

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

2 juli 2008

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van
21 november 1989 betreffende de
verplichte aansprakelijkheidsverzekering
inzake motorrijtuigen wat het verplicht
veralgemeend bonus-malussysteem betreft**

(ingediend door
de dames Freya Van den Bossche
en Karine Lalieux)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

2 juillet 2008

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative
à l'assurance obligatoire de la responsabilité
civile en matière de véhicules automoteurs,
en vue de rétablir le système de bonus-malus
obligatoire et généralisé**

(déposée par
Mmes Freya Van den Bossche
et Karine Lalieux)

SAMENVATTING

Tot 1 januari 2004 bestond er in België een veralgemeend verplicht bonus-malussysteem voor de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De indieners stellen voor dit systeem opnieuw in te voeren aangezien het Hof van Justitie dit systeem niet strijdig acht met de vrijheid van tarifiering.

RÉSUMÉ

Jusqu'au 1^{er} janvier 2004, il y avait en Belgique un système de bonus-malus généralisé pour l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Les auteurs proposent de rétablir ce système étant donné que la Cour de justice estime qu'il n'est pas contraire à la liberté tarifaire.

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V – N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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)	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 :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Tot 1 januari 2004 bestond er in België een verplicht en veralgemeend a posteriori personalisatiemechanisme in de verplichte verzekering BA motorrijtuigen. Dit mechanisme is beter gekend onder de naam bonus-malusstelsel.

Dit stelsel voorzag in een wettelijke structuur voor de evolutie van de verzekeringspremie BA auto in functie van het rijgedrag en vooral van de ongevallen van de individuele chauffeur.

Het mechanisme werd afgeschaft nadat de Europese Commissie België formeel had verzocht een dergelijk verplicht systeem niet langer op te leggen inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van motorrijtuigen.

Volgens de Europese Commissie was een dergelijk verplicht systeem strijdig met de vrijheid van tarifiering zoals die in de derde richtlijn «schadeverzekering» (RL 92/49/EEG van de Europese Commissie van 18 juni 1992) is vastgelegd.

Het resultaat van de wetswijziging was dat de verzekeringsmaatschappijen, actief op de Belgische markt, voor hun contractanten BA motorrijtuigen verder een bonus-malussysteem toepasten maar in een min of meerdere mate gewijzigde versie. Het gevolg daarvan is tweeledig. Enerzijds is er een sterke prijsstijging en een extreme segmentering in goede en slechte risico's geweest. In 2004 steeg de gemiddelde premie voor een BA-autoverzekering met 6,8%. Voor jongeren en andere risicocategorieën steeg de premie zelfs 15 tot 20%.

Anderzijds is het voor de consument veel moeilijker geworden het meest voordelige verzekeringscontract te vinden. Op de verzekeringsmarkt heerst een enorme creativiteit om goede chauffeurs te belonen. Zo werken sommige verzekeraars met jokers wanneer de verzekeringnemer een aantal jaar schadevrij rijdt. Andere werken dan weer met negatieve schalen. Het belonen van goede chauffeurs is natuurlijk een positief effect van de afschaffing van de bonus-malus. Maar het grote nadeel daarvan is dat de consument onvoldoende en zelfs geen inzicht heeft op wat het effect is op diens verzekeringspremie wanneer hij toch een ongeval veroorzaakt. Ook aan die kant zit immers heel wat variatie in de premie-evolutie, zodat het kiezen of beoordelen van de meest voordelige verzekering quasi onmogelijk wordt. Voor het vergelijken van de premie moet de consument

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Jusqu'au 1^{er} janvier 2004, il existait en Belgique un mécanisme de personnalisation a posteriori généralisé pour l'assurance RC obligatoire véhicules à moteurs. Ce mécanisme est mieux connu sous le nom de système bonus-malus.

Ce système prévoyait une structure légale pour l'évolution de la prime d'assurance RC automobile en fonction de la conduite et surtout des accidents du chauffeur concerné.

Le mécanisme a été aboli après que la Commission européenne avait formellement demandé à la Belgique de ne plus imposer un système obligatoire de ce type en ce qui concerne l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Selon la Commission européenne, ce type de système obligatoire était contraire à la liberté tarifaire consacrée par la troisième directive «assurance non-vie» (directive 92/49/CEE de la Commission européenne du 18 juin 1992).

La modification de la loi a eu pour résultat que les compagnies d'assurances actives sur le marché belge ont continué à appliquer à leurs contractants RC véhicules automoteurs un système de bonus-malus, mais dans une version plus ou moins modifiée. La conséquence de cette évolution est double. D'une part, il y a eu une forte augmentation du prix et une extrême segmentation en bons et mauvais risques. En 2004, la prime moyenne pour une assurance RC auto a augmenté de 6,8%. Pour les jeunes et les autres catégories de risques, l'augmentation de la prime a même été de l'ordre de 15 à 20%.

D'autre part, le consommateur éprouve désormais beaucoup plus de difficultés à identifier le contrat d'assurance le plus avantageux. Les acteurs du marché de l'assurance font preuve d'une très grande créativité pour récompenser les bons conducteurs. Certains assureurs travaillent ainsi avec des jokers, lorsque le preneur d'assurance roule pendant un certain nombre d'années sans connaître de sinistre. D'autres travaillent avec des échelles négatives. Le fait de récompenser les bons conducteurs est naturellement un effet positif de la suppression du bonus-malus. Le grand inconvénient réside cependant dans le fait que le consommateur n'est guère, voire pas du tout en mesure de se faire une idée claire de l'incidence d'un sinistre sur sa prime d'assurance lorsqu'il provoque malgré tout un accident. À ce niveau aussi, on constate en effet d'importantes

immers eveneens de toekomstige evolutie van de premie kennen, zowel voor de hypothese waarin hij een ongeval veroorzaakt waarvoor hij aansprakelijk is, als voor de hypothese waarin hij geen ongevallen veroorzaakt.

Het garanderen van transparantie van de verzekeringsmarkt voor de consument is een basisvereiste die optimaal moet worden nagestreefd. Dit blijkt trouwens ook uit de Verordening nr. 358/2003 van de Europese Commissie (Verordening van 27 februari 2003, in het bijzonder overweging 14).

Daarenboven blijken sommige consumenten, in het bijzonder jongeren en senioren, onredelijk veel nadeel te ondervinden van de afschaffing van de verplichte bonus-malus. Jonge en oude bestuurders betalen een premie die fors hoger is. De tarieven voor jongeren van 18 tot 20 jaar bedragen vandaag 800 euro tot 1500 euro, terwijl men in Frankrijk en Nederland vaak polissen vindt van 500 euro tot 750 euro, en soms zelfs nog minder.

Elke bestuurder is verplicht een autoverzekering burgerlijke aansprakelijkheid af te sluiten. Een tariefdiscriminatie gebaseerd op het criterium leeftijd is dan ook onaanvaardbaar. Bovendien leiden de (te) hoge verzekeringspremies voor jonge en oude bestuurders vaak tot bijkomende problemen zoals het onderschrijven van een verzekering op naam van de ouders en zelfs het rijden zonder verzekering.

Dit wetsvoorstel beoogt opnieuw een veralgemeend stelsel van verplicht bonus-malussysteem in te voeren. Op die manier wordt aan de consument opnieuw de mogelijkheid geboden een duidelijke keuze te maken tussen de verschillende op de markt aangeboden verzekeringscontracten BA auto. Een wettelijke herinvoering van dit systeem is mogelijk. Dit volgt uit de arresten van het Europese Hof van Justitie in de zaken C-346/02 en C-347/02 van de Europese Commissie resp. het Groot-hertogdom Luxemburg en Frankrijk van 7 september 2004.

De Commissie argumenteerde dat de gehanteerde bonus-malussystemen zouden ingrijpen op de tariefvrijheid van de verzekeringsondernemingen en aldus in strijd zouden zijn met de richtlijn 92/49. Het Europese Hof van Justitie antwoordde evenwel dat de gehanteerde systemen wél conform de richtlijn zijn. Ofschoon de systemen weliswaar gevolgen hebben voor de ontwikkeling van de premies, leiden ze niet tot een rechtstreekse

différences dans l'évolution de la prime, de sorte qu'il est pratiquement impossible pour le consommateur de choisir ou de déterminer l'assurance la plus avantageuse. Pour comparer la prime, il doit en effet aussi connaître l'évolution future de celle-ci, et ce, tant dans l'hypothèse où il provoque un accident dont il est responsable que dans celle où il ne provoque pas d'accident.

Il faut s'efforcer autant que possible de garantir la transparence du marché de l'assurance pour le consommateur. C'est ce qui ressort d'ailleurs aussi du Règlement n° 358/2003 de la Commission européenne (Règlement du 27 février 2003, en particulier, le considérant 14).

Qui plus est, certains consommateurs, en particulier les jeunes et les seniors, subissent un préjudice disproportionné à la suite de la suppression du bonus-malus obligatoire. Les jeunes conducteurs et les conducteurs âgés paient en effet une prime nettement plus élevée. Les tarifs pour les jeunes âgés de 18 à 20 ans varient aujourd'hui entre 800 et 1500 euros, alors qu'en France et aux Pays-Bas, les polices sont proposées la plupart du temps à un prix variant entre 500 et 750 euros et parfois même à un prix inférieur.

Chaque conducteur est obligé de conclure un contrat d'assurance de la responsabilité civile en matière automobile. Aussi, toute discrimination tarifaire fondée sur le critère de l'âge est-elle inadmissible. En outre, le niveau (trop) élevé des primes d'assurances proposées aux jeunes conducteurs et aux conducteurs âgés entraîne souvent d'autres problèmes, tels que la souscription d'une assurance au nom des parents, voire la conduite sans assurance.

Nous proposons de rétablir un système généralisé de bonus-malus obligatoire. Cela permettra à nouveau au consommateur de faire un choix clair entre les différents contrats d'assurance de la responsabilité civile en matière automobile disponibles sur le marché. Légalement, il est possible de rétablir ce système, et ce, par suite des arrêts rendus par la Cour européenne de justice dans les affaires C-346/02 et C-347/02 opposant la Commission européenne respectivement au Grand-duché de Luxembourg et à la France, le 7 septembre 2004.

La Commission arguait que du fait de leur impact sur la liberté tarifaire des entreprises d'assurances, les systèmes de bonus-malus en vigueur violeraient la directive 92/49. La Cour européenne de justice a toutefois répondu que les systèmes en vigueur respectaient bel et bien la directive. Si les systèmes de bonus-malus ont des répercussions sur l'évolution des primes, ils n'aboutissent toutefois pas à une fixation directe des tarifs par

vaststelling van de tarieven door de Staat. De verzekeringsmaatschappijen behouden immers steeds de vrijheid om de hoogte van de basispremies vast te stellen.

Het Hof stelt duidelijk dat «van een volledige tarief-harmonisatie ter zake van de schadeverzekeringen, met uitsluiting van elke nationale maatregel die gevolgen voor de tarieven kan hebben, geen sprake kan zijn zolang de gemeenschapswetgever zijn wil daartoe niet duidelijk ter uitdrukking heeft gebracht». Dit impliceert dat de wetgever opnieuw een veralgemeend verplicht stelsel van bonus-malus kan invoeren. Voor zover uiteraard de verzekeringsmaatschappijen vrij blijven hun basispremies vast te stellen.

Dit wetsvoorstel voegt een dergelijk *a posteriori* personalisatiestelsel in. Dit stelsel zal rekening houden met het rijgedrag van de verzekerde, zoals dat wordt uitgedrukt in het aantal ongevallen.

De nadere regels daarvan worden door de Koning vastgesteld, na overleg in de Ministerraad. Het koninklijk besluit tot uitvoering van deze wet zal rekening moeten houden met de tariefvrijheid van de verzekeringsmaatschappijen, zoals die wordt gedefinieerd in de desbetreffende Europese Richtlijn.

Freya VAN DEN BOSSCHE (sp.a+VI.Pro)
Karine LALIEUX (PS)

l'État, les entreprises d'assurances restant libres de fixer la hauteur des primes de base.

La Cour affirme clairement qu'«une harmonisation complète du domaine tarifaire en matière d'assurance non-vie excluant toute mesure nationale susceptible d'avoir des répercussions sur les tarifs ne saurait être présumée en l'absence d'une volonté clairement exprimée en ce sens par le législateur communautaire». Il s'ensuit que le législateur peut rétablir un système obligatoire généralisé de bonus-malus, pour autant, bien entendu, que les compagnies d'assurances restent libres de fixer leurs primes de base.

Nous proposons d'instaurer un tel système de personnalisation *a posteriori*. Ce système tiendra compte de la conduite de l'assuré au volant, c'est-à-dire du nombre d'accidents.

Les modalités d'application de ce système seront fixées par le Roi par arrêté délibéré en Conseil des ministres. L'arrêté royal d'exécution de la loi proposée devra tenir compte de la liberté tarifaire des compagnies d'assurances, telle qu'elle est définie dans la directive européenne y afférente.

WETSVOORSTEL**Artikel 1.**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2.

In artikel 3 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 12 januari 2007, wordt een § 1/1 ingevoegd, luidende:

«§ 1/1. Voor de verzekering bedoeld in artikel 2 wordt een *a posteriori* personalisatiestelsel ingevoerd dat rekening houdt met het rijgedrag van de verzekerde, zoals dat uitgedrukt wordt in het aantal ongevallen.

De verzekeringsondernemingen passen het *a posteriori* personalisatiestelsel bedoeld in het eerste lid toe op de in deze wet bedoelde verzekeringsovereenkomsten.

De Koning stelt de nadere regels vast ter uitvoering van de vorige leden bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.»

22 mei 2008

Freya VAN DEN BOSSCHE (sp.a+VI.Pro)
Karine LALIEUX (PS)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}.**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2.

Dans l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, modifié par la loi du 12 janvier 2007, il est inséré un § 1^{er}/1, libellé comme suit:

«§ 1^{er}/1. Pour l'assurance visée à l'article 2, il est instauré un système de personnalisation *a posteriori*, qui tient compte du comportement de l'assuré au volant, exprimé en nombre d'accidents.

Les entreprises d'assurances appliquent le système de personnalisation *a posteriori* visé à l'alinéa 1^{er} aux contrats d'assurances visés par la présente loi.

Le Roi fixe, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités d'application des alinéas précédents.»

22 mai 2008