

COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Brussel, 11 mei 2009

DOC C/2008/9

ADVIES

over wetsvoorstellen die de verzekering BA Motorrijtuigen aanbelangen

1. INLEIDING

De Commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale wetenschappelijke en culturele instellingen, de Middenstand en de Landbouw heeft de volgende wetsvoorstellen ter advies aan de Commissie voor Verzekeringen voorgelegd:

- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, met het oog op de invoering van de verplichting om op duidelijk zichtbare wijze een vignet aan te brengen op de verzekerde voertuigen, DOC 52 0242;
- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst om het gebruik van segmenteringscriteria te verduidelijken, DOC 052 746;
- Wetsvoorstel tot invoering van een betaalbare autoverzekering voor jongeren en ouderen, DOC 052 748;
- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen voor wat betreft de invoering van een autosticker, DOC 052 1005;
- Wetsvoorstel tot wijziging van de wetgeving betreffende de autoverzekering voor jonge bestuurders, DOC 052 1054;
- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, waarbij de verzekeraar de verzekeringsovereenkomst niet langer mag opzeggen na een schadegeval, DOC 052 1249;

COMMISSION DES ASSURANCES

Bruxelles, le 11 mai 2009

DOC C/2008/9

AVIS

sur un certain nombre de propositions de loi concernant l'assurance RC véhicules automoteurs

1. INTRODUCTION

La Commission de l'Économie, de la Politique scientifique, de l'Éducation, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture a soumis les propositions de loi suivantes à l'avis de la Commission des Assurances :

- Proposition de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, en vue d'instaurer l'obligation d'apposer une vignette de manière apparente sur les véhicules assurés – Doc 52 0242;
- Proposition de loi modifiant la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre afin de clarifier les critères de segmentation – Doc 52 0746;
- Proposition de loi instaurant une assurance automobile d'un prix accessible pour les jeunes et les personnes âgées – Doc 52 0748;
- Proposition de loi modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en ce qui concerne l'introduction d'une vignette automobile – Doc 52 1005;
- Proposition de loi modifiant la législation relative à l'assurance automobile pour les jeunes conducteurs – Doc 52 1054;
- Proposition de loi modifiant la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre en supprimant la possibilité de résiliation après sinistre par l'assureur – Doc 52 1249;

- Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat het verplicht veralgemeend bonus-malussysteem betreft, DOC 052 1302.

De Commissie voor het Bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het Onderwijs, de Nationale wetenschappelijke en culturele instellingen, de Middenstand en de Landbouw heeft aan de Commissie meegedeeld dat zij deze wetsvoorstellen als één pakket voor advies voorlegt aan de Commissie.

De Commissie heeft beslist om op het verzoek in te gaan en een advies te verlenen.

Algemeen dient vooraf gesteld te worden dat inzake de BA Motorrijtuigenverzekeringen de Commissie recent advies DOC-C-2008-4 over het ontwerp van Minimumvoorwaarden verzekering BA motorrijtuigen, heeft verleend en daarbij een ontwerp van Minimumvoorwaarden voor de verzekering BA Motorrijtuigen aan de bevoegde autoriteiten heeft overgemaakt. Zoals gesteld in dit advies is bij het opstellen van het ontwerp van Minimumvoorwaarden gestreefd naar een zo ruim mogelijke bescherming van de verzekerde en van de derde- benadeelde en werd bijzondere aandacht gegeven aan de niet naleving van de verzekeringsplicht.

-♦-

2. BESPREKING

De wetsvoorstellen betreffen vijf thema's:

- de controle op de naleving van de verzekeringsplicht;
- de transparantie inzake premies en segmentatiecriteria;
- het Bonus-Malus-systeem;
- de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van de BA Motorrijtuigenverzekering voor jongeren;
- de opheffing van de mogelijkheid van opzegging na schadegeval.

-♦-

- 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 – Doc 52 1302.

La Commission de l'Économie, de la Politique scientifique, de l'Éducation, des Institutions scientifiques et culturelles nationales, des Classes moyennes et de l'Agriculture a informé la Commission qu'elle lui soumettait ces propositions de loi pour avis en un seul paquet.

La Commission des Assurances a décidé d'accéder à la demande de la Commission de la Chambre et de rendre un avis.

Il convient de rappeler au préalable et de manière générale que la Commission a récemment rendu l'avis DOC-C-2008-4 sur le projet de conditions minimales en assurance RC véhicules automoteurs et a transmis aux autorités compétentes un projet de conditions minimales en cette matière. Comme le précise cet avis, deux des objectifs principaux lors de la rédaction du projet de conditions minimales ont été de garantir à l'assuré et au tiers lésé une protection aussi large que possible et de s'attaquer au non-respect de l'obligation d'assurance.

-♦-

2. CONTEXTE JURIDIQUE

Les propositions de loi concernent cinq thèmes :

- le contrôle du respect de l'obligation d'assurance;
- la transparence sur les primes et les critères de segmentation;
- le système de bonus-malus;
- l'accès des jeunes conducteurs à l'assurance RC véhicules automoteurs et le caractère abordable de cette assurance;
- la suppression de la possibilité de résiliation après sinistre.

-♦-

A. WETSVOORSTEL DOC 052 0242 EN WETSVOORSTEL DOC 052 1005: VOORSTELLEN TOT INVOERING VAN EEN VERZEKERINGSVIGNET OF AUTOSTICKER

De indieners van deze wetsvoorstellen wijzen op het hoge aantal niet-verzekerde motorrijtuigen, waarvan de door hen veroorzaakte ongevallen, via het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds door alle verzekerden gefinancierd worden.

Zij stellen voor de verzekeraars te verplichten om een vignet/autosticker over te maken aan de verzekeringnemer die deze in het voertuig dient aan te brengen zodat op een eenvoudigere manier controle van de verzekeringsplicht mogelijk is.

De Commissie is het eens met de indieners van de voorstellen dat niet-verzekering dient opgespoord te worden en dat er maatregelen dienen genomen worden tegen diegenen die onverzekerd rijden.

Maar de Commissie kan de voorstellen voor het gebruik van verzekeringsvignetten/stickers niet steunen. Het is geen doeltreffend middel tegen de niet-verzekering en het is niet aangetoond dat de huidige wettelijke controle- en sanctioneringsmogelijkheden voldoende worden toegepast.

Vooreerst wordt er op gewezen dat zulk vignet slechts een vermoeden van verzekering zal bieden. De aanwezigheid van een vignet zal geen absoluut bewijs van verzekeringsdekking zijn (de overeenkomst kan geschorst zijn), zoals de afwezigheid van het vignet ook niet bewijst dat het voertuig niet verzekerd is.

De vertegenwoordigers van de verzekeraars wijzen er op dat de ervaring in Frankrijk, dat geopteerd heeft voor het vignet, aantoont dat het fenomeen van niet-verzekering er toch nog bestaat. Uit een enquête van het secretariaat van de Raad van groenekaartbureaus blijkt dat het percentage niet-verzekerde voertuigen in Frankrijk op 3 % geschat wordt. Zij menen ook dat het voor de politie bijzonder moeilijk wordt om de voorruit van voertuigen te controleren op de aanwezigheid van een geldig vignet enerzijds en om na te gaan of dat vignet wel overeenkomt met het voertuig waarop het is aangebracht anderzijds.

Bovendien dient er gewerkt te worden met 'beveiligde' vignetten, om fraude te vermijden. De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen wijzen er op dat het voorgestelde systeem toepassen op 6,5 miljoen ingeschreven motorrijtuigen een bijzonder dure maatregel wordt. Op basis van berekeningen van de verzekeraars, die uit-

A. PROPOSITIONS DE LOI DOC 052 0242 ET DOC 052 1005 : INSTAURATION D'UNE VIGNETTE D'ASSURANCE

Les auteurs de ces propositions de loi constatent qu'un grand nombre d'automobilistes ne sont pas assurés et que la réparation des accidents qu'ils causent est financée par l'ensemble des assurés, par l'intermédiaire du Fonds commun de garantie automobile.

Les auteurs proposent de contraindre les assureurs à délivrer une vignette au preneur d'assurance, qui devrait la coller à l'intérieur du véhicule afin de faciliter le contrôle du respect de l'obligation d'assurance.

La Commission s'accorde avec les auteurs de ces propositions sur la nécessité de détecter la non-assurance et de prendre des mesures contre les personnes qui conduisent sans assurance.

Toutefois, la Commission ne peut soutenir les propositions visant à instaurer des vignettes d'assurance. En effet, d'une part, ce type de vignettes ne constitue pas un moyen efficace de lutte contre la non-assurance. D'autre part, il n'a pas été démontré que les possibilités de contrôle et de sanction prévues actuellement par la loi étaient suffisamment appliquées.

D'abord, de telles vignettes ne créeraient qu'une présomption d'assurance. La présence d'une vignette ne prouverait absolument pas qu'il y a couverture d'assurance (le contrat peut être suspendu). À l'inverse, l'absence de vignette ne prouverait pas que le véhicule n'est pas assuré.

Les représentants des assureurs notent que le phénomène de la non-assurance existe encore en France malgré que ce pays ait opté pour la vignette. En effet, selon une enquête menée par le secrétariat du Conseil des bureaux de cartes vertes, le pourcentage de véhicules non assurés en France est estimé à 3 %. Ces représentants font également remarquer qu'il deviendrait particulièrement difficile, pour la police, de contrôler la présence d'une vignette valable sur les pare-brise des véhicules d'une part et de vérifier que cette vignette est bien celle du véhicule sur laquelle elle est apposée d'autre part.

Ensuite, il faudrait disposer de vignettes "sécurisées", pour éviter les fraudes. Les représentants des entreprises d'assurance indiquent qu'appliquer le système proposé aux 6,5 millions de véhicules automoteurs immatriculés reviendrait particulièrement cher. Se basant sur le chiffre de 63 000 véhicules non assurés, sur un coût d'au moins

gaan van 63.000 niet-verzekerde voertuigen, een kostprijs voor het beveiligde vignet van minstens 5 euro en een minimalistisch scenario van één vignet per wagen per jaar, zou de kostprijs van de operatie hoger zijn dan de prijs voor de vergoeding van schade ingevolge niet-verzekering.

Daarnaast dienen een aantal praktische vragen overwogen te worden:

- wat met de praktijk waarbij verzekeraars een voorlopige dekking bieden aan de verzekerde d.m.v. een voorlopige groene kaart. Zullen dan ook voorlopige vignetten gemaakt worden?
- hoe wordt het vignet aangebracht bij tweewielers, aanhangwagens?
- wat bij vervanging van voertuig of verzekeraar?
- wat bij vervanging van de voorruit?
- wat bij periodieke betaling van de premie, wordt dan telkens een nieuw vignet gemaakt?

Tenslotte roept de Commissie met aandrang op om de strijd tegen de niet-verzekering aan te gaan door de bestaande wettelijk vastgelegde middelen efficiënt toe te passen. De zogenaamde wet Monfils tot wijziging van de wet van 21 november 1989 inzake de BA motorrijtuigenverzekering, laat sinds 2002 toe dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (GMWF) op basis van de inschrijvingsgegevens van de DIV en de gegevens van de verzekeringsondernemingen die in België BA Motorrijtuigen verzekeren, de voertuigen identificeert waarvoor er vermoeden van niet-verzekering bestaat. Het GMWF vraagt dan schriftelijk aan de eigenaars van deze voertuigen om het bestaan van een polis BA-Motorrijtuigen te bewijzen. Als het GMWF geen bevredigend antwoord ontvangt, maakt het de gegevens van de eigenaars van kennelijk niet verzekerde voertuigen over aan de politiediensten. Op die manier wordt dus een gerichte controle uitgevoerd van de voertuigen waarvan vermoed wordt dat ze niet verzekerd zijn.

Het verdere verloop van de procedure kan evenwel efficiënter gemaakt worden. Er is nood aan uniforme richtlijnen voor de politiediensten, die thans niet allemaal in dezelfde mate bereid zijn om over te gaan tot actie, alsook voor de opvolging door het openbaar ministerie.

5 euros par vignette sécurisée et sur le scénario minimaliste d'une vignette par voiture et par an, les assureurs ont ainsi calculé que le coût de l'opération excéderait celui de l'indemnisation des dommages résultant de la non-assurance.

De plus, il y aurait lieu de considérer un certain nombre de questions pratiques :

- comment la mesure se combinerait-elle avec la pratique de certains assureurs consistant à offrir une garantie provisoire à l'assuré en lui délivrant une carte verte temporaire ? Des vignettes provisoires devraient-elles être délivrées ?
- de quelle manière la vignette serait-elle apposée aux deux-roues et aux remorques ?
- qu'advierait-il en cas de remplacement du véhicule ou de changement d'assureur ?
- qu'advierait-il en cas de remplacement du pare-brise ?
- qu'advierait-il en cas de paiement périodique de la prime ? Une nouvelle vignette devrait-elle être délivrée lors de chaque paiement ?

Enfin, la Commission en appelle avec insistance à engager la lutte contre la non-assurance en appliquant efficacement les moyens actuellement prévus par la loi. Depuis 2002, la loi dite Monfils modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs permet au Fonds commun de garantie automobile d'identifier les véhicules à propos desquels il y a présomption de non-assurance, sur la base des données d'immatriculation dont dispose la DIV et des informations que possèdent les entreprises d'assurances qui pratiquent la branche RC auto en Belgique. Le FCGA demande par écrit aux propriétaires des véhicules concernés de prouver l'existence d'une police RC véhicules automoteurs. S'il ne reçoit pas de réponse satisfaisante, le FCGA transmet les coordonnées des propriétaires de véhicules manifestement non assurés aux services de police. Il est ainsi exercé un contrôle ciblé des véhicules à propos desquels il y a soupçon de non-assurance.

L'on pourrait toutefois améliorer l'efficacité des étapes ultérieures de la procédure. À cette fin, il est indispensable d'adresser des directives uniformes aux services de police — qui, actuellement, ne sont pas tous disposés à agir dans la même mesure — ainsi qu'au ministère public pour ce qui concerne le suivi.

De leden van de Commissie vragen dan ook dat de overheid, de ministers van Binnenlandse Zaken en van Justitie, de nodige richtlijnen zouden geven aan de politie en het parket opdat de opsporing van de niet-verzekering op een doeltreffende manier zou gebeuren en de niet-verzekering zou gesanctioneerd worden. Een suggestie daarbij is het verloop van de procedure op regelmatige basis te evalueren door verslaggeving van de resultaten door de verschillende actoren aan een opvolgingsorgaan, dat het GMWF zou kunnen zijn.

De Commissie verwijst naar het antwoord dat de Minister van Justitie op 23 februari 2009 gaf op de parlementaire vraag van mevrouw Partyka over de opsporing van niet-verzekerde voertuigen (QRVA 52 50, zittingsperiode 2008-2009, vraag nr. 89). De Minister erkent dat een richtlijn, uitgaande van het College van Procureurs-generaal, gericht naar de politiediensten, nog ontbreekt. Hij verwijst naar een initiatief voor zulke richtlijn dat genomen werd door het Centraal Orgaan voor de Inbeslag-neming en de Verbeurdverklaring maar dat tot op heden nog niet verder werd geconcretiseerd.

-♦-

B. WETSVOORSTEL DOC 052 746 BETREFFENDE DE TRANSPARANTIE VAN SEGMENTATIECRITERIA

Dit wetsvoorstel heeft tot doel meer transparantie te brengen in de criteria die de verzekeraars gebruiken bij het vaststellen van een verzekeringspremie. Er wordt voorgesteld in artikel 10, §2 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (hierna "WLVO") een punt 8° in te voeren zodat de verzekeringsovereenkomst ook de criteria moet bepalen die gehanteerd worden bij de bepaling van de premie en het gewicht van elk van deze criteria in de voorgestelde premie.

De vertegenwoordigers van de gebruikers zijn voorstander van de voorgestelde transparantie inzake segmenteringscriteria. Zij steunen het wetsvoorstel en vragen dat er een sanctie zou bepaald worden voor de verzekeraar die de informatieverplichting niet naleeft. Zij blijven ook bij hun standpunt dat met factoren die de verzekerde niet kan beïnvloeden, zoals leeftijd, geen rekening zou mogen gehouden worden in de tarifiering. Een andere vertegenwoordiger van de gebruikers stelt voor dat elke omslagregeling tussen ondernemingen rekening zou houden met het aantal en densiteit van de segmenteringscriteria van elke onderneming. Volgens deze vertegenwoordiger moeten die ondernemingen die het sterkst bijdragen aan de uitstoot ook het meest bijdragen in de solidariteit; wat op dit ogenblik niet het geval is, gezien de omslag van GMWF (en Tarifieringsbureau Auto) hier geen rekening

Les membres de la Commission demandent donc que les pouvoirs publics et les ministres de l'Intérieur et de la Justice donnent les instructions nécessaires à la police et aux parquets afin que la non-assurance soit détectée efficacement et sanctionnée. À cet égard, la Commission suggère d'évaluer régulièrement le déroulement de la procédure. Les différents acteurs pourraient faire rapport des résultats de leurs démarches à un organe de suivi, qui pourrait être le FCGA.

La Commission renvoie par ailleurs à la réponse donnée le 23 février 2009 par le ministre de la Justice à une question parlementaire de Madame Partyka sur la politique de recherche des véhicules non assurés (QRVA 52 50, législation 2008-2009, question n° 89). Le ministre reconnaît qu'une directive du Collège des Procureurs généraux s'adressant aux services de police manque encore. Une initiative visant à rédiger une telle directive a été prise au sein de l'Organe central pour la saisie et la confiscation mais n'a pas encore été concrétisée.

-♦-

B. PROPOSITION DE LOI DOC 52 0746 RELATIVE À LA TRANSPARENCE DES CRITÈRES DE SEGMENTATION

L'objectif de cette proposition est d'accroître la transparence des critères appliqués par les assureurs lorsqu'ils fixent une prime d'assurance. Il est proposé que l'article 10, § 2, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre (ci-après, "la LCAT") soit complété par un point 8°, afin que le contrat d'assurance mentionne également les critères utilisés pour fixer la prime et le coefficient de pondération de chacun de ces critères dans le calcul de la prime proposée.

Les représentants des consommateurs sont en faveur de la transparence proposée en matière de critères de segmentation. Ils soutiennent la proposition de loi et demandent de prévoir des sanctions à l'encontre des assureurs qui ne respecteraient pas cette obligation d'information. Ils maintiennent également que la tarification ne devrait pas pouvoir tenir compte de facteurs, tels que l'âge, sur lesquels l'assuré n'a pas de prise. Un autre représentant des consommateurs propose que tout système de répartition entre entreprises d'assurances tienne compte du nombre et de la densité des critères de segmentation de chaque entreprise. Ce représentant estime que les entreprises qui contribuent le plus fortement aux rejets doivent également contribuer le plus à la solidarité. Ce n'est pas le cas actuellement puisque cela n'est pas prévu par la clé de répartition utilisée par le FCGA (et le Bureau de tarification Auto).

mee houdt.

De vertegenwoordigers van de tussenpersonen wijzen er op dat de voorgestelde regeling overbodig is omdat de makelaars reeds zorgen voor een voldoende vergelijking van de offertes van de verschillende verzekeraars. Zij zijn van oordeel dat de consumenten de steun van een makelaar nodig hebben om op basis van de aangereikte, uitgebreide, segmentatiecriteria te kunnen oordelen welke verzekering voor hen aangewezen is. Zij menen ook dat de verzekerde slechts op zeer weinig criteria zelf zal kunnen inspelen door aanpassing van zijn gedrag. In de BA Motorrijtuigenverzekering zijn vooral de woonplaats, de leeftijd en het beroep van de verzekerde van belang, evenals zijn schadestatistiek. Het is voor deze vertegenwoordigers niet duidelijk hoe deze criteria kunnen beïnvloed worden. Zij menen dat het opstellen van een tabel met segmenteringscriteria eerder remmend zal werken en zal ingaan tegen de vrije markt.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen steunen het standpunt van de tussenpersonen. Zij wijzen er op dat er al een wettelijke verplichting bestaat in hoofde van de verzekeraar om de verzekeringnemer naar behoren in te lichten over de contractuele voorwaarden. De kandidaat-verzekerde heeft bovendien steeds de mogelijkheid om offertes te vragen bij verschillende verzekeraars, zodat vergelijking van voorwaarden en prijzen vóór de sluiting van een verzekeringsovereenkomst perfect mogelijk is.

Deze vertegenwoordigers vrezen ook dat de voorgestelde verplichting een administratieve meerlast zal zijn voor de ondernemingen. Het zal bijzonder moeilijk zijn om in elke individuele verzekeringsovereenkomst deze informatie over de gebruikte criteria weer te geven vooral gezien de invloed die de verschillende criteria op elkaar uitoefenen. De aanwezigheid van een specifiek criterium, bvb. sportieve kenmerken van het voertuig, kan een invloed hebben op andere criteria, bvb. leeftijd. Dit probleem zal nog groter worden van zodra die verplichting moet worden ingevuld in het geval dat het tarief wijzigt als gevolg van een wijziging in de politiek van de onderneming.

Deze vertegenwoordigers zijn tenslotte van oordeel dat de uitvoering van dit voorstel er toe zal leiden dat de verzekeraar zal verplicht worden actuariële informatie en bedrijfseigen gegevens bekend te maken. Zij menen dat dit omwille van concurrentiele redenen van hen niet kan gevraagd worden.

-♦-

Les représentants des intermédiaires jugent le régime proposé superfétatoire, les courtiers comparant déjà suffisamment les offres des différents assureurs. Ces représentants estiment que les consommateurs auraient besoin de l'aide du courtier pour déterminer l'assurance la plus appropriée pour eux sur la base du tableau détaillé des critères de segmentation qui leur serait présenté. Ils soulignent également que l'assuré ne pourra influencer que sur peu de critères par l'adaptation de son comportement. En effet, en assurance RC véhicules automoteurs, les critères "domicile", "âge", "métier" et "statistique sinistres" de l'assuré sont souvent déterminants. Il ne s'agit pas de critères sur lesquels l'assuré peut influencer. Les intermédiaires sont d'avis que l'établissement d'un tableau de critères de segmentation constituerait plutôt un frein à la libre concurrence.

Les représentants des entreprises d'assurances soutiennent la position des intermédiaires. Ils rappellent que la loi impose déjà aux assureurs d'informer dûment le preneur d'assurance des conditions contractuelles. En outre, le candidat à l'assurance peut toujours demander des offres à plusieurs assureurs, de sorte qu'il lui est parfaitement possible de comparer les conditions et les prix avant de conclure un contrat d'assurance.

Ces représentants craignent de plus que l'obligation envisagée donne lieu à un surcoût administratif pour les entreprises. Il sera particulièrement difficile de fournir, dans chaque contrat d'assurance individuel, les informations relatives aux critères utilisés, dès lors surtout que ces critères s'influencent mutuellement. L'applicabilité d'un critère donné, par exemple les caractéristiques sportives du véhicule, peut avoir une incidence sur d'autres critères, par exemple l'âge. Ce problème sera encore accentué si l'obligation proposée doit être remplie en cas de modification tarifaire résultant d'une modification de la politique de l'entreprise.

Enfin, ces représentants soutiennent que l'exécution de cette proposition engendrerait, pour les entreprises d'assurances, l'obligation de publier des données actuarielles et des informations propres, ce qui, pour des raisons de concurrence, ne peut leur être demandé.

-♦-

C. WETSVOORSTEL DOC 052 1302 BETREFFENDE EEN VERALGEMEEND EN VERPLICHT BONUS-MALUSSTELSEL

Dit wetsvoorstel heeft tot doel opnieuw een verplicht en veralgemeend a posteriori personalisatiemechanisme in te voeren in de verzekering BA-Motorrijtuigen.

Tot 1 januari 2004 gold in België zulk mechanisme. Sinds de afschaffing ervan passen de verzekeringsondernemingen toch nog eigen bonus-malussystemen (hierna 'BM-systeem') toe. Dit heeft, volgens de indieners van het wetsvoorstel, geleid tot een sterke prijsstijging, een extreme segmentering in goede en slechte risico's en meer moeilijkheden voor de consument om de meest voordelige verzekeringsovereenkomst te vinden. De geoorloofdheid van de herinvoering van een verplicht en veralgemeend mechanisme wordt gebaseerd op beslissingen in de arresten C-346/02 en C-347/02 van het Europees Hof van Justitie.

De Commissie wijst er op dat de huidige wetgeving reeds vereist dat informatie over de premie en de evolutie van de premie aan de verzekeringnemer wordt verstrekt. Dit is bepaald in artikel 15 §4 van het KB van 22 februari 1991 houdende algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen. Bovendien vereist artikel 1bis van het KB van 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst voor de verplichte BA-motorrijtuigenverzekering dat de elementen van het toegepaste BM-systeem in de overeenkomst worden bepaald. Deze verplichting is tevens opgenomen in het voorontwerp van KB, door de Commissie voorgelegd tot invoering van de voorgestelde nieuwe minimumvoorwaarden verzekering motorrijtuigen (bijgevoegd bij Advies DOC-C-2008-4 over het ontwerp van Minimumvoorwaarden verzekering BA motorrijtuigen).

De vertegenwoordigers van de gebruikers zijn voorstander van een herinvoering van a posteriori personalisatiemechanismen omwille van de transparantie die op die manier voor de kandidaat-verzekerde wordt gecreëerd over de premie en de wijze waarop deze kan evolueren. Bovendien biedt dit de mogelijkheid om de tarieven van de verschillende verzekeringsondernemingen te vergelijken. Zij stellen dat de invoering ervan zowel door het Europees Hof van Justitie als het Belgisch Grondwettelijk Hof (arrest 40/2008, 4 maart 2008) is toegestaan en dat het conform is met de rechtspraak inzake de beoordeling van het "algemeen belang"-karakter van wettelijke bepalingen. Zij onderschrijven dat er op dit ogenblik onvoldoende transparantie is en mogelijkheid om de diverse systemen te vergelijken.

C. PROPOSITION DE LOI DOC 052 1302 RELATIVE À UN SYSTEME DE BONUS-MALUS OBLIGATOIRE ET GÉNÉRALISÉ

L'objectif de cette proposition est de réinstaurer un mécanisme de personnalisation a posteriori obligatoire et généralisé en assurance RC véhicules automoteurs.

Un tel mécanisme existait en Belgique jusqu'au 1^{er} janvier 2004. Depuis son abrogation, les entreprises d'assurances appliquent leurs propres systèmes de bonus-malus. Selon les auteurs de la proposition, il en a résulté une forte augmentation du prix, une extrême segmentation en bons et mauvais risques et davantage de difficultés pour les consommateurs pour identifier le contrat d'assurance le plus avantageux. Les arrêts C-346/02 et C-347/02 de la Cour européenne de justice prouveraient la licéité de la réinstauration d'un mécanisme obligatoire et généralisé.

La Commission des Assurances relève que la législation actuelle, et plus précisément l'article 15, § 4, de l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances, oblige déjà l'assureur à fournir des informations sur la prime et son évolution au preneur d'assurance. En outre, l'article 1^{er} bis de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs requiert que le contrat précise les éléments du système de bonus-malus appliqué. Cette obligation est également prévue par l'avant-projet d'arrêté royal instaurant les nouvelles conditions minimales en assurance RC véhicules automoteurs proposées par la Commission (cet avant-projet a été soumis par la Commission et est joint à l'avis DOC-C-2008-4 sur le projet de conditions minimales en assurance RC véhicules automoteurs).

Les représentants des consommateurs sont partisans du rétablissement de mécanismes de personnalisation a posteriori, qui, pour le candidat à l'assurance, sont source de transparence concernant la prime et son évolution possible et qui permettent de comparer les tarifs pratiqués par les entreprises d'assurances. Selon ces représentants, l'instauration de tels mécanismes est effectivement autorisée par la Cour européenne de justice et par la Cour constitutionnelle belge (arrêt n° 40/2008 du 4 mars 2008) et est conforme à la jurisprudence en matière d'évaluation du caractère d'"intérêt général" de dispositions légales. Ces représentants souscrivent à l'assertion selon laquelle la transparence et les possibilités de comparer les différents systèmes sont actuellement insuffisantes.

Zij wensen dat voor iedere verzekeraar de premie via internet kan berekend worden en de overheid een website zou opzetten om de premies van de verzekeraars te vergelijken. Ook na de beëindiging van de overeenkomst dient informatie te worden verstrekt over de toegepaste bonus-malus. Zij vragen dat bij het bepalen van het tarief a priori nooit rekening zou gehouden worden met factoren waarop de verzekeringnemer geen invloed heeft, zoals woonplaats en leeftijd. A posteriori kan er volgens hen wel rekening gehouden worden met de schadestatistiek van de verzekerde.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen zijn van oordeel dat het vergelijken van de prijs geen dienst bewijst aan de gebruiker. Het product moet overeenstemmen met de behoefte van de gebruiker en de verhouding prijs/kwaliteit moet kunnen geanalyseerd worden. Zij worden hierin gesteund door de vertegenwoordigers van de tussenpersonen die zich ook totaal niet kunnen vinden in het voorstel om de premies via internet bekend te maken. Ook zij menen dat het om een louter formele transparantie gaat die het belang van de gebruiker niet dient. Als makelaar wensen zij hun cliënt te informeren op basis van het volledige aanbod en rekening houdend met alle voorwaarden en verdiensten van het aanbod, dat bemiddeld is op grond van de individuele behoeften van de cliënt.

De vertegenwoordigers van de tussenpersonen vragen meer transparantie en met name een duidelijke en ondubbelzinnige vermelding van de schaal en van de exacte evolutie van de inschaling, dit zowel in de offerte als in de overeenkomst zelf. Zij zijn evenwel niet overtuigd dat de herinvoering van een verplicht en veralgemeend BM-systeem hiervoor de oplossing biedt. Bovendien betwijfelen ze of de herinvoering van dit systeem voordelig zal zijn voor de meerderheid van de consumenten. Zij zijn van oordeel dat eerder de huidige 'creatieve' systemen die op de Belgische markt bestaan, in het voordeel van de meerderheid van de gebruikers zijn.

Hierin worden ze gesteund door de vertegenwoordigers van de verzekeraars die er van overtuigd zijn dat de afschaffing van het verplicht en veralgemeend BM-systeem en de vervanging door andere stelsels de overgrote meerderheid van de verzekeringnemers ten goede is gekomen. De concurrentie tussen de verzekeraars kan ten volle spelen en uit de praktijk blijkt dat dit er toe geleid heeft dat de meeste verzekeringnemers in de laagste graden ingeschaald zijn. Deze vertegenwoordigers twijfelen aan de conformiteit van een verplicht en veralgemeend BM-systeem met het Europees recht. De arresten van het Hof van Justitie waarnaar door de indieners van de voorstellen, en ook door de vertegenwoordigers van de gebruikers, wordt verwezen, geven geen uitsluitsel over de verenigbaarheid van een verplicht BM-systeem met de beginselen

Ils souhaitent que les tarifs puissent être calculés sur le site internet de chaque entreprise d'assurances et que les pouvoirs publics ouvrent un site permettant de comparer les primes demandées par celles-ci. Ils demandent que le preneur d'assurance puisse également être informé du bonus-malus appliqué après l'expiration du contrat. Ils demandent de plus que, lors de la fixation du tarif, il ne soit a priori jamais tenu compte de facteurs sur lesquels le preneur d'assurance n'a pas de prise, comme le domicile ou l'âge. Ils estiment en revanche que les assureurs peuvent tenir compte, a posteriori, de la sinistralité de l'assuré.

Les représentants des entreprises d'assurances estiment qu'une comparaison des prix n'est pas nécessairement utile au consommateur. Encore faut-il que le produit corresponde à son besoin et que le rapport qualité/prix puisse être analysé. Les représentants des intermédiaires abondent en ce sens. Ceux-ci ne peuvent en aucun cas adhérer à la proposition d'afficher les primes sur Internet. Comme les assureurs, ils sont d'avis que la transparence qui serait ainsi créée serait purement formelle et ne servirait pas l'intérêt du consommateur. En tant que courtiers, ils souhaitent informer leurs clients sur la base d'offres complètes et en tenant compte de toutes les conditions et mérites des offres, lesquelles sont négociées en fonction des besoins individuels des clients.

Par ailleurs, les représentants des intermédiaires demandent d'accroître la transparence. Plus précisément, ils demandent que l'offre et le contrat précisent clairement et sans ambiguïté l'échelle et l'évolution exacte de celle-ci. Ils ne sont toutefois pas convaincus que le rétablissement d'un système obligatoire et généralisé de bonus-malus permette de répondre à cette exigence. En outre, ils doutent qu'un tel rétablissement profite à la majorité des consommateurs, au contraire des systèmes "créatifs" existant actuellement sur le marché belge.

Les représentants des assureurs soutiennent cette position. Ils se disent convaincus que la suppression du bonus-malus obligatoire et généralisé et son remplacement par d'autres systèmes ont bénéficié à la grande majorité des preneurs d'assurances. En effet, la concurrence entre assureurs peut à présent produire ses pleins effets et la pratique montre que la plupart des preneurs d'assurances sont désormais catégorisés dans les échelons inférieurs. Ces représentants doutent de la conformité au droit européen d'un système de bonus-malus obligatoire et généralisé. Selon eux, les arrêts de la Cour de justice cités par les auteurs de la proposition de loi et par les représentants des consommateurs ne tranchent pas définitivement la question de la compatibilité des systèmes de bonus-malus obligatoires avec les principes de la libre prestation de

van het vrij verrichten van diensten.

Tot slot wensen de verzekeraars aan te stippen dat het herhaaldelijk wijzigen van de werkwijze belangrijke kosten met zich meebrengt. Er zijn namelijk rechtstreekse ingrepen vereist in de dagelijkse procedures en informati-caprogramma's waardoor de beheerskosten de hoogte zullen inschieten.

-♦-

D. WETSVOORSTEL DOC 052 0748 EN 1054 BETREFFENDE DE VERZEKERING VOOR JONGEREN EN OUDEREN

De indieners van deze voorstellen beogen jongeren de mogelijkheid te bieden een betaalbare verzekering BA Motorrijtuigen te sluiten door het verlengen van de duur van de verzekeringsovereenkomst voor jongeren en het afschaffen van de mogelijkheid van opzegging na schadegeval en door het opheffen van het verbod op een gezamenlijk aanbod voor deze verzekeringen.

Voorstel 0748 voegt er nog de maatregel aan toe dat de factor leeftijd slechts een beperkte invloed mag uitoefenen bij het bepalen van de premie. Deze maatregel zou ook ten goede komen aan de oudere verzekerden.

- De premie

De vertegenwoordigers van de verbruikers stellen dat het probleem van de toegang tot de verzekering voor jongeren nog steeds niet is opgelost en verwijzen naar hun standpunt (cfr. B en C.) dat het criterium leeftijd niet bepalend mag zijn voor de hoogte van de premie. Zij wensen dus verder te gaan dan het wetsvoorstel dat de parameter leeftijd slechts voor maximum 25% zou laten meespelen voor het bepalen van de premie

Een vertegenwoordiger van de verbruikers, die ook zetelt in het Tarifieringsbureau, wijst er op dat de voorstellen zullen leiden tot een verhoging van het aantal dossiers die aan het Tarifieringsbureau worden voorgelegd en dat dit orgaan daarvoor niet opgericht is. Hij wijst er op dat deze voorgestelde oplossingen voor de individuele kandidaten tot gevolg zullen hebben dat er geen toegang meer is tot bijkomende waarborgen en afbetalingsmogelijkheden en dat het voor een kandidaat-verzekerde met een "tarifieringsbureau-verleden" bijzonder moeilijk is om terug te keren naar de markt en voor ouderen wellicht onmogelijk. Voor deze groepen is volgens hem een verplichte afwijking van het huidige toegepast tarifieringsbureau-tarief dringend vereist.

services.

Enfin, les assureurs souhaitent faire remarquer que la multiplication des modifications qu'ils doivent apporter à leur méthode de travail occasionne des coûts importants. Ces modifications exigent en effet d'adapter les procédures quotidiennes et les systèmes informatiques, dont les coûts de gestion vont atteindre des niveaux record.

-♦-

D. PROPOSITIONS DE LOI DOC 52 0748 ET 1054 RELATIVES À L'ASSURANCE AUTOMOBILE POUR LES JEUNES ET LES PERSONNES AGÉES

Les auteurs de ces propositions visent à donner aux jeunes la possibilité de conclure une assurance RC véhicules automoteurs à un prix abordable, en prolongeant la durée de leurs contrats d'assurance, en supprimant la possibilité de résilier le contrat après sinistre et en levant l'interdiction d'offre conjointe pour ces assurances.

La proposition 0748 suggère en outre de limiter l'incidence du paramètre "âge" dans le calcul de la prime. Cette mesure bénéficierait également aux assurés âgés.

- La prime

Les représentants des consommateurs soutiennent que ces propositions ne résoudront toujours pas le problème de l'accès des jeunes à l'assurance RC auto. Selon eux, le critère de l'âge ne peut déterminer le niveau de la prime (cf. B et C). Ils souhaitent donc aller plus loin que la proposition de loi, qui limiterait à 25 % l'incidence du paramètre de l'âge dans le calcul de la prime.

Un représentant des consommateurs qui siège également au Bureau de tarification attire l'attention sur le fait que l'application des propositions entraînerait une hausse du nombre de dossiers soumis à ce Bureau, ce qui ne correspond pas à l'objectif en vue duquel il a été créé. Il fait observer, d'une part, que, pour les candidats individuels, les solutions proposées auront pour effet de supprimer l'accès aux garanties complémentaires et les possibilités de paiement fractionné de la prime et, d'autre part, que, pour les candidats qui auront bénéficié de l'intervention du Bureau de tarification, il sera particulièrement difficile — voire impossible en ce qui concerne les conducteurs âgés — de retrouver l'accès au marché. Selon ce représentant, il est urgent de prévoir, pour ces groupes, une dérogation obligatoire au

De vertegenwoordigers van de verzekeraars vestigen de aandacht op het feit dat deze wetsvoorstellen interfereren met de vrijheid van de prijszetting. Aangezien dit in strijd is met de concurrentieregels zal Europa niet dulden dat een buitenlandse verzekeraar een dergelijke beperking wordt opgelegd door de Belgische wetgeving.

De vertegenwoordigers van de verzekeraars en de tussenpersonen wijzen erop dat niet de leeftijd maar veeleer het verschil in bonus-malus bepalend is voor de hoogte van de premie voor jongeren. Zij verwijzen naar de oplossingen die reeds zijn uitgewerkt in het kader van de 29/29-overeenkomst. Zij stellen ook de vraag of het wel de taak van het Tarifieringsbureau is om de jongeren-risico's te solidariseren. De betere risico-groepen zullen daar de gevolgen moeten van dragen.

Indien de samenleving deze solidariteit wenst - maar dit is een sociaal-politieke beslissing - kan dit resultaat ook bereikt worden door de leeftijd als segmentatie-criterium te verbieden naar analogie met het verbod op geslachtsdifferentiatie. Op dit ogenblik is de segmentering een economisch gegeven dat de verzekeraars moeten toepassen als ze geen marktaandeel willen verliezen.

De Commissie verwijst naar de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie en naar de in voorbereiding zijnde Europese kader-richtlijn buiten arbeid (COM (2008) 426, van 2 juli 2008) die een verbod op discriminatie op basis van onder meer leeftijd zou invoeren, met beperkte mogelijkheid tot rechtvaardiging.

- *Duurtijd van de overeenkomsten van 5 jaar*

Er wordt voorgesteld overeenkomsten met een duurtijd van 5 jaar toe te laten, met daarbij een verbod voor de verzekeraars om de overeenkomst op te zeggen na schadegeval.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen kunnen overeenkomsten van langere duur aangaan maar vragen zich af of er geen discriminatie ontstaat wanneer dit alleen wordt toegelaten voor een specifieke groep van verzekeringsnemers. De mogelijkheid tot opzeg na schadegeval dient voor hen wel behouden te blijven. Een opzegverbod is voor hen een inmenging in de contractuele vrijheid. Het is niet realistisch om verzekeraars te verplichten risico's te blijven verzekeren met een hoge sinistraliteit of met ver-

tarif du Bureau de tarification actuellement appliqué.

Les représentants des assureurs attirent l'attention sur le fait que ces propositions de loi interfèrent avec la liberté de tarification. Dès lors qu'il s'agit d'une atteinte aux règles de concurrence, l'Europe ne tolérera pas qu'un assureur étranger se voit imposer pareille limitation par la législation belge.

Les représentants des assureurs et des intermédiaires rappellent que c'est la différence de bonus-malus — et non l'âge — qui détermine le niveau de la prime demandée aux jeunes. Ils renvoient aux solutions déjà élaborées dans le cadre de l'accord 29/29. Ils demandent en outre s'il relève bien de la mission du Bureau de tarification de mutualiser les risques que représentent les jeunes conducteurs. Les meilleurs groupes de risques devraient en effet supporter les conséquences d'une telle mutualisation.

Si la société souhaite cette solidarité — il s'agit là d'une question sociopolitique —, elle peut également l'obtenir en interdisant d'utiliser l'âge comme critère de segmentation, comme elle interdit les différenciations fondées sur le sexe. Actuellement, la segmentation constitue une donnée économique que les assureurs doivent appliquer s'ils veulent éviter de perdre des parts de marché.

La Commission renvoie à la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination et à la directive cadre en préparation relative à la mise en œuvre du principe de l'égalité de traitement dans d'autres domaines que l'emploi (COM (2008) 426 du 2 juillet 2008), qui devrait interdire la discrimination fondée notamment sur l'âge et limiter les possibilités de justification.

- *Contrats de 5 ans*

Il est proposé d'autoriser la conclusion de contrats d'une durée de 5 ans, qui seraient assortis d'une interdiction, pour les assureurs, de résilier le contrat après sinistre.

Les représentants des entreprises d'assurances sont disposés à accepter des contrats de plus longue durée mais se demandent si cette mesure ne serait pas source de discrimination si elle ne s'appliquait qu'à un groupe ciblé de preneurs d'assurances. En revanche, ils demandent de maintenir la possibilité de résilier le contrat après sinistre, estimant qu'une interdiction constituerait une ingérence dans la liberté contractuelle. Selon eux, il n'est pas réaliste d'obliger les assureurs à continuer d'assurer des risques lorsque l'assuré présente une sinis-

zwaarde omstandigheden, zoals bv. dronkenschap, vluchtmisdrijf. Indien deze opzegmogelijkheid toch zou beperkt worden, kan er van uitgegaan worden dat weinig verzekeraars bereid zullen zijn zulke overeenkomsten aan te bieden, wat zal leiden tot een beperkt aanbod.

De vertegenwoordigers van de gebruikers zijn van oordeel dat overeenkomsten van een langere duur slechts een oplossing kunnen bieden indien kandidaat-verzekerden kunnen beschikken over een gegevensbank met de geldende tarieven en indien de verzekeraars de overeenkomst niet voortijdig kunnen opzeggen. Deze vertegenwoordigers begrijpen wel dat dit moeilijkheden kan geven indien het rijgedrag van bepaalde verzekerden aanleiding zou geven tot belangrijke schadegevallen. Anderzijds kunnen zij niet aanvaarden dat voor de verzekeraars een opzegmogelijkheid zou bestaan zonder dat de verzekeringnemer over het zelfde recht zou beschikken.

De vertegenwoordigers van de tussenpersonen hebben twijfels bij de opportuniteit van overeenkomsten van 5 jaar. Het kernprobleem is dat het bijzonder moeilijk is om het risico van een pas beginnende bestuurder in te schatten. Er dient ook rekening gehouden te worden met de praktijk waaruit blijkt dat jongeren die een twee- à drietal jaar schadevrij rijden een belangrijke daling van hun premie krijgen. Door langere overeenkomsten zou deze mogelijkheid voor hen ingeperkt worden. Het voorstel om de verzekeraar een opzeggingsrecht toe te kennen in geval van zware schadelast of verzwarende omstandigheden is enkel aanvaardbaar wanneer het evenwicht tussen de verzekerde en de verzekeraar behouden wordt.

- *Opheffing verbod gezamenlijk aanbod*

De wetsvoorstellen zouden de verkoop aanvaarden van een BA-Motorrijtuigen-verzekeringsovereenkomst voor een jongere gekoppeld aan de overeenkomst van diens ouders.

Ongeacht de vraag of bedoelde situatie al dan niet valt binnen het begrip gezamenlijk aanbod, hebben de vertegenwoordigers van de verzekeraars geen bezwaar tegen dit voorstel. Ze stellen zelfs voor om, in het voordeel van jonge bestuurders, dit voorstel uit te breiden naar andere verzekeringsovereenkomsten.

De vertegenwoordigers van de tussenpersonen daarentegen hebben vragen bij dit voorstel. Zij vragen dat deze problematiek zou besproken worden in de globale bespreking over het gezamenlijk aanbod. Zij wijzen op het gevaar dat het fundamentele recht op jaarlijkse opzegbaarheid van de polissen bedreigd wordt. Zij wijzen

tralité élevée ou cause des sinistres avec circonstances aggravantes (par exemple ivresse ou délit de fuite). Si la possibilité de résiliation est néanmoins limitée, l'on peut craindre que peu d'assureurs soient disposés à conclure de tels contrats, ce qui aura pour effet de limiter l'offre.

Les représentants des consommateurs estiment que les contrats de durée prolongée ne peuvent résoudre le problème de l'accès des jeunes conducteurs à l'assurance RC véhicules automoteurs que si les candidats à l'assurance peuvent accéder à une banque de données détaillant les tarifs applicables et si les assureurs ne peuvent pas résilier prématurément le contrat. D'une part, ces représentants comprennent que ceci puisse susciter des difficultés si le comportement de certains conducteurs donne lieu à des sinistres importants. D'autre part, ils ne pourraient accepter que les assureurs disposent d'une possibilité de résiliation sans que le preneur d'assurance ne jouisse du même droit.

Les représentants des intermédiaires doutent de l'opportunité de conclure des contrats de 5 ans. Le nœud du problème réside dans la difficulté d'évaluer le risque que représente un conducteur qui vient d'obtenir son permis. Il faut également tenir compte de la pratique, dont il ressort que les jeunes qui conduisent deux à trois ans sans causer d'accident voient leur prime diminuer substantiellement. Pour eux, la conclusion de contrats plus longs réduirait la possibilité d'obtenir des réductions de prime. Les intermédiaires ne pourraient accepter la proposition d'accorder un droit de résiliation à l'assureur en cas de sinistralité excessive ou de circonstances aggravantes que si cette proposition ne porte pas atteinte à l'équilibre entre l'assuré et l'assureur.

- *Suppression de l'interdiction d'offres conjointes*

Les propositions de loi visent à autoriser la vente couplée de contrats d'assurances RC véhicules automoteurs à des jeunes et à leurs parents.

Que la question ou la situation visée relève ou non de la notion d'offre conjointe, les représentants des assureurs n'ont pas d'objection à formuler sur cette proposition. Ils proposent même de l'étendre à d'autres assurances, au bénéfice des jeunes conducteurs.

En revanche, les représentants des intermédiaires formulent un certain nombre de questions sur cette proposition et demandent qu'elle soit débattue dans le cadre de la discussion globale sur l'offre conjointe. Ils pointent le risque de porter atteinte au droit fondamental de résilier annuellement les polices et avertissent que cette

er ook op dat dit voorstel discriminerend zou kunnen zijn voor jongeren wiens ouders geen BA-Motorrijtuigen-verzekering hebben.

Ook de vertegenwoordigers van de verbruikers voegen zich bij het standpunt van de tussenpersonen. Zij menen dat een gezamenlijk aanbod maar kan onder strikte voorwaarden.

-♦-

E. WETSVOORSTEL DOC 052 1249 TOT INVOERING VAN EEN VERBOD TOT OPZEGGING NA SCHADEGEVAL

De indieners van dit voorstel zijn van oordeel dat de bepaling die de verzekeraar het recht geeft om een overeenkomst op te zeggen na schadegeval, kan beschouwd worden als een onrechtmatig beding, zoals omschreven in de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument, in die zin dat het een kennelijk onevenwicht tussen de rechten en plichten van de partijen schept.

De vertegenwoordigers van de verbruikers steunen dit voorstel. Zij zijn het ook eens met de interpretatie dat artikel 31 §1 WLVO dient beschouwd te worden als een onrechtmatig beding. Zij wijzen er op dat de verzekeraars in ieder geval steeds kunnen gebruik maken van het jaarlijks opzeggingsrecht op de vervaldag van de overeenkomst en van het opzeggingsrecht bij fraude. Bovendien wijzen zij er op dat op de markt overeenkomsten bestaan waarin de verzekeraar vrijwillig afstand doet van zijn recht op opzegging behalve bij fraude.

De vertegenwoordigers van de verzekeraars zijn van oordeel dat dit voorstel voorbijgaat aan de basistechniek van verzekeren en aan de contractuele vrijheid. Tevens stelt zich hier een probleem van de solvabiliteit van de verzekeringsondernemingen die in het gedrang kan komen. Er dient opgemerkt dat het huidige Tarifieringsbureau oplossing biedt voor diegene die na schade geen verzekering meer vindt op de traditionele markt.

Vertegenwoordigers van de tussenpersonen vrezen dat, als de mogelijkheid tot opzegging niet meer zal bestaan, verzekeraars hun acceptatiepolitiek zullen aanpassen en nog alleen de beste risico's willen verzekeren. Dit zal, zoals supra reeds gezegd, leiden tot een beperkt aanbod en tot een vergroting van het probleem van het onverzekerd rijden.

-♦-

proposition pourrait être discriminatoire à l'égard des jeunes dont les parents n'ont pas d'assurance RC véhicules automoteur

Les représentants des consommateurs adhèrent à la position des intermédiaires. Ils sont d'avis que l'offre conjointe ne peut être autorisée que moyennant le respect de conditions strictes.

-♦-

E. PROPOSITION DE LOI DOC 052 1249 INSTAURANT UNE INTERDICTION DE RÉSILIATION APRÈS SINISTRE

Les auteurs de cette proposition de loi estiment que la disposition conférant à l'assureur le droit de résilier le contrat après un sinistre peut entrer dans la définition de clause abusive au sens de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur, en ce qu'elle crée un déséquilibre manifeste entre les droits et les obligations des parties.

Les représentants des consommateurs appuient cette proposition. Ils sont également d'accord avec l'interprétation selon laquelle l'article 31, § 1^{er}, de la LCAT doit être considéré comme une clause abusive. Ils insistent sur le fait que les assureurs pourront en tout cas toujours exercer leur droit de résiliation annuel à l'échéance du contrat et leur droit de résiliation en cas de fraude. Ils attirent en outre l'attention sur le fait que certains assureurs proposent des contrats dans lesquels ils renoncent de leur propre gré à leur droit de résiliation, excepté en cas de fraude.

Les représentants des assureurs estiment quant à eux que cette proposition ignore la technique de base de l'assurance et la liberté contractuelle. Se pose également le problème de la solvabilité des entreprises d'assurances, qui en serait menacée. Il y a lieu de rappeler qu'actuellement, le Bureau de tarification offre des solutions aux personnes qui, suite à un sinistre, ne trouvent plus d'assurance sur le marché traditionnel.

Les représentants des intermédiaires craignent que si la possibilité de résiliation n'existe plus, les assureurs adaptent leur politique d'acceptation et n'assurent plus que les meilleurs risques. Comme indiqué plus haut, ceci aura pour effet de limiter l'offre et d'aggraver le problème de la conduite sans assurance.

-♦-

3. BESLUITEN

De Commissie heeft, zoals gevraagd werd, haar standpunt weergegeven bij elk van de voorgelegde wetsvoorstellen.

Over de voorstellen tot invoering van een verzekeringsvignet zijn alle leden van de Commissie het eens dat deze voorstellen niet opportuun zijn in de strijd tegen de niet-verzekering. De Commissie vraagt wel met aandrang dat deze strijd zou verdergezet worden en dat de bestaande middelen efficiënter zouden toegepast worden zodat de niet-verzekering ook daadwerkelijk zou gecontroleerd en gesanctioneerd worden.

Betreffende de voorstellen tot transparantie en de herinvoering van een Bonus-Malusstelsel wijst de Commissie er op dat de huidige wetgeving reeds vereist dat informatie over de premie en de evolutie van de premie aan de verzekeringnemer wordt verstrekt (artikel 15 §4 van het KB van 22 februari 1991 houdende algemeen reglement betreffende de controle op de verzekeringsondernemingen) en dat de elementen van het toegepaste BM-systeem in de overeenkomst moeten worden bepaald (artikel 1bis van het KB van 14 december 1992 betreffende de modelovereenkomst voor de verplichte BA-motorrijtuigenverzekering).

Betreffende de andere wetsvoorstellen, kan uit de standpunten besloten worden dat deze voorstellen en ook de onderliggende redenen, niet door alle delegaties van de Commissie gesteund worden.

De herinvoeren van een algemeen geldend en verplicht Bonus-Malusstelsel wordt alleen door de vertegenwoordigers van de verbruikers gesteund. Zij zien daarin een middel om de transparantie en de vergelijking van de premie voor de kandidaat-verzekerde te verhogen. De vertegenwoordigers van de tussenpersonen en van de verzekeraars zijn van mening dat de bestaande BM-systemen voordeliger zijn voor de meeste verbruikers. Ook wordt de verenigbaarheid van een verplicht BM-systeem met de beginselen van het vrij verrichten van diensten in vraag gesteld.

Betreffende de maatregelen om een BA-Motorrijtuigenverzekering toegankelijker en betaalbaarder te maken voor jongeren, zijn de meningen over de ernst van de problematiek verdeeld. Ook bij de diverse voorstellen hebben de verschillende delegaties vragen of kritische bedenkingen. In dit verband is het overigens aangewezen rekening te houden met wat er op Europees vlak zal beslist worden en het voorstel voor een Europese richtlijn betreffende het verbod op discriminatie op basis van onder meer leeftijd in goederen en diensten buiten arbeid, op te volgen.

3. CONCLUSIONS

Comme demandé, la Commission a exposé sa position sur chacune des propositions de loi qui lui ont été soumises.

Tous les membres de la Commission s'accordent sur le fait que les propositions visant à instaurer une vignette d'assurance ne permettront pas de lutter adéquatement contre la non-assurance. La Commission en appelle cependant avec insistance à la poursuite de cette lutte et à l'utilisation plus efficace des moyens existants, afin que la non-assurance soit réellement contrôlée et sanctionnée.

Concernant les propositions relatives à la transparence et au rétablissement d'un système de bonus-malus, la Commission relève que la législation actuelle requiert déjà d'informer le preneur d'assurance sur la prime et son évolution (article 15, § 4, de l'arrêté royal du 22 février 1991 portant règlement général relatif au contrôle des entreprises d'assurances) et de préciser dans le contrat les éléments du système de bonus-malus appliqué (article 1^{er} bis de l'arrêté royal du 14 décembre 1992 relatif au contrat type d'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs).

Les autres propositions de loi et les motifs qui les justifient ne sont pas soutenus par toutes les délégations, comme le montrent les arguments avancés.

La réinstauration d'un système de bonus-malus obligatoire et généralisé n'est cautionnée que par les représentants des consommateurs, qui y voient un moyen d'accroître la transparence et la comparabilité des primes pour le candidat à l'assurance. Les représentants des intermédiaires et des assurances estiment pour leur part que les systèmes de bonus-malus existants sont plus avantageux pour la plupart des consommateurs. De plus, la compatibilité d'un système de bonus-malus obligatoire avec les principes de la libre prestation de services est mise en question.

Les opinions sur la gravité des problèmes de l'accès des jeunes conducteurs à l'assurance RC véhicules automoteurs et du coût de cette assurance et, partant, sur les mesures à prendre sont partagées. Les délégations posent des questions ou émettent des réserves critiques sur les diverses propositions. À cet égard, il serait du reste indiqué de tenir compte des décisions qui seront prises au niveau européen et de suivre la proposition de directive européenne interdisant les discriminations fondées notamment sur l'âge dans l'accès à des biens et services et la fourniture de biens et services dans d'autres domaines que l'emploi et le travail.

Wat betreft de voorstellen betreffende de opheffing van de mogelijkheid tot opzegging van de overeenkomst na schadegeval zijn alleen sommige vertegenwoordigers van de verbruikers voorstander van het opheffen van deze wettelijk bepaalde mogelijkheid, die zij als een onrechtmatig beding beschouwen. Het opheffen van deze opzegmogelijkheid wordt door de vertegenwoordigers van de verzekeraars sterk bekritiseerd. Zij menen dat de contractuele vrijheid hierdoor zal bedreigd worden en dat dit ertoe zal leiden dat het aanbod aan verzekeringsovereenkomsten zal beperkt worden. Vermits de vertegenwoordigers van de verzekeraars ook voor de overeenkomsten van 5 jaar die als oplossing zouden aangeboden worden aan jongeren, de opzegmogelijkheid na schadegeval wensen te behouden, kan de opportuniteit van dit wetsvoorstel ook in vraag gesteld worden.


-♦-

De Voorzitster,

Enfin, les propositions visant à supprimer la possibilité, prévue par la loi, de résilier le contrat après un sinistre ne sont soutenues que par certains représentants des consommateurs, qui considèrent que la possibilité de résiliation constitue une clause abusive. Les représentants des assureurs critiquent vivement ces propositions, estimant qu'une telle suppression menacerait la liberté contractuelle et aurait pour effet de limiter l'offre de contrats d'assurance. Dès lors que les représentants des assureurs souhaitent également conserver la possibilité de résiliation après sinistre dans les contrats de 5 ans qui seraient proposés aux jeunes conducteurs, l'opportunité de ces propositions peut être mise en doute.

-♦-

La Présidente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Van Schooubroeck', is written over a large, light-colored oval shape.

C. VAN SCHOUBROECK