

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2002-2003

9 APRIL 2003

Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen

(Ingediend door mevrouw Anne-Marie Lizin)

TOELICHTING

Het afgelopen parlementaire jaar zijn aan het Parlement twee wijzigingen voorgelegd in de wetgeving betreffende de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (BA). Op die manier is besloten tot de oprichting van een Tarifieringsbureau en de verbetering van de werking van het Waarborgfonds. De wetgever heeft nieuwe instrumenten gecreëerd maar heeft nog lang niet alle problemen opgelost. Zo blijft de billijke toegang tot een verzekering voor jonge bestuurders nog steeds een probleem.

Jonge automobilisten krijgen vaak te maken met aanzienlijke premieverhogingen: hun leeftijd speelt een grote rol bij de berekening van hun autoverzekering, wat zij onrechtvaardig vinden.

Iedere verzekeringsmaatschappij hanteert haar eigen criteria voor de risicoberekening. De voornaamste criteria zijn: leeftijd van de hoofdbestuurder, woonplaats, voorgeschiedenis (bonus-malus, veroordelingen, ...) en het voertuig (merk, type, vermogen, ...).

Verzekeringmaatschappijen hanteren vaak statistieken van verkeersongevallen om aan te tonen dat bestuurders die nog maar pas hun rijbewijs hebben, meer ongevallen veroorzaken dan gemiddeld.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

9 AVRIL 2003

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

(Déposée par Mme Anne-Marie Lizin)

DÉVELOPPEMENTS

Au cours de l'année parlementaire écoulée, le Parlement a été deux fois invité à adopter des modifications à la législation relative à l'assurance responsabilité civile (RC) auto obligatoire. Il a ainsi approuvé la création d'un Bureau de tarification et l'amélioration du fonctionnement du Fonds de garantie. Le législateur a créé de nouveaux outils mais il est encore loin d'avoir résolu tous les problèmes et notamment quant à celui de l'accès équitable à une couverture d'assurance notamment pour les jeunes conducteurs, l'effort doit être poursuivi.

Les jeunes automobilistes sont souvent confrontés à des majorations de primes considérables: leur âge est un facteur déterminant dans le coût de leur assurance auto et ils le ressentent souvent comme une injustice.

Chaque compagnie d'assurances applique ses propres critères pour évaluer le risque. On peut retenir comme principaux critères: l'âge du conducteur habituel, le domicile, les antécédents (bonus-malus, condamnations, etc...) et le véhicule (marque, type, puissance, etc...).

Les compagnies d'assurance présentent souvent les statistiques d'accidents de la circulation pour induire que les conducteurs qui ont un permis récent causent plus de sinistres que la moyenne.

Verzekeringsmaatschappijen doen steeds vaker aan segmentatie. Verzekeraars willen «gezonde» portefeuilles en sluiten risicocategorieën uit of rekenen heel hoge premies aan, wat eigenlijk neerkomt op een uitsluiting: een 19-jarige met een wagen met een kleine cilinderinhoud moet dan bijvoorbeeld meer dan 1 000 euro betalen.

Ook nieuwe verzekerden die hun rijbewijs nog geen 5 jaar hebben, betalen deze hogere premies.

We moeten durven toegeven dat we te maken hebben met de op een na sterkste lobby van België, de verzekeraars.

Voor jonge bestuurders variëren de gemiddelde premies vandaag tussen 800 en 1 200 euro voor een gewone BA, zonder omnium. Dat is dus een probleem.

Het huidige wettelijke kader is niet voldoende.

De zogenoemde wet-«Monfils» heeft geen oplossing geboden voor de wettelijke leemten, noch voor het probleem van uitsluiting van jonge chauffeurs. Deze wet had drie bedoelingen:

— bestuurders opsporen die zonder verzekering rijden;

— betere opzeggingsvoorwaarden invoeren;

— chauffeurs wier contract werd opgezegd helpen een nieuwe verzekeraar te vinden.

Een verzekering is nodig en verplicht. De concrete uitwerking van die verzekering moet vertrekken vanuit het beginsel van verantwoordelijkheid en humanisering van de markt.

Solidariteit wordt verdiend en is geen verplichting.

Het is natuurlijk begrijpelijk dat de verzekeraar het bedrag van de premie bepaalt op basis van de verantwoordelijkheid van de verzekerde.

Iedere automobilist kan en moet reageren op het risico dat hij veroorzaakt door deel te nemen aan het verkeer. Hij heeft echter geen controle op de (onverantwoorde) risico's die andere automobilisten nemen van de categorie waartoe hij jammer genoeg behoort.

Jonge autobestuurders mogen toch niet worden onderworpen aan de wetten van de statistiek als zij de nodige voorzorgen in acht nemen of net geslaagd zijn voor hun rijexamen.

De onrechtvaardigheid waarmee veel jongeren te maken krijgen voor hun verplichte verzekering wordt veroorzaakt door het feit dat wat statistisch gezien klopt, vaak op individueel niveau niet correct is.

De plus en plus souvent, les compagnies d'assurance pratiquent la segmentation. Soucieux d'assainir leurs portefeuilles, de nombreux assureurs excluent en effet diverses catégories d'automobilistes «à risques» ou, ce qui revient souvent au même, leur proposent de payer des primes très élevées: plus de 1 000 euros, par exemple, pour une voiture de petite cylindrée conduite par un jeune âgé de 19 ans.

Cette surprime est généralement applicable à tout jeune assuré qui possède un permis depuis moins de 5 ans.

Il ne faut pas se voiler la face, nous sommes en face du deuxième lobby le plus puissant en Belgique, qui est celui des assureurs.

Pour les jeunes conducteurs, les primes demandées oscillent dans une moyenne fixée aujourd'hui entre 800 et 1 200 euros pour une simple RC auto, sans l'omnium. Il y a là clairement un problème.

Le cadre législatif actuel est insuffisant.

La loi dite «Monfils» n'a pas pallié aux carences législatives et au phénomène d'exclusion des jeunes conducteurs. Cette loi visait trois éléments:

1. repérer les conducteurs qui roulent sans assurance;

2. introduire de meilleures conditions de résiliation;

3. permettre aux conducteurs dont le contrat a été résilié de retrouver une compagnie qui les accueille.

Si la couverture d'assurance doit être nécessaire, puisque obligatoire, sa mise en œuvre concrète doit procéder du principe de responsabilité et d'humanisation du marché.

La solidarité se mérite, elle n'est pas un dû.

Il est certes compréhensible que l'assureur détermine le montant des primes en fonction de la responsabilité que prend effectivement l'assuré.

Chaque automobiliste peut et doit agir sur le risque qu'il crée en participant à la circulation automobile. Il n'a cependant aucun contrôle sur les risques (inconsidérés) que prennent les autres automobilistes de la catégorie à laquelle il a le malheur d'appartenir.

Les jeunes automobilistes n'ont pas à subir les lois de la statistique lorsqu'ils prennent les dispositions adéquates pour y échapper ou tout simplement lorsqu'ils viennent de réussir leur examen de conduite.

L'injustice que ressentent de nombreux jeunes titulaires à l'égard de l'assurance obligatoire s'explique par le fait que ce qui est vrai au niveau statistique est trop souvent inexact au niveau individuel.

Te veel jongeren, maar ook bejaarden, moeten de wet van de statistiek ondergaan en kunnen niet meer vrij kiezen om verantwoordelijk te zijn; de markt heeft voor hen beslist.

Dit wetsvoorstel sluit niet iedere wijziging van de premies uit, maar tracht het systeem menselijker te maken en de struikelblokken van de huidige tarifiering te omzeilen.

Deze buitensporige bedragen en de ermee samenhangende onrechtvaardigheid zou jongeren ertoe kunnen aanzetten zich niet meer te verzekeren, wat dramatische gevolgen zou hebben.

Heeft de economische markt het recht te discrimineren op een manier die voor de Staat verboden is krachtens de artikelen 10 en 11 van de Grondwet?

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wordt een artikel *1bis* ingevoegd, luidende:

«Art. *1bis*. — De tariefaanpassingen die de verzekeraars hanteren voor de dekking, mogen enkel gegrond zijn op objectieve criteria die intrinsiek verband houden met de omvang van het te verzekeren risico, op voorwaarde dat de verzekerde persoonlijk deze criteria beheerst.

Het onderscheid op grond van woonplaats, geslacht, ras, leeftijd, of de ouderdom van het rijbewijs is uitgesloten.»

25 maart 2003.

Trop de jeunes, et les personnes âgées aussi, sont confrontés à la loi des statistiques et n'ont plus aujourd'hui la liberté de faire le choix de la responsabilité, la loi du marché a décidé pour eux.

La présente proposition de loi n'exclut pas toute modulation du montant des primes mais vise à humaniser les choses et à éviter les écueils de la tarification actuelle.

En effet, ces tarifs exorbitants et l'injustice qu'ils induisent risquent d'avoir comme conséquence que de nombreux jeunes renoncent à s'assurer, ce qui serait dramatique.

Le marché économique a-t-il la liberté de commettre les discriminations que l'État s'interdit en vertu des articles 10 et 11 de la Constitution?

Anne-Marie LIZIN.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Un article *1^{er}bis*, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs:

«Art. *1^{er}bis*. — Les modulations de tarif pratiquées par les assureurs quant à la couverture ne peuvent se fonder que sur des critères objectifs et liés intrinsèquement à l'importance du risque à assurer à condition que ces critères puissent être maîtrisés par l'assuré.

Seront en tout état de cause exclues les distinctions fondées sur le domicile, le sexe, la race, l'âge et l'ancienneté du permis de conduire.»

25 mars 2003.

Anne-Marie LIZIN.