

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

8 novembre 2010

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
M. Philippe Blanchart et consorts)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

8 november 2010

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 heer Philippe Blanchart c.s.)

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.

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.

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe 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)	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:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, moyennant certaines adaptations, le texte de la proposition de loi DOC 52 1302/001.

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van wetsvoorstel DOC 52 1302/001.

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 verzekeringsnemer 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

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 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 1 500 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 di-

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 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 1 500 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 Groothertogdom 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

rective 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 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.

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 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 tariefharmonisatie 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.

Philippe BLANCHART (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Olivier HENRY (PS)
Anthony DUFRANE (PS)
Linda MUSIN (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 les lois du 3 juillet 2005, du 19 juillet 2006, du 12 janvier 2007 et du 8 juin 2008, 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.”

8 juillet 2010

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 wetten van 3 juli 2005, 19 juli 2006, 12 januari 2007 en van 8 juni 2008, 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.”

8 juli 2010

Philippe BLANCHART (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Olivier HENRY (PS)
Anthony DUFRANE (PS)
Linda MUSIN (PS)

ANNEXE

BIJLAGE

TEXTE DE BASE

Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Art. 3. § 1^{er}. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.

L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des États déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré.

L'assurance garantit pendant toute la durée du contrat, chaque séjour du véhicule assuré dans un autre État de l'Espace économique européen. En aucun cas, ce séjour ne peut être considéré comme une aggravation ou une diminution du risque assuré, ni entraîner une modification des conditions d'assurance. Dès que le véhicule assuré est inscrit dans un autre État que la Belgique, l'assurance prend fin de plein droit.

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages:

1° au véhicule assuré;

2° aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

TEXTE DE BASE ADAPTÉ À LA PROPOSITION

Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs

Art. 3. § 1^{er}. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et de l'employeur des personnes précitées lorsque celles-ci sont exonérées de toute responsabilité en vertu de l'article 18 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel.

L'assurance doit garantir, aux conditions que le Roi détermine, les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des États déterminés par le Roi. Elle doit garantir les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule assuré.

L'assurance garantit pendant toute la durée du contrat, chaque séjour du véhicule assuré dans un autre État de l'Espace économique européen. En aucun cas, ce séjour ne peut être considéré comme une aggravation ou une diminution du risque assuré, ni entraîner une modification des conditions d'assurance. Dès que le véhicule assuré est inscrit dans un autre État que la Belgique, l'assurance prend fin de plein droit.

Toutefois, peuvent être exclus de l'assurance, les dommages:

1° au véhicule assuré;

2° aux biens transportés par ce véhicule à l'exception des vêtements et bagages personnels des personnes transportées; la garantie relative à ces vêtements et bagages personnels peut être limitée à cent mille francs par personne.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur telle qu'elle résulte de la loi applicable.

BASISTEKST

**Wet van 21 november 1989 betreffende de
verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen**

Art. 3. § 1. De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschafft.

De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerd motorrijtuig.

De verzekering waarborgt ieder verblijf van het verzekerde motorrijtuig in een andere staat van de Europese Economische Ruimte gedurende de ganse duur van de overeenkomst. In geen geval kan een dergelijk verblijf worden aanzien als een verzwaring of vermindering van het verzekerde risico, noch aanleiding geven tot wijziging van de verzekering. Van zodra het verzekerde motorrijtuig ingeschreven wordt in een andere staat dan België, is de verzekering van rechtswege beëindigd.

Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan:

1° het verzekerd voertuig;

2° de door dit voertuig vervoerde goederen met uitzondering van de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen, de garantie met betrekking tot de persoonlijke kleding en bagage kan beperkt worden tot honderdduizend frank per persoon.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

BASISTEKST AANGEPAST AAN HET VOORSTEL

**Wet van 21 november 1989 betreffende de
verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake
motorrijtuigen**

Art. 3. § 1. De verzekering moet waarborgen dat benadeelden schadeloos worden gesteld in geval van burgerrechtelijke aansprakelijkheid van de eigenaar, van iedere houder en van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig, alsmede van degenen die daarin worden vervoerd en van de werkgever van bovengenoemde personen, wanneer dezen van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten, zulks met uitzondering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van hen die zich door diefstal, geweldpleging of heling de macht over het motorrijtuig hebben verschafft.

De verzekering moet, onder de voorwaarden die de Koning bepaalt, de schade omvatten welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door feiten die voorgevallen zijn op het grondgebied van de Staten die de Koning bepaalt. Hierin is begrepen de schade toegebracht aan personen die, onder welke titel ook, worden vervoerd door het verzekerd motorrijtuig.

De verzekering waarborgt ieder verblijf van het verzekerde motorrijtuig in een andere staat van de Europese Economische Ruimte gedurende de ganse duur van de overeenkomst. In geen geval kan een dergelijk verblijf worden aanzien als een verzwaring of vermindering van het verzekerde risico, noch aanleiding geven tot wijziging van de verzekering. Van zodra het verzekerde motorrijtuig ingeschreven wordt in een andere staat dan België, is de verzekering van rechtswege beëindigd.

Van de verzekering kan niettemin worden uitgesloten, de schade aan:

1° het verzekerd voertuig;

2° de door dit voertuig vervoerde goederen met uitzondering van de persoonlijke kleding en bagage van de vervoerde personen, de garantie met betrekking tot de persoonlijke kleding en bagage kan beperkt worden tot honderdduizend frank per persoon.

De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken voor de schade die het motorrijtuig heeft veroorzaakt, zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule automoteur par l'article 1^{er}, ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

§ 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.

§ 2. En ce qui concerne les dommages résultant des lésions corporelles, la garantie est illimitée.

§ 2. En ce qui concerne les dommages résultant des lésions corporelles, la garantie est illimitée.

Toutefois, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser à limiter la garantie en matière de dommages résultant de lésions corporelles à un montant qui ne peut être inférieur à 100 millions d'euros par sinistre.

Toutefois, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, autoriser à limiter la garantie en matière de dommages résultant de lésions corporelles à un montant qui ne peut être inférieur à 100 millions d'euros par sinistre.

En ce qui concerne les dommages matériels, la couverture peut être limitée à un montant qui ne peut être inférieur à 100 millions d'euros par sinistre.

En ce qui concerne les dommages matériels, la couverture peut être limitée à un montant qui ne peut être inférieur à 100 millions d'euros par sinistre.

§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

§ 3. Le présent article n'est pas applicable aux dommages dont la réparation est organisée par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

(...)

(...)

§ 4. Tous les cinq ans, les montants visés aux paragraphes précédents sont adaptés d'office à l'évolution de l'indice des prix à la consommation de Royaume. La première révision a lieu le 1^{er} janvier 2011, l'indice de base étant celui de décembre 2005 (base 2004 = 100).

§ 4. Tous les cinq ans, les montants visés aux paragraphes précédents sont adaptés d'office à l'évolution de l'indice des prix à la consommation de Royaume. La première révision a lieu le 1^{er} janvier 2011, l'indice de base étant celui de décembre 2005 (base 2004 = 100).

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

§ 2. Voor schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels is de dekking onbeperkt.

Evenwel kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, toelaten de waarborg met betrekking tot de schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels te beperken tot een bedrag dat niet lager mag liggen dan 100 miljoen euro per schadegeval.

Voor stoffelijke schade kan de dekking beperkt worden tot een bedrag dat niet lager mag liggen dan 100 miljoen euro per schadegeval.

§ 3. Dit artikel vindt geen toepassing op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

(...)

§ 4. De in de voorgaande paragrafen bedoelde bedragen worden om de vijf jaar van rechtswege aangepast aan het indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk. De eerste aanpassing vindt plaats op 1 januari 2011, met als basis het indexcijfer van december 2005 (basis 2004 = 100).

De verzekering met betrekking tot een door artikel 1 met een motorrijtuig gelijkgestelde aanhangwagen moet alleen de schade dekken die door de niet gekoppelde aanhangwagen wordt veroorzaakt.

§ 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.

§ 2. Voor schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels is de dekking onbeperkt.

Evenwel kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, toelaten de waarborg met betrekking tot de schade voortvloeiend uit lichamelijke letsels te beperken tot een bedrag dat niet lager mag liggen dan 100 miljoen euro per schadegeval.

Voor stoffelijke schade kan de dekking beperkt worden tot een bedrag dat niet lager mag liggen dan 100 miljoen euro per schadegeval.

§ 3. Dit artikel vindt geen toepassing op schade te vergoeden overeenkomstig de wetgeving betreffende de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie.

(...)

§ 4. De in de voorgaande paragrafen bedoelde bedragen worden om de vijf jaar van rechtswege aangepast aan het indexcijfer der consumptieprijzen van het Rijk. De eerste aanpassing vindt plaats op 1 januari 2011, met als basis het indexcijfer van december 2005 (basis 2004 = 100).