de 75 ans peut trouver une couverture auprès du Bureau de tarification et ce, moyennant une prime raisonnable (par exemple, 405 euros au degré bonus-malus le plus bas et pour un véhicule de 44 kW).

b. Conclusion générale concernant l'assurance des seniors

Il ressort des statistiques du Bureau de tarification que la majorité des plus de 75 ans trouve une solution sur le marché de l'assurance. Parmi les personnes assurées par le Bureau de tarification, nombreuses sont celles à présenter une fréquence de sinistres élevée.

IV. — ECHANGE DE VUES

A. Questions des membres

M. Dylan Casaer (sp.a-spirit) nourrit des doutes quant à l'affirmation du représentant d'Assuralia que sur 100 conducteurs masculins de 18 ans, plus de 30 provoquent chaque année un sinistre en faute. Le membre déduit toutefois d'un certain nombre de données fournies par Assuralia que le nombre d'accidents impliquant des jeunes baisse chaque année et que la sinistralité de ces accidents diminue également. Assuralia peut-il fournir des informations complémentaires à ce sujet?

L'intervenant constate qu'en dehors de l'accord 29/29 (accord conclu entre Assuralia et les pouvoirs publics qui vise à ce que le tarif pour les jeunes conducteurs ne puisse être supérieur de plus de 29% au taux applicable à un conducteur de 29 ans), on trouve sur le marché peu de compagnies d'assurances qui proposent des polices auto abordables pour les jeunes. Des données de Test-Achats et du service d'études du sp.a-spirit ainsi qu'une enquête menée par le quotidien *Het Nieuwsblad* montrent qu'un jeune paie vite 1 000 euros, voire plus, pour souscrire une assurance en responsabilité civile pour un véhicule développant une puissance de 55KW. Une prime RC annuelle de 1 000 euros pour une petite voiture d'une valeur catalogue de 8 000 à 10 000 euros, soit près de 10% de sa valeur catalogue, c'est cher payé aux yeux de l'intervenant. Si l'on étend l'assurance RC à une assurance omnium, la prime annuelle peut atteindre jusqu'à 20 à 25% de la valeur catalogue d'une petite voiture.

L'accord 29/29 était un pacte conclu entre les autorités et le secteur des assurances dans le chef d'Assuralia. Les autorités ont rempli les obligations qui leur incombaient, notamment la suppression du contrôle des prix,

verzekeren. Indien dit niet mogelijk is, kunnen deze bestuurders een verzekeringsoplossing bij het Tarifieringsbureau vinden en dit tegen een redelijke premie (bijvoorbeeld: 405 euro voor een bestuurder van meer dan 75 jaar met de laagste bonus malus graad en een voertuig van 44 kW).

b. Algemene conclusie verzekering van senioren

Uit de statistieken van het tarifieringsbureau kunnen we besluiten dat het merendeel van de 75-plussers een verzekeringsoplossing op de markt vindt. Onder diegene die door het tarifieringsbureau verzekerd zijn, bevinden zich heel wat bestuurders met een hoge schade-frequentie.

IV. — GEDACHTEWISSELING

A. Vragen van de leden

De heer Dylan Casaer (sp.a-spirit) heeft twijfels bij de stelling van de vertegenwoordiger van Assuralia dat er van 100 mannelijke bestuurders van 18 jaar jaarlijks meer dan 30 een schadegeval in fout veroorzaken. Uit een aantal gegevens ter beschikking gesteld door Assuralia, leidt het lid echter af dat het aantal ongevallen met jongeren jaarlijks daalt en dat de relatieve schadelast van deze ongevallen ook afneemt. Kan Assuralia hierover bijkomende gegevens verschaffen?

De spreker stelt vast dat er buiten het 29/29-akkoord (akkoord tussen Assuralia en de overheid waarbij er naar gestreefd wordt dat het tarief voor jonge bestuurders maximaal 29% duurder mag zijn dan het tarief voor een 29-jarige chauffeur) op de markt maar weinig verzekeringsmaatschappijen zijn die betaalbare autopolijsen voor jongeren aanbieden. Uit gegevens van Test-Aankoop en de studiedienst van sp.a-spirit en uit een enquête gehouden door *Het Nieuwsblad* blijkt dat een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid voor een jongere voor een auto met een vermogen van 55 KW toch al snel 1.000 euro of meer kost. Een jaarlijkse BA-premie van 1.000 euro voor een kleine wagen met een cataloguswaarde van 8000 à 10000 euro of bijna 10% van de cataloguswaarde van een kleine wagen, is volgens spreker duur. Indien men de BA-verzekering uitbreidt naar een omniumverzekering kan de jaarlijkse premie oplopen tot 20 à 25% van de cataloguswaarde van een kleine wagen.

Het 29/29-akkoord was een pact tussen de overheid en de verzekeringssector in hoofde van Assuralia. De overheid heeft de verplichtingen die daaruit voortvloeien nagekomen zoals afschaffing van de prijscontrole, uit-

la mise en place d'un permis de conduire provisoire en attendant d'obtenir un permis de conduire définitif, davantage de contrôles et d'amendes.

Le membre n'est toutefois pas sûr que le secteur des assurances a rempli ses engagements. Un certain nombre d'assureurs refusent d'assurer les conducteurs âgés de moins de 30 ans. D'autres assureurs appliquent aux jeunes conducteurs des tarifs supérieurs au tarif fixé dans l'accord 29/29. Qu'est-il advenu de l'obligation assumée par Assuralia de financer des actions destinées à infléchir la fréquence et la gravité des accidents de la route? M. Casaer conclut qu'Assuralia n'incite pas suffisamment les compagnies d'assurances à respecter l'accord 29/29.

Le membre demande au ministre si le baromètre des débutants et l'enquête prévus par le *gentlemen's agreement* ont déjà été réalisés.

Au représentant du Bureau de tarification, M. Casaer demande s'il est exact que les jeunes chauffeurs qui recourent au Bureau de tarification sont des chauffards ou des personnes confrontées à des problèmes de paiement. Les statistiques à la disposition du Bureau de tarification permettent-elles d'arriver à de telles conclusions?

M. Philippe Monfils (MR) demande si le Bureau de tarification doit être considéré comme un dernier recours ou comme un régulateur du marché. Initialement, le Bureau de tarification était considéré comme un dernier recours pour ceux qui ne trouvaient plus d'assurance automobile sur le marché régulier de l'assurance, soit qu'ils aient eu trop d'accidents soit qu'ils soient restés sur la touche par suite de la grande segmentation opérée par les entreprises d'assurance. La création du Bureau de tarification a-t-elle incité les entreprises d'assurance à changer d'attitude à l'égard des cas à problèmes (chauffards, mauvais payeurs, conducteurs fous du volant, ...)? Les entreprises d'assurance consentent-elles des efforts afin d'offrir malgré tout une assurance à ces conducteurs? Le risque n'est-il pas réel que les entreprises d'assurance ne veuillent plus assurer que les chauffeurs présentant un risque réduit et tentent de renvoyer tous les chauffeurs à haut risque d'accidents vers le Bureau de tarification?

Mme Karine Lalieux (PS) constate que les entreprises d'assurance ont fortement segmenté le marché, seuls les chauffeurs de certains segments qui présentent un risque limité peuvent encore souscrire une assurance sur le marché régulier de l'assurance. Souvent, cette segmentation est réalisée sur la base de données

werking van een voorlopig rijbewijs in afwachting van het bekomen van een definitief rijbewijs, meer controle en meer boetes.

Het lid betwijfelt echter of de verzekeringssector zelf haar engagementen is nagekomen. Een aantal verzekeraars weigeren chauffeurs onder 30 jaar te verzekeren. Bij andere verzekeraars blijken de tarieven voor jonge chauffeurs hoger te liggen dan het tarief bepaald in het 29/29-akkoord. Wat is er geworden van de verplichting die Assuralia op zich genomen heeft om acties te financieren met als doel de frequentie en de ernst van de weekendongevallen te beïnvloeden? De heer Caesar concludeert dat Assuralia de verzekeringsmaatschappijen niet genoeg onder druk zet om het 29/29-akkoord na te leven.

Aan de minister vraagt het lid of de startersbarometer en de enquête zoals voorzien in het herenakkoord, reeds uitgevoerd zijn.

Aan het Tarifieringsbureau vraagt de heer Casaer of het juist is dat de jonge chauffeurs die beroep doen op het Tarifieringsbureau brokkenmakers zijn of mensen met betalingsproblemen. Kan dit afgeleid worden uit de statistische gegevens waarover het Tarifieringsbureau beschikt?

De heer Philippe Monfils (MR) vraagt of het Tarifieringsbureau moet gezien worden als een laatste redmiddel of als een marktregulator. Oorspronkelijk werd het Tarifieringsbureau gezien als een laatste redmiddel voor diegenen die op de gewone verzekeringsmarkt geen autoverzekering meer konden krijgen ofwel omdat ze te veel ongevallen hebben gehad ofwel door de grote segmentatie door de verzekeringsmaatschappijen waardoor ze uit de boot vielen. Heeft het Tarifieringsbureau de houding van de verzekeringsmaatschappijen t.a.v. de probleemgevallen (brokkenpiloten, wanbetalers, snelheidsduivels...) veranderd? Doen de verzekeringsmaatschappijen inspanningen om deze mensen toch een verzekering aan te bieden? Bestaat er geen risico dat de verzekeringsmaatschappijen enkel nog de chauffeurs met een beperkt risico zullen willen verzekeren en alle chauffeurs met een hoger ongevalrisico zullen trachten af te wentelen op het Tarifieringsbureau?

Mevrouw Karine Lalieux (PS) stelt vast dat de verzekeringsmaatschappijen de markt sterk gesegmenteerd hebben waardoor enkel nog bepaalde segmenten chauffeurs met een beperkt risico een autoverzekering kunnen krijgen op de reguliere verzekeringsmarkt en alle andere chauffeurs worden doorgeschoven naar het

qui échappent à l'assuré: âge, sexe, domicile, ... L'intervenante estime que cette situation témoigne d'un manque flagrant de solidarité au sein du secteur des assurances. Le groupe PS, en revanche, préconise une solidarité maximale entre les assurés, dont la nouvelle loi sur l'assurance contre les catastrophes naturelles constitue un bon exemple.

Au cours de la législature précédente, Assuralia a souligné le caractère déficitaire des assurances automobiles, dû à l'augmentation des accidents de la route. Les pouvoirs publics ont, depuis lors, adopté une série de mesures (plus de prévention, plus de contrôle, plus de répression) grâce auxquelles le nombre d'accidents a sensiblement diminué. D'une part, le nombre de voitures sur les routes est en augmentation et, par conséquent, le nombre de primes payées augmente aussi; d'autre part, le nombre d'accidents diminue. Aussi le membre estime-t-il que les assurances automobiles doivent redevenir rentables. L'oratrice souhaite recevoir des données détaillées à ce sujet. Quelle est la proportion de jeunes conducteurs par rapport au nombre total de sinistres et quelle part ont-ils dans les bénéfices des compagnies d'assurances? Quelle a été l'évolution du chiffre d'affaires des sociétés d'assurances au cours de ces 10 dernières années?

Le membre désire plus d'informations concernant l'affirmation de Test-Achats selon laquelle 80% des chauffeurs sont victimes d'une discrimination, puisqu'ils paient une prime trop élevée.

Mme Karin Lalieux est favorable au système de bonus-malus qui établit le montant de la prime en fonction du comportement du conducteur au volant et qui permet d'évaluer le risque *a posteriori* au lieu de le faire *a priori*, selon une segmentation basée sur des données statistiques. Si les pouvoirs publics inscrivent dans la loi l'obligation pour les conducteurs de souscrire une assurance RC, elle doit également contrôler que tous les conducteurs automobiles peuvent s'assurer à un tarif raisonnable. Assuralia pourrait-elle se rallier à un système prévoyant un tarif d'assurance inférieur en moyenne, basé davantage sur le système de bonus-malus et beaucoup moins sur une segmentation du marché?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) déplore la tendance à la segmentation, dans le secteur des assurances, basée sur des statistiques et selon laquelle certains groupes (par exemple, les navetteurs qui se rendent à leur lieu de travail en utilisant les transports en commun) bénéficient de réductions parce que, statistiquement, ils causent moins d'accidents. De tels systèmes sont à l'avantage des uns et au détriment des autres. En outre,

Tarifieringsbureau. Deze segmentatie gebeurt vaak op basis van gegevens waaraan de verzekerde niets kan veranderen: leeftijd, geslacht, woonplaats...). Volgens spreekster getuigt dit van een groot gebrek aan solidariteit binnen de verzekeringswereld. De PS-fractie is daarentegen voorstander van een zo groot mogelijke solidariteit tussen de verzekerden waarvan de nieuw wet op de natuurrampenverzekering een goed voorbeeld is.

Assuralia heeft tijdens de vorige legislatuur gewezen op het deficitair karakter van de autoverzekeringen ten gevolge van de toename van verkeersongevallen. De overheid heeft ondertussen een aantal maatregelen genomen (meer preventie, meer controle, meer repressie) waardoor het aantal ongevallen gevoelig gedaald is. Aangezien enerzijds het aantal wagens stijgt en bijgevolg ook het aantal betaalde premies verhoogt en anderzijds het aantal ongevallen daalt, moeten volgens het lid de autoverzekeringen toch terug rendabel worden. Spreekster wenst hierover gedetailleerde gegevens te ontvangen van Assuralia. Wat is het aandeel van de jonge chauffeurs in het totaal aantal schadegevallen en wat is hun aandeel in de winst van de verzekeringsmaatschappijen? Hoe is de omzet van de verzekeringsmaatschappijen de laatste 10 jaar geëvolueerd?

Het lid wenst meer informatie over de stelling van Test-Aankoop dat 80% van de jonge chauffeurs gediscrimineerd wordt door het betalen van een te hoge premie.

Mevrouw Karine Lalieux is voorstander van het bonus-malus systeem waar de hoogte van de premie afhankelijk wordt gesteld van het rijgedrag van de bestuurder en waarbij de beoordeling van het risico *a posteriori* gebeurt i.p.v. een segmentatie op basis van statistische gegevens en waarbij de beoordeling van het risico *a priori* gebeurt. Als de overheid een BA-verzekering wettelijk oplegt aan de autobestuurders moet zij er ook op toezien dat elke autobestuurder zich op aan een redelijk tarief kan verzekeren. Kan Assuralia zich terugvinden in een systeem met een lager gemiddeld verzekeringsstarief dat meer gebaseerd is op het bonus-malussysteem en veel minder op een segmentatie van de markt?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) betreurt de tendens van segmentering in de verzekeringssector op basis van statistieken waarbij kortingen worden gegeven aan bepaalde groepen die statistisch gezien minder ongevallen veroorzaken, zoals mensen die pendelen naar hun werk met het openbaar vervoer. Dergelijke systemen zijn ten voordele van enkelen maar ten koste van anderen. Bovendien kunnen jonge chauffeurs met

les jeunes conducteurs ne peuvent jamais bénéficier de telles réductions, étant donné que, statistiquement, ils présentent un risque plus élevé.

L'intervenant pose ensuite quelques questions au représentant d'Assuralia: comment a évolué, ces dernières années, la différence entre la prime la plus basse (actuellement 630 euros) et le tarif pur (actuellement 1 200 euros) pour un conducteur âgé de 18 ans? Qu'est-ce qu'Assuralia considère comme une prime payable pour les jeunes automobilistes? Des solutions sont-elles aussi en cours d'élaboration pour le groupe croissant de conducteurs âgés qui risquent également d'être mis sur la touche à cause de la segmentation du marché?

B. Réponses du ministre et des orateurs

Le ministre déduit des exposés des orateurs que la grande majorité des jeunes conducteurs peut trouver une assurance automobile payable sur le marché. Les autres jeunes conducteurs qui représentent un risque plus élevé, peuvent tout de même obtenir une assurance automobile par le biais du Bureau de tarification.

Environ 80% des compagnies d'assurances appliquent l'ensemble ou une partie de l'accord 29/29. Le ministre émet des doutes quant à la représentativité de l'enquête réalisée par Test Achats. Cette enquête ne porte en effet que sur 72 cas sélectionnés par Test Achats, sur un total de 200.000 polices jeunes.

Entant donné que, depuis des mois, chacun conteste les chiffres des autres, le ministre a décidé de charger l'INS d'analyser et d'objectiver les données chiffrées fournies par Test Achats et par Assuralia. Ceci devrait mettre un terme au débat stérile sur les chiffres, qui est un véritable dialogue de sourds.

Le ministre ne comprend pas pourquoi Test Achats prétend que l'accord 29/29 est illégal. Un accord n'est illégal que s'il est contraire aux lois existantes ou s'il porte atteinte à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Ni la Commission européenne, ni la Cour européenne de justice, ni le Conseil de la concurrence, ni le Conseil d'État, ni la Cour d'arbitrage n'ont déposé plainte contre cet accord 29/29. La validité du «29/29» a par ailleurs dûment été démontrée dans une étude parue dans une revue spécialisée (Bulletin des Assurances, Tijdschrift voor Verzekeringen, 2005, pp. 29-45).

L'accord 29/29 prévoit qu'il revient aux assureurs d'élaborer un baromètre relatif aux débutants. Le minis-

ter hun hoger statistisch risico nooit van zulke kortingen genieten.

Het lid stelt vervolgens enkele vragen aan de vertegenwoordiger van Assuralia: Hoe is het verschil tussen de laagste premie (nu 630 euro) en de zuivere premie (nu 1200 euro) voor een 18-jarige bestuurder in de jongste jaren geëvolueerd? Wat ziet Assuralia als een betaalbare premie voor jonge autobestuurders? Zijn er ook oplossingen in de maak voor de groeiende groep van oudere autobestuurders die ook uit de boot dreigen te vallen door de segmentering van de markt?

B. Antwoorden van de minister en de sprekers

De minister leidt uit de uiteenzettingen van de sprekers af dat de grote meerderheid van de jonge chauffeurs een betaalbare autoverzekering kan vinden op de markt. De overige jonge chauffeurs die een hoger risico vormen, kunnen via het Tarifieringsbureau toch nog een autoverzekering bekomen.

Ongeveer 80% van de verzekeringsmaatschappijen passen geheel of gedeeltelijk het 29/29-akkoord toe. De minister uit twijfels bij de representativiteit van de enquête uitgevoerd door Test-Aankoop. Deze enquête heeft immers slechts betrekking op 72 door Test-Aankoop geselecteerde gevallen op een totaal van 200.000 jongerenpolissen.

Aangezien de cijfers van de enen en de anderen nu al maandenlang betwist worden, heeft de minister beslist opdracht te geven aan het NIS de door Test-Aankoop en Assuralia voorgelegde cijfergegevens te onderzoeken en te objectiveren. Dit zou een einde moeten stellen aan de steriele cijferdiscussie waarbij iedereen naast elkaar blijft praten.

De minister begrijpt niet waarom Test-Aankoop beweert dat het 29/29 akkoord onwettig is. Een overeenkomst is maar onwettelijk als het tegen bestaande wetten ingaat of indruist tegen de openbare orde en de goede zeden. Noch bij de Europese Commissie, het Europees Hof van Justitie, de Raad voor de Mededinging, noch bij de Raad van State of het Arbitragehof zijn er klachten ingediend tegen dit 29/29 akkoord. In een studie verschenen in een vaktijdschrift is trouwens de rechtsgeldigheid van de «29/29» omstandig aangetoond (Bulletin des Assurances, Tijdschrift voor Verzekeringen, 2005, blz. 29-45).

In het 29/29-akkoord staat vermeld dat het opstellen van een startersbarometer een taak is van de verzeke-

tre admet qu'aucune enquête n'a encore été effectuée mais souligne que l'INS sera chargé de réaliser une étude sur les assurances automobiles chez les jeunes.

L'accord 29/29 comprend également un passage relatif aux conducteurs âgés. Les compagnies d'assurances ont alors décidé de prolonger les contrats d'assurance des conducteurs de plus de 75 ans et de limiter les résiliations en cas d'accident aux cas où la fréquence des sinistres est élevée ou aux cas où il existe des circonstances aggravantes (drogue, alcool, délit de fuite).

En 2004, sur 7962 dossiers traités par le Bureau de tarification, 304 concernaient des conducteurs de plus de 75 ans. La prime moyenne fixée par le Bureau de tarification pour les conducteurs de plus de 65 ans s'élève à 1.002 euros. 60% de ces conducteurs de plus de 65 ans ont un degré bonus-malus supérieur à 10 et près de 67% ont déjà à leur actif au moins un à trois accidents, retraits de permis de conduire, circonstances aggravantes et/ou défauts de paiement en suspens.

En ce qui concerne les seniors, le ministre conclut que la grande majorité des conducteurs peut être assurée par le marché. Un groupe restreint de cas problématiques doit obtenir une assurance par le biais du Bureau de tarification.

Le ministre répond qu'il n'est pas favorable au système proposé par Mme Lalieux, qui est basé sur une solidarité encore plus grande. Il est inadmissible que 95% des conducteurs qui constituent un risque mineur (ceux qui ont un degré bonus-malus inférieur à 10) doivent payer pour les 5% de conducteurs qui constituent un groupe à risque.

M. Leton (Bureau de tarification) répond que le Bureau de tarification constitue en premier lieu un dernier recours pour les conducteurs automobiles qui ne peuvent plus obtenir d'assurance ailleurs. La plupart des clients du bureau sont des cas problématiques, avec un lourd passé (accidents, interdiction de conduire, ...). En second lieu, le Bureau de tarification joue également le rôle de régulateur du marché, en essayant de maintenir les tarifs d'assurance dans certaines limites. Les tarifs que le bureau applique pour les jeunes conducteurs automobiles ne sont pas les plus élevés du marché.

En ce qui concerne les seuils d'accès au Bureau de tarification, M. Leton indique qu'il y a deux manières d'accéder au Bureau de tarification: avoir été, à trois reprises, refusé par une compagnie d'assurance ou recevoir trois propositions d'assurance qui excèdent les

raars. De minister geeft toe dat er nog geen enquête is gevoerd maar wijst erop dat de NIS de opdracht zal krijgen een onderzoek uit te voeren naar de auto-verzekeringen bij jongeren.

In het 29/29-akkoord is ook een passage opgenomen voor oudere chauffeurs. De verzekeringsmaatschappijen hebben toen op zich genomen om de verzekeringscontracten van chauffeurs ouder dan 75 jaar te verlengen en de opzegging na ongeval te beperken tot gevallen met een hoge schadefrequentie of gevallen met verzwarende omstandigheden (drugs, alcohol, vluchtmisdrijf).

In 2004 waren er bij het Tarifieringsbureau 304 van de 7962 dossiers die betrekking hadden op bestuurders van boven de 75 jaar. De gemiddelde premie bij het Tarifieringsbureau voor 65-plussers bedraagt 1.002 euro. 60% van die 65-plussers heeft een bonus-malusgraad hoger dan 10 en bijna 67% heeft al minstens één tot drie ongevallen, rijbewijsintrekking, verzwarende omstandigheid of en onopgeloste wanbetaling op zijn actief.

M.b.t de senioren besluit de minister dat de grote meerderheid van de bestuurders verzekeraar is door de markt. Een beperkte groep probleemgevallen dient een verzekering te bekomen via het Tarifieringsbureau.

De minister antwoordt dat hij geen voorstander is van het door mevrouw Lalieux voorgestelde systeem dat gebaseerd is op nog meer solidariteit. Het kan niet dat 95% van de chauffeurs die weinig risico vormen (met een bonus-malusgraad van minder dan 10) zouden moeten boeten voor de 5% chauffeurs die een risicogroep vormen.

De heer Leton (Tarifieringsbureau) antwoordt dat het Tarifieringsbureau in de eerste plaats een laatste redmiddel is voor autobestuurders die elders geen verzekering meer kunnen krijgen. De meeste klanten van het bureau zijn probleemgevallen met een zwaar verleden (ongevallen, rijverbod, ...). In de tweede plaats vervult het Tarifieringsbureau ook de rol van marktregulator door te trachten de verzekeringstarieven binnen bepaalde grenzen te houden. De tarieven die het bureau aanrekent voor jonge autobestuurders zijn niet de hoogste op de markt.

I.v.m. de toegangsdrempels tot het Tarifieringsbureau meldt de heer Leton dat er twee manieren zijn om toegang te krijgen tot het Tarifieringsbureau: 3 maal geweigerd worden door een verzekeringsmaatschappij of een verzekeringsaanbod krijgen buiten de wettelijke drempel-

limites légales. Sur 23000 dossiers, 3 n'ont pas été introduits à la suite des 3 refus. Certains assureurs ne couvrent pas les conducteurs automobiles âgés de moins de 26 ans, de sorte que ceux-ci peuvent avoir accès assez facilement au Bureau de tarification. Lorsque le Bureau de tarification a proposé un tarif au jeune qui a introduit une demande, le jeune n'est pas obligé d'accepter ce tarif et il peut encore essayer de trouver une assurance sur le marché.

L'orateur ne constate pas, au fil du temps, de changement d'attitude de la part des entreprises d'assurance. Le Bureau de tarification a été institué à l'intention des conducteurs automobiles qui ont du mal à trouver une assurance sur le marché. Le but n'est pas que les conducteurs présentant un risque normal s'assurent, eux aussi, par le biais du Bureau de tarification.

M. Leton doute qu'un système basé uniquement sur le bonus-malus et une évaluation *a priori* permette d'offrir des tarifs plus avantageux qu'un marché segmenté. On risque de voir augmenter fortement la prime des conducteurs ayant un (faible) malus. A cet égard, la position des consommateurs est ambiguë.

L'orateur renvoie à un article publié dans Budget et Droit en 1995, selon lequel le système de bonus-malus est contraire à la directive européenne du 22 juin 1988, qui prohibe toute intervention des États membres dans la tarification en matière d'assurances.

Il est difficile d'évaluer ce qu'est une prime payable. Il est clair qu'il y a certaines limites, faute de quoi le risque est réel que des chauffeurs conduisent alors qu'ils ne sont pas assurés ou que l'assurance est souscrite au nom d'une autre personne.

En ce qui concerne les seniors, M. Leton répond que le phénomène qui se produit est différent de celui observé dans le cas des jeunes. Dans le cas de certains seniors, la question est de savoir s'ils sont encore aptes à conduire.

M. Ducart (*Tes-Achats*) répond que l'on peut également inférer de la jurisprudence et de la doctrine quels sont les États de l'Union européenne où la liberté tarifaire absolue en matière d'assurances est stigmatisée et où l'on défend bel et bien le système de bonus-malus.

L'orateur conteste les propos du ministre selon lesquels l'enquête de Test-Achats n'est pas représentative.

bedragen. Op 23000 dossiers zijn er 3 die niet binnengekomen zijn via de 3 weigeringen. Een aantal verzekeraars weigeren autobestuurders jonger dan 26 jaar te verzekeren waardoor zij vrij snel de weg vinden naar het Tarifieringsbureau. Als het Tarifieringsbureau een tarief heeft voorgesteld aan de jongere die een aanvraag heeft ingediend, is die jongere niet verplicht het tarief te aanvaarden en kan hij alsnog op de markt een verzekering trachten te vinden.

De spreker merkt in de loop der jaren geen markante wijziging in de houding van de verzekeringsmaatschappijen. Het Tarifieringsbureau is opgericht voor autobestuurders die op de markt moeilijk een verzekering kunnen krijgen. Het is niet de bedoeling dat ook bestuurders met een gewoon risico zich via het Tarifieringsbureau gaan verzekeren.

De heer Leton betwijfelt of een systeem dat enkel gebaseerd is op een bonus-malus systeem met een a posteriori beoordeling voor goedkopere tarieven zou zorgen dan in een gesegmenteerde markt. Het gevaar bestaat dat de premie van de bestuurders met een (kleine) malus fors de hoogte in schiet. Terzake is de positie van de consumenten dubbelzinnig.

Spreker verwijst naar een publicatie in Budget en Recht van 1995 waarin wordt gezegd dat een bonus-malus systeem in strijd is met de Europese richtlijn van 22 juni 1988 die elke interventie van de lidstaten in de tarificatie op het vlak van verzekeringen verbiedt.

Het is moeilijk te beoordelen wat een betaalbare premie is. Er zijn uiteraard wel grenzen, anders dreigt het gevaar dat chauffeurs onverzekerd gaan rijden of gaan rijden met een verzekering op naam van een andere persoon.

Voor wat betreft senioren antwoordt de heer Leton dat er zich daar een ander fenomeen voordoet dan bij jongeren. Bij een aantal senioren stelt zich de vraag of deze mensen nog geschikt zijn om te rijden.

De heer Ducart (*Test-Aankoop*) antwoordt dat hij ook rechtspraak en rechtsleer kan aanwijzen waar de absolute tariefvrijheid op het vlak van verzekeringen binnen de Europese Unie aan de kaak wordt gesteld en waar het bonus-malus systeem wel wordt verdedigd.

De spreker betwist de stelling van de minister dat de enquête van Test-Aankoop niet representatief is. Het is

Il est exact que «seulement» 19 compagnies d'assurances sur 80 ont été interrogées. Toutefois, d'une part, ces 80 compagnies ne proposaient pas toutes des assurances automobiles à des particuliers et, d'autre part, ces 19 compagnies interrogées couvrent 80% du marché.

D'après Test-Achats, il n'est pas si difficile de déterminer le montant d'une prime abordable pour les jeunes conducteurs. L'accord 29/29 prévoyait lui-même une fourchette de prix variant entre 439 et 710 euros. Une comparaison à l'échelle européenne nous révèle que le tarif moyen pour les jeunes se situe entre 500 et 700 euros. Selon M. Ducart, ces montants servent de référence pour déterminer le montant d'une prime abordable pour les jeunes conducteurs. Test-Achats est favorable à la réduction des primes pour les jeunes conducteurs et à une augmentation des tarifs par le biais d'un système de bonus-malus si les conducteurs ne respectent pas les règles ou provoquent des accidents.

L'accord 29/29 est une convention établie entre Assuralia et les pouvoirs publics, créant des obligations et des engagements dans le chef des compagnies d'assurance et n'est pas un cadre purement facultatif. Le fait que 4 compagnies d'assurance sur les 5 aient donné suite à la mise en demeure qui leur a été adressée par Test-Achats et aient renoncé à l'accord 29/29 prouve bien, selon M. Ducart, qu'il s'agissait d'une convention irrégulière. Dans la pratique, l'accord 29/29 n'est pratiquement pas appliqué par les compagnies d'assurance. Test-Achats soumettra également l'accord 29/29 aux autorités européennes.

Test-Achats préconise que le Bureau de tarification assume davantage la fonction de régulateur du marché. Les seuils d'accès (à savoir, le fait d'avoir essuyé trois refus) sont trop élevés, de sorte que bon nombre de jeunes ne peuvent accéder au Bureau de tarification et cherchent d'autres solutions, comme le fait d'assurer leur voiture au nom de leurs parents. Les seuils d'accès doivent donc être abaissés. Par ailleurs, un plafond devrait également être instauré concernant les tarifs que le Bureau de tarification peut proposer. Actuellement, les tarifs proposés par le Bureau de tarification sont légèrement supérieurs aux tarifs moyens du marché, de sorte que le tarif moyen ne cesse d'augmenter.

Il faut constituer une banque de données présentant des données correctes, claires et comparables des différents assureurs. À l'heure actuelle, les nombreuses formules tarifaires empêchent souvent toute comparaison.

juste dat er «maar» 19 op 80 verzekeringsmaatschappijen werden ondervraagd. Evenwel bieden die 80 verzekeringsmaatschappijen niet allemaal autoverzekeringen aan particulieren aan enerzijds en dekken die 19 ondervraagde maatschappijen 80% van de markt anderzijds.

Volgens Test-Aankoop is het niet zo moeilijk om te bepalen hoeveel een betaalbare premie voor jonge bestuurders zou moeten bedragen. Het 29/29-akkoord voorzag zelf in een prijsvork van 439 tot 710 euro. Uit een Europese vergelijking blijkt dat het gemiddelde tarief voor jongeren ligt tussen 500 en 700 euro. Deze bedragen zijn volgens de heer Ducart richtinggevend voor het bepalen van een betaalbare premie voor jonge bestuurders. Test-Aankoop pleit voor de verlaging van de premies voor jonge bestuurders en via een bonus-malus systeem de tarieven te verhogen indien de bestuurders zich niet aan de regels houden of ongevallen veroorzaken.

Het 29/29-akkoord is een overeenkomst tussen Assuralia en de overheid waaruit verplichtingen en engagementen voortvloeien door de verzekeringsmaatschappijen en is niet zomaar een vrijblijvend kader. Het feit dat 4 van de 5 verzekeringsmaatschappijen gevolg gegeven hebben aan de ingebrekestelling die hen gestuurd werd door Test-Aankoop en afstand gedaan hebben van het 29/29 akkoord, is volgens de heer Ducart een goed bewijs dat het een onwettige overeenkomst betrof. Het 29/29-akkoord wordt in de praktijk nauwelijks toegepast door de verzekeringsmaatschappijen. Test-Aankoop zal het 29/29 akkoord ook voorleggen aan de Europese autoriteiten.

Test-Aankoop pleit ervoor dat het Tarifieringsbureau meer de functie van marktregulator op zich zou nemen. De toegangsdrempels (namelijk 3 keer geweigerd worden) zijn te streng waardoor een aantal jongeren niet tot bij het Tarifieringsbureau geraken en andere oplossingen zoeken o.a. hun auto verzekeren op naam van hun ouders. De toegangsdrempels moeten dus dalen. Verder zou er ook een maximumgrens moeten komen op de tarieven die het Tarifieringsbureau mag voorstellen. Nu liggen de door het Tarifieringsbureau voorgestelde tarieven een stuk boven de gemiddelde markttarieven waardoor het gemiddelde tarief alleen maar stijgt.

Er moet een databank komen met correcte, eenduidige en vergelijkbare gegevens van de verschillende verzekeraars. Nu zijn de tarieven vaak onvergelijkbaar door de vele formules.

Test-Achats souhaite un système de tarification basé sur une évaluation *a posteriori* tel que le système bonus-malus, dès lors que ce système offre la meilleure garantie d'égalité entre les assurés. Créant des différences entre les différentes catégories d'assurés, la segmentation basée sur des données statistiques est, selon M. Ducart, contraire au principe d'égalité. L'égalité entre hommes et femmes en matière de tarifs d'assurance est en outre prévue explicitement par la réglementation européenne.

Enfin, M. Ducart fait observer que seuls 15% des conducteurs âgés de 18 à 25 ans sont responsables de 85% des accidents causés par les conducteurs de cette catégorie d'âge. Cela revient à dire que 85% des jeunes conducteurs font l'objet d'une discrimination parce qu'un groupe restreint de chauffards ne respecte pas les règles.

M. Dhondt (Assuralia) répond que la prime d'assurance évolue en fonction de la sinistralité et qu'elle a baissé au cours des dernières années. En l'espace de quelques années, la sinistralité est tombée de 88% à 69% des primes encaissées.

Il y a une grande différence entre un coup de sonde représentatif tel qu'il a été effectué par Test-Achats et les données statistiques basées sur 4,7 millions de véhicules assurés. M. Dhondt estime que les statistiques sont plus fiables qu'un coup de sonde représentatif.

Assuralia ne se prononce pas en ce qui concerne la fiscalité des assurances, mais fait observer que chaque hausse du tarif pur entraîne aussi une hausse des taxes y afférentes.

La fréquence des sinistres causés par les jeunes conducteurs est quatre à cinq fois plus élevée que celle des autres chauffeurs. Le coût des accidents causés par les jeunes conducteurs est 1,4 fois plus élevé que le coût d'un accident moyen.

L'accord 29/29 est un accord supplétif dont Assuralia ne peut imposer le respect aux compagnies d'assurances. L'accord n'est pas non plus une convention conclue entre les entreprises, ce serait contraire aux règles de la concurrence. Les statistiques d'Assuralia montrent que les montants des primes réclamées aux jeunes avoisinent les tarifs prévus dans l'accord 29/29, voire leur sont inférieurs. Les primes réclamées aux jeunes sont plus élevées parce que les jeunes provoquent statistiquement plus d'accidents. Sans la solidarité existante entre tous les assurés, les primes pour jeunes seraient encore bien plus élevées.

Test-Aankoop wenst een tarificatiesysteem gebaseerd op een *a posteriori* beoordeling zoals het bonus-malus systeem omdat dit systeem de gelijkheid tussen de verzekerden het beste waarborgt. Segmentatie op basis van statistische gegevens maakt onderscheid tussen de verschillende categorieën van verzekerden en is volgens de heer Ducart in strijd met het gelijkheidsbeginsel. De gelijkheid tussen mannen en vrouwen op het vlak van verzekeringstarieven is bovendien expliciet vastgelegd in de Europese regelgeving.

Tenslotte wijst de heer Ducart erop dat slechts 15% van de bestuurders tussen 18 en 25 jaar verantwoordelijk is voor 85% van de ongevallen veroorzaakt door bestuurders tussen 18 en 25 jaar. 85% van de jonge bestuurders wordt dus gediscrimineerd doordat een beperkte groep brokkenmakers zich niet aan de regels houdt.

De heer Dhondt (Assuralia) antwoordt dat de verzekeringspremie evolueert volgens de schadelast en in de laatste jaren gedaald is. In enkele jaren is de schadelast gedaald van 88% naar 69% van het premie-incasso.

Er is een groot verschil tussen een representatieve steekproef zoals uitgevoerd door Test-Aankoop en statistische gegevens gebaseerd op 4,7 miljoen verzekerde voertuigen. Statistiek is volgens de heer Dhondt meer waarheidsgetrouw dan een representatieve steekproef.

Assuralia doet geen uitspraak op het vlak van de fiscaliteit van verzekeringen maar merkt op dat bij elke stijging van de zuivere premie ook de daarop berekende taksen stijgen.

De schadefrequentie bij jonge chauffeurs is vier tot vijfmaal hoger dan bij andere chauffeurs. De door jonge bestuurders veroorzaakte ongevallen zijn 1,4 maal duurder dan een gemiddeld ongeval.

Het 29/29-akkoord is een suppletief akkoord dat door Assuralia niet kan afgedwongen worden van de verzekeringsmaatschappijen. Het akkoord is evenmin een afspraak tussen de ondernemingen, dit zou strijdig zijn met de mededingingsregels. Uit cijfers van Assuralia blijkt dat de prijzen voor de premies voor jongeren in de buurt liggen van de tarieven voorzien in het 29/29-akkoord of er zelfs nog onder liggen. Jongerenpremies zijn nu eenmaal hoger omdat jongeren statistisch gezien meer ongevallen veroorzaken. Zonder de bestaande solidariteit onder alle verzekerden zouden de jongerenpremies nog veel hoger zijn.

M. Dhondt souligne que le marché des assurances est très segmenté. Il existe ainsi des compagnies d'assurances qui s'adressent aux propriétaires d'une marque déterminée de voitures, par exemple Volvo ou qui ne s'adressent pas à certains types de véhicules, par exemple les camionnettes ou les taxis, faute de connaître suffisamment ce type de risques. Ce n'est donc pas parce qu'un assuré est refusé par trois compagnies d'assurances différentes qu'il n'a plus accès au marché. Un marché segmenté permet au client d'obtenir une assurance taillée sur mesure qui couvre suffisamment ses risques à un prix acceptable.

C. Répliques des membres

M. Dylan Casaer (*sp.a-spirit*) prend acte de la promesse du ministre de charger l'INS d'une enquête sur les tarifs des assurances automobiles. Une telle enquête objective serait utile dès lors que les données d'Assuralia et de Test-Achats révèlent de trop grandes disparités. Le membre insiste pour que l'on convienne avec le ministre d'un *timing*.

Mme Karine Lalieux (*PS*) demande des données chiffrées sur le nombre de jeunes conducteurs qui ont leur propre assurance et de ceux qui ont fait assurer leur véhicule au nom de leurs parents. Quelles sont les restrictions applicables aux assurances pour jeunes par tarif proposé? Selon l'intervenante, les restrictions prévues dans l'accord 29/29 (ne pas conduire durant le week-end, par exemple) vont beaucoup trop loin.

Le rapporteur,

Karine LALIEUX

Le président,

Paul TANT

De heer Dhondt wijst erop dat de verzekeringsmarkt sterk gesegmenteerd is. Zo zijn er verzekeringsmaatschappijen die zich richten tot de eigenaars van een bepaald merk auto's vb. Volvo of die zich niet richten tot bepaalde types van voertuigen, bijvoorbeeld bestelwagens of taxi's, bij gebrek aan voldoende kennis over dit type van risico's. Het is dus niet omdat een verzekerde door drie verschillende verzekeraars geweigerd wordt dat hij geen toegang meer heeft tot de markt. Een gesegmenteerde markt zorgt ervoor dat de klant een op maat gesneden verzekering kan krijgen die zijn risico's voldoende dekt tegen een aanvaardbare prijs.

C. Replieken van de leden

De heer Dylan Casaer (*sp.a-spirit*) neemt akte van de belofte van de minister om het NIS in te schakelen om een onderzoek uit te voeren naar de tarieven van autoverzekeringen. Dergelijk objectief onderzoek zou nuttig zijn omdat de gegevens van Assuralia en Test-Aankoop te veel verschillen. Het lid dringt erop aan dat hieromtrent een timing met de minister zou afgesproken worden.

Mevrouw Karine Lalieux (*PS*) wenst cijfers te bekomen over hoeveel jonge bestuurders een eigen verzekering hebben en hoeveel er verzekerd zijn op naam van hun ouders. Wat zijn de restricties bij de jongerenverzekeringen per aangeboden tarief? De restricties voorzien in het 29/29-akkoord (vb. niet rijden in het weekend) gaan voor spreekster veel te ver.

De rapporteur,

Karine LALIEUX

De voorzitter,

Paul TANT