

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2010-2011

---

24 FÉVRIER 2011

---

## Proposition de loi instaurant une assurance automobile d'un prix accessible pour les jeunes et les personnes âgées

(Déposée par M. Wouter Beke)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

Cela fait déjà quelques années que le marché de l'assurance automobile a été libéralisé sous l'impulsion de la Commission européenne. Si elle a eu des effets positifs (prix inférieurs pour les bons risques), cette libéralisation a également eu des répercussions négatives sur certains pans du marché. L'une de ces répercussions négatives est la segmentation débridée, qui empêche désormais certaines catégories de preneurs d'assurance de souscrire (à un prix abordable) à une assurance de la responsabilité pour leur véhicule, alors que cette assurance est obligatoire en vertu de la loi. Cette segmentation débridée incite les conducteurs à rouler sans assurance ou sans couverture correcte. Il est dès lors nécessaire de corriger cet effet de la libéralisation du marché.

À l'heure actuelle, ou bien les jeunes conducteurs et les conducteurs âgés essuient un refus de la part des assureurs, ou bien ils doivent payer une surprime élevée. Ce refus ou cette surprime élevée ne résulte pas d'antécédents en matière de sinistres (parce que ces conducteurs seraient des chauffards) mais tient uniquement au fait que ces conducteurs appartiennent à une catégorie statistique spécifique. L'ensemble des jeunes conducteurs (en tant que groupe) et l'ensemble des conducteurs âgés (en tant que groupe) auraient une sinistralité supérieure à la moyenne. Les jeunes conducteurs et les conducteurs âgés en font les frais à titre individuel.

Lorsqu'ils n'essuient pas un refus, ils doivent payer une surprime élevée, qui s'élève parfois à 100 % de la prime que paie un preneur d'assurance n'appartenant pas à ces catégories. Un jeune de vingt et un ans paie

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2010-2011

---

24 FEBRUARI 2011

---

## Wetsvoorstel tot invoering van een betaalbare autoverzekering voor jongeren en ouderen

(Ingediend door de heer Wouter Beke)

---

### TOELICHTING

---

De markt voor autoverzekeringen is al enkele jaren geleden onder impuls van de Europese Commissie vrijgemaakt. Die vrijmaking heeft naast positieve effecten (lagere prijzen voor goede risico's), op sommige deelmarkten ook negatieve effecten gehad. Een van de negatieve effecten is de ongebreidelde segmentering waardoor sommige groepen van verzekeringsnemers geen (betaalbare) aansprakelijkheidsverzekering voor hun auto meer kunnen sluiten, nochtans een bij wet verplichte verzekering. Door de ongebreidelde segmentering worden het niet-verzekerd autorijden en het niet-correct verzekerd autorijden bevorderd. Het is daarom noodzakelijk de vrijmaking van de markt bij te sturen.

Jonge en oudere bestuurders worden vandaag ofwel geweigerd door de verzekeraars, ofwel moeten ze een hoge meerpremie betalen. De weigering of de hoge meerpremie zijn niet het gevolg van een schadeverleden (omdat ze brokkenmakers zouden zijn), maar worden enkel en alleen veroorzaakt omdat ze tot een bepaalde statistische categorie behoren. Blijkbaar hebben alle jongere bestuurders samen (als groep) en alle oudere bestuurders samen (als groep) een grotere schadelast dan gemiddeld. De individuele jongere en oudere bestuurders zijn hiervan de dupe.

Wanneer jongeren en ouderen niet worden geweigerd, moeten ze een hoge meerpremie betalen. Die meerpremie loopt soms op tot 100 % van de premie die een gewone verzekeringsnemer betaalt. Een

parfois deux fois plus qu'une personne âgée de trente ans pour sa police RC, et ce, uniquement parce qu'il appartient à un groupe d'âge spécifique.

Dans la pratique, ce problème est souvent contourné, en ce qui concerne les jeunes, en contractant une assurance automobile au nom de l'un des parents. La prime est alors beaucoup moins élevée. Mais en ayant recours à ce subterfuge, les jeunes et leurs parents prennent des risques considérables, puisqu'ils font une fausse déclaration et que cette pratique est frauduleuse. Cela peut avoir de graves conséquences en cas de sinistre (grave). La convention est en effet nulle et l'assureur a contre le preneur d'assurance un droit de recours qui n'est pas assorti de limites financières.

Il est socialement inacceptable que les jeunes et les personnes âgées soient *de facto* empêchés de conclure une police d'assurance. Le droit à l'assurance, qui, à la suite d'une récente modification législative, a été récemment inscrit dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, n'apporte aucune solution à ce problème.

La présente proposition vise à réduire le coût de l'assurance RC de trois manières différentes.

En premier lieu, l'augmentation de la prime engendrée par le paramètre « âge » est limitée à 25 %. Les assureurs qui ne souhaitent pas offrir de contrat aux jeunes et aux personnes âgées à de telles conditions sont tenus d'orienter les intéressés vers le Bureau de tarification. Par l'entremise de celui-ci, les jeunes et les personnes âgées doivent pouvoir souscrire une police dans laquelle le paramètre de l'âge intervient tout au plus à hauteur de 25 %.

La mission du Bureau de tarification est financée au moyen d'une dotation accordée par le pouvoir fédéral au bureau de tarification. Cette dotation peut être considérée comme un prélèvement sur la taxe fiscale appliquée aux polices d'assurance. Pour l'instant, la taxe globale appliquée à la police d'assurance responsabilité civile en Belgique figure parmi les plus élevées d'Europe et se chiffre à 27,1 %. Seule la France connaît une taxe plus élevée, à savoir 33 %. Dans les autres pays limitrophes et dans les autres pays d'Europe, la taxe est nettement inférieure. En Allemagne, elle s'élève à 15 %, aux Pays-Bas, à 7 % et au Luxembourg, à 4 %. La taxe appliquée dans les pays voisins se monte donc en moyenne à quelque 15 %. La taxe globale de 27,1 % est une taxe proportionnelle composée d'une taxe fiscale de 9,25 %, d'une taxe de 10 % destinée à l'Institut national d'assurance maladie-invalidité (INAMI), d'une taxe de 7,5 % au profit du Fonds des handicapés et d'une taxe de 0,35 % au profit de la Croix-Rouge.

La taxe étant proportionnelle, les personnes dont la prime d'assurance est élevée (par exemple, les jeunes)

jongere van 21 jaar betaalt soms twee keer zoveel voor zijn B.A.-polis als iemand van dertig jaar en dit louter en alleen omdat hij tot een bepaalde leeftijdsgroep behoort.

In de praktijk wordt, wat de jongeren betreft, dit probleem nogal eens omzeild door het nemen van een autoverzekering op naam van één van de ouders. De premie is dan een stuk lager. Maar hiermee nemen de jongeren en hun ouders een groot risico want in feite leggen ze een valse verklaring af en plegen ze fraude. Dit kan ernstige gevolgen hebben wanneer zich een (ernstig) schadegeval voordoet. De overeenkomst is immers nietig en de verzekeraar heeft een verhaalrecht op de verzekerde dat niet gekoppeld is aan financiële grenzen.

Het is maatschappelijk onaanvaardbaar dat jongeren en ouderen *de facto* worden uitgesloten van een verzekeringspolis. Het recht op verzekering dat na een recente wetswijziging ingeschreven is in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen biedt geen antwoord op dit probleem.

Dit voorstel beoogt de kostprijs van de B.A.-polis op drie verschillende wijzen te drukken.

Ten eerste wordt de verhoging die de parameter leeftijd teweegbrengt in de vaststelling van de premie beperkt tot maximaal 25 %. Verzekeraars die niet tegen deze voorwaarden de jongeren en de ouderen wensen te contracteren moeten de betrokkenen doorverwijzen naar het tariferingsbureau. Door toedoen van het tariferingsbureau moeten jongeren en ouderen een polis kunnen ondertekenen waarbij de parameter leeftijd voor maximaal 25 % meespeelt in de tariefbepaling.

De financiering van deze opdracht van het tariferingsbureau gebeurt door een dotatie van de federale overheid aan het tariferingsbureau. Deze dotatie kan worden beschouwd als een voorafname op de bestaande fiscale taks op verzekeringspolissen. Op dit ogenblik behoort de totale taks op de B.A.-polis in België bij de hoogste van Europa. De totale taks bedraagt 27,1 %. Alleen in Frankrijk ligt de taks hoger, namelijk 33 %. In de andere buurlanden en in de rest van Europa ligt de taks veel lager: Duitsland: 15 %, Nederland 7 % en Luxemburg 4 %. De gemiddelde taks in onze buurlanden draait dus rond de 15 %. De totale taks van 27,1 % is een proportionele taks die is samengesteld uit een fiscale taks van 9,25 %, een taks ten gunste van het Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering (RIZIV) van 10 %, een taks ten gunste van het Fonds voor de Gehandicapten van 7,5 % en een taks ten gunste van het Rode Kruis van 0,35 %.

Het feit dat de taks proportioneel is, impliceert dat personen die een dure verzekering hebben, bijvoor-

paieront donc également une taxe relativement élevée (effet pervers). Cette taxe proportionnelle a par ailleurs encore fait croître les recettes de l'État à la suite des récentes augmentations des primes d'assurance.

Les raisons de réorienter et de dynamiser la taxe fiscale (de 9,25 %) appliquée à la police d'assurance responsabilité civile ne manquent dès lors pas. La réorientation de la taxe fiscale permet de rétablir progressivement la solidarité entre les assurés et de réduire la segmentation sauvage.

Deuxièmement, la durée du contrat d'assurance pour les jeunes est portée à cinq ans maximum. Les assureurs pourront ainsi compenser, au cours des années suivantes, la sursinistralité des jeunes chauffeurs pendant leurs premières années de conduite. Le Roi peut déterminer les modalités d'adaptations tarifaires intermédiaires. Plus particulièrement, le Roi fixera les maxima qui pourront être appliqués par l'assureur à l'occasion d'une adaptation tarifaire intermédiaire. Les assureurs ne pourront pas résilier ces polices après un sinistre, contrairement aux polices d'une durée maximale d'un an.

Troisièmement, l'offre conjointe est explicitement autorisée. Les assureurs pourront ainsi faire une proposition conjointe aux parents et à leurs adolescents. Regrouper les bons et les moins bons risques peut contribuer à comprimer le coût total de la police. Cette solution est couramment pratiquée de manière informelle aujourd'hui, mais elle est interdite par la loi sur les pratiques du commerce.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 2

Cet article vise à permettre aux jeunes et aux personnes âgées de conclure la police d'assurance responsabilité civile automobile obligatoire à un prix raisonnable, ce que ne permet plus la segmentation actuelle.

Il permet aux preneurs d'assurance de s'adresser au Bureau de tarification lorsque la prime qui leur est proposée a été majorée d'au moins 25 % en raison du paramètre de l'âge.

Le Bureau de tarification leur proposera une prime calculée en tenant compte de l'augmentation maximale de 25 % pour le paramètre de l'âge, ainsi que de l'ensemble des autres éléments inhérents aux techniques d'assurance.

Le calcul de la majoration de 25 % est effectué indépendamment d'autres paramètres. D'autres éléments, tels que le sexe, le domicile ou les moyens financiers, peuvent, dès lors, déjà avoir été pris en compte.

beeld jongeren, dus ook een relatief hoge taks betalen (pervers effect). Die proportionele taks heeft overigens de inkomsten van de overheid na de recente tariefverhogingen van de verzekeraars nog doen stijgen.

Er zijn bijgevolg voldoende redenen om de fiscale taks op de B.A.-polis (de 9,25 %) te heroriënteren en te dynamiseren. De heroriëntatie van de fiscale taks laat toe de solidariteit tussen de verzekerden gedeeltelijk te herstellen en de wilde segmentering terug te dringen.

Ten tweede wordt de duur van de verzekeringsovereenkomst voor jongeren verlengd tot maximaal vijf jaar. Daardoor kunnen verzekeraars de extra schadelast die jonge chauffeurs de eerste jaren hebben, recupereren in de daaropvolgende jaren. De Koning kan de nadere regels bepalen voor tussentijdse tariefaanpassingen. Meer bepaald zal de Koning de maxima vastleggen die door de verzekeraar kunnen worden toegepast bij een tussentijdse tariefaanpassing. Verzekeraars zullen die polissen, in tegenstelling tot de polissen met een maximale duur van één jaar, niet kunnen opzeggen na een schadegeval.

Ten derde wordt het gezamenlijk aanbod expliciet toegestaan. Zo kunnen verzekeraars de ouders en hun adolescenten een gezamenlijk voorstel doen. Het goede en het minder goede risico samenbrengen, kan helpen de totale prijs van de polis te drukken. Dit gebeurt op dit ogenblik regelmatig informeel, maar is volgens de wet handelspraktijken verboden.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel 2

Dit artikel beoogt jongeren en ouderen toe te laten de verplichte B.A.-autoverzekering te sluiten tegen een redelijk tarief, iets wat door de segmentering niet het geval is.

Dit artikel laat verzekeringsnemers toe zich tot het tarifieringsbureau te wenden wanneer in de premie die hen wordt voorgesteld de parameter leeftijd voor een verhoging van de premie met ten minste 25 % zorgt.

Het tarifieringsbureau zal een premie voorstellen die rekening houdt met de maximale verhoging van 25 % voor de parameter leeftijd en met alle andere verzekerings-technische elementen.

De berekening van de 25 %-verhoging wordt onafhankelijk van de interferentie van andere parameters gehanteerd. Andere elementen kunnen dus al verrekend zijn, zoals bijvoorbeeld het geslacht, de woonplaats of het vermogen.

## Article 3

Lorsque le Bureau de tarification doit intervenir pour des jeunes ou des personnes âgées visées à l'article 2, il doit fixer une prime en tenant compte de deux facteurs :

- le risque que présente le preneur d'assurance (ses particularités individuelles);
- la limite maximale de 25 % pour le paramètre de l'âge.

Au cas où le Bureau de tarification ne serait pas en mesure d'accomplir sa mission sociale sans essuyer de perte financière, le déficit pourrait être compensé par une dotation du pouvoir fédéral à charge du Trésor public. Cette dotation, dont le montant serait fixé par le Roi, servirait à subsidier la prime des intéressés si nécessaire.

## Article 4

Il est prévu dans la loi sur le contrat d'assurance terrestre une dérogation à l'article fixant la durée maximale des contrats d'assurance. Cette durée maximale est actuellement fixée à un an. La durée maximale de tout contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est portée à cinq ans. Cette prolongation doit inciter les assureurs à proposer aux jeunes un contrat d'assurance dont le prix est abordable. Usage peut être fait de cette dérogation si le conducteur principal est âgé de moins de vingt-cinq ans. Lorsque le contrat couvre plusieurs véhicules et qu'au moins un des conducteurs principaux d'un de ces véhicules est âgé de moins de vingt-cinq ans, le contrat global peut être conclu pour une durée maximale de cinq ans.

Le Roi fixe les règles régissant les adaptations tarifaires intermédiaires. Après un sinistre, les tarifs ou les franchises peuvent faire l'objet de certaines adaptations, conformément aux règles fixées par le Roi, et ce, dans le respect de la réglementation européenne en la matière.

Le contrat peut être prorogé tacitement, mais est résiliable chaque année à dater de sa prorogation.

## Article 5

Lorsqu'un contrat RC est conclu pour une longue durée, l'assureur ne peut plus avoir recours à la résiliation anticipée après sinistre.

## Article 6

Il est prévu dans la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et à la protection du consomma-

## Artikel 3

Wanneer het tariferingsbureau moet tussenkomen voor jongeren en ouderen bedoeld in artikel 2, moet het een premie bepalen die rekening houdt met twee factoren :

- het risico van de verzekeringsnemer (zijn individuele kenmerken);
- de maximumgrens van 25 % voor de parameter leeftijd.

Ingeval het tariferingsbureau zijn maatschappelijke opdracht niet zonder financieel verlies kan vervullen kan het deficit worden gecompenseerd via een dotatie van de federale overheid ten laste van de Schatkist. Het bedrag van de dotatie is te bepalen door de Koning. Met deze dotatie wordt, indien nodig, de premie van de betrokkenen gesubsidieerd.

## Artikel 4

Er wordt in de wet op de landverzekeringsovereenkomst een afwijking ingeschreven op het artikel dat de maximale duur van verzekeringsovereenkomsten regelt. Die maximale duur is nu vastgelegd op één jaar. Bij het sluiten van een overeenkomst burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen wordt de maximale duur van de verzekeringsovereenkomst verlengd tot vijf jaar. Dit moet toelaten het voor verzekeraars aantrekkelijker te maken om jongeren een betaalbaar verzekeringscontract aan te bieden. Van die afwijking kan worden gebruikgemaakt als de voornaamste bestuurder jonger is dan vijfentwintig jaar. Wanneer het contract verschillende voertuigen dekt waarbij minstens één van de voornaamste bestuurders van één van die voertuigen jonger is dan vijfentwintig jaar, dan kan het gezamenlijke contract voor een duur van maximaal vijf jaar worden gesloten.

De Koning bepaalt de regels voor tussentijdse tariefaanpassingen. Na een schadegeval kunnen er tariefaanpassingen of aanpassingen van de vrijstellingen worden doorgevoerd volgens de regels die door de Koning zullen worden vastgelegd, met respect voor de Europese regelgeving.

Het contract kan stilzwijgend worden verlengd, maar is vanaf de verlenging jaarlijks opzegbaar.

## Artikel 5

Wanneer een B.A.-verzekering van lange duur wordt gesloten, kan de verzekeraar niet langer een beroep doen op de vervroegde opzegging na schadegeval.

## Artikel 6

Er wordt in de wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentenbescherming een af-

teur une dérogation en matière d'offre conjointe. L'assureur peut faire une offre conjointe visant à couvrir, pour un seul prix global, la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs pour plusieurs véhicules pour autant que le conducteur principal d'un des véhicules concernés par cette offre soit âgé de moins de vingt-cinq ans. Cette dérogation doit permettre aux assureurs d'assurer de jeunes conducteurs et leurs parents à un prix abordable.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE LOI

---

### Article 1<sup>er</sup>

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

### Art. 2

Dans l'article 9<sup>ter</sup> de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, il est inséré un § 4<sup>bis</sup>, libellé comme suit :

« § 4<sup>bis</sup>. — Est assimilée à un refus, la proposition d'une prime majorée de plus de 25 % en raison du paramètre de l'âge. »

### Art. 3

L'article 9<sup>quater</sup>, § 2, de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

« Dans les cas visés à l'article 9<sup>ter</sup>, § 4<sup>bis</sup>, le Bureau de tarification fixe la prime en tenant compte du risque que le preneur d'assurance présente, sauf en ce qui concerne le paramètre de l'âge, pour lequel une majoration maximum de 25 % est appliquée. Si cette modalité de fixation de la prime entraîne des pertes, le Roi arrête une dotation spéciale à charge du Trésor pour couvrir ces pertes. »

wijking ingeschreven met betrekking tot het gezamenlijk aanbod. De verzekeraar kan een gezamenlijk aanbod doen om verschillende voertuigen te verzekeren tegen burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen voor één totale prijs voor zover er in de overeenkomst een voertuig is betrokken waarvan de voornaamste bestuurder jonger is dan vijftientig jaar. De wijziging moet verzekeraars toelaten een aanbod te doen voor het verzekeren van jongeren en hun ouders tegen een betaalbare prijs.

Wouter BEKE.

\*  
\* \*

## WETSVOORSTEL

---

### Artikel 1

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

### Art. 2

In artikel 9<sup>ter</sup> van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt een paragraaf 4<sup>bis</sup> ingevoegd, luidende :

« § 4<sup>bis</sup>. — Het voorstel van premie waarin de parameter leeftijd tot een verhoging van de premie met meer dan 25 % leidt, wordt gelijkgesteld met een weigering. »

### Art. 3

Artikel 9<sup>quater</sup>, § 2, van dezelfde wet wordt aangevuld met het volgende lid :

« In de gevallen bedoeld in artikel 9<sup>ter</sup>, § 4<sup>bis</sup>, bepaalt het Tarifieringsbureau de premie rekening houdend met het risico dat de verzekeringsnemer vertoont, behoudens voor de parameter leeftijd waarvoor een verhoging van maximaal 25 % wordt toegepast. Wanneer dit tot verliezen leidt, wordt door de Koning een bijzondere dotatie ten laste van de Schatkist vastgesteld om die verliezen te dekken. »

## Art. 4

Dans l'article 30, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 :

« Par dérogation à l'alinéa 1<sup>er</sup>, la durée d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile obligatoire en matière de véhicules automoteurs ne peut excéder cinq ans, et ce, pour autant qu'il s'agisse d'un contrat couvrant un véhicule dont le conducteur principal ou un des conducteurs principaux n'a pas atteint l'âge de vingt-cinq ans. Le Roi fixe les modalités des adaptations tarifaires intermédiaires. Sauf si l'une des parties s'y oppose, dans les formes prescrites à l'article 29, au moins trois mois avant l'arrivée du terme du contrat, celui-ci est reconduit tacitement pour des périodes consécutives d'un an. »

## Art. 5

Dans l'article 31 de la même loi, il est inséré un § 2<sup>ter</sup>, libellé comme suit :

« § 2<sup>ter</sup>. — En assurance couvrant la responsabilité civile obligatoire en matière de véhicules automoteurs, lorsque le contrat a été conclu pour une durée excédant un an en application de l'article 30, § 1<sup>er</sup>, alinéa 3, l'assureur ne peut se réserver le droit de résilier le contrat après sinistre. »

## Art. 6

L'article 72, § 2, de la loi du 6 avril 2010 relative aux pratiques du marché et à la protection du consommateur est complété par un 7<sup>o</sup>, libellé comme suit :

« 7<sup>o</sup> un contrat responsabilité civile obligatoire en matière de véhicules automoteurs couvrant un véhicule dont le conducteur principal n'a pas atteint l'âge de vingt-cinq ans. »

16 décembre 2010.

## Art. 4

In artikel 30, § 1, van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst wordt tussen het tweede en het derde lid het volgend lid ingevoegd :

« In afwijking van het eerste lid mag bij het sluiten van een overeenkomst verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen de duur van de verzekeringsovereenkomst niet langer dan vijf jaar zijn en dit enkel voor zover het een contract betreft waarbij de voornaamste bestuurder of minstens één van de voornaamste bestuurders nog geen 25 jaar oud is. De Koning bepaalt de nadere regels voor tussentijdse tariefaanpassingen. Behalve wanneer een van de partijen ten minste drie maanden vóór de vervaldag van de overeenkomst zich ertegen verzet, volgens de in artikel 29 voorgeschreven wijzen, wordt ze stilzwijgend verlengd voor opeenvolgende periodes van één jaar. »

## Art. 5

In artikel 31 van dezelfde wet wordt een paragraaf 2<sup>ter</sup> ingevoegd, luidende :

« § 2<sup>ter</sup>. — Bij een verzekering die de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen dekt en die voor een duur langer dan één jaar werd gesloten met toepassing van artikel 30, § 1, derde lid, kan de verzekeraar zich het recht niet voorbehouden op te zeggen na een schadegeval. »

## Art. 6

Artikel 72, § 2, van de wet van 6 april 2010 betreffende marktpraktijken en consumentbescherming wordt aangevuld met de bepaling onder 7<sup>o</sup>, luidende :

« 7<sup>o</sup> een overeenkomst verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen waarbij er een voertuig is betrokken waarvan de voornaamste bestuurder nog geen vijftientig jaar oud is. »

16 december 2010.

Wouter BEKE.