



COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Brussel, 28 oktober 2002

DOC C/2002/5

ADVIES

uitgebracht door de Commissie voor Verzekeringen betreffende de uitbreiding van de dekking van de verplichte verzekering BA- motorrijtuigen tot de schade geleden door de bestuurders van motorrijtuigen.

I. INLEIDING

Het amendement nr. 11 op het wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en tot wijziging van artikel 31 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst strekt ertoe de bestuurder van het motorrijtuig niet langer uit te sluiten van de dekking die wordt verleend in artikel 29bis WAM- wet.

Gelet op de complexiteit van dit amendement en om het wetsontwerp in zijn geheel geen vertraging te laten oplopen, werd het ingetrokken. De Minister van Economie heeft niettemin de Commissie voor Verzekeringen hierover willen raadplegen, aangezien de auteurs van dit amendement voornemens zijn een gelijkaardige tekst in de vorm van een wetsvoorstel neer te leggen.



Naar de Commissie voor Verzekeringen begrijpt, werd dit amendement onder meer geïnspireerd door een artikel van Prof. D. Simoens (in het Tijdschrift voor privaatrecht, 2001, blz 637 e.v. "Het verkeersongevallenartikel 29bis WAM- wet, Versie 2001: hoelang bestand tegen de nieuwe eeuw") en door het nadien gewezen arrest van het Arbitragehof nr. 23/2002 van 23 januari 2002. (B.S. 26 maart 2002).

Professor Simoens vraagt zich in dit verband af of het niet beter zou zijn om de groep personen die "automatisch" vergoed worden, te vervolledigen door er de bestuurders in op te nemen. In het vergelijkend recht worden tal van voorbeelden van "directe verzekeringen" van verkeersongevallen vastgesteld die elke gedachte aan een aansprakelijkheid uit de weg gaan. De verkeersslachtoffers worden dan vergoed zonder rekening te houden met hun hoedanigheid in de deelname aan het verkeer (D. Simoens, o.e., Tijdschrift voor Privaatrecht, 2001, blz. 637 e.v.).



Het arrest van het Arbitragehof dd. 23 januari 2002 geeft antwoord op prejudiciële vragen gesteld in het kader van artikel 29 bis WAM-wet, door de Politie-rechtbank van Luik op 24 januari 2001.

Een van die vragen gaat over een mogelijke discriminatie tussen de bestuurders, bijvoorbeeld van fietsen en paarden, die wel een automatische vergoeding verkrijgen en de bestuurders van bromfietsen, klasse A en B, die uitgesloten worden. De tweede vraag stelt het probleem in het algemeen te weten of er geen discriminatie bestaat in hoofde van de bestuurders van motorvoertuigen in vergelijking met andere weggebruikers.

Het Arbitragehof is van oordeel dat dit verschil in behandeling de gelijkheidsregel niet schendt. Naar het oordeel van het Hof beoogt de wetgever met de in het geding zijnde bepalingen de automatische schadevergoeding voor de zwak geachte slachtoffers van verkeersongevallen. "De in aanmerking genomen criteria om die zwakheid te kenmerken, namelijk, enerzijds, het feit dat men niet de bestuurder van een motorrijtuig is en, anderzijds, het gevaar dat de inkeerstelling van een motorrijtuig op de openbare weg in se betekent, zijn objectieve criteria waarop het recht op de automatische vergoeding van de door de zwak geachte slachtoffers geleden lichamelijke schade kan worden gegrond".

Dat de bestuurders van motorrijtuigen van het voordeel van die schadevergoeding worden uitgesloten, is aldus het arrest van het Arbitragehof "het logische gevolg van de in aanmerking genomen criteria om de categorie vast te stellen van de begunstigten ten aanzien van wie de wetgever de maatregel heeft gewild. Die uitsluiting is niet onevenredig, in zoverre niet wordt betwist dat het de motorrijtuigen zijn die aan de basis liggen van het grootste aantal verkeersongevallen."



Voor een verwijzing van artikel 29bis in de zin van een uitbreiding van de uitkeringsgerechtigden tot de bestuurders van motorrijtuigen bestaan derhalve geen imperatieven van constitutionele aard. De besproken uitbreiding van de dekking roept wel vragen op van beleidsmatige en verzekeringstechnische aard, en vervolgens ook vragen in verband met de financiering van het voorgestelde stelsel.

Het eerste deel van het advies heeft betrekking op onderliggende beleidsopties van de voorgestelde dekkingsuitbreiding en de aanvaardbaarheid daarvan.

In het tweede gedeelte van het advies wordt nader ingegaan op de kostprijs van deze dekkingsuitbreiding.

II. ONDERLIGGENDE BELEIDSOPTIES

A. ALGEMENE BESPREKING

1) De Commissie deelt en ondersteunt met haar volle gewicht de bekommernis van de auteurs van het besproken amendement om een snelle en efficiënte vergoeding van de slachtoffer van verkeersongevallen te bewerkstelligen.



Evenwel wijst zij er op dat deze bekommernissen nooit de aandacht van de overheid zouden mogen afleiden van haar primordiale en blijvende taak om alles in het werk te stellen tot voorkoming van verkeersongevallen.

Overigens moeten ook de vergoedingssystemen zelf zodanig worden geconcipieerd dat rekening wordt gehouden met "moral hazard" problemen en dat ook preventieve prikkels worden verwerkt in het stelsel van de vergoeding van de schade.

2) Progressieve uitbreiding van de verzekering van de slachtoffers van verkeersongevallen

De beslissing om in het kader van de verplichte verzekering BA- motorrijtuigen ook de schade geleden door de bestuurders te dekken, ongeacht of ze al dan niet in fout zijn, maakt het voorwerp uit van een politieke keuze. Een van de belangrijkste onderliggende beleidsopties lijkt te zijn dat het risico dat verbonden is met het verkeer, een collectief risico is.

Meerdere delegaties van de Commissie vragen zich af of, indien de dekking van de zwakke weggebruikers zou worden uitgebreid tot de bestuurders van een motorrijtuig, deze bescherming om billijkheidsredenen niet zou moeten worden doorgetrokken tot alle gebruikers van de openbare weg, zelfs zonder dat er een motorrijtuig bij betrokken is. Een dergelijke ruime bescherming impliceert een diepgaande politieke beleidsoptie, die betrekking heeft op alle accidentele schade. Een voorstel in die zin raakt het domein van de sociale zekerheid, en overstijgt zodoende ruim de bevoegdheid van de Commissie voor verzekeringen.

Ten aanzien van het thans voorliggend voorstel en de daaraan ten grondslag liggende beleidsopties, worden binnen de Commissie uiteenlopende standpunten ingenomen.

Voor C.A.S.O. vormt de problematiek een onderdeel van een groter debat, met name van het streven "Naar een algemeen vergoedingssysteem voor lichamelijke schade dat afwijkt van de gemeenrechtelijke vergoeding" en moet daarbij stapsgewijze worden te werk gegaan.

C.A.S.O. stelt zich daarbij de vraag of het thans bestaande onderscheid tussen de bestuurders van een motorvoertuig en de overige verkeersdeelnemers gerechtvaardigd blijft. Het is immers net dit onderscheid dat soms tot ellenlange procedures leidt. Immers, het foutbegrip is bepalend voor het verdict: vergoeding of geen vergoeding. Kan men doorgaan met het uitsluiten van de bestuurders van enige vorm van vlugge regeling van de meest prangende letselschaden wanneer voor andere weggebruikers reeds verregaande maatregelen getroffen zijn om zo spoedig mogelijk de integrale schade te vergoeden?

Voor C.A.S.O. is het antwoord ontegensprekelijk negatief.

Voor de *vertegenwoordigers van de verzekeringstussenpersonen* is het verkeer, met de bijhorende noodzakelijke mobiliteit van de burgers, uitgegroeid tot een collectief risico waarvan de nefaste uitwassen door de gemeenschap zouden kunnen gedragen worden. In dat verband werd de WAM- wet al uitgebreid met een automatische vergoedingsplicht voor de zwakke weggebruikers (art. 29 bis).

Wanneer ook de bestuurder in de bescherming wordt betrokken, vragen zij zich af of dan niet radicaal verder moet worden gegaan. Men kan zich afvragen of ook



de fietser of de voetganger die verkeersslachtoffer wordt zonder dat een motorvoertuig betrokken is niet discriminatoir wordt behandeld t.o.v. verkeersslachtoffers waarbij wel een motorvoertuig is betrokken. Men kan zich overigens ook afvragen of enkel de gevolgen van het verkeersrisico in aanmerking moeten worden genomen. 80 % van de ongevallen doen zich immers voor in de privé-sfeer (thuis of in de vrije tijd) die doorgaans als veilig wordt ervaren. Als men beoogt voor alle verkeersslachtoffers een automatische vergoedingsplicht te voorzien voor de lichamelijke schade, kan beter worden gedacht aan een verplichte verkeerspolis voor alle deelnemers aan het verkeer, zoals reeds gesuggereerd door Prof Simoens. Om deze redenen en om de redenen die hierna verder worden toegelicht, zijn zij geen voorstander van een uitbreiding van de dekking onder artikel 29bis WAM-wet tot de bestuurder.

3) Van aansprakelijkheidsverzekering naar een verkeersverzekering:

In 1994 heeft de wetgever een automatisch vergoedingssysteem ingevoerd (integrale vergoeding van de lichamelijke schade zonder de fout te moeten bewijzen) voor de voetgangers en de fietsers die slachtoffer worden van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is. In 1995 werd dit systeem uitgebreid tot de passagiers van motorrijtuigen.

De bestuurders van hun kant moeten de fout bewijzen om vergoed te worden.

Ondanks alle discussies en uiteenlopende standpunten die er de dag van vandaag in de academische (en de verzekerings-) wereld hierover nog bestaan, is C.A.S.O. van oordeel dat de regeling van artikel 29bis nog steeds kadert in een (zij het gewijzigde) notie van aansprakelijkheid. Het zwaartepunt ligt niet meer bij de aanwijsbare en te bewijzen fout, maar in een notie van het creëren van een verzwarende van de gevolgen van een ongeval. Diegene die een gemotoriseerd voertuig in het verkeer brengt verhoogt automatisch de mogelijke gevolgen van een potentieel schadegeval ten opzichte van de weggebruiker die niet gemotoriseerd is. M.a.w. de normale krachtsverhouding wordt doorbroken door het loutere feit dat men een gemotoriseerd voertuig bestuurt.

Indien men overgaat naar een automatisch vergoedingssysteem voor de bestuurder van een motorvoertuig, verlaat men echter het (verruimde) domein van de aansprakelijkheid. De bestuurder kan immers onmogelijk aansprakelijk zijn tegenover zichzelf, zodat een aansprakelijkheidsverzekering in dit kader zonder voorwerp en onmogelijk zou zijn.

De juridische logica gebiedt dan ook een dergelijke verzekeringsdekking te beschouwen als een indemnitaire verzekering tegen lichamelijke ongevallen voor de bestuurder van een motorvoertuig.

C.A.S.O. is van oordeel dat een dergelijke verzekering verplicht zou kunnen worden opgelegd. Een nieuw artikel 29ter zou kunnen voorzien in de verplichting om in elke verplichte verzekering B.A. motorvoertuigen een verzekering tegen lichamelijke letsels van de bestuurder toe te voegen. Deze verzekering zou kunnen voorzien in minimum criteria voor wat de vergoeding betreft. (infra)

Sommige leden van de Commissie wijzen al onmiddellijk op enkele vragen en problemen in verband met een dergelijke door C.A.S.O. voorgestelde omschakeling van een aansprakelijkheidsverzekering naar een verkeersverzekering. Met



name rijst de vraag naar de invloed van de fout van de bestuurder. Rijst er terzake geen "moraal hazard" probleem? Dient de fout van de bestuurder geen invloed te hebben op diens recht op vergoeding?

Een *deskundige* verwijst in dit verband naar de wet Badinter in Frankrijk die een onderscheid maakt in de maat van de vergoeding naargelang de bestuurder al dan niet aansprakelijk is. Naar frans recht is het aan de rechter om de beslissing inzake het toekennen van de vergoeding te nemen. Hij kan de hoegrootheid van de vergoeding bepalen naar gelang van de aansprakelijkheid.

Een *vertegenwoordiger van de overheid* wijst voorts op de gevolgen voor een instelling als het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. De vraag moet worden gesteld hoe dit kan optreden om een niet-verzekerd bestuurder te vergoeden?

De *vertegenwoordigers van de B.V.V.O.* zijn van oordeel dat terwille van de hierna opgesomde redenen een dekking van de bestuurder moet bewerkstelligd worden via een vrije aanvullende verzekering.

B. STANDPUNTEN VAN DE DELEGATIES

1. STANDPUNT VAN DE B.V.V.O. PRO EEN VRIJE AANVULLENDE VERZEKERING VOOR DE BESTUURDER

a) De *B.V.V.O.* neemt als uitgangspunt dat slachtoffers van ongevallen momenteel rekenen op de volgende klassieke schadevergoedingskanalen.

Ten eerste de sociale zekerheid. Een bij wet georganiseerde solidariteit (basisvergoeding) met beperkte uitkeringen op vlak van de medische verzorging, de tijdelijke en blijvende invaliditeit, de weduwen- en wezenrenten.

Ten tweede de arbeidsongevallenverzekering. Een bij wet voorziene vergoeding voor de ongevallen veroorzaakt door het deelnemen aan het arbeidsrisico met inbegrip van de verkeersongevallen die binnen de definitie van de arbeidsongevallen vallen. Deze vergoedingsplicht steunt niet op de aansprakelijkheidsregels.

Ten derde het gemeen recht. Naast deze basisvergoedingen worden verkeersslachtoffers volledig schadeloos gesteld wanneer ze de fout van een derde kunnen bewijzen. Hierdoor worden alle onschuldige slachtoffers vergoed, ook indien de aansprakelijke onverzekerd of ongekend is. Het Motorwaarborgfonds en het Belgisch Bureau vullen hier de rol in van een verzekeraar die had moeten tussenkomen.

De goedkeuring van de wet ter omzetting van de vierde Europese richtlijn, voert een regel in waarbij de onschuldige slachtoffers vergoed worden, zelfs wanneer de aansprakelijkheden tussen verschillende betrokken voertuigen niet kan worden bepaald.

Iedereen kan dus genieten van de bij wet georganiseerde vergoedingen. Voor een volledige vergoeding dient men de fout van een andere te bewijzen.

Voor de bestuurders die geen fout van derden kunnen aantonen zijn er twee denkpistes die kunnen gevolgd worden :



- ofwel het gelijkstellen van de bestuurder met de notie van de zwakke weggebruiker binnen de toepassing van artikel 29bis WAM-wet;
- ofwel het verzekeren van de bestuurder in een complementaire dekking buiten de BA- waarborg.

b) De B.V.V.O. geeft de voorkeur aan deze laatste formule en wel om de volgende redenen :

Wie bovenop de basisvergoeding van de Sociale Zekerheid of van de Arbeidsongevallenverzekeraar een vergoeding wenst te verkrijgen voor de situaties waarin er geen aansprakelijke derde kan gevonden worden, heeft de mogelijkheid om hiervoor een bijkomende verzekering af te sluiten.

Deze bijkomende verzekering biedt de volgende voordelen :

Er bestaan verschillende formules op de markt zodat er geen nieuwe concepten moeten worden uitgedokterd. De forfaitaire formule biedt aan de verzekerde de mogelijkheid om zelf te kiezen voor het verzekerde bedrag. Dit betekent dat de vergoeding ontoereikend kan zijn ten opzichte van de geleden schade maar ook dat diezelfde vergoeding ruimschoots de schade kan overtreffen. Een meer billijke formule bestaat er in de werkelijke bewezen schade te vergoeden volgens de Gemeen Recht- regels, wat meer garanties biedt voor een toereikende vergoeding.

De meeste polissen “Gemeen Recht” op de markt voorzien een dekking gaande tot 500.000 euro maar hogere bedragen zijn eveneens voor handen. De dekking is naar het oordeel van de B.V.V.O. in de meeste gevallen ruim voldoende.

Deze polissen zijn financieel toegankelijk met jaarpremies die bijvoorbeeld gaan van 37 euro tot 80 euro. Deze prijs zou overigens gunstig beïnvloed kunnen worden door het vermijden van het verhaal van het RIZIV tegen de verzekeraar van de verantwoordelijke bestuurder voor zijn eigen lichamelijke letsels.

Het spel van de concurrentie zal toelaten om creatieve alternatieven te ontwikkelen op gebied van de voorwaarden.

Men vermijdt een bijkomende discussie rond de onbeperkte dekking zoals thans in BA- motorrijtuigen wordt gevoerd in het kader van de herverzekering. Deze problematiek betreft hoofdzakelijk de automatische vergoeding van zwakke weggebruikers. Het inlassen van de bestuurder in artikel 29bis verscherpt het probleem.

De privé sector blijft een rol spelen in de bijkomende vergoeding bovenop de Sociale Zekerheid.

Het gevaar van niet-verzekering in de verplichte BA- motorrijtuigen ingevolge verhoogde premielast, wordt zodoende ontweken, en het financiële evenwicht van de autoverzekering wordt niet in gevaar gebracht.



Men behoudt het principe van de verplichte dekking van de verzekeringen die de bescherming van derden beoogt en het facultatieve karakter voor de eigen dekking.

Er wordt geen dekking verleend in situaties waarbij bestuurders nalatig zijn, zoals dronken toestand, alcoholintoxicatie, drugs, geen rijbewijs, opzettelijk veroorzaakte ongevallen, zelfmoord,... Het verantwoordelijkheidsgevoel van de bestuurder blijft aldus behouden.

Er ontstaan geen onevenwichtige situaties tussen de verschillende slachtoffers.

c) De *B.V.V.O.* is tegenstander van de hierboven genoemde eerste optie, bestaande uit de uitbreiding van de notie zwakke weggebruiker tot de bestuurder in het kader van artikel 29bis. Haar standpunt is gesteund op volgende overwegingen:

Buiten de gevolgen op financieel en economisch vlak zijn er ook onwenselijke gevolgen op andere vlakken.

Op sociaal vlak ontstaan er onevenwichtige situaties tussen de verschillende categorieën van slachtoffers :

Een bestuurder in fout zou meer vergoeding kunnen krijgen omdat zijn inkomen groter is dan dat van het slachtoffer.

Bestuurders van voertuigen die niet verzekerd zijn of die gestolen zijn zullen recht krijgen op een volledige vergoeding.

Twee bestuurders betrokken in een ongeval zouden op dezelfde wijze vergoed worden, terwijl de ene in fout en de andere in zijn recht is, de ene dronken en de andere nuchter, de ene de gordel draagt de andere niet, ...

Verantwoordelijken van verkeersongevallen zouden vergoed worden terwijl deze in andere situaties, zoals privé leven, geen totale vergoeding kunnen krijgen.

Op vlak van de verkeersveiligheid zal het verantwoordelijkheidsgevoel bij de bestuurder minder aanwezig zijn.

Er dient aandacht te worden geschonken aan het aspect verkeersveiligheid dat toch een hoge prioriteit heeft gekregen in de regeringsplannen.

Het halveren van het aantal verkeersslachtoffers in België tegen 2010 is een ambitieus plan waarin alle aspecten over verkeersveiligheid een steentje zullen moeten bijdragen.

Minder voorzichtigheid zal aanleiding geven tot meer ongevallen. Door minder voorzichtigheid komt men in een vicieuze cirkel terecht van steeds meer ongevallen, steeds meer slachtoffers, steeds meer schadevergoeding en steeds hogere verzekeringspremies.



Op Europees vlak staat België, door de invoering van de automatische vergoeding voor de zwakke weggebruikers in 1995, samen met Frankrijk in een vooruitstrevende positie op gebied van vergoeding binnen de Europese grenzen.

Zeven jaar later kan men opmerken dat er weinig vooruitgang is geboekt in de harmonisatie binnen de Europese lidstaten. Er is zelfs een grote terughoudendheid in bepaalde landen om een soort van “no fault” systeem in te voeren.

Het uitbreiden van dit systeem naar de bestuurders toe zal de beoogde harmonisatie niet ten goede komen.

Op wetgevend vlak kan gesteld worden dat naar aanleiding van het arrest van het Arbitragehof van 23 januari 2002 (reeds in de Inleiding vermeld) er geen wettelijke verplichting bestaat om de bestuurders te gaan assimileren aan zwakke weggebruikers vermits er geen sprake is van discriminatie tussen beide categorieën van weggebruikers.

2. STANDPUNT VAN C.A.S.O.

a) C.A.S.O. pleit integendeel voor een uitbreiding van de WAM- wet met een verplichte verzekering voor lichamelijke ongevallen van de bestuurders van motorvoertuigen. C.A.S.O. steunt op volgende, voornamelijk verzekeringstechnische argumenten:

Op basis van het huidige art. 29 bis WAM- wet dienen de verzekeraars de beslechting van de aansprakelijkheidskwestie niet meer af te wachten vooraleer ze tot vergoeding van de lichamelijke schade van de weggebruikers kunnen overgaan. Deze mogelijkheid om sneller te vergoeden verbetert het imago van de volledige verzekeringssector. De uitbreiding van deze automatische vergoeding tot de grote categorie van slachtoffers - bestuurders zou dus een positieve invloed hebben op het vertrouwen van de burger in de verzekeringssector, hetgeen de sector alleen maar ten goede zal komen.

De mogelijkheid om sneller over te gaan tot uitkering van de schadevergoedingen, creëert voor elke verzekeringsonderneming afzonderlijk de mogelijkheid op een verbeterde dienstverlening ten opzichte van haar eigen klanten.

Door de snellere vergoeding ontstaat de mogelijkheid voor de verzekeringsmaatschappijen op financiële besparingen:

Enerzijds door te besparen op het bedrag van de schadevergoeding. Door het wegvallen of kleiner worden van de intresten die dienen betaald te worden op de hoofdsom van de schadevergoeding.

Anderzijds kunnen de verzekeringsmaatschappijen ook besparen op de kosten die verbonden zijn aan het beheren van schadedossiers. Deze bedragen kunnen dan aangewend worden voor de vergoeding van de schadegevallen of voor een vermindering van de verzekeringspremies.

Het B.V.V.O. reageerde destijds afwijzend op het voorstel van C.A.S.O., vooral op basis van argumenten van praktische aard (problemen van tarifiering).



C.A.S.O. ontkent niet dat er op verzekeringstechnisch vlak vragen zullen rijzen (bvb de vraag naar een segmentatie van de premie, een bestuurder van een motorfiets zal men moeten vergoeden voor elke valpartij, dient hij daarvoor een hogere premie te betalen?,...). C.A.S.O. meent echter dat deze praktische problemen geen reden mogen en kunnen zijn om de bestuurders nog langer van vergoeding uit te sluiten.

b) Om de bijkomende kosten van de dekking van de bestuurders te dragen doet C.A.S.O. de volgende voorstellen :

Preventieve maatregelen ter vermindering van het aantal slachtoffers.

De vergelijking van het aantal verkeersslachtoffers in België met het aantal verkeersslachtoffers in andere Europese landen (vooral noordelijk gelegen landen) leert ons dat het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk kan dalen. Uit de cijfers van het BIVV voor 1997 blijkt dat er in België sprake was van 13,4 doden per 100.000 inwoners, het Europese gemiddelde ligt op 11,6.

Het nemen van preventieve maatregelen ter voorkoming van verkeersslachtoffers is een gezamenlijke taak van de overheid (wegbeheerder en verkeersreglementering), de autoconstructeurs (veilige voertuigen) en van elke natuurlijke of rechtspersoon die aan het verkeer deelneemt of er voordeel uit haalt. (Defensief rijgedrag, onderhoud voertuigen)

De verzekeringssector heeft hier eveneens een belangrijke rol te spelen, deze rol kan zij zowel spelen door een financiële ondersteuning te geven aan campagnes voor verkeersveiligheid als door het stimuleren via een lagere premie van het volgen van rijcursussen of van andere initiatieven die de verkeersveiligheid ten goede komen.

Repressieve maatregelen ter vermindering van het aantal slachtoffers.

Om de bestuurders te responsabiliseren bestaat een mogelijke denkpiste in een rijbewijs met punten gekoppeld aan ongevallen ten gevolge van zware overtredingen van de wegcode (dronkenschap, rode licht negeren,...) Men zou tevens kunnen voorzien in positieve punten indien een bestuurder dergelijke overtredingen niet begaat.

Maatregelen ten aanzien van de fiscale druk die op het contract motorvoertuigen rust.

Men dient uit te gaan van de vaststelling dat enerzijds de fiscaliteit die weegt op het verzekeringscontract motorvoertuigen in België zeer hoog is ten opzichte van onze buurlanden (27% fiscaliteit en parafiscaliteit). Anderzijds is de fiscaliteit die op de verzekering motorrijtuigen weegt proportioneel, hetgeen tot gevolg heeft dat hoe hoger de premie (slechte risico's, vaak jongeren), hoe hoger de te betalen belasting.

C.A.S.O. heeft daarom twee voorstellen die verbonden kunnen worden, maar eveneens afzonderlijk kunnen bekeken worden:

Enerzijds een aanzienlijke vermindering van de fiscale druk door deze progressief te verminderen tot op het niveau van de fiscale druk die er heerst in de ons omringende landen.



De bruto minder opbrengst van inkomsten voor de fiscale overheid, zal deels gecompenseerd worden door de positieve invloed die deze maatregel zou hebben op het fenomeen niet - verzekering, doordat tot op heden niet verzekerde auto's opnieuw in het systeem zullen opgenomen worden, en door het terugkeren van een groot aantal Belgische voertuigen, die nu in Luxemburg ingeschreven zijn.

Anderzijds het opheffen van het proportionele karakter van de belastbaarheid. Het proportionele karakter zou kunnen gewijzigd worden in een forfaitaire belasting. Tieners en twens - en misschien in de toekomst ook tachtigers - betalen vandaag beduidend hogere verzekeringspremies voor de WAM-verzekering dan hetgeen dertigers en veertigers voor eenzelfde voertuig betalen. Indien de belasting op deze premies b.v. het vermogen van het voertuig als grondslag heeft i.p.v. het premiebedrag, kunnen de duurste contracten voor voertuigen met eenzelfde vermogen van een aanzienlijke premievermindering genieten. De toegang tot de verzekering, die verplicht is, zal hierdoor vereenvoudigd worden.

Maatregelen op het vlak van de sociale zekerheid in het algemeen.

De belangrijkste doelstelling van de invoering van de wetgeving op de zwakke weggebruikers bestond erin een besparing door te voeren in de werkingskosten van de sociale zekerheid. (de bescherming van de slachtoffers was slechts het secundaire doel) Dit gebeurde door aan de ziekenfondsen en aan de verzekeraars arbeidsongevallen een verhaalrecht toe te kennen ten opzichte van de BA- motorrijtuigen verzekeraars. Dit verhaalrecht werd losgekoppeld van de aanwezigheid van een fout in hoofde van de bestuurder van het motorvoertuig.

Argument dat pleit voor het inperken van het verhaalrecht van de ziekenfondsen vinden we in de bijdragen van 10% voor de ziekte en invaliditeitsverzekering en deze van 7,5% aan het Fonds der gehandicapten door al diegenen die een contract motorvoertuigen onderschrijven. Indien men aan de ziekenfondsen eveneens een subrogatierecht voor de bestuurders zou toekennen vorderen zij reeds al hun uitgaven terug, en verkrijgen bovenop nog de bijdragen geheven op de verzekeringspremies. Elke rechtvaardiging voor deze dubbele tussenkomst ten laste van diegene die een verzekeringscontract auto afsluiten ontbreekt.

Maatregelen op het vlak van de ziektekostenverzekering in het bijzonder.

Het gaat over maatregelen die leiden tot een responsabilisering van de beheerskosten van de ziekenfondsen en de financiële verantwoordelijkheden inzake gezondheidszorgen.

3. STANDPUNT VAN DE VERZEKERINGSTUSSENPERSONEN

Voor de *verzekeringstussenpersonen*, zijn de huidige voorstellen m.b.t. de automatische vergoeding van de bestuurder van motorvoertuigen in feite enkel van nut voor de aansprakelijke bestuurder. De niet-aansprakelijke bestuurder die lichamelijke schade lijdt wordt immers reeds vergoed door de verzekeraar van de aansprakelijke bestuurder, en dit in zoverre een ander motorvoertuig in een ver-



keersongeval is betrokken. Wat de aansprakelijke bestuurder betreft, dient vervolgens bekeken te worden of deze bestuurder al dan niet reeds geniet van een vergoeding in het kader van andere verzekeringspolissen. Zo kan bv. de volgende situatie zich voordoen :

- a) ongeval doet zich voor op de werkweg : in dat geval zal de AO-verzekering reeds in grote mate de inkomensderving en lichamelijke schade van de aansprakelijke bestuurder (tevens werknemer) dekken.
- b) vele verzekerden sluiten speciale verkeerspolissen af, al dan niet beperkt tot de bestuurder, en dit op basis van ofwel forfaitaire vergoedingen ofwel vergoedingen volgens het gemeen recht. In dat geval wordt de aansprakelijke bestuurder ook reeds deels of volledig vergoed.
- c) vele verzekerden sluiten een globale ongevallenverzekering af, en/of een verzekering gewaarborgd inkomen (invaliditeitsrente), of genieten een 24u/24 u-uitbreiding op de arbeidsongevallenpolis van hun werkgever. Ook in deze situaties zal de aansprakelijke bestuurder meestal reeds kunnen rekenen op een significante vergoeding voor lichamelijke schade en dito inkomensderving.

Op basis van deze overwegingen kan men zich de vraag stellen hoeveel aansprakelijke bestuurders er finaal overblijven zonder vergoeding voor hun lichamelijke schade. Mogelijk zou het hier wel eens om een minoritair probleem kunnen gaan. In dit verband zou het bijzonder nuttig zijn dat de door C.A.S.O. bezorgde cijfers m.b.t. verkeersslachtoffers over het jaar 1998 zouden kunnen worden verijnd in de zin dat men minstens het aantal niet voor vergoeding in aanmerking komende aansprakelijke bestuurders van motorvoertuigen zou kennen.

Voor de *vertegenwoordigers van de verzekeringstussenpersonen* gaat ons vergoedingssysteem in het gemeen recht uit van de economische waarde van het slachtoffer. Indien een forfaitaire vergoeding is voorzien voor de aansprakelijke bestuurder, wat dan voor de niet aansprakelijke bestuurder met weinig economische waarde met het risico minder vergoeding op basis van het gemeen recht te krijgen in vergelijking met het forfaitair systeem.

Indien de wetgever toch zou vasthouden aan een wetgevend initiatief om voor alle bestuurders van een motorvoertuig een systeem te voorzien van automatische vergoeding voor de lichamelijke schade op basis van een 'no fault'-principe, zou volgens de *verzekeringstussenpersonen* voor deze bestuurders in ieder geval in een forfaitaire vergoedingvorm moeten worden voorzien. Hiervoor kan dan ofwel worden geopteerd voor een werkelijk forfaitair vergoedingssysteem, of kan een systeem worden voorzien zoals dit voor de AO-verzekering wordt gehanteerd.

Voorts is de delegatie van de *verzekeringstussenpersonen* van oordeel dat de vergoeding moet gemodaliseerd worden alnaargelang de verwijtbaarheid van de bestuurder.

Gezien in 80 % van de verkeersongevallen het gedrag (zware overtredingen, overdreven snelheid, alcoholintoxicatie,...) van de bestuurder van een motorvoertuig als oorzaak voor de ongevallen kan worden aangegeven, moet zeker vermeden worden dat dit gedrag als « maatschappelijk » aanvaardbaar zou worden bestempeld door in al die gevallen steeds een vergoeding te voorzien voor deze aansprakelijke bestuurders. Kunnen de gevolgen van de opzettelijke fout ook



voor vergoeding in aanmerking komen? In dit verband rijzen toch wat bezwaren vanuit een rechtvaardigheidsgevoel.

Voorts dient ten alle prijze te worden vermeden dat de realisatie van een verkeersongeval enigszins aantrekkelijk zou worden gemaakt, en mogelijk zou kunnen uitgroeien tot bv. een ideaal zelfmoord-scenario. Op individuele basis of via groepsverzekering kunnen immers ook aanzienlijke bedragen verzekerd zijn voor medische kosten, arbeidsongevallen, ongevallen in de privésfeer, invaliditeitsrente en overlijdenskapitaal. Indien aan forfaitair verzekerde bedragen (bv. overlijden) ook nog eens een volledige vergoeding wordt gekoppeld voor de aansprakelijke bestuurder wordt de realisatie van een verkeersongeval in hoofde van sommige bestuurders financieel te aantrekkelijk gemaakt. Men zou hier ook wel eens in een toestand van oververzekering kunnen terechtkomen (te goeder of kwader trouw) wat door de WLVO (art. 42 en 43) expliciet wordt verboden. Art. 139 WLVO voorziet zelfs in strafrechtelijke sancties in geval van het pogen sluiten of sluiten van overeenkomsten die te kwader trouw in een oververzekering voorzien.

Indien ook voor de aansprakelijke bestuurder de WAM- wet in een automatische vergoeding van de lichamelijke schade zou voorzien, zou dit verkeersrisico in ieder geval moeten worden geschrapt in vele andere individuele of collectieve polissen, met een dito premieverlaging voor het in die polissen niet langer te verzekeren verkeersrisico.

De vertegenwoordigers van de *verzekeringstussenpersonen* stippen tenslotte nog aan dat indien uiteindelijk zou worden geopteerd voor het uitbreiden van art. 29 bis tot de bestuurders van motorvoertuigen, ook de financiering voor deze waarborguitbreiding uiteraard aan de orde komt. De noodzakelijke risicopremies voor deze waarborguitbreiding zou kunnen worden geput uit de RIZIV-bijdrage en de bijdrage voor het Fonds voor gehandicapten zoals die thans in de handelspremie voor BA- motorrijtuigen is begrepen. Indien de uitgaven voor lichamelijke schade van verkeersslachtoffers niet langer door de budgetten van de ziekteverzekering en het Fonds voor gehandicapten dient gedragen te worden, zou het logisch zijn dat deze heffingen die thans in de premie van de BA- motorrijtuigen is voorzien, worden voorbehouden voor de vergoeding van de verkeersslachtoffers door de verzekeraars. Een andere houding zou erop neerkomen dat de collectiviteit van de verzekerden tweemaal het kostenplaatje zou moeten ophoesten, wat uiteraard niet erg billijk zou zijn.

4. STANDPUNT VAN DE CONSUMENTEN

Alleen de *consumenten* zouden zich in het voorstel kunnen vinden, zij het dat ook zij aandringen op meer genuanceerde regelingen, bijvoorbeeld een getrapt systeem waarin bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met factoren als de zwaarte van de betrokken voertuigen. In dit verband vragen zij naar het lot dat beschooren is aan eerdere voorstellen die in die zin werden gedaan en suggereren dat de discussie daaromtrent opgenomen wordt.

Zowel de consumenten als vertegenwoordigers van de experts dringen er op aan dat door de verzekeraars meer concreet cijfermateriaal wordt voorgelegd betreffende bestaande en geraamde kosten, die verbonden zijn met de invoering van



artikel 29bis en met de voorgestelde uitbreiding ervan. Een adequate informatie daaromtrent zou de besluitvorming ongetwijfeld ten goede komen.

5. STANDPUNT VAN DE VERTEGENWOORDIGER VAN DE MINISTER

De *vertegenwoordiger van de Minister* vreest dat de uitbreiding van het verzekeringsregime van de zwakke weggebruikers tot de bestuurder, welke de optie ook zij, een voorstel is dat vooral de belangen de verzekeraars eerder dan van de verzekerden dient.

Er zijn verschillende mogelijkheden :

1. In het geval van een eenvoudige uitbreiding van het regime *zwakke weggebruikers* tot de bestuurders, stijgen de kosten van de schadegevallen dermate dat dit moeilijk acceptabel is. Rekening houdend met de tariefvrijheid kunnen de verzekeraars deze verhoging direct op de premies afwentelen. Ze zouden deze nieuwe kosten zelfs als voorwendsel kunnen gebruiken om verhogingen door te berekenen die sterker zijn dan noodzakelijk.

2. Om de verhoging van de premies te beperken, kan worden gedacht aan een plafonnering van de schadevergoeding van de bestuurders. Maar in dit geval bestaat het gevaar dat de premies toch verhogen, aangezien de schadevergoedingen verhogen, zij het in mindere mate dan in voorbeeld 1.

Indien de verzekering van de bestuurder een persoonsverzekering en geen aansprakelijkheidsverzekering is, houdt dit ook een kostenbesparing in voor het beheer, aangezien dit gemakkelijker is voor dit soort verzekeringen (minder betwistingen en gerechtelijke procedures) dan voor aansprakelijkheidsverzekeringen,

Voor de bestuurder die volledig vergoed wenst te worden of een ruimere schadevergoeding wenst dan waarin wettelijk wordt voorzien, kunnen de verzekeraars aanvullende individuele polissen sluiten, waardoor hun omzetcijfer opnieuw wordt verhoogd.

3. Indien zou gekozen worden voor een plafonnering van alle schadevergoedingen in de verzekering auto (in deze optie beperkt men zich niet meer tot de bestuurders, maar men heeft alle begunstigen van de autoverzekering op het oog), zullen aldus steeds de *vertegenwoordiger van de Minister*, de gevolgen wellicht dezelfde zijn als deze genoemd hiervoren, sub 2.

In de veronderstelling dat in een dergelijke optie ook de potentiële aansprakelijke ten volle en volledig aansprakelijk, zullen de verzekeraars verzekeringen kunnen verkopen die de aansprakelijkheid verder dekken dan de wettelijk bepaalde limieten. Uiteraard zal diegene die deze aanvullende premie niet kan opbrengen, de weinige goederen die hij bezit blootstellen aan een rechtsvordering tot herstel van de schade. Dit is niet zeer sociaal...

4. Als reactie op de kritiek die hiervoren betreffende de derde optie werd geuit kan eraan gedacht worden ook de aansprakelijkheid te plafoneren. Dit is voor de verzekeraars de voordeligste oplossing.

Eerst en vooral zijn er minder schadegevallen te betalen en dus ook minder kosten. Het is helemaal niet zeker dat deze winst een (volledige) weerslag heeft op



de door de verbruikers betaalde premies. De verplichte en algemene uitbreiding van de dekking van de zwakke weggebruikers tot de bestuurders vermindert namelijk de concurrentie op dat niveau.

Voor de verzekerden die hun inkomen na een ongeval willen behouden, zullen de verzekeraars aanvullende individuele verkeerspolissen aanbieden. Het zal met name gaan om dekkingen van schade, meestal op forfaitaire basis, en niet om dekkingen van aansprakelijkheid. Een deel van de verzekeringen BA- motorrijtuigen wordt aldus omgevormd tot forfaitaire ongevallenverzekeringen. Aangezien deze verzekeringen rendabeler zijn (zie het verslag van de Controledienst voor de Verzekeringen), vloeit hieruit opnieuw een winst voort voor de verzekeraars.

Overigens kan men zich in dit verband afvragen, of en hoe, de niet-automobilisten (voetgangers, fietsers, ...) die niet zijn onderworpen aan de verplichting om een verzekering BA- motorrijtuigen aan te gaan, deze individuele verkeerspolissen zullen kunnen afsluiten. Paradoxaal genoeg zou dit een benadeling betekenen van de zwakke weggebruikers die artikel 29bis precies wou beschermen !

Het lijkt in dit geval inderdaad moeilijk om verschillende plafonneringen van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering (en daarmee overeenstemmende schadevergoedingen) te bepalen, zonder dat hierbij een inbreuk wordt gepleegd op het beginsel van de gelijkheid van de Belgen voor de wet.

Tenslotte kan de bedenking worden geformuleerd dat indien het de bedoeling is een schadevergoeding toe te kennen aan alle gebruikers van de openbare weg of zelfs aan alle slachtoffers van lichamelijke ongevallen, het wenselijk zou zijn om deze dekking toe te vertrouwen aan de Sociale Zekerheid in plaats van aan een private verzekering. De Sociale Zekerheid biedt het dubbele voordeel dat ze een ruimere perceptiebasis heeft en nog solidariteitsmechanismen hanteert die sterker zijn dan de loutere « actuariale gerechtigheid ».

III. KOSTPRIJSBEREKENING VAN DE UITBREIDING

1. OVERWEGINGEN VAN C.A.S.O.: PROEVE VAN EEN KOSTPRIJSBEREKENING

Om aan te tonen dat de aangehaalde problematiek betrekking heeft op een aanzienlijk aantal slachtoffers, neemt C.A.S.O. hieronder een tabel op met de indeling van het aantal slachtoffers, volgens de aard van de weggebruiker en de ernst van de verwondingen. Deze cijfers slaan op het jaar 1998.



1998	doden	dodelijk gewonden	ernstig gewonden	licht gewonden	TOTAAL slachtoffers
voetgangers	145	17	814	3050	4026
fietzers	113	22	1104	2840	7079
bromfietzers	68	10	1232	6730	8040
motorfietzers	111	10	895	2396	3412
personenauto's					
bestuurders	616	54	4382	25485	30537
passagiers	254	12	1974	13309	15549
anderen	66	2	508	3041	3617
TOTAAL	1373	127	10909	59851	72260

In de tabel dient onder "anderen" minibussen, autobussen, autocars, lichte vrachtwagens, vrachtwagens en onbekenden verstaan te worden.

Alleen voor personenauto's werd er een onderscheid gemaakt tussen bestuurders en passagiers.

In de categorieën bromfietzers, motorfietzers en anderen zitten er nog een zeer groot percentage slachtoffers, die op basis van art 29 bis WAM- wet van vergoeding uitgesloten zijn omdat ze onder de definitie van bestuurder vallen.

Bovenstaande tabel in percentages uitgedrukt leert dat de bestuurders van personenauto's 42,3% uitmaken van het totale aantal slachtoffers. De categorieën bromfietzers, motorfietzers en anderen leveren nogmaals 20,8 % van de slachtoffers op. Er kan dan ook gesteld worden dat minstens 55% van de verkeersslachtoffers in 1998 niet onder de automatische vergoedingsregeling van art. 29 bis WAM- wet vielen. Het feit dat de bestuurders niet onder de toepassing van dit wetsartikel vallen, wil echter niet zeggen dat zij voor geen enkele vergoeding in aanmerking kwamen. Men denkt maar aan de gewone vergoedingen op basis van de sociale zekerheid, mogelijk verhaal ten opzichte van een aansprakelijke derde of vergoedingen afgesloten op basis van een individueel afgesloten verzekeringscontract.

De gelijkstelling van de bestuurder met de zwakke weggebruiker binnen de toepassing van artikel 29bis geeft de mogelijkheid om betrokkene totaal te vergoeden.

De invoering van artikel 29 bis WAM- wet zorgde voor een verhoging van maximaal 5,12% (dit is de stijging die door de Minister van Economische Zaken werd toegestaan voor rijtuigen van de categorie "toerisme en zaken of gemengd gebruik") van de verzekeringspremies. De verzekeraars hadden echter een verhoging van 6,83% gevraagd om te voorzien in de stijgende uitgaven. Deze premieverhoging diende de nodige financiële middelen ter beschikking te stellen om de bijkomende schadedossiers die vroeger niet voor vergoeding in aanmerking kwamen betaalbaar te maken. Het betrof hoofdzakelijk vergoedingen aan voetgangers en fietsers, aangezien passagiers bijna steeds een vergoeding kregen. De gevallen waarin de passagiers van schadeloosstelling verstoken bleven zijn immers beperkt tot die situaties waarin zijzelf het geheel of een gedeelte van de aansprakelijkheid dienden te dragen (bvb. niet dragen van



de gordel, bewust in het voertuig stappen met iemand die dronken was of niet in het bezit was van een rijbewijs). In 1998 was er sprake van 11.105 voetgangers en fietsers die lichamelijke schade opliepen en 34.154 bestuurders van personenauto's en anderen die lichamelijke schade opliepen. Deze verhouding (ongeveer 1/3) tussen het aantal slachtoffers toegepast op het percentage waarmee de premies mochten worden verhoogd bij de invoering van art. 29 bis Wam- wet zou ons nu een verhoging van 15,36% van de premies opleveren. Wanneer we het percentage dat de verzekeraars vroegen om de bijkomende uitgaven te dekken als basis nemen dan komen we uit op een verhoging van 20,49%.

Deze cijfers dienen met de nodige voorzichtigheid benaderd te worden, aangezien er geen rekening gehouden werd met een eventueel verschil in de aard en de ernst van de kwetsuren opgelopen door de voetgangers en fietsers enerzijds en de bestuurders anderzijds.

Puur gevoelsmatig (bij gebrek aan cijfers) zou men kunnen oordelen dat er in de groep bestuurders meer slachtoffers vallen die onder een zuiver aansprakelijkheidsregime op basis van art. 1382 Burg. Wb. niet voor vergoeding in aanmerking kwamen dan in de groep slachtoffers gevormd door voetgangers en fietsers. We denken hier in het bijzonder aan de ongevallen met 1 voertuig (auto tegen boom, verkeersinfrastructuur, auto uit de bocht,...) en aan de talrijke valpartijen waarvan motor- en bromfietsers het slachtoffer worden. Op basis hiervan zal een premieverhoging tussen 15 en 20% waarschijnlijk van meer realiteitszin getuigen.

Een andere benaderingswijze ligt in de premies die gevraagd worden voor de bestaande private verzekeringspolissen "bestuurder" op de verzekeringsmarkt. Deze contracten worden op de Belgische markt aangeboden tegen een gemiddelde prijs van 2.000 BEF, voor deze dekking wordt er in een aantal contracten voorzien in een volledige vergoeding van de lichamelijke schade overeenkomstig het gemeen recht, andere contracten voorzien in een systeem van gelimiteerde schadevergoedingen.

Als men weet dat de gemiddelde kostprijs voor een verzekering BA- motorrijtuigen (met inbegrip van de taksen) in 1999 opliep tot 24.000- BEF dan zou de uitbreiding naar de bestuurders toe van de WAM- wet een verhoging inhouden met 2.000 BEF tot een totaal bedrag van 26.000 BEF, hetgeen neerkomt op een premieverhoging van 8.33%.

Deze benaderingswijze gaat er uiteraard van uit dat het bedrag van 2.000 BEF voldoende is om de bijkomende schadelast te dekken. C.A.S.O. vermoedt echter dat de premie van 2.000- BEF te laag is, en dat er hier eveneens elementen meespelen van commerciële aard. (Behoud van polissen en cross selling).

Argument om te verantwoorden dat het percentage van de tweede benaderingswijze dient verhoogd te worden is dat de bestaande individuele polissen op de markt meestal alleen van toepassing zijn op de bestuurders van auto's en niet op de brom- en motorfietsen, waar deze laatste een hogere graad van ongevallen vertonen (talrijke valpartijen).

Bijkomend argument is uiteraard te vinden in het feit dat er op de markt een aantal contracten voorhanden zijn die niet voorzien in een vergoeding overeenkomstig het gemeen recht.



De eerste hypothese (stijging van de premies tussen 15 en 20%), verdient de voorkeur, als zijnde realistischer.

Indien we een premieverhoging tussen 15 en 20% als uitgangsbasis nemen om de uitbreiding van de WAM- wet mogelijk te maken stelt C.A.S.O. zich de vraag naar de betaalbaarheid van deze uitbreiding voor de maatschappij. Een premieverhoging van deze grootte zou immers tot gevolg hebben dat voor heel wat gezinnen een verzekering motorvoertuigen, en automatisch een groot stuk mobiliteit en autonomie (een basisrecht van onze maatschappij) onbereikbaar zal worden. Dit nefaste gevolg dient uiteraard vermeden te worden.

Om dit negatieve gevolg drastisch aan te pakken zijn er ingrijpende maatregelen nodig, die rechtstreeks invloed hebben op de uitgaven die de verzekeringsmaatschappijen dienen te doen ter vergoeding van de lichamelijke schade. Tot op heden krijgen de zwakke weggebruikers een vergoeding voor hun lichamelijke schade overeenkomstig het Gemeen Recht.

Deze schadevergoedingen overeenkomstig het Gemeen Recht zijn in stijgende lijnen in verhouding met onze buurlanden hoog.

C.A.S.O. wenst de uitbreiding van de WAM- wet tot de bestuurders bijgevolg gepaard te zien gaan met de invoering van een systeem van gelimiteerde schadevergoedingen. Deze gelimiteerde vergoedingen dienen echter te zorgen voor een correcte vergoeding van de bestuurders -slachtoffers die op een humane manier hun leven moeten kunnen verder zetten.

De gestelde minimum limieten moeten echter beantwoorden aan realistische criteria. Bovendien sluit dergelijke vergoeding de toepassing van de normale aansprakelijkheidsregeling niet uit. Voor de bestuurder die niet aansprakelijk is voor het ongeval, kan deze vergoeding gelden als provisie op zijn uiteindelijke vergoeding. De verzekeraar zal in dit geval gesubrogeerd zijn in zijn rechten voor wat de gedane uitgaven betreft. Voor de bestuurder die aansprakelijk is voor het ongeval betreft het een definitieve regeling. Het voordeel van de door C.A.S.O. voorgestelde regeling bestaat dan hierin dat reeds een billijke schadevergoeding zal uitgekeerd zijn lang voor het rechtspunt over de aansprakelijkheid definitief beslist is.

Voor C.A.S.O. is het aanvaardbaar om bij voorbeeld gebruik te maken van een getrapt vergoedingssysteem :

In eerste instantie zullen alle bestuurders aanspraak kunnen maken op de voorziene vergoedingen en tussenkomsten van de verschillende takken van de sociale zekerheid. Deze uitkeringen moeten zorgen voor een basisvergoeding. De financiering van dit systeem zal gedragen worden door de overheid, en via het belastingsysteem door de ganse maatschappij. (nationale solidariteit).

Vervolgens zal de basisvergoeding van de sociale zekerheid aangevuld worden met een gelimiteerde vergoeding uitgekeerd door de verzekering BA- motorrijtuigen en gefinancierd door elkeen die een verzekering motorvoertuigen met inbegrip van de verplichte verzekering lichamelijke ongevallen voor de bestuurder onderschrijft via de premies te betalen voor deze verzekering. (solidariteit tussen elkeen die het verkeersrisico schept).

Het gelimiteerde vergoedingssysteem zou de volgende basis hebben :



Voor alle effectief gemaakte kosten (medische kosten, protheses, hulp van een derde, begrafeniskosten, verplaatsingskosten...) het vergoedingssysteem van het Gemeen Recht.

Voor het economische verlies (zowel in het geval van tijdelijke als blijvende werkongeschiktheid als bij overlijden) dat een gevolg is van de lichamelijke letsels: een vergoedingssysteem gebaseerd op ons systeem arbeidsongevallen.(bvb geplafonneerd basisinkomen,...).

Voor morele schade : geen vergoeding meer voor morele schade, aantasting van de psychische integriteit, esthetische schade.

De ervaring leert dat de maatschappij deze beperking in het algemeen kan aanvaarden en dat de uitgekeerde vergoedingen voldoende hoog zijn om geen sociaal onaanvaardbare toestanden in het leven te roepen.

Tenslotte kan steeds nog een derde, facultatieve stap voorzien worden, met name deze van de private vrije verzekeringen. Elke bestuurder die in alle omstandigheden aanspraak wenst te maken op een vergoeding overeenkomstig het Gemeen Recht zal hiervoor een private verzekeringspolis kunnen afsluiten. Op dit ogenblik voorziet de markt deze producten reeds.

Dit gelimiteerd vergoedingssysteem dat geen vergoeding meer voorziet voor morele schade, aantasting van de psychische integriteit, esthetische schade, niet bewezen economische schade en economische schade boven een bepaald basisloon zou de uitgaven van de verzekeraars voor schadegevallen reeds in voldoende mate dienen te beperken om de premieverhoging tot een aanvaardbaar niveau te brengen.

2. OVERWEGINGEN VAN DE B.V.V.O.

Voor B.V.V.O. ligt de kostprijs die zal moeten doorgerekend worden in de premies relatief hoog :

De verhoging van de zuivere premie voor de BA- motorrijtuigen is per categorie van voertuigen als volgt geschat:

Categorie	Verhoging van de zuivere premie
Toerisme en zaken	22,12 %
Motorfietsen	52,39 %
Bromfietsen	45,51 %
Bussen en vrachtwagens	23,56 %

De uitbreiding van de dekking bestuurders in het BA- contract kan bijgevolg een verhoging van de premie met 22% voor personenwagens en 52% voor motorfietsen met zich meebrengen.

Een dergelijke verhoging van de premie zal het aspect van niet-verzekering in de hand werken terwijl het huidige wetsontwerp tot wijziging van de wet van 21 november 1989 (Monfils) precies dit fenomeen wil bestrijden. De toegang tot de BA- motorrijtuigen zal voor bepaalde categorieën van risico's moeilijker worden.



De verzekeringsondernemingen stellen zich voorts de vraag hoe de minister zal reageren die belast is met de controle op de prijzen. Bij het niet verkrijgen van de nodige meerpremie, zoals het geval was in 1995 bij de introductie van artikel 29bis, zal de huidige situatie in de tak BA- motorrijtuigen nog verslechteren.

Bovendien menen zij dat de segmentatie nog meer uitgesproken zal worden. Momenteel staat het premieniveau in verhouding tot de schade die een autobestuurder veroorzaakt aan derden. Hoe groot die schade, zijnde het inkomensverlies, zal zijn is dus niet gekend bij onderschrijving van een contract, maar voor iedere automobilist is de kans dat hij iemand aanrijdt met een groot inkomen of met een minimum inkomen gelijk.

Daartegenover staat dat voor het verzekeren van de lichamelijke schade van de bestuurder van het verzekerde voertuig, waarvan het inkomen wel gekend is bij onderschrijving, dat premiegedeelte in functie van zijn inkomen zal gedifferentieerd worden.

Tot besluit is de *B.V.V.O.* van oordeel dat het niet noodzakelijk en al evenmin opportuun is om de lichamelijke letsels van de bestuurders te dekken in de verplichte verzekering BA- motorrijtuigen door deze bijvoorbeeld gelijk te stellen met de zwakke weggebruikers in artikel 29bis WAM- wet.

3. OVERWEGINGEN VAN DE DELEGATIES VAN VERBRUIKERS EN DESKUNDIGEN

Zowel door de consumenten als door sommige experts wordt kritiek geuit op het gebrekkig (of zelfs geheel ontbrekend) cijfermateriaal dat door de verzekeraars, bij het maken van hun kostensimulaties wordt voorgelegd. Zo bijvoorbeeld wordt nagelaten voor de berekening van de geraamde verhoging van de zuivere premie (zie hierboven, sub III, 2), ter zitting, de in het vooruitzicht gestelde werkwijze van berekening van die verhoging voor te leggen.

IV. BESLUIT

Samenvattend kan gesteld worden dat waar de Commissie in haar geheel de doelstellingen en bekommernissen van de stellers van het voorliggend ontwerp toejuicht, de meeste van haar geledingen geen voorstander zijn van het voorstel van een loutere uitbreiding zonder meer van de dekking van artikel 29 bis.

Alleen de *consumenten* zouden zich in het voorstel kunnen vinden, zij het dat ook zij aandringen op meer genuanceerde regelingen, bijvoorbeeld een getrapt systeem waarin bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met factoren als de zwaarte van de betrokken voertuigen. In dit verband vragen zij naar het lot dat beschoren is aan eerdere voorstellen die in die zin werden gedaan en suggereren dat de discussie daaromtrent opgenomen wordt.

Zowel de consumenten als vertegenwoordigers van de experts dringen er op aan dat door de verzekeraars meer concreet cijfermateriaal wordt voorgelegd betreffende bestaande en geraamde kosten, die verbonden zijn met de invoering van artikel 29bis en met de voorgestelde uitbreiding ervan. Een adequate informatie daaromtrent zou de besluitvorming ongetwijfeld ten goede komen.



C.A.S.O. verwijst naar de initiatieven en voorstellen die eerder (in 19...) door haar werden gelanceerd in verband met de uitbreiding van de dekking van de bestuurder.

C.A.S.O. is voorstander en vragende partij voor een wetgevend initiatief dat de WAM-Wet zou uitbreiden met een verplichte verzekering tegen lichamelijke ongevallen voor de bestuurders, onder de voorwaarde dat dit wordt ingevoerd met een systeem van gelimiteerde vergoedingen en deze invoering samengaat met een aantal aanvullende kostenbeperkende maatregelen zoals hierboven beschreven.

Van hun kant zijn de B.V.V.O. en de verzekeringstussenpersonen gekant tegen het hier voorliggend wetgevend initiatief.

De B.V.V.O. is van oordeel dat het niet noodzakelijk en al evenmin opportuun is om de lichamelijke letsels van de bestuurders te dekken in de verplichte BA-verzekering door deze bijvoorbeeld gelijk te stellen met de zwakke weggebruikers in artikel 29 bis WAM.

De B.V.V.O. beveelt sterk aan om de bestuurders te verzekeren in een vrije complementaire dekking buiten de BA-waARBorg.

De B.V.V.O. is voorstander om een sensibiliseringscampagne op touw te zetten rond de complementaire dekking naar "Gemeen Recht" ter verzekering van de lichamelijke letsels van de bestuurder. Zij ziet desgevallend deze campagne gevoerd in samenwerking met de beroepsfederaties van de verzekeringsmakelaars.

Voor de *vertegenwoordigers van de verzekeringstussenpersonen* zou het hier gaan om een minder omvangrijk probleem gelet op het feit dat rekening houdend met de onderschrijving van een A.O.-verzekering, een verkeerspolissen en een ongevallenverzekering hoeveel aansprakelijke bestuurders zonder vergoeding voor hun lichamelijke schade overblijven. Men moet ook een toestand van oververzekering vermijden. De realisatie van een verkeersongeval mag financieel niet te aantrekkelijk zijn in hoofde van de aansprakelijke bestuurder.

De Voorzitter,

H. COUSY