

Actuele systemen voor het verzekeren van personenwagens in België

Bart GIELEN

promotor :
Prof. dr. Georges HEEREN

SAMENVATTING

In deze thesis wordt dieper ingegaan op de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen die recentelijk is aangepast door het wegvallen van het verplicht karakter van het bonus-malussysteem.

Om een duidelijk beeld te krijgen over de huidige wetgeving wordt gestart met een literatuurstudie met betrekking tot de verzekeringswetgeving. In een eerste onderdeel wordt de definitie van een verzekering geformuleerd, hoe een verzekering tot stand komt en tevens wordt er uitleg verstrekt over de verschillende soorten van verzekeringen. Dit onderdeel wordt gestoeld op de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst. Daarna wordt er dieper ingegaan op de schadeverzekeringen die vallen onder titel II van deze wet, welke ondermeer de aansprakelijkheidsverzekeringen bevat. Tot slot van de literatuurstudie wordt de verplichte verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen bestudeerd die ressorteert onder de wet van 21 november 1989.

Onder druk van de Europese Commissie is het verplichte karakter van het bonus-malussysteem sinds 1 januari 2004 volledig afgeschaft en kunnen de verzekeringsondernemers zelf beslissen hoe men de premie voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen bepaalt. In het tweede deel van deze thesis wordt eerst het oude bonus-malussysteem besproken en vervolgens worden de huidige systemen voor het verzekeren van de B.A. motorrijtuigen geanalyseerd. Door middel van interviews met ervaringsdeskundigen, zijnde vertegenwoordigers van verzekeringsondernemingen en onderzoek op het Internet, werden de systemen van DVV, Ethias, Dexia en KBC uitgebreid onderzocht.

Uit deze studie blijkt dat het bonus-malussysteem in België anno 2006 blijft voortbestaan, weliswaar zonder het verplichte karakter ervan. Alle onderzochte verzekeringsondernemingen, behalve KBC, blijven trouw aan het oude bonus-malussysteem, mits enkele kleine aanpassingen zoals het wijzigen van de tariefpercentages overeenstemmend met een bonus-malusgraad of het invoeren van enkele negatieve graden. KBC echter is onzes inziens de enige onderneming die met een totaal vernieuwd bonus-malussysteem op de markt is gekomen door het systeem op te

splitsen in 3 klassen en het aantal graden te verminderen tot 18 (van graad '0' tot en met '17').

Verder in dit werk wordt de vraag onderzocht of het verplichte bonus-malussysteem in België terug dient ingevoerd te worden, aangezien het Europees Hof van Justitie de afschaffing van het verplichte bonus-malussysteem in Frankrijk en Luxemburg heeft kunnen voorkomen. Het bonus-malussysteem laat de verzekeringsmaatschappijen toe om in alle vrijheid de hoogte van de basispremie vast te stellen en druist bijgevolg niet in tegen de tariefvrijheid die bepaald wordt in richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992.

Over de herinvoering van het systeem zijn de meningen verdeeld. Door de eventuele herinvoering zal het verzekeringslandschap in ieder geval wel overzichtelijker worden voor de consument, maar dit is dan ook het enige argument om deze verplichting opnieuw in te voeren.

Tot slot werden nog enkele simulaties uitgewerkt om de andere segmentatiecriteria zoals woonplaats, leeftijd en geslacht te onderzoeken. Hieruit blijkt dat deze een erg belangrijk aandeel hebben met betrekking tot de hoogte van de verzekeringspremie. Door slechts één criterium te wijzigen kan de premie met bijna 50 percent stijgen, wat toch verrassend veel is.

WOORD VOORAF

Deze eindverhandeling vormt het sluitstuk van mijn opleiding als master in de toegepaste economische wetenschappen aan de Universiteit Hasselt te Diepenbeek. De realisatie hiervan zou onmogelijk zijn geweest zonder de medewerking, hulp en steun van een aantal personen, die ik via deze weg graag wil bedanken.

In de eerste plaats wil ik mijn promotor Prof. Dr. Georges Heeren van harte danken. Zijn kennis, deskundig advies en opbouwende kritiek waren onontbeerlijk voor de uitvoering van deze thesis.

Verder gaat mijn oprechte dank uit naar de ervaringsdeskundigen in de verzekeringssector. In het bijzonder dank ik dhr. Wim Hoedemaekers, mevr. Katrien Delbroek, de medewerkers van verzekeringskantoor Houben & Martens en dhr. Luc Thys.

Overigens zou ik mijn ouders willen bedanken voor de morele en financiële steun gedurende mijn studieloopbaan en de mogelijkheid die ze mij hebben geboden om verder te studeren.

Tot slot dank ik al mijn vrienden en vriendinnen die mij gesteund hebben tijdens het maken van dit werk.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING	
WOORD VOORAF	
I PROBLEEMSTELLING	1
I.1 PRAKTIJKPROBLEEM	1
I.2 ONDERZOEKSDOEL	3
<i>I.2.1 Centrale onderzoeksvraag</i>	3
<i>I.2.2 Deelvragen</i>	3
I.3 ONDERZOEKSSTRATEGIE	4
<i>I.3.1 Literatuurstudie</i>	4
<i>I.3.2 Praktijkonderzoek</i>	4
II LITERATUURSTUDIE	5
II.1 WAT IS EEN VERZEKERING?	5
II.2 BELANGRIJKSTE INDELING VAN DE VERZEKERINGEN	7
<i>II.2.1 Privé-verzekeringen en sociale verzekeringen</i>	7
<i>II.2.2 Privé en publieke verzekeringen</i>	8
<i>II.2.3 Landverzekeringen en zeeverzekeringen</i>	8
<i>II.2.4 Facultatieve en verplichte verzekeringen</i>	8
<i>II.2.5 Verzekeringen van gemeen recht en wetsverzekeringen</i>	9
<i>II.2.6 De premieverzekeringen en onderlinge verzekeringen</i>	9
<i>II.2.7 Verzekeringen tot vergoeding van schade en verzekeringen tot uitkering van een vast bedrag</i>	9
<i>II.2.8 Verzekeringstakken</i>	10
<i>II.2.9 Grote risico's en massarisico's</i>	10
II.3 ONTSTAAN VAN DE VERZEKERINGSOVEREENKOMST	11
<i>II.3.1 Toestemming</i>	11
<i>II.3.2 De bekwaamheid</i>	12
<i>II.3.3 Het voorwerp</i>	13
<i>II.3.4 De oorzaak</i>	14
II.4 SCHADEVERZEKERINGEN.....	14
<i>II.4.1 Algemene toepasselijke regels voor verzekeringen tot vergoeding van schade</i>	14

II.4.1.1 Verzekerbaar belang	15
II.4.1.2 Vergoedend beginsel	15
II.4.1.3 Subrogatie	16
II.4.1.4 Onderverzekering	18
<i>II.4.2 Regels voor aansprakelijkheidsverzekeringen</i>	<i>18</i>
II.4.2.1 Toepassingsgebied	18
II.4.2.2 Kenmerken van een aansprakelijkheidsverzekering	19
II.4.2.3 Leiding van het geschil	21
II.4.2.4 Betaling van de schadevergoeding	22
II.4.2.5 Eigen recht van de benadeelde	24
II.4.2.6 Verhaal van de verzekeraar	25
II.5 VERZEKERING BA MOTORRIJTUIGEN	26
<i>II.5.1 Verzekeringsplicht</i>	<i>27</i>
II.5.1.1 Onderworpen voertuigen	27
II.5.1.2 Onderschrijving van de verzekering	28
II.5.1.3 Verzekerde personen	28
II.5.1.4 Vergoedbare schade	29
II.5.1.5 Bewijs van verzekering	30
<i>II.5.2 Rechten van het slachtoffer bij schadegeval</i>	<i>31</i>
II.5.2.1 Rechtstreekse vordering van het slachtoffer	31
II.5.2.2 Het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds	32
II.5.2.3 Schadeloosstelling van de zwakke slachtoffers	33
<i>II.5.3 Verhouding tussen verzekeraar, verzekeringnemer en verzekerde</i>	<i>33</i>
II.5.3.1 De premie	33
II.5.3.2 Verplichting bij schadegeval	35
II.5.3.3 Verhaal van de verzekeraar	35
II.5.3.4 Samenhangende dekkingen bij de verplichte verzekering	36

III BURGERRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID MOTORRIJTUIGEN IN DE PRAKTIJK

37

III.1 HET OUDE BONUS-MALUSSYSTEEM	37
III.2 HUIDIGE VERZEKERINGSSYSTEMEN	38
<i>III.2.1 DVV Verzekeringen</i>	<i>39</i>
III.2.1.1 Segmentatiecriteria	39
III.2.1.2 Bonus-malus	39
III.2.1.3 Extra voordelen	41
<i>III.2.2 Ethias</i>	<i>42</i>
III.2.2.1 Segmentatiecriteria	42

III.2.2.2 Bonus-malus	42
III.2.2.3 Extra voordelen.....	43
<i>III.2.3 Dexia</i>	<i>45</i>
III.2.3.1 Segmentatiecriteria	45
III.2.3.2 Bonus-malus	45
III.2.3.3 Extra voordelen.....	47
<i>III.2.4 KBC Verzekeringen.....</i>	<i>48</i>
III.2.4.1 Segmentatiecriteria	48
III.2.4.2 Bonus-malus	48
III.2.4.3 Extra voordelen.....	50
III.3 HET VERPLICHTE BONUS-MALUSSYSTEEM TERUG INVOEREN?.....	51
<i>III.3.1 Rechtsgeldigheid van de verplichte bonus-malus</i>	<i>51</i>
<i>III.3.2 Herinvoering van het verplichte bonus-malusstelsel</i>	<i>53</i>
III.4 VERGELIJKING VAN DE PREMIES	56
<i>III.4.1 Simulaties.....</i>	<i>56</i>
III.4.1.1 DVV Verzekeringen.....	57
III.4.1.2 Ethias	58
III.4.1.3 Dexia.....	59
III.4.1.4 KBC.....	61
<i>III.4.2 Vergelijking van de verschillende verzekeraars.....</i>	<i>62</i>
IV CONCLUSIES	64
LIJST VAN DE GERAADPLEEGDE WERKEN	66
BIJLAGEN

LIJST VAN DE GEBRUIKTE FIGUREN

Figuur 1 - Simulaties DVV Verzekeringen	57
Figuur 2 - Simulaties Ethias	58
Figuur 3 - Simulaties Dexia	59
Figuur 4 - Landkaart België	60
Figuur 5 - Simulaties KBC	61
Figuur 6 - Vergelijking van de premie B.A. motorrijtuigen van alle onderzochte verzekeraars.....	62

LIJST VAN DE GEBRUIKTE TABELLEN

Tabel 1 - De oude bonus-malusschaal	38
Tabel 2 - Vergelijking van bonus-malussystemen (DVV)	40
Tabel 3 - Vergelijking van bonus-malussystemen (Ethias)	43
Tabel 4 - Kortingspercentages bij Ethias	44
Tabel 5 - Vergelijking van bonus-malussystemen (Dexia)	46
Tabel 6 - Vergelijking van bonus-malussystemen (KBC)	49
Tabel 7 - Premia B.A. motorrijtuigen van alle onderzochte verzekeraars	62
Tabel 8 - Procentuele vergelijking t.o.v. offerte 1	63

I PROBLEEMSTELLING

De inhoud van het eerste hoofdstuk van deze eindverhandeling betreft de probleemstelling. Het praktijkprobleem zal de basis vormen voor het onderzoeksdoel en de onderzoeksstrategie.

1.1 Praktijkprobleem

Door invloed van de Europese Commissie is sinds 1 januari 2004 het gebruik van het bonus-malussysteem niet meer verplicht in de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen in België. De Europese Commissie oordeelde dat dit systeem indruiste tegen het beginsel van de tariefvrijheid, dat de lidstaten verbiedt om de kennisgeving, voorafgaande goedkeuring of systematische mededeling te eisen van de tarieven of tariefverhogingen die een verzekeringsonderneming voornemens is door te voeren op het grondgebied van deze staten. Bovendien zou het Belgische bonus-malussysteem het vrij verhandelen van verzekeringsproducten binnen de Europese Gemeenschap verhinderden. Daarom heeft België het verplichte karakter van het bonus-malussysteem afgeschaft en momenteel kunnen de verzekeraars dus zelf bepalen hoe ze hun klanten indelen en welke premie ze vragen voor een autopolis.

Ondertussen zijn we al meer dan anderhalf jaar verder en zien we in dagbladen en tijdschriften koppen verschijnen als "test-aankoop wil prijzen autoverzekering transparanter", "afschaffing van de bonus-malus treft brokkenmakers", "strengere bonus-malus voor jonge bestuurders", "afgeschafte bonus-malus leeft nog" en "Europa keurt bonus-malus toch goed"

Is er werkelijk zo veel verschil tussen de huidige verzekeringssystemen, dat de verzekeringsnemers de verschillende systemen niet meer met elkaar kunnen vergelijken? Moeten de brokkenmakers in deze nieuwe systemen effectief meer betalen voor hun verzekering? Zorgt het nieuwe bonus-malussysteem voor strengere voorwaarden en

hogere tarieven voor jongeren? Zou het bovendien voordeliger zijn dat België het oude bonus-malussysteem terug invoert?

Al deze vragen geven aan hoeveel verwarring er bestaat onder de verzekeringsnemers. Daarom werd in deze thesis gekozen om de huidige situatie binnen het Belgisch verzekeringslandschap met betrekking tot de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen nader te onderzoeken. Zo kan meer duidelijkheid verschaft worden aan de verzekeringsnemers door hen een studie aan te bieden die de verschilpunten tussen vroeger en nu aanreikt en de huidige situatie analyseert.

1.2 Onderzoeksdoel

1.2.1 Centrale onderzoeksvraag

Sinds 1 januari 2004 behoort het verplichte bonus-malussysteem tot het verleden. Nu zijn de verzekeringsmaatschappijen vrij dit systeem al dan niet toe te passen en de inhoud ervan zelf te bepalen. Anderhalf jaar later lijkt het zeer interessant om na te gaan in welke mate dit systeem nog wordt toegepast. Daarom is gekozen voor de volgende centrale onderzoeksvraag:

“Wat zijn de actuele systemen voor het verzekeren van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van personenwagens in België?”

1.2.2 Deelvragen

Bij deze centrale onderzoeksvraag kan men nog enkele bijkomende deelvragen stellen, zoals onder andere:

- Is het bonus-malussysteem voor het verzekeren van personenwagens in België nog steeds van kracht?
- Moet het bonus-malussysteem voor het verzekeren van personenwagens in België opnieuw verplicht worden gesteld?
- Wat zijn de verschillende segmentatiecriteria voor het bepalen van de premie van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen bij verscheidene Belgische verzekeraars?
- In welke mate verschilt de premie van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen bij een wijziging van de segmentatiecriteria ‘geslacht, woonplaats en leeftijd’?
- Wat zijn de extra voordelen die de Belgische verzekeraars bieden bij de afsluiting van een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen?

1.3 Onderzoeksstrategie

Hier werd, na het overlopen van de verschillende onderzoeksstrategieën, gekozen voor een literatuurstudie aangevuld met een praktijkonderzoek.

1.3.1 Literatuurstudie

Aan de hand van een literatuurstudie zou men een beeld moeten krijgen van de huidige wetgeving met betrekking tot de autoverzekering, in het bijzonder de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Dit gebeurt door het raadplegen van wetenschappelijke werken uit diverse universitaire- en hogeschoolbibliotheken waarin de geldende wetgeving uitgebreid wordt besproken. Verder worden er ook wetteksten uit het Belgisch Staatsblad, Europese wetgevingen en arresten van het Europees Hof van Justitie via het Internet geconsulteerd.

1.3.2 Praktijkonderzoek

Het praktijkonderzoek bestaat enerzijds uit de bevraging van ervaringsdeskundigen uit de verzekeringssector in de vorm van een half-gestructureerd interview. Aan de hand van een lijst met vooraf bepaalde topics en open vragen worden een beperkt aantal personen uit de verzekeringssector individueel geïnterviewd. Deze worden geselecteerd op basis van hun deskundigheid betreffende de bestudeerde topic en hun relevante persoonlijke ervaring daarmee.

Anderzijds bestaat het praktijkonderzoek uit het zoeken naar relevante gegevens met betrekking tot het bonus-malussysteem via het Internet, via wetenschappelijke artikels en via folders, uitgegeven door verzekeringsmaatschappijen.

II LITERATUURSTUDIE

II.1 Wat is een verzekering?

Om de actuele systemen voor het verzekeren van de personenwagens in België te bekijken, moet er eerst en vooral gekeken worden naar wat onder verzekeren wordt verstaan.

Volgens Schuermans¹ wordt er een onderscheid gemaakt tussen de economische en de juridische betekenis van het begrip 'verzekering'. In de economische betekenis is verzekering een activiteit die erin bestaat in geld waardeerbare risico's van enkelingen te spreiden over groepen van personen.² Hierin wordt nog een verschil gemaakt of de 'verzekering' gebeurt in een mutualistisch of in een kapitalistisch systeem. Zo zal men in een mutualistisch systeem een individueel risico afwentelen op anderen zodat iedereen bijdraagt tot de vorming van een fonds dat wordt beheerd door een verzekeraar. In een kapitalistisch systeem echter wordt de verzekering bekeken als een transactie waardoor de financiële gevolgen van een risico, tegen betaling van een premie, geheel of gedeeltelijk op een verzekeraar worden afgewenteld.

Als men de Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst³ erop naslaat, vindt men de juridische betekenis van de begripsomschrijving 'verzekering'. Volgens artikel 1 A is een verzekering een overeenkomst waarbij één van de partijen, de verzekeraar, zich verbindt om, tegen betaling van een vaste of veranderlijke premie, aan de andere partij, de verzekerde of de begunstigde, een som te betalen om een prestatie te leveren, wanneer zich een onzekere gebeurtenis voordoet, waarbij naar gelang van het geval, de verzekerde of de begunstigde belang heeft dat deze zich niet voordoet.

¹ SCHUERMANS, L. (2001) *Grondslagen van het Belgisch verzekeringsrecht*, Antwerpen - Groningen, Intersentia

² CLAUSING, P. (1986) *Inleiding verzekeringsrecht*, Alphen aan den Rijn, Samson Tjeenk Willink; p.117

³ Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (B.S. 20 augustus 1992)

Zowel in de economische als in de juridische betekenis van een 'verzekering' wordt er verwezen naar het begrip 'risico'. Schuermans⁴ definieert een risico als een onzekere en mogelijke gebeurtenis waarvan de verwezenlijking buiten de wil van de verzekeringnemer, de verzekerde of de begunstigde valt. Hieruit kan men concluderen dat alleen de gevolgen van een risico van onzekere en mogelijke gebeurtenissen waarvan de totstandkoming buiten de wil van de verzekerde valt, verzekeraar zijn.

Een gebeurtenis kan onzeker zijn op twee vlakken. Het ontstaan van een gebeurtenis kan onzeker zijn, zo weet men niet of men wel een auto-ongeluk zal hebben gedurende de verzekeringsovereenkomst. Ook het tijdstip van een zekere gebeurtenis kan onzeker zijn. Zo zal men zeker en vast overlijden alleen weet men niet wanneer.

Verder spreekt men in de definitie van een risico ook over mogelijke gebeurtenissen. Als de verzekeringsovereenkomst wordt gesloten moet de eventualiteit zich nog kunnen voordoen. Het risico mag dus nog niet bestaan of al verwezenlijkt zijn.⁵

Een belangrijk punt voor een verzekeraar is de manier waarop de verzekeraarheid van een risico gemeten wordt. Hij is vooral geïnteresseerd in de probaliteit en de omvang van een schadegeval. Deze probaliteit is de verhouding tussen het aantal keren dat een gebeurtenis zich voordoet en het mogelijke aantal keren dat die gebeurtenis zich effectief voordoet. De probaliteit is afhankelijk van een aantal factoren. Zo zijn de aard van het risico, de omgeving, psychologische of moraliteitsfactoren en de duur van de verzekering belangrijke criteria die de probaliteit van een risico kunnen beïnvloeden. Om het risico van een verzekeringnemer juist te kunnen inschatten wordt vooraleer een verzekering wordt afgesloten een verzekeringsvoorstel ingevuld door de kandidaat verzekerde. "Dit is een formulier dat uitgaat van de verzekeraar en in te vullen door de verzekeringnemer met het doel de verzekeraar in te lichten over de aard van de verrichting en over de feiten en de omstandigheden die voor hem gegevens zijn voor de beoordeling van het risico."⁶ Bovendien moet de kandidaat verzekerde spontaan elementen te kennen geven die het risico kunnen verzwaren. Tot slot kan het risico ook nog verzwaren tijdens de uitvoering van de verzekeringsovereenkomst. Bijvoorbeeld een auto-ongeluk in de loop van een autoverzekering. Hiervan is het bonus malus systeem met zijn trappensysteem een mooi voorbeeld, maar daar kom ik later in dit werk nog op terug.

⁴ SCHUERMANS, L. (2001) O.c.

⁵ Artikel 24 lid 1, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁶ Artikel 1.L, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

Nu het risico gekend is kan men de premie gaan berekenen. "Een premie is iedere vorm van vergoeding die door de verzekeraar als tegenprestatie voor zijn verbintenissen wordt gevraagd" (art. 1.E. van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst). Schuermans (2001) spreekt van een onderverdeling van een premie. Eerst en vooral is er de zuivere premie, in dit deel van de premie houdt de verzekeraar rekening met de prijs van de dekking van het aanvaarde risico. Verder is er de commerciële premie, waar de acquisitiekosten, de algemene bedrijfsonkosten en de winstmarge van de verzekeraar zitten in verwerkt. De zuivere premie en de commerciële premie vormen dan samen de handelspremie waarop taksen en bijdragen worden geheven.

II.2 Belangrijkste indeling van de verzekeringen

II.2.1 Privé-verzekeringen en sociale verzekeringen

Sociale verzekeringen komen onder andere voor in de sociale zekerheidssector onder de vorm van ziekte- en invaliditeitsverzekering, werkloosheidsverzekering, ouderdomsverzekering,... De sociale verzekering steunt op een repartitiestelsel en verschilt daarom van de privé verzekering die zich op kapitalisatie baseert. Een actuariële grondslag ontbreekt dus. De bijdragen beantwoorden niet aan de werkelijk gelopen risico's en de uitkeringen zijn ook niet evenredig met de bijdragen. De behoeften worden gedekt door de overheid in de vorm van belastingen, door de werkgever in de vorm van werkgeversbijdrage en individuele bijdragen.⁷

Toch is er in zekere mate een vervaging tussen de sector van de privé verzekering en die van de sociale zekerheid. Dit komt door het driepijlersysteem van de pensioenvoorzieningen, waar een zeer belangrijke plaats wordt voorbehouden aan de groepsverzekering (tweede pijler) en aan de individuele levensverzekering (derde pijler).⁸

⁷ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.31-32

⁸ Wet 6 april 1995, B.S. 29 april 1995 en het uitvoerings-K.B. 10 januari 1996, B.S. 20 januari 1996, geciteerd door Schuermans (2001): p.32

II.2.2 Privé en publieke verzekeringen

Verzekeringsondernemingen die vroeger tot de publieke sector behoorden, werden ondertussen geprivatiseerd. Zo zal het Vlaamse Gewest haar verzekeringsopdrachten uitbesteden aan één of meerdere privé instellingen.⁹

II.2.3 Landverzekeringen en zeeverzekeringen

De zeeverzekering omvat alle in geld waardeerbare zaken of waarden die aan scheepvaartrisico onderhevig zijn en worden bijgevolg niet behandeld in deze thesis.

II.2.4 Facultatieve en verplichte verzekeringen

Volgens Schuermans¹⁰ is er een aangroei van de verplichte verzekeringen. Toch blijven de meeste verzekeringen echter facultatief, bv. de burgerrechtelijke aansprakelijkheid privé-leven, de brandverzekering, de levensverzekering en de individuele ongevallenverzekering zijn vrije verzekeringen. Verder merkt Schuermans¹¹ ook nog op dat er degelijk onderscheid moet gemaakt worden tussen verplichte verzekeringen en minimale verzekeringsvoorwaarden. Zo zijn de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid privé-leven, de brandverzekering eenvoudige risico's, de rechtsbijstandsverzekering en de levensverzekering niet verplichte verzekeringen maar inhoudelijk moeten zij wel aan bepaalde wettelijke minimavoorwaarden voldoen¹². De Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid Motorrijtuigen is dan wel weer verplicht volgens de Wet van 21 november 1989.¹³ Belangrijk bij een verplichte verzekering is de invoering en het geheel van regels die noodzakelijk zijn voor haar doeltreffendheid: definitie van de omvang van

⁹ FONTAINE, M. (1999) *Verzekeringsrecht*, Brussel, Larcier; p.34

¹⁰ SCHUERMANS, L. (2001) O.c.

¹¹ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.34

¹² BERNAUW, (1998); geciteerd door Schuermans, (2001); p.34

¹³ Wet van 21 november 1989 Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid Motorrijtuigen (B.S. 31 december 1989)

de vereiste dekking, bepaling wie gehouden is de dekking te onderschrijven, instellingen van controle- en sanctiestelsel, enz.¹⁴

II.2.5 Verzekeringen van gemeen recht en wetsverzekeringen

Gemeenrechtelijke verzekeringen zijn alle verzekeringen die niet geregeld worden in een bijzondere wettelijke reglementering. De diefstalverzekering, de individuele en de collectieve ongevalverzekeringen vallen hieronder. Met een wetsverzekering bedoelt men in het vakjargon de arbeidsongevallenverzekering.¹⁵

II.2.6 De premieverzekeringen en onderlinge verzekeringen

Een onderlinge verzekeringsmaatschappij vertegenwoordigt zowel de verzekerden in de hoedanigheid van verzekeraar en verzekerde. Bij dit soort van verzekering verbinden alle verzekerden zich ertoe de passende bijdragen te leveren om alle schadegevallen te regelen. Op het einde van een verzekeringsjaar wordt dan alles afgerekend, het kan dus zijn dat men moet bijbetalen. Bij een premieverzekering draagt de verzekeringsonderneming het volledige risico van de misrekening zonder beroep te kunnen doen op aanvullende bijdragen van de verzekerden.¹⁶

II.2.7 Verzekeringen tot vergoeding van schade en verzekeringen tot uitkering van een vast bedrag

Bij een verzekering tot het vergoeden van schade verbindt de verzekeraar zich ertoe de prestatie te leveren die nodig is om de schade die de verzekerde geleden heeft of

¹⁴ FONTAINE, M. (1999) O.c.

¹⁵ SCHUERMANS, L. (2001) O.c.

¹⁶ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.35

waarvoor hij aansprakelijk is, geheel of gedeeltelijk te vergoeden.¹⁷ Alleen de werkelijke schade komt voor vergoeding in aanmerking want winst is uitgesloten op grond van het indemniteitsbeginsel.^{18 19} Oververzekering is dus uit den boze.

Bij de verzekering tot uitkering van een vast bedrag daarentegen is de prestatie van de verzekeraar niet afhankelijk van de omvang van de schade.²⁰ Om aanspraak te maken op de uitkering van deze verzekering, hoeft zelfs geen effectieve schade geleden te worden. Oververzekering bestaat hier dus niet.

Bij een autoverzekering spreken we over het vergoeden van schade en in deze thesis zullen we het vooral over die categorie hebben.

II.2.8 Verzekeringstakken

Elke onderneming, ongeacht of zij voor eigen rekening dan wel voor rekening van een derde handelt, mag slechts in de hoedanigheid van verzekeraar verzekeringsovereenkomsten afsluiten of aanbieden voor in België gelegen risico's indien ze vooraf door de Koning is toegelaten.²¹ Deze toelating wordt verleend per verzekeringstak of per groep van verzekeringstakken.

II.2.9 Grote risico's en massarisico's

Onder grote risico's verstaan we: alle transportrisico's, krediet- en borgtochtrisico's die verzekerd worden in het kader van een professionele, industriële of commerciële activiteit, en alle andere risico's gedekt door een grote verzekeringnemer.²² Volgens de

¹⁷ Artikel 1.I, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

¹⁸ KREMER, (1988); geciteerd door Schuermans, (2001); p.36

¹⁹ Artikel 39, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

²⁰ Artikel 1.J, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

²¹ Artikel 3 §1 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, (B.S. 29 juli 1975)

²² Artikel 5.d eerste Richtlijn van 24 juli 1973 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de

tweede richtlijn hebben de grote risico's een vrijheid van dienstverlening, de massarisico's echter kunnen op vlak van het overheidstoezicht onderworpen blijven aan bepaalde controles.²³

II.3 Ontstaan van de verzekeringsovereenkomst.

Nu we weten wat verstaan wordt onder een verzekering en wat de belangrijkste indelingen ervan zijn, gaan we wat dieper in op het ontstaan van de verzekeringsovereenkomst. We volgen hieromtrent de benadering van Schuermans.²⁴

II.3.1 Toestemming

Vooraleer een verzekeringsovereenkomst wordt gesloten is er eerst nog een pre-contractuele fase waarin het verzekeringsvoorstel wordt behandeld. Volgens artikel 1.L²⁵ is het verzekeringsvoorstel een formulier dat uitgaat van de verzekeraar en dat de verzekeringnemer moet invullen om de verzekeraar in te lichten over de aard van de verrichting en over de feiten en omstandigheden die voor hem gegevens zijn voor de beoordeling van het risico. Het verzekeringsvoorstel verbindt noch de kandidaat-verzekeringnemer, noch de verzekeraar tot het sluiten van de overeenkomst.²⁶

levensverzekeringsbranche en de uitoefening daarvan (73/239/EEG, PB.L., nr. 228, 16 augustus 1973, 3; PB.L., nr. 5, 7 januari 1978 (rectificatie)

²³ Tweede Richtlijn van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche en tot vaststelling van bepalingen tot en houdende wijzigingen van Richtlijn 73/239/EEG (88/357/EEG)

²⁴ SCHUERMANS, L. (2001) O.c.

²⁵ ²⁵ Artikel 1.L, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

²⁶ Artikel 4 § 1, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

Binnen de dertig dagen na ontvangst van het verzekeringsvoorstel moet de verzekeraar ofwel een verzekeringsaanbod aanbieden aan de kandidaat-verzekeringnemer ofwel een aanvraag tot onderzoek indienen om de verzekering eventueel te weigeren. Als de verzekeraar deze verplichtingen niet nakomt wordt de overeenkomst in ieder geval gesloten. Weigert de verzekeraar deze verbintenis uit te voeren, dan zal hij een schadevergoeding moeten betalen. Deze verplichtingen moeten allemaal in het verzekeringsvoorstel worden opgenomen, alsook de vermelding dat de ondertekening van het voorstel geen dekking verleent.²⁷

Er zijn nog speciale regelingen voor een vooraf getekende polis en een verzekeringsaanvraag, maar omdat dit geen betrekking heeft op het onderwerp van deze thesis zullen we deze niet behandelen.

In de praktijk zijn er heel veel verzekeringsovereenkomsten die worden afgesloten door bemiddeling van verzekeringstussenpersonen, we hebben het hier dan over makelaars en agenten. Deze zijn dan gevolmachtigd om voor en namens de verzekeraar overeenkomsten te sluiten.²⁸

II.3.2 De bekwaamheid

Het afsluiten van een verzekeringsovereenkomst is een daad van beheer. Zo zal de schadeverzekering een vermogensbestanddeel beschermen en zal de aansprakelijkheidsverzekering het vermogen van de verzekerde veilig stellen in geval van een aansprakelijkheidsvordering. Het onderschrijven van een verzekering door een minderjarige zal meestal niet kunnen worden aangevochten uit hoofde van benadeling.²⁹

De bekwaamheid van de verzekeraar moet worden gecontroleerd. Artikel 3³⁰ stipuleert dat het aan elke onderneming is, ongeacht of zij uit eigen naam dan wel voor rekening van een derde handelt, verboden in de hoedanigheid van verzekeraar

²⁷ SCHUERMANS, L. (2001) O.c.

²⁸ SCHUERMANS, L. (2001) O.c.

²⁹ Artikel 1305 B.W. geciteerd door Schuermans, 2001; p.189

³⁰ Artikel 3 Wet betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. O.c.

verzekeringscontracten af te sluiten of aan te bieden zonder vooraf door de Koning te zijn toegelaten. Contracten die betrekking hebben op in België gelegen risico's en in België gesloten zijn bij een niet toegelaten en niet van toelating ontslagen onderneming, zijn nietig. Indien de verzekeringnemer het contract te goeder trouw heeft gesloten moet de onderneming de verplichting nakomen die zij heeft aangegaan.^{31 32}

II.3.3 Het voorwerp

Om een overeenkomst rechtsgeldig te maken, is er een voorwerp nodig. Het voorwerp van een contract bestaat erin verbintenissen te doen ontstaan, te wijzigen of teniet te doen. De verbintenissen hebben op hun beurt tot voorwerp iets dat een partij zich verbindt te geven, of dat een partij zich verbindt te doen of niet te doen.³³ Het voorwerp van een verzekeringsovereenkomst is de dekking van een bepaald risico tegen de betaling van een prijs. Het voorwerp moet zijn geoorloofd.³⁴

Het voorwerp van de verbintenis van de verzekeringnemer bestaat erin de premie te betalen. De verbintenis van de verzekeraar heeft tot voorwerp een betaling of een prestatie te verrichten wanneer een bepaald risico zich voordoet.³⁵

Het voorwerp van de verbintenis van de verzekeraar is in juridische zin de bescherming van een verzekeraar belang: het belang dat voor verzekering in aanmerking komt.³⁶ De begunstigde moet een persoonlijk en geoorloofd belang hebben bij het zich niet-voordoen van de verzekerde gebeurtenis, dit belang is voldoende aangetoond als de verzekerde met de overeenkomst heeft ingestemd.³⁷ Bovendien moet het verzekerbare belang bestaan, zowel bij het afsluiten van de overeenkomst als op het ogenblik van het schadegeval.

³¹ Artikel 3 § 3 Wet betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. O.c.

³² SCHUERMANS, L. (2001) O.c. p.190

³³ Artikel 1126 B.W.

³⁴ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. p.190

³⁵ Cass. 14 september 2000, T.B.H. 2001, 161; geciteerd door Schuermans, 2001; p.190

³⁶ VANDEPUTTE, (1978); geciteerd door Schuermans, (2001); p.190

³⁷ COUSY en SCHOORENS, (1994); geciteerd door Schuermans, (2001); p.192

II.3.4 De oorzaak

Voor de geldigheid van elke rechtshandeling is een oorzaak vereist. De moderne betekenis van een oorzaak van een contract is de determinerende beweegredenen die in het contractuele veld zijn opgenomen door partijen of door de aard van het contract.³⁸ Ook willen we hier vermelden dat de oorzaak steeds geoorloofd moet zijn. Men mag dus bijvoorbeeld geen fraude beogen en het risico van een geldboete wensen uit te sluiten door een verzekeringsovereenkomst hieromtrent te sluiten.

II.4 Schadeverzekeringen

De wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst bestaat uit 4 titels. Titel I is vooral als inleiding bedoelt, Titel II handelt over de schadeverzekeringen, Titel III gaat over persoonsverzekeringen en Titel IV bevat slotbepalingen. Aangezien deze thesis handelt over autoverzekeringen gaan we alleen dieper in op de schadeverzekeringen. Deze worden onderverdeeld in zaakverzekeringen, aansprakelijkheidsverzekeringen en kostenverzekeringen. De autoverzekering valt meer specifiek onder de bepaling van aansprakelijkheidsverzekeringen. Dit zal in dit hoofdstuk dan ook in detail besproken worden.

II.4.1 Algemene toepasselijke regels voor verzekeringen tot vergoeding van schade

Voor de verzekeringen tot vergoeding van schade concentreren we ons op de artikelen 37 tot 47 van de wet op de landverzekeringsovereenkomst.

³⁸ STIJNS, 1994; geciteerd door Schuermans, 2001; p.194.

II.4.1.1 Verzekeraar belang

Eerst en vooral is een belang vereist, dat wisten we al uit het vorige hoofdstuk. In de verzekeringen tot vergoeding van schade geeft men al een iets specifiekere definitie aan het begrip 'belang'. De verzekerde moet kunnen aantonen dat hij een in geld waardeerbaar belang heeft bij het behoud van de zaak of bij de gaafheid van het vermogen.³⁹ Natuurlijk dient het verzekerbare belang geoorloofd te zijn, zoals al in hoofdstuk II.3.3 besproken werd.

Het belang moet een belang zijn 'bij het behoud van de zaak of bij de gaafheid van het vermogen.' Voor een aansprakelijkheidsverzekering kijkt men vooral naar 'de gaafheid van het vermogen'. De verzekerde beschermt door middel van deze verzekering zijn vermogen in zijn geheel dat vatbaar is voor aantasting door een aansprakelijkheidsschuld of door de verplichting bepaalde kosten te bestrijden. Het belang heeft dan ook betrekking op de ongeschondenheid van het vermogen.⁴⁰

II.4.1.2 Vergoedend beginsel

Met het vergoedend beginsel duidt men op het feit dat de verzekeringsovereenkomst geen bron van verrijking mag zijn voor de verzekerde. Men wil hiermee voorkomen dat men vrijwillige schadegevallen gaat teweeg brengen. Dit wordt geïmpliceerd door artikel 51 van de wet op de landverzekeringsovereenkomst, getiteld 'het beginsel van de schadevergoeding'. Het voornaamste gevolg van het vergoedend beginsel wordt vermeld in art 39, al. I;⁴¹ 'De prestatie die de verzekeraar verschuldigd is, mag de door de verzekerde geleden schade niet te boven gaan'. Hierbij moet men volgens Fontaine⁴² ook vermelden dat het verlies van het gebruik van een getroffen voorwerp op zich vanzelfsprekend ook al een nadeel is, bijvoorbeeld de 'gebruiksderving' van een voertuig dat onbeschikbaar is gedurende zijn herstelling.

³⁹ Artikel 37 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁴⁰ FONTAINE, M. (1999) O.c.

⁴¹ Artikel 39 al. I Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁴² FONTAINE, M. (1999) O.c.

Hoeveel de vergoeding gaat bedragen die men ontvangt bij een schadegeval is afhankelijk van verschillende factoren. Bij aansprakelijkheidsverzekeringen komt het dikwijls voor dat een verzekeraar slechts bereid is om dekking te verlenen tot bepaalde dekkingsgrenzen. Verder is het te vergoeden bedrag afhankelijk van bepaalde vrijstellingen en een eventueel beding van een niet-gedekt gedeelte, waardoor er een deel van de schade ten laste wordt gelaten van de verzekerde.⁴³ Zo zal een verzekeraar motorrijtuigen bijvoorbeeld de stoffelijke schade dekken, onder aftrek van een vrijstelling van 371,84 euro (15000 Belgische frank). Bovendien haalt Fontaine nog enkele artikels aan waardoor de tussenkomst van de verzekeraar nog zal verminderd worden. Onder andere artikel 7, §3,⁴⁴ waar men bij verzwijging of onjuiste mededeling van gegevens minder zal uitkeren bij een ongeval. Ook artikel 26, §3, b,⁴⁵ verzwaring van het risico en artikel 21, § 1,⁴⁶ tekortkoming van de verplichtingen van de verzekeringnemer bij schadegeval zijn factoren die het te ontvangen bedrag bij een schadegeval beïnvloeden.

Tot slot kan ik met betrekking tot het vergoedend beginsel nog vermelden dat men niet aan overdreven verzekering mag doen, noch door middel van oververzekering, noch door middel van meervoudige verzekeringen. Bij oververzekering gaat het dan over één of meer contracten bij eenzelfde verzekeraar die in totaal zorgen voor een overdreven verzekering. En bij meervoudige verzekeringen gaat het over een aantal verzekeringscontracten bij twee of meerdere verzekeraars waardoor men in totaal een overdreven verzekering heeft, wat de wetgever niet toelaat.

II.4.1.3 Subrogatie

In de plaatstelling of subrogatie van de verzekeraar wordt door artikel 41⁴⁷ behandeld: "De verzekeraar die de schadevergoeding betaald heeft, treedt ten belopen van het bedrag van die vergoeding in de rechten en rechtsvorderingen van de verzekerde of de begunstigde tegen de aansprakelijke derde(n)" Een schadegeval kan te wijten zijn aan

⁴³ FONTAINE, M. (1999) O.c.

⁴⁴ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁴⁵ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁴⁶ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁴⁷ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

een daad van een derde aansprakelijke. De verzekeringspolis die een schuldeiser heeft onderschreven, verleent hem het recht om een schadevergoeding te bekomen vanwege de verzekeraar. Zo wordt de schuldeiser snel vergoed, zonder zich onrechtmatig te verrijken. De verzekeraar zal het geheel of een deel van de uitbetaalde schadevergoeding terug kunnen bekomen op de derde aansprakelijke. Fontaine⁴⁸ vertelt ons hierbij dat men er mag van uitgaan dat de kansen op dergelijke terugbetaling in aanmerking genomen worden bij de berekening van de premies.

De algemene beginselen van de indeplaatsstelling vermelden ten eerste dat de verzekeraar slechts in de plaats gesteld wordt na te hebben vergoed. Ten tweede is het de vordering zelf van de verzekerde die de in de plaats gestelde verzekeraar uitoefent tegen de derde. En ten derde speelt de indeplaatsstelling slechts in de mate dat er betaling is, zo de verzekeringsuitkering lager is dan het door de derde verschuldigde bedrag, behoudt de verzekerde zijn rechten voor het overschot.⁴⁹

Toch krijgt men vreemde situaties als men de subrogatie wil toepassen binnen het kader van aansprakelijkheidsverzekeringen. De aansprakelijke persoon is hier namelijk de verzekerde zelf. Indien het dan de verzekeraar zou toegelaten zijn zich tegen de verzekerde te keren, zou de verzekeringsovereenkomst geen voorwerp of oorzaak meer hebben. De indeplaatsstelling van de aansprakelijkheidsverzekeraar is dan ook slechts denkbaar in de gevallen waarin de verzekerde ofwel samen met anderen hoofdelijk of in solidum aansprakelijk is, ofwel over een vrijwaringvordering tegen derden beschikt zoals een producent, verkoper, enz.⁵⁰

Het subrogatierecht kan wel niet worden uitgeoefend tegen de zwakke weggebruiker die (mede) verantwoordelijk is voor het verkeersongeval waarbij de motorrijtuigenverzekeraar of het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds een schadevergoeding hebben moeten betalen aan de zwakke weggebruiker.⁵¹

⁴⁸ FONTAINE, M. (1999) O.c.

⁴⁹ FAGNART, J.L. (1992), geciteerd door Fontaine (1999)

⁵⁰ COLLE, P. (1997) Algemene beginselen van het Belgisch verzekeringsrecht, Brussel, Bruylant; p. 100-101

⁵¹ artikel 29 bis van de wet 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, (B.S. 15 juli 1956)

II.4.1.4 Onderverzekering

Artikel 44, § I van de wet op de landverzekeringsovereenkomst omschrijft het begrip 'onderverzekering' als volgt: "Indien de waarde van het verzekerd belang bepaalbaar is en indien het verzekerd bedrag lager is dan die waarde, dan is de verzekeraar slechts tot prestatie gehouden naar de verhouding van dat bedrag tot die waarde." Meestal gebeurt onderverzekering onbewust, maar soms wordt ze ook bewust aanvaard door de verzekerde. In dit laatste geval stelt de verzekerde zich tevreden met een gedeeltelijke dekking, maar op het ogenblik van het schadegeval komt men voor zeer onaangename feiten te staan. De verzekerde kan er dus best over waken dat de verzekerbare waarde en de verzekerde som gelijk blijft. Men zou deze dus regelmatig moeten controleren en bij verschillen tussen deze twee doet men er goed aan om het contract aan te passen.

II.4.2 Regels voor aansprakelijkheidsverzekeringen

Artikel 77 tot artikel 89 van de wet op de landverzekeringsovereenkomst gaan dieper in op de regels voor aansprakelijkheidsverzekeringen, een onderdeel van de verzekeringen tot vergoeding van schade.

II.4.2.1 Toepassingsgebied

Ons gemeenrechtelijk aansprakelijkheidsrecht steunt op de fout⁵², en de dader van een fout dient met zijn vermogen de vergoeding te betalen. De aansprakelijkheidsverzekering is een verzekering die de schuldlige beoogt te ontlasten van deze aansprakelijkheidslast. De aansprakelijkheidsverzekering wordt tegenwoordig vooral gezien als een werktuig van maatschappelijk nut. Zij zorgt ervoor dat de slachtoffers een snelle schadevergoeding ontvangen. De wetgever maakt zelfs sommige aansprakelijkheidsverzekeringen verplicht, zoals de verzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen. Deze is al sinds

⁵² Artikel 1382-1383 Burgerlijk Wetboek

1956 verplicht en wordt beheerst door de wet van 21 november 1989.^{53 54} In hoofdstuk II.5 gaan we hier dieper op in, maar eerst behandelen we de aansprakelijkheidsverzekering op zich.

Artikel 77 van de wet van 25 juni 1992⁵⁵, aangepast door de wet van 16 maart 1994, definieert de aansprakelijkheidsverzekering als “de verzekeringsovereenkomst die ertoe strekt de verzekerde dekking te geven tegen alle vorderingen tot vergoeding wegens het voorvallen van de schade die in de overeenkomst is omschreven, en zijn vermogen binnen de grenzen van de dekking te vrijwaren tegen alle schulden uit een vaststaande aansprakelijkheid”. Fontaine⁵⁶ verklaart dat het hier om een schadeverzekering gaat (en bij gevolg een verzekering tot vergoeding van schade), die geen betrekking heeft op welbepaalde goederen (zoals de zaakverzekeringen), maar op de ongeschondenheid van het vermogen in zijn geheel.

II.4.2.2 Kenmerken van een aansprakelijkheidsverzekering

Het *verzekerbbaar belang* is een eerste kenmerk van een aansprakelijkheidsverzekering. Dit werd in hoofdstuk II.4.1.1 van deze thesis al besproken.

Het ontstaan van een aansprakelijkheidsschuld vormt in aansprakelijkheidsverzekeringen dus het *gedekte risico*. De dekking wordt beperkt tot die gevallen waarin de aansprakelijkheid van de verzekerde verband houdt met het voorvallen van een schadeverwekkende gebeurtenis. Hierdoor zal iedere daad van de verzekerde die aan een andere schade toe brengt en zijn aansprakelijkheid in het gedrang brengt, gedekt zijn, zelfs als deze daad geen enkel plots karakter vertoont.⁵⁷

⁵³ Wet van 21 november 1989 Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen, (B.S. 31 december 1989)

⁵⁴ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.248-249

⁵⁵ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁵⁶ FONTAINE, M. (1999) O.c.

⁵⁷ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.255

Het *schadegeval* wordt gedefinieerd als de verwezenlijking van het risico. Het volstaat hier niet om te verwijzen naar de klassieke voorwaarden van de aansprakelijkheid (fout – oorzakelijk verband – schade) om te besluiten dat het schadegeval bestaat zodra deze voorwaarden verenigd zijn, en alleen dan.⁵⁸ Men zal dus veel meer geschakeerde beschouwingen nodig hebben om aan het begrip 'schadegeval' te voldoen, aangezien het verzekeringsrecht veelvoudige rechtsgevolgen hecht aan dit begrip. Enkele van deze rechtsgevolgen zijn volgens Fontaine⁵⁹:

- de nietigheid van de verzekering van het bij het sluiten van de overeenkomst 'reeds verwezenlijkte' risico's;
- de verplichtingen van de verzekerde om de schade te beperken en de verzekeraar te waarschuwen;
- de leiding van het geding door de verzekeraar;
- de verplichting voor de verzekeraar om de benadeelde persoon te vergoeden;
- het onderscheid tussen de verweermiddelen die aan het schadegeval voorafgaan en erop volgen;
- de aanvang van de loop van verscheidene verjaringsperiodes;

Als we de *verplichtingen* van de aansprakelijkheidsverzekeraar behandelen zijn deze tweërlei. Enerzijds moet hij de verdediging op zich nemen van de verzekerde die door een derde, in der minne of in rechte, tot schadeloosstelling wordt aangesproken. Anderzijds moet hij de schulden uit een vaststaande aansprakelijkheid binnen de verzekerde limieten betalen.⁶⁰

De verzekeringsovereenkomst wordt gesloten voor een bepaalde duur en heeft dus maar een bepaalde *dekking in de tijd*. Het schadegeval zelf neemt een bepaalde tijd in beslag om zich volledig voor te doen. Het kan dus zijn dat het 'verwekkend feit' voor de sluiting van het contract heeft plaats gevonden (inlooprisico) of het kan ook zijn dat de 'eis' van de benadeelde wordt gesteld na het einde van de overeenkomst, dan spreken we over een uitlooprisico.⁶¹ Elk van deze risico's heeft zijn eigen problemen.

Het *inlooprisico* wordt enkel gedekt als men aan 2 regels voldoet. Ten eerste dient de verzekeringnemer die een verzekeringsovereenkomst onderschrijft de omstandigheden

⁵⁸ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.257

⁵⁹ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.256

⁶⁰ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.327

⁶¹ FONTAINE, M. (1999) O.c

mede te delen die hij kent en die van aard zijn om tot verwezenlijking van het risico te leiden.⁶² Ten tweede is de ten laste neming van het inlooprisico onmogelijk met betrekking tot risico's die reeds volledig verwezenlijkt zijn.⁶³

Bij een uitlooprisico spreekt men van 'claims made' polissen wanneer de dekking beperkt is tot de vorderingen die zijn ingesteld in de loop van de overeenkomst, bijgevolg met uitsluiting van uitloop, en van polissen op 'occurrence basis' wanneer de dekking zich uitstrekt tot nadien ingestelde vorderingen, voor zover het verwekkende feit zich heeft voorgedaan in de loop van de overeenkomst.⁶⁴

II.4.2.3 Leiding van het geschil

Artikel 79 van de wet van 25 juni 1992⁶⁵ getiteld 'leiding van het geschil', legt aan de verzekeraar op om 'zich achter de verzekerde te stellen', dit wil dus zeggen hem te verdedigen tegen de aanspraken van derde.

Deze leiding van geschil is onderworpen aan een aantal voorwaarden en modaliteiten. Zo is de verzekeraar slechts tot leiding van het geschil verplicht, wanneer hij dekking moet bieden tegen aansprakelijkheidsvordering en voor zover de verzekerde zich op deze dekking beroept.⁶⁶ Maar de verzekeraar heeft ook rechten. Als de belangen van de verzekeraar en de verzekerde samenvallen, dan en alleen dan heeft de verzekeraar ten aanzien van de burgerrechtelijke belangen het recht om, in de plaats van de verzekerde, de vordering van de benadeelde te bestrijden. Dit betekent dat de verzekerde ter verdediging van zijn strafrechtelijke belangen steeds zelf zijn verweer kan voordragen of een eigen raadsman kan aanstellen.⁶⁷

⁶² Artikel 5-7 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁶³ Artikel 24 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁶⁴ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.260

⁶⁵ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁶⁶ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.332

⁶⁷ SCHUERMANS, (1988); geciteerd door Schuermans, (2001); p.333

De uitoefening van de leiding van het geschil impliceert dat de verzekerde ook verplichtingen heeft. Artikel 80⁶⁸ verplicht de verzekerde om bepaalde documenten over te maken aan de verzekeraar vanaf het ogenblik van hun kennisgeving, hun betekening of hun terhandstelling. Het gaat hier om gerechtelijke en buitengerechtelijke akten met betrekking tot het schadegeval waarvoor hem de aansprakelijkheid wordt toegeschreven. Vervolgens vermeldt art. 81⁶⁹ dat de verzekerde de verzekeraar ook zal dienen schadeloos te stellen voor het geleden nadeel zo hij door nalatigheid niet verschijnt voor of zich niet onderwerpt aan een door de rechtbank bevolen onderzoeksmaatregel.⁷⁰

II.4.2.4 Betaling van de schadevergoeding

Normalerwijze wordt de schadevergoeding betaald door de verzekeraar, maar de wet voorziet ook gevallen waar de verzekerde zelf de schadeloosstelling betaalt.

In hoofdzaak betaalt *de verzekeraar* de verschuldigde schadeloosstelling in hoofdsom ten belopen van de dekking,⁷¹ dit wil zeggen rekening houdend met de bovengrens waartoe de dekking beperkt is. De hoofdsom gaat doorgaans eveneens gepaard met *intresten*. De aansprakelijkheidsverzekeraar is gehouden ook deze intresten ten laste te nemen.⁷² Fontaine⁷³ weet hierbij nog te vermelden dat de wet voorziet dat de intresten ten laste liggen van de verzekeraar, zelfs al gaat de som van de intresten en de hoofdsom boven de dekkingsgrenzen.

Artikel 82, al. 3⁷⁴ vermeldt dat de aansprakelijkheidsverzekeraar ook gehouden is om, zelfs boven de dekkingsgrenzen, de 'kosten betreffende burgerlijke rechtsvorderingen, alsook de honoraria en de kosten van de advocaten en deskundigen' ten laste te nemen. En dit alles op voorwaarde dat de kosten door de verzekeraar zelf zijn gemaakt ter

⁶⁸ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁶⁹ Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁷⁰ FONTAINE, M. (1999) O.c ; p.270

⁷¹ Artikel 82, al.1 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁷² Artikel 82, al.2 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁷³ FONTAINE, M. (1999) O.c.

⁷⁴ Artikel 82, al.3 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

uitvoering van zijn recht van leiding van het geschil of dat dezelfde kosten met toestemming van de verzekeringnemer worden gemaakt.⁷⁵

In artikel 83⁷⁶ wordt het *vrije beschikkingsrecht* van de benadeelde erkend over de schadevergoeding die de verzekeraar is verschuldigd. Het bedrag van de schadevergoeding mag niet verschillen naargelang van het gebruik dat de benadeelde ervan zal maken. In de verzekering Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid motorrijtuigen was er vroeger een vaste praktijk die erin bestond om de schade aan een voertuig te laten ramen in een merkgarage, om zo een hoge schatting te bekomen, en vervolgens de herstelling te laten uitvoeren in een minder dure garage, of zelfs de herstelling niet te laten uitvoeren. In de jaren zeventig kende het stelsel van 'dubbele schatting' zijn intrede, waar de schadevergoeding alleen betaald werd als je de herstelling liet uitvoeren in de garage waar de schatting had plaats gevonden. Als men de herstelling niet liet uitvoeren of men deed dit in een andere garage, dan kreeg men veel minder uitgekeerd. Hier was men in opspraak gekomen en nu laat men een onafhankelijke expert de schatting doen en krijgt men in ieder geval een vast bedrag uitgekeerd, ook al laat men de herstelling niet uitvoeren.⁷⁷

De ondertekening van een *vergoedingskwijting* of een kwitantie voor een gehele of gedeeltelijke afrekening door de benadeelde betekent volgens artikel 84⁷⁸ niet dat hij aan zijn rechten verzaakt. Zij geldt enkel voor de schade-elementen die in de kwitantie vermeld zijn. Andere of nader te bepalen schade-elementen komen nog voor vergoeding in aanmerking.⁷⁹

Zoals in het begin van dit deel al vermeld is, kan de schadeloosstelling ook door de verzekerde zelf gebeuren. Wanneer de verzekerde de benadeelde heeft vergoed of hem een vergoeding heeft toegezegd zonder de toestemming van de verzekeraar, kan dat tegen laatstgenoemde niet worden ingeroepen.⁸⁰ Het komt erop neer dat deze handeling niet bewijst dat er een schuld is van de verzekeraar ten opzichte van de benadeelde.

⁷⁵ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.335

⁷⁶ Artikel 83, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁷⁷ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.273

⁷⁸ Artikel 84, Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁷⁹ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.337

⁸⁰ Artikel 85 lid 1 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

II.4.2.5 Eigen recht van de benadeelde

De wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst stipuleert dat de aansprakelijkheidsverzekering 'de benadeelde een eigen recht tegen de verzekeraar' verleent.⁸¹ Hieruit vloeit voort dat 'de door de verzekeraar verschuldigde schadevergoeding toekomt aan de benadeelde, met uitsluiting van de overige schuldeisers van de verzekerde'.⁸² Volgens Fontaine⁸³ laat de rechtstreekse vordering dus aan de benadeelde toe om rechtstreeks een verhaal uit te oefenen tegen de verzekeraar van de aansprakelijke (zonder hem zijn vorderingsrecht tegen de aansprakelijke zelf te ontnemen) en de verzekeringuitkering te laten ontsnappen aan de samenloop met de andere schuldeisers.

Het artikel 87⁸⁴ onderscheidt twee reeksen van gevolgen, naargelang de betrokken verzekering al dan niet verplicht is. Als de verzekering verplicht is, is de bekommernis doorgaans veel groter om de slachtoffers te beschermen, waardoor de niet tegenstelbaarheid van de verweermiddelen er veel guller is.

In de *verplichte verzekeringen* 'kunnen de excepties, nietigheden en verval van recht die voortvloeien uit de wet of de overeenkomst en die hun oorzaak vinden in een feit dat zich voor of na het schadegeval heeft voorgedaan, aan de benadeelde niet worden tegengeworpen'.⁸⁵ Hier denken we aan de schuldvergelijking, de dading, een uitdrukkelijk in de polis omschreven grove schuld, de verminderde prestatie wegens onopzettelijke onjuiste opgave van het risico of wegens verzwijging van een risicoverzwaarig.⁸⁶ De nietigverklaring, opzegging, beëindiging of schorsing van de overeenkomst vóór het schadegeval zijn aan de benadeelde wel tegenwerpelijk.⁸⁷ De verweermiddelen die betrekking hebben op het bestaan, de draagwijdte of de dekkingsomvang (d.w.z. of het

⁸¹ Artikel 86 al.1 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁸² Artikel 86 al.2 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁸³ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.279

⁸⁴ Artikel 87 Wet op de landverzekeringsovereenkomst O.c.

⁸⁵ art 87 §1 lid 1 Wet op de landverzekeringsovereenkomst O.c.

⁸⁶ COLLE, (1997); geciteerd door Schuermans, 2001: p.347

⁸⁷ art. 87 §1 lid 2 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

risico gedekt of uitgesloten is) van de verzekeringsovereenkomst tegenwerpelijk aan de benadeelde.⁸⁸

Het stelsel is minder gunstig voor het slachtoffer in de *niet-verplichte aansprakelijkheidsverzekeringen*. Hier kan de verzekeraar aan de benadeelde slechts de 'excepties, de nietigheid en het verval van recht voortvloeiend uit de wet of de overeenkomst tegenwerpen, voor zover deze hun oorzaak vinden in een feit dat het schadegeval voorafgaat'.⁸⁹ De rechten van het slachtoffer zullen volgens Fontaine⁹⁰ slechts komen vast te staan op het ogenblik van het schadegeval en kunnen slechts betrekking hebben op de schuld van de verzekeraar zoals deze zich op het ogenblik aandient. Het komt er op neer dat de niet-verplichte verzekering de verweermiddelen die aan het schadegeval voorafgaan tegenstelbaar zijn aan het slachtoffer, terwijl zij het niet zijn in de verplichte verzekering.

II.4.2.6 Verhaal van de verzekeraar

Door de niet-tegenstelbaarheid aan de benadeelde van sommige verweermiddelen brengt de aansprakelijkheidsverzekeraar ertoe om schadevergoedingen te betalen die hij niet ten laste had moeten nemen in zijn verhouding met de verzekeringnemer of met de verzekerde. Hiermee wil men het slachtoffer beschermen, maar de in gebreke blijvende verzekeringnemer of verzekerde verdienen niet dezelfde bezorgdheid. De wet op de landverzekeringsovereenkomst laat de verzekeraar toe om tegen hen een verhaal uit te oefenen met het oog op de recuperatie van de uitkeringen. Door artikel 88 van deze wet kan de verzekeraar een verhaal uitoefenen als hij dit vooraf opneemt in de verzekeringspolis. Dit verhaal zal worden uitgeoefend 'tegen de verzekeringnemer en, indien daartoe grond bestaat, tegen de verzekerde die niet de verzekeringnemer is'. Colle⁹² vermeldt hierbij dat het verhaal, gesteund op de schorsing van dekking bij gebreke van betaling van de premies, normalerwijze uitgeoefend wordt tegen de

⁸⁸ SCHUERMANS, L. (2001) O.c. ; p.190

⁸⁹ art 87, § 2, al. I Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁹⁰ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.281

⁹² COLLE, P. (1997) O.c.

verzekeringnemer, die in beginsel de schuldenaar van de premies is, maar het verhaal wegens tekortkoming aan de verplichting om maatregelen te nemen ter beperking van de gevolgen van het schadegeval richt zich tot de verzekerde als dusdanig.

De wet onderwerpt de uitoefening van het verhaalsrecht wel aan een voorwaarde, op straffe van verval. Art. 88, al. 2⁹³ zegt '...de verzekeraar is op straffe van verval van zijn recht van verhaal verplicht de verzekeringnemer of, in voorkomend geval, de verzekerde die niet de verzekeringnemer is, kennis te geven van zijn voornemen om verhaal in te stellen zodra hij op de hoogte is van de feiten waarop dat besluit gegrond is'.

Deze kennisgeving vanwege de verzekeraar zal met name de verzekerde ertoe brengen om een ander raadsman te nemen voor zijn verweer tegen de door het slachtoffer ingestelde vordering, rekening gehouden met de tegenstrijdigheid van belangen die ontstaan is in hoofde van de verzekeraar omwille van het vooruitzicht op een later verhaal.⁹⁴

II.5 Verzekering BA Motorrijtuigen

De verzekeringsovereenkomst burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorvoertuigen wordt beheerst door de bepalingen die gemeenschappelijk zijn voor alle verzekeringsovereenkomsten en door deze die respectievelijk de verzekeringen tot vergoeding van schade, de schadeverzekeringen en de aansprakelijkheidsverzekeringen regelen.

Hierna zal specifiek de aandacht gaan naar de verzekering van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen, waarbij de indeling volgens Fontaine⁹⁵ wordt gevolgd. Eerst behandelen we de verzekeringsplicht, vervolgens de rechten van het slachtoffer bij schadegeval en tot slot gaan we de verhoudingen tussen partijen uiteenzetten.

⁹³ Artikel 88, al.2 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

⁹⁴ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.283

⁹⁵ FONTAINE, M. (1999) O.c.

II.5.1 Verzekeringsplicht

Zoals al eerder vermeld is de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen een verplichte verzekering. De inhoud van de verzekeringsplicht wordt bepaald door de wet van 21 november 1989⁹⁶.

II.5.1.1 Onderworpen voertuigen

Motorrijtuigen die in het verkeer worden gebracht op de openbare weg vallen onder de verzekeringsplicht. Bij een verplichte verzekering is het erg belangrijk dat alles zeer goed gedefinieerd wordt. Eerst gaan we analyseren wat de wet verstaat onder 'motorrijtuigen'. Artikel 1⁹⁷ definieert motorrijtuigen als rij- of voertuigen 'bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden'. Zij slaat dus niet op fietsen, karren, treinen, trams en de vervoermiddelen anders dan te land, zoals boten, vliegtuigen, enz.

Het verzekerde voertuig is het omschreven voertuigen. Het merk, het bouwjaar en zijn onderstelnummer staat omschreven in de bijzondere voorwaarden van de verzekeringspolis.⁹⁸ Er bestaat zelfs een mogelijkheid dat de modelovereenkomst het besturen van een vervangwagen dekt of het besturen van een wagen van een vriend, maar dit zou ons te ver afleiden van het onderwerp van dit werk.

De verzekeringsplicht slaat op motorrijtuigen die in het verkeer zijn gebracht 'op de openbare weg', of op 'terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen'.⁹⁹ Een voertuig dient dus verzekerd te zijn zodra het in het verkeer wordt gebracht. Als het voertuig verzekerd is

⁹⁶ Wet van 21 november 1989 Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen, (B.S. 31 december 1989)

⁹⁷ Artikel 1 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

⁹⁸ Modelovereenkomst, definitie nr.5

⁹⁹ Artikel 2, § I, al. I Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

geldt de dekking zelfs wanneer het voertuig stilstaat, hoewel de inverkeerstelling een voorwaarde is voor de verzekeringsplicht.¹⁰⁰

II.5.1.2 Onderschrijving van de verzekering

De verzekering moet verplicht worden onderschreven ten laste van de eigenaar van het voertuig. De verplichting van de eigenaar wordt niettemin geschorst tijdens de duur van het contract dat een andere persoon in zijn plaats zou hebben aangegaan.^{101 102}

De verzekering dient onderschreven te worden bij een toegelaten verzekeraar of een verzekeraar die van toelating vrijgesteld is.¹⁰³ Toch is de verzekeraar niet verplicht om een risico ten laste te nemen dat hij slecht zou achten. Om te vermijden dat sommige bestuurders op de markt geen verzekeraar vinden om de verzekeringsplicht na te komen, hebben de Belgische verzekeraars nochtans een bijzondere pool ingericht die dergelijke risico's opneemt, onder bepaalde bijzondere voorwaarden.¹⁰⁴

II.5.1.3 Verzekerde personen

De verzekerde personen zijn in de eerste plaats de eigenaar, maar ook elke houder, elke bestuurder van het verzekerde voertuig en elke vervoerde persoon, evenals in sommige gevallen, de werkgever van voornoemde persoon, evenals in sommige gevallen, de werkgever van voornoemde personen.¹⁰⁵

¹⁰⁰ FAGNART, (1992): p.60-61; geciteerd door Fontaine, (1999): p.370

¹⁰¹ Artikel 2 § 1, al. 2 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹⁰² DUBUISSON, (1992); geciteerd door Fontaine, (1999): p.372

¹⁰³ Artikel 2, § 1, al. 3 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹⁰⁴ COLLE, P. (1996) *Bijzondere gereguleerde verzekeringscontracten in hoofdlijnen*, Antwerpen – Apeldoorn, Maklu Uitgevers

¹⁰⁵ Artikel 3 al. I Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c. en modelovereenkomst, art. 3, I°

In bovenstaande definitie is een *houder* bijvoorbeeld een gebruiker, een bewaarnemer of een huurder van het voertuig. Fontaine¹⁰⁶ benadrukt hierbij dat het begrip 'houder' geen dubbel gebruik uitmaakt met dit van bestuurder, want de aansprakelijkheid van een verzekerde (eigenaar of houder) kan in het gedrang komen, ook wanneer hij het voertuig niet bestuurt, bijvoorbeeld als gevolg van foutief parkeren.

De aansprakelijkheid van de *werkgever* is gedekt wanneer de voornoemde personen 'van alle aansprakelijkheid zijn ontheven krachtens artikel 18 van de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten.¹⁰⁷ Colle¹⁰⁸ vermeldt dat deze tekst de werknemer van elke aansprakelijkheid tegenover derden, behalve in geval van opzet, zware fout of gewoonlijke lichte fout, ontnemt.

De dekking van de aansprakelijkheid wordt uitgesloten van personen die zich van het voertuig meester zouden hebben gemaakt door diefstal of door geweld of als gevolg van heling.¹⁰⁹ Het slachtoffer zal in dit geval wel over een verhaal beschikken tegen het gemeenschappelijke motorwaarborgfonds.

II.5.1.4 Vergoedbare schade

De gedekte schade omvat het geheel van de door het verzekerde motorrijtuig aan personen (lichamelijke) en aan goederen (materiële) toegebrachte schade, met inbegrip van de schade toegebracht aan de inzittende van het motorrijtuig.^{110 111} Ook de morele schadevergoeding is hier bij inbegrepen.¹¹²

¹⁰⁶ FONTAINE, M. (1999) O.c.

¹⁰⁷ Artikel 3, al. § I Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹⁰⁸ COLLE, P. (1997) O.c.

¹⁰⁹ Artikel 3, al. I Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c. en modelovereenkomst, art. 3, I°, al. 2

¹¹⁰ Artikel 3 § I, al. 2 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹¹¹ COLLE, P. (1996) O.c.

¹¹² FONTAINE, M. (1999) O.c.

Om te voorkomen dat men bedrog gaat plegen laat de wet nochtans toe om de dekking van de aansprakelijkheden jegens bepaalde categorieën uit te sluiten¹¹³ op voorwaarde dat het hier niet gaat om lichamelijke letsels, dus enkel om goederen.

Volgens de wet van 21 november 1989¹¹⁴, is de geboden dekking onbeperkt. Toch laat de wet bepaalde dekkingsgrenzen toe:

- 1 239 467 euro (vijftig miljoen Belgische frank) per schadegeval voor de vergoeding van stoffelijke schade veroorzaakt door een brand of een ontploffing;¹¹⁵
- 12 394 676 euro (vijfhonderd miljoen Belgische frank) per schadegeval voor de bijzondere dekking van toegelaten wedstrijden;¹¹⁶
- 1 239 467 euro (vijftig miljoen Belgische frank) per schadegeval voor bepaalde kernongevallen;¹¹⁷
- 2 479 euro (honderdduizend Belgische frank) per persoon dekking van de schade van de persoonlijke bezittingen van de passagiers;¹¹⁸

II.5.1.5 Bewijs van verzekering

Volgens het koninklijk besluit van 13 februari 1991¹¹⁹ zal het internationale verzekeringsbewijs, de groene kaart, officieel gebruikt worden als bewijsmiddel voor de

¹¹³ Artikel 4, § 1 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c. en artikel 7 van de modelovereenkomst

¹¹⁴ Artikel 3, § 2 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹¹⁵ Artikel 3, § 2, al. 2 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c. en modelovereenkomst, artikel 5, b

¹¹⁶ Artikel 3, § 2 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹¹⁷ Artikel 3, § 3 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c. en modelovereenkomst, artikel 5, B

¹¹⁸ Artikel 3, § 1, al. 3, 2° Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c. en modelovereenkomst, artikel. 5, a

¹¹⁹ Artikel 5, al I KB van 13 februari 1991 houdende de inwerkingtreding en uitvoering van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (BS 6 april 1991)

naleving van de verzekeringsplicht. Fontaine¹²⁰ vermeldt ook dat als de verzekeringnemer geen premie heeft betaald en de verzekeraar toch een groene kaart aflevert, de verzekeringsplicht van de verzekeringnemer is volbracht tot het einde van de verzekeringsperiode vermeld op de groene kaart¹²¹.

II.5.2 Rechten van het slachtoffer bij schadegeval

II.5.2.1 Rechtstreekse vordering van het slachtoffer

Het gedachtegoed van de verplichte wet van 21 november 1989¹²² betreffende de motorrijtuigen is de bescherming van de slachtoffers van wegverkeersongevallen. Het is dan ook logisch dat in de eerste plaats de rechten van deze slachtoffers behandeld worden, vooraleer we de verhoudingen tussen de contractpartijen, verzekeraar en verzekerde gaan onderzoeken. Het slachtoffer beschikt over een rechtstreekse vordering jegens de verzekeraar. Deze rechtstreekse vordering laat toe om zijn aanspraak rechtstreeks tot de verzekeraar te richten en de schadevergoeding te onttrekken aan de samenloop met de andere schuldeisers van de aansprakelijke.¹²³

Er zal geen uit de wet of de verzekeringsovereenkomst voortvloeiende nietigheid, exceptie of verval door de verzekeraar aan de benadeelde tegengeworpen kunnen worden, ongeacht of deze hun oorzaak vinden in een feit dat zich voor of na het schadegeval voorgedaan heeft.¹²⁴ De wet legt desalniettemin zelf bepaalde beperkingen aan dit ruime stelsel van niet-tegenstelbaarheid op. Bijvoorbeeld 'gevallen waarin gebeurtenissen of bedingen die de verzekeringsovereenkomst beëindigen of schorsen, dan wel de door de overeenkomst geboden dekking schorsen, tegen benadeelden kunnen worden ingeroepen'.^{125 126}

¹²⁰ FONTAINE, M. (1999) O.c.

¹²¹ Artikel 5, al. 2 tot 4 van het KB van 13 februari 1991 O.c.

¹²² Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹²³ COLLE, P. (1996) O.c. ; p.149

¹²⁴ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.383

¹²⁵ Artikel 16 Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

II.5.2.2 Het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds

Het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds werd opgericht ter bescherming van de slachtoffers wanneer de schade te wijten is aan een niet geïdentificeerd, of niet verzekerd voertuig. Het fonds wordt gefinancierd door de verplichte stortingen vanwege alle verzekeringsondernemingen die toegelaten zijn om de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen te verzekeren.¹²⁷

Het motorwaarborgfonds komt tussen in volgende gevallen:

- als de verzekeringsonderneming failliet verklaard is;
- als de vergoedingen verschuldigd zijn door een verzekeringsonderneming die haar verplichtingen niet nakomt;
- als geen enkele verzekeraar tot vergoeding verplicht is om de reden van een toevallig feit waarbij de bestuurder van het motorrijtuig dat het ongeval veroorzaakte vrijuit gaat;
- als in geval van diefstal, geweldpleging of heling, de B.A. waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet verzekerd is;
- als de verzekeringnemer binnen de wettelijk voorziene termijn van zijn verzekeraar geen met redenen omkleed antwoord op de diverse punten in het verzoek heeft verstrekt;
- indien de verzekeringsonderneming heeft nagelaten een schaderegelaar aan te wijzen;
- als het motorrijtuig dat het ongeval heeft veroorzaakt niet kan worden geïdentificeerd;
- als de verzekeringsplicht niet werd nageleefd;
- als de verzekeringsonderneming binnen twee maanden na het ongeval niet geïdentificeerd kan worden.¹²⁸

¹²⁶ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.384

¹²⁷ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.392

¹²⁸ Aanpassing aan de Wet van 21 november 1989 Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid Motorrijtuigen door de wet van 22 augustus 2002

II.5.2.3 Schadeloosstelling van de zwakke slachtoffers

Het artikel 29bis van de wet van 21 november 1989¹²⁹ handelt over de schadeloosstelling van de zwakke slachtoffers. De wet heeft slechts betrekking op vergoeding van schade die voortvloeit uit lichamelijke letsels of overlijden. Stoffelijke schade valt dus niet onder dit artikel. Op voorwaarde dat er een motorvoertuig betrokken is bij het ongeval wordt er gebruik gemaakt van artikel 29 bis.¹³⁰ De verzekeraar die de aansprakelijkheid van de eigenaar, van de bestuurder of de houder van het betrokken voertuig dekt is verplicht tussen te komen. Het gemeenschappelijk motorwaarborgfonds zal tussenkomen in de gevallen die in de vorige alinea besproken zijn. Bovendien is dit een stelsel van automatische schadeloosstelling, de verzekeraar zal dus het slachtoffer vergoeden zodra het voertuig dat hij dekt, betrokken is in het ongeval.¹³¹ Bijgevolg is het dus niet langer nodig de fout van een verzekerde te bewijzen.¹³² Ook de fout van het slachtoffer heeft geen enkele invloed op de mate van aansprakelijkheid van de dader, tenzij het een onverschoonbare fout is. De definitie van een onverschoonbare fout is volgens Fontaine¹³³ 'de opzettelijke fout van uitzonderlijke ernst, waardoor degene die ze begaan heeft zonder geldige reden wordt blootgesteld aan een gevaar waarvan hij zich bewust had moeten zijn'.¹³⁴

II.5.3 Verhouding tussen verzekeraar, verzekeringnemer en verzekerde

II.5.3.1 De premie

Het stelsel van de betaling van de premie valt onder de gemeenrechtelijke bepalingen van de wet op de landverzekeringsovereenkomst,¹³⁵ die we in het vorige deel al

¹²⁹ Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹³⁰ Artikel 29 bis, § I Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹³¹ Artikel 29, § I, al. I Wet op de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid inzake Motorrijtuigen. O.c.

¹³² FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.397-398

¹³³ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.399

¹³⁴ Franse Hof van Cassatie, arrest van 20 juli 1987

¹³⁵ Artikel 13-18 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

besproken hebben. Bij wanbetaling geeft artikel 13 van de modelovereenkomst aan wat de sancties zijn.¹³⁶

De verzekeraar mag tijdens de duur van het contract het tarief niet eenzijdig veranderen. Wijzigingen van dit tarief kunnen wel plaatsvinden bij de volgende jaarlijkse vervalddag onder bepaalde voorwaarden. Zo moet de verzekeringnemer tenminste 90 dagen voor de vervalddag ter kennis gebracht worden. De verzekeringnemer kan dan zijn contract nog opzeggen tot 30 dagen na de kennisgeving.^{137 138}

Het koninklijk besluit van 3 februari 1992¹³⁹ stelt de tariefnormen vast die van toepassing zijn op de verzekering B.A. motorrijtuigen. Dit K.B. bevat eveneens het stelsel van de a posteriori personalisatie van de premie, het zogenaamde bonus malus stelsel. Dit stelsel is ingevoerd sinds 1971 en is gewijzigd in 1992. Het past de premie van jaar tot jaar aan door hem te verlagen voor de goede bestuurders en hem te verhogen voor de slechte. Het bonus malus stelsel omvat een tariefschaal van 23 graden, van 0 tot 22. Per tariefschaal is een overeenkomstig premiepeil verbonden dat wordt uitgedrukt in percentage van de basishandelspremie. De graad waarin een nieuwe verzekerde instapt, is afhankelijk van het gebruik van de wagen. Bij beperkt gebruik van het voertuig zal men op graad '11' intreden, dit is als de wagen alleen voor privé-doeleinden en bepaalde beroepsdoeleinden wordt gebruikt. Voor alle andere gebruiken zal de nieuwe verzekerde intreden in graad '14'. Elk verzekeringsjaar zonder een ongeval zorgt voor een daling van 1 graad in de schaal, waardoor men ook minder verzekeringspremie zal moeten betalen. Als er echter wel een ongeval plaatsvindt in het verzekeringsjaar zal men met 5 graden stijgen. In graad 22 moet men 200 percent van de basispremie betalen, in de laagste drie graden betaald men maar 54 percent van de basispremie.¹⁴⁰

Sinds 1 januari 2004 is het bonus malus systeem niet meer verplicht omdat het Europees recht niet langer toelaat tariefbepalingen op te leggen aan vreemde ondernemingen die

¹³⁶ COLLE, P. (1996) O.c.

¹³⁷ Artikel 15 van de modelovereenkomst

¹³⁸ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.402

¹³⁹ KB van 3 februari tot vaststelling van de tariefnormen die van toepassing zijn op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, (B.S. 3 maart 1992)

¹⁴⁰ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.403

handelen in vrije dienstverlening. In het volgende hoofdstuk gaan we hier nog dieper op in, aangezien dit de basis vormt van dit eindwerk.

II.5.3.2 Verplichting bij schadegeval.

Hier is het gemeen recht van de wet van 25 juni 1992 van toepassing: kennisgeving van het schadegeval en de schade proberen te beperken.¹⁴¹ De kennisgeving gebeurt in praktijk door het invullen van een aanrijdingformulier dat gezamenlijk, door de in het ongeval betrokken partijen, dient te worden ingevuld.¹⁴²

II.5.3.3 Verhaal van de verzekeraar

Het verhaalrecht van de verzekeraar kan worden uitgeoefend in de gevallen en op de personen die vermeld staan in artikel 25 van de modelovereenkomst. Zo kan men verhaal uitoefenen ten aanzien van de verzekeringnemer, gebaseerd op verscheidene tekortkomingen aan de contractuele verplichtingen: de betaling van de premie, mededeling van het risico bij de totstandkoming en in de loop van de overeenkomst.¹⁴³ Vervolgens kan men ook verhaal uitoefenen tegen de verzekerde, dader van het schadegeval, wanneer dit opzettelijk of door grove fout werd veroorzaakt en in geval van sommige misdrijven.¹⁴⁴ Verder is er ook verhaal mogelijk bij deelname aan een niet toegelaten wedstrijd, besturing door een persoon die niet voldoet aan de wettelijke en reglementaire voorwaarden, niet-naleving van de reglementering op de technische controle van de voertuigen of op het aantal vervoerde personen.^{145 146}

¹⁴¹ Artikel 19-21 Wet op de landverzekeringsovereenkomst. O.c.

¹⁴² Artikel 16 van de modelovereenkomst

¹⁴³ Artikel 25, 1° van de modelovereenkomst

¹⁴⁴ Artikel 25, 2° van de modelovereenkomst

¹⁴⁵ Artikel 25, 3° van de modelovereenkomst

¹⁴⁶ FONTAINE, M. (1999) O.c. ; p.410

II.5.3.4 Samenhangende dekkingen bij de verplichte verzekering.

Aangezien er bij een ongeval ook andere risico's zijn dan aan derden berokkende schade, zijn er verschillende aanvullende dekkingen verschenen, die meestal in gecombineerde vorm met de wettelijk verplichte verzekering worden aangeprezen.

Zo kan men de door het verzekerde voertuig zelf opgelopen *stoffelijke schade* verzekeren onder de vorm van een zaakverzekering. Verder kan het voertuig extra dekkingen krijgen tegen 'bijzondere risico's' zoals brand, diefstal of wildschade. Ook worden er formules van rechtsbijstandsverzekering aangeboden, die vallen onder de kostenverzekeringen. Deze dekking biedt bijstand in natura of vergoeding van de opgelopen kosten ingeval van een rechtszaak. Zo is er ook de verzekering 'inzittende van het voertuig' die behoort de persoonsverzekering. Zij dekt lichamelijke ongevallen, onderschreven ten voordele van de bestuurder en de inzittende van het voertuig.

III BURGERRECHTELIJKE AANSPRAKELIJKHEID MOTORRIJTUIGEN IN DE PRAKTIJK

In dit hoofdstuk van het eindwerk analyseren we de huidige systemen die de verzekeraars aanwenden om de verplichte burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen te verzekeren. Nadien onderzoeken we deze systemen in de praktijk door middel van enkele simulaties.

III.1 Het oude bonus-malussysteem

Het eerste bonus-malussysteem dat beschreven werd in het Ministerieel Besluit van 14 april 1971¹⁴⁷ werd op 1 juli 1971 ingevoerd. Met dit "personalisatie a posteriori"-systeem wilde de wetgever de 'goede' bestuurders belonen met een bonus, namelijk een premievermindering en de 'slechte' bestuurders straffen met een malus, een premieverhoging.

Met het Koninklijk Besluit van 3 februari 1992¹⁴⁸ werd het bonus-malussysteem aangepast. Dit systeem bestaat uit een gradenschaal van 23 graden, van graad '0' tot graad '22'. Elke graad komt overeen met een percentage van de basispremie dat de verzekeringnemer moet betalen. De verzekeringnemer treedt binnen in graad '11' (bij privé-gebruik van het voertuig) en daalt elk verzekeringsjaar onvoorwaardelijk met 1 graad. Indien er een aansprakelijk schadegeval plaatsvindt, stijgt de premie van de verzekeringnemer met 5 graden per schadegeval. Men kan graad '0' of '22' nooit overschrijden. Hoe minder ongevallen waar men aansprakelijk voor is, hoe lager men op deze schaal terechtkomt en hoe minder de premie bedraagt die men jaarlijks moet betalen.

¹⁴⁷ Ministerieel besluit van 14 april 1971 tot vaststelling van de tariefperken en maatstaven toepasselijk op de verplichte verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. (B.S. 11 mei 1971)

¹⁴⁸ KB van 3 februari 1992 tot vaststelling van de tariefnormen die van toepassing zijn op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. (B.S. 3 maart 1992) (niet meer geldig)

Oude bonus-malusschaal	
Graad	% t.o.v. basispremie
0	54%
1	54%
2	54%
3	57%
4	60%
5	63%
6	66%
7	69%
8	73%
9	77%
10	81%
11	85%
12	90%
13	95%
14	100%
15	105%
16	111%
17	117%
18	123%
19	130%
20	140%
21	160%
22	200%

Tabel 1 - De oude bonus-malusschaal

III.2 Huidige verzekeringssystemen

Sinds 1 januari 2004 is het gebruik van het bonus-malussysteem niet meer verplicht bij de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen in België. In dit hoofdstuk onderzoeken we wat de verzekeraars momenteel dan wel als verzekeringssysteem gebruiken om de verzekeringspremies voor de B.A. auto te bepalen. Wij analyseerden de B.A. auto van Ethias, DVV, Dexia en KBC.

III.2.1 DVV Verzekeringen

III.2.1.1 Segmentatiecriteria

Bij DVV Verzekeringen wordt de premie voor de Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid motorrijtuigen bepaald door:

- de leeftijd van de hoofdbestuurder;
- de officiële woonplaats van de hoofdbestuurder;
- de rechtspersoon die de verzekering afsluit;
- het aantal aansprakelijke schadegevallen van de hoofdbestuurder die zich in het verleden hebben voorgedaan bepaald door middel van het bonus-malussysteem.

Opvallend bij DVV Verzekering is dat men niet segmenteert op basis van geslacht. Dit is de enige verzekeringsmaatschappij in dit onderzoek die dit segmentatiecriterium niet hanteert. Wel wordt er gesegmenteerd op basis van de rechtspersoon die de verzekering afsluit. Als een vennootschap dus een verzekering afsluit, zal de premie ongeveer 7 percent hoger liggen. Men heeft bij DVV gemerkt dat men met bedrijfswagens rokelozer gaat rijden, vandaar deze premieverhoging.

III.2.1.2 Bonus-malus

DVV hanteert nog steeds het bonus-malussysteem om de verzekeringspremie te bepalen. Toch maakt men gebruik van een aangepaste schaal.

Oude bonus-malusschaal		Bonus-malusschaal DVV	
Graad	% t.o.v. basispremie	Graad	% t.o.v. basispremie
0	54%	0	54%
1	54%	1	54%
2	54%	2	56%
3	57%	3	59%
4	60%	4	62%
5	63%	5	63%
6	66%	6	68%
7	69%	7	71%
8	73%	8	75%
9	77%	9	79%
10	81%	10	83%
11	85%	11	85%
12	90%	12	93%
13	95%	13	98%
14	100%	14	100%
15	105%	15	110%
16	111%	16	116%
17	117%	17	122%
18	123%	18	128%
19	130%	19	135%
20	140%	20	145%
21	160%	21	165%
22	200%	22	205%

Tabel 2 - Vergelijking van Bonus-malussystemen (DVV)

Zoals men kan vaststellen in het bovenstaande schema is de schaal alleen aangepast in het nadeel van de consument. Er heeft geen enkele verlaging van het originele bonus malus systeem plaats gevonden, enkel en alleen verhogingen. Bijgevolg zullen zowel de 'goede' als de 'slechte' bestuurders in het merendeel van de gevallen meer moeten betalen.

III.2.1.3 Extra voordelen

Desalniettemin wordt er bij DVV Verzekeringen gebruik gemaakt van een systeem dat 'goede' bestuurders belooft. Dit gebeurt door het uitdelen van DVV OsCars die men kan ontvangen tijdens de duur van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen of de volledige omniumverzekering. DVV deelt elk jaar z'n OsCars uit op de hoofdvervaldag van de B.A. autoverzekering. De verzekeringsnemer ontvangt één Oscar als men het hele jaar bonus-malusgraad '0' had en de laatste vijf jaar geen ongeval veroorzaakte. In de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen kan men tot maximum drie OsCars opsparen. Ook bij een volledige omniumverzekering kan men OsCars opsparen, maar we beperken ons in dit werk tot de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen.

Deze OsCars kan men onder andere inzetten in de verzekering B.A. Auto. Normaal gezien zou bij een ongeval de bonus-malusgraad van de verzekeringsnemer stijgen ingeval van fout. Met drie OsCars kan men ervoor zorgen dat de bonus-malusgraad '0' blijft en de premie zal dus niet stijgen. Verder kan men de OsCars ook inzetten in de volledige omnium, in de familiale verzekering en in de woningverzekering.

Bovendien mag men ook de DVV OsCars gebruiken die de gezinsleden van de verzekeringsnemer gespaard hebben. Veel gezinnen hebben meer dan één auto en meestal dus ook meer dan één autopolis bij dezelfde verzekeraar, in dit geval DVV. Men kan de OsCars van de verschillende verzekeringen dus bij elkaar optellen. Met twee autoverzekeringen mag men tot zes OsCars sparen bij de B.A. auto.

Vooraf dit laatste punt biedt onzes inziens een duidelijk pluspunt ten opzichte van het 'joker' systeem van Ethias dat we later in dit werk zullen bespreken. Daar kan men geen jokers sparen en deze zijn ook niet overdraagbaar naar andere (auto)verzekeringen.

Verder rekent DVV geen extra premie aan voor ouders die hun kind in het contract B.A. auto als gebruikelijke bestuurder opgeven. Bovendien start de verzekering voor een tweede auto van hetzelfde gezin op trap '5' in plaats van op trap '11'.¹⁴⁹

¹⁴⁹ Cash Trends (2005). And the winner is... de beste chauffeur. *Cash* 3 maart 2005 nr. 9 p. 44-46

DVV biedt buiten de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen ook nog een glasbreukverzekering, een volledige omnium, een verkeerspolis en een reisbijstand verzekering voor de wagen aan.

III.2.2 Ethias

III.2.2.1 Segmentatiecriteria

De verzekeringspremie voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid wordt bij Ethias bepaald op basis van volgende segmentatiecriteria:

- het vermogen in kilowatt van het omschreven voertuig;
- de leeftijd, het geslacht en de officiële woonplaats van de hoofdbestuurder;
- de leeftijd van andere bestuurders, jonger dan 26 jaar die vermeld worden in de verzekeringsovereenkomst;
- het gebruik van het motorrijtuig (privé of beroepshalve);
- het aantal aansprakelijke schadegevallen die zich in het verleden hebben voorgedaan.

III.2.2.2 Bonus-malus

Ethias maakt nog steeds gebruik van het bonus-malussysteem, maar heeft zelf een nieuwe schaal ingevoerd, die onzes inziens vooral ten voordele is voor de 'goede' bestuurders die geen schadegevallen berokkenen en in het nadeel van de 'slechte' bestuurders die wel schadegevallen veroorzaken. Zo zullen de goede bestuurders tot 49 percent van de basis handelspremie in graad '0' kunnen geraken in plaats van de oude 54 percent van de basis handelspremie in graad '0'. De slechte bestuurders daarentegen kunnen tot 209 percent van de basis handelspremie behalen in graad '22' in plaats van de oude 200 percent in graad '22'.

Oude bonus-malusschaal		Bonus-malusschaal Ethias	
Graad	% t.o.v. basispremie	Graad	% t.o.v. basispremie
0	54%	0	49%
1	54%	1	49%
2	54%	2	49%
3	57%	3	54%
4	60%	4	58%
5	63%	5	63%
6	66%	6	66%
7	69%	7	69%
8	73%	8	73%
9	77%	9	77%
10	81%	10	84%
11	85%	11	85%
12	90%	12	90%
13	95%	13	95%
14	100%	14	100%
15	105%	15	110%
16	111%	16	116%
17	117%	17	122%
18	123%	18	129%
19	130%	19	136%
20	140%	20	146%
21	160%	21	167%
22	200%	22	209%

Tabel 3 - Vergelijking van bonus-malussystemen (Ethias)

III.2.2.3 Extra voordelen

Bovendien zijn er nog extra voordelen voor de bestuurders die in graad '0' geraken. Na drie jaren aanwezigheid in bonus-malusgraad '0', geniet men van een korting van 5 percent op de jaarpremie en na acht jaren aanwezigheid in bonus-malusgraad '0', geniet men van een korting van 10 percent. Zelfs als men graad '0' verlaat en bonus-malusgraad '4' wordt niet overschreden (dus niet meer dan één ongeval) zullen de jaren dat de verzekeringnemer in graad '0' was verzekerd, niet vervallen en kan men de korting behouden. Is dit niet het geval dan zal de korting en het aantal gespaarde jaren volledig en definitief vervallen.

Aantal jaren met een BM op 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Korting	-	-	-	5%	5%	5%	5%	5%	10%	10%

Tabel 4 - Kortingspercentages bij Ethias

Nog iets nieuw van Ethias en ook gunstig voor de goede bestuurders is het systeem van de 'joker'. Men kan een dergelijke joker bekomen als men na vijf opéénvolgende jaren nooit een aansprakelijk schadegeval aan bonus-malusgraad '0' heeft gehad. Deze joker zal men kunnen inzetten bij het eerste schadegeval waarvoor de verzekeringnemer aansprakelijk is en zal bijgevolg geen stijging van de bonus-malusschaal veroorzaken. Men kan wel geen jokers opsparen en men kan dus maar maximum in het bezit zijn van één joker.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat Ethias heel goede voorwaarden heeft voor de verzekeringnemers die lange tijd in bonus-malusgraad '0' zitten. Voor de verzekeringnemers die onder graad '11' blijven, is Ethias voordeliger dan het oude bonus-malussysteem. De verzekeringnemers die zich boven graad '14' van de bonus-malusschaal van Ethias bevinden zullen meer moeten betalen dan in het oude systeem.

Buiten de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen biedt Ethias ook nog een verzekering rechtsbijstand, rechtsbijstand plus en een verzekering van de bestuurder aan.

III.2.3 Dexia

Dexia Verzekeringen regelt haar autoverzekeringen via Ethias. Toch gebruiken zij een ander bonus-malussysteem en zijn er andere extra voordelen dan bij Ethias. Daarom behandelen we Dexia Verzekeringen in dit werk als een aparte en alleenstaande verzekeringsmaatschappij.

III.2.3.1 Segmentatiecriteria

Dexia maakt gebruik van de gebruikelijke standaard segmentatiecriteria voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen, zijnde:

- de leeftijd van de hoofdbestuurder;
- de officiële woonplaats van de hoofdbestuurder;
- het vermogen van het verzekerde voertuig;
- het geslacht van de hoofdbestuurder;
- privé- of beroepsgebruik;
- het aantal aansprakelijke schadegevallen van de hoofdbestuurder die zich in het verleden hebben voorgedaan bepaald door middel van het bonus-malussysteem.

III.2.3.2 Bonus-malus

Alleen bij Dexia heeft men de oorspronkelijke percentages ten opzichte van de basispremie van het oude bonus-malussysteem behouden. Men heeft wel 2 extra graden in het leven geroepen, '-1' en '-2', die beiden 54 percent van de basispremie aanrekenen.

Oude bonus-malusschaal		Bonus-malusschaal Dexia	
Graad	% t.o.v. basispremie	Graad	% t.o.v. basispremie
		-2	54%
		-1	54%
0	54%	0	54%
1	54%	1	54%
2	54%	2	54%
3	57%	3	57%
4	60%	4	60%
5	63%	5	63%
6	66%	6	66%
7	69%	7	69%
8	73%	8	73%
9	77%	9	77%
10	81%	10	81%
11	85%	11	85%
12	90%	12	90%
13	95%	13	95%
14	100%	14	100%
15	105%	15	105%
16	111%	16	111%
17	117%	17	117%
18	123%	18	123%
19	130%	19	130%
20	140%	20	140%
21	160%	21	160%
22	200%	22	200%

Tabel 5 - Vergelijking van bonus-malussystemen (Dexia)

Indien het gezin klant is bij Dexia Verzekeringen en de jongere wordt verzekerd als hoofdbestuurder van een tweede wagen, zijn er speciale kortingen. Zo komt de jongere binnen op een bonus-malusgraad van '11', zoals iedereen die voor de eerste keer een verzekering afsluit, maar deze graad wordt verminderd met het aantal jaren dat de jongere in het bezit is van zijn rijbewijs. Deze vermindering heeft wel de bonus-malusgraad van de ouders als minimumgrens. Een voorbeeld: de ouders hebben een bonus-malusgraad van '7' en de jongere is al 6 jaar in het bezit van een rijbewijs. Normaalgezien zou de jongere recht hebben op een bonus-malusgraad van $11 - 6 = '5'$,

maar omdat het gezin een bonus-malusgraad van '7' heeft, zal ook de jongere in de bonus-malusgraad van '7' terecht komen.

III.2.3.3 Extra voordelen

Men kan een korting ontvangen van 5 percent, 8 percent of zelfs 12 percent op de verzekeringspremie B.A. motorrijtuigen als men ook een 'goede' klant is bij Dexia Bank. Het percentage is afhankelijk van het bedrag dat de verzekeringnemer op zijn rekening heeft staan en hoeveel hij beroepshalve verdient.

Verder zijn er nog speciale kortingen op het tarief van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen voor jonge bestuurders. Onder jonge bestuurders verstaat Dexia bestuurders in de leeftijdscategorie van 18 tot en met 25 jaar en jongeren in de leeftijdscategorie van 26 tot en met 29 jaar vanaf bonus-malusgraad '7'.

Onder bepaalde voorwaarden kan deze categorie genieten van kortingen tot 25 percent op de premie van de B.A. motorrijtuigen. Er zijn drie voorwaarden, die in combinatie met elkaar de korting bepalen. Deze voorwaarden zijn de volgende:

1. De jonge bestuurder heeft geen enkel schadegeval in fout in de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, diefstal of stoffelijke schade gehad in de voorbije drie jaar.
2. De jonge bestuurder is geslaagd voor een rijstage of heeft ten minste één kind ten laste.
3. De jonge bestuurder die jonger is dan 26 jaar is bereid om een verhaalrecht van 750 euro bij een schadegeval tijdens de weekendnachten (zijnde van 22u00 tot 06u00) te aanvaarden.

Het tarief van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen zal met 20 percent dalen als de jongeren aan voorwaarde 1 én 2 of aan voorwaarde 1 én 3 voldoet. Als men aan alle drie de voorwaarden voldoet krijgt men een korting van 25 percent op het tarief.

Onder Dexia Car vallen vijf verzekeringsmodules waarmee men zichzelf, de passagiers en de auto kan verzekeren. Dit kan via de burgerlijke aansprakelijkheid die hierboven

besproken is, de rechtsbijstandsverzekering, de bestuurdersverzekering, omnium en de bijstandsverzekering.

III.2.4 KBC Verzekeringen

III.2.4.1 Segmentatiecriteria

KBC Verzekeringen past de meest voorkomende segmentatiecriteria toe om de premie van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen te bepalen, zijnde:

- het vermogen van het verzekerde voertuig (uitgedrukt in kilowatt);
- de schadelast van de voorbije jaren (via het bonus-malussyteem);
- de leeftijd van de hoofdbestuurder;
- de officiële woonplaats van de hoofdbestuurder;
- privé- of beroepsgebruik;
- het geslacht van de hoofdbestuurder.

III.2.4.2 Bonus-malus

Dit is tot nog toe de enige verzekeringsmaatschappij die een volledig nieuw bonus-malussysteem op poten heeft gezet bestaande uit drie klassen en maar achttien graden (van '0' tot en met '17').

Oude bonus-malusschaal		Bonus-malusschaal KBC			
		% t.o.v. basispremie			
Graad	% t.o.v. basispremie	Graad	A-Klasse	B-Klasse	C-Klasse
0	54%	0	50%	50%	50%
1	54%	1	50%	50%	50%
2	54%	2	55%	53%	50%
3	57%	3	60%	55%	53%
4	60%	4	66%	58%	55%
5	63%	5	72%	62%	58%
6	66%	6	79%	67%	61%
7	69%	7	86%	72%	64%
8	73%	8	94%	77%	67%
9	77%	9	103%	83%	70%
10	81%	10	113%	91%	77%
11	85%	11	124%	100%	84%
12	90%	12	136%	109%	92%
13	95%	13	149%	119%	101%
14	100%	14	163%	131%	111%
15	105%	15	178%	143%	121%
16	111%	16	195%	157%	133%
17	117%	17	200%	172%	145%
18	123%	18			
19	130%	19			
20	140%	20			
21	160%	21			
22	200%	22			

Tabel 6 - Vergelijking van bonus-malussystemen (KBC)

De bestuurder treedt niet toe op bonus-malusgraad '11', maar wel op bonus-malusgraad '6' in klasse A. Dit wil dus zeggen dat een nieuwe bestuurder maar 79 percent van de basis handelspremie moet betalen. Net zoals in het oude bonusmalus systeem zal men per jaar één graad dalen (bonus) en per verantwoordelijk schadegeval zal men vijf graden stijgen (malus). Als men 3 jaar schadevrij kan rijden, met een autoverzekering van KBC, zal men naar de volgende klasse verschoven worden, waar er een voordeliger tarief heerst. Eenmaal men in de volgende klasse terechtkomt, zal men worden vast geklikt en zal men bijgevolg niet meer kunnen afzakken naar een lagere klasse.

Concreet betekent dit dat een bestuurder na vijf jaar schadevrij rijden al aan 50 percent van de basispremie van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid zit, terwijl dit in het oude bonus-malussysteem nog 66 percent was na vijf jaar schadevrij rijden. Het voordeel van de klassen bij het bonus-malussysteem van KBC zit hem in het dalend verschil tussen de graden naarmate men in een hogere klasse zit. Dit wil dus zeggen dat als men na drie jaar schadevrij rijden toch een ongeluk veroorzaakt, de premie procentueel minder zal stijgen dan dat men niet zo lang schadevrij had gereden.

Volgens mij is dit een zeer interessant systeem omdat men goede bestuurders sneller zal belonen door een snellere daling in de premie. Brokkenmakers zullen bovendien sneller gestraft worden door een snellere stijging van hun premie.

III.2.4.3 Extra voordelen

KBC is de enige verzekeraar die expliciet aan de 65plusser denkt. Als beloning voor trouw en veilig rijgedrag geeft men een geschreven garantie dat men na zijn 65^{ste} de verzekering bij KBC levenslang kan behouden. De 65plussers moeten dan wel reeds langere tijd klant zijn bij KBC en ze moeten een goede rijhistoriek hebben, dus op de laagste bonus-malusgraad staan.

Ook denkt KBC aan jongeren. Men heeft er geen probleem mee dat jongeren op de polis van de ouders komen te staan. Jongeren krijgen daarbij een aanzienlijke korting als ze als medebestuurder op de polis van hun ouders komen te staan. Eenmaal zij zelf een polis willen aangaan kunnen zij de voordelige bonus-malusgraad van hun ouders behouden.

Een combinatie van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen met een brandpolis en een gezinspolis bij KBC zorgen voor een voordeligere premie.

KBC biedt buiten de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering nog een ongevallenverzekering verkeer, omnium, rechtsbijstand en een bijstandsverzekering aan.

III.3 Het verplichte bonus-malussysteem terug invoeren?

III.3.1 Rechtsgeldigheid van de verplichte bonus-malus

Onder druk van de Europese Commissie heeft België zijn verplicht bonus-malussysteem sinds 1 januari 2004 volledig afgeschaft. De Europese Commissie oordeelde dat het bonus-malussysteem in strijd was met artikelen 6, lid 3, 29 en 39 van richtlijn 92/49/EEG.¹⁵⁰ Ten eerste zou het Belgische bonus-malussysteem indruisen tegen het uit deze richtlijn voortvloeiend beginsel van tariefvrijheid, dat de lidstaten verbiedt om de kennisgeving, voorafgaande goedkeuring of systematische mededeling te eisen van de tarieven of tariefverhogingen die een verzekeringsonderneming voornemens is door te voeren op het grondgebied van deze staten. Ten tweede zou het Belgische bonus-malussysteem tegenstrijdig zijn met het doel van richtlijn 92/49/EEG, doordat het vrij verhandelen van verzekeringsproducten binnen de Gemeenschap wordt verhinderd. Daarom heeft België het verplichte karakter van het bonus-malussysteem afgeschaft en momenteel kunnen de verzekeraars zelf bepalen hoe ze hun klanten indelen en welke premie ze vragen voor een autopolisverzekering.¹⁵¹

Frankrijk en Luxemburg hielden echter voet bij stuk en weigerden hun verplichte bonus-malusstelsel af te schaffen. Hierop wendde de Europese Commissie zich naar het Europees Hof van Justitie.¹⁵² De Europese Commissie was van mening dat het invoeren van een schaal, waarbij rekening gehouden wordt met het schadegedrag van de verzekerden, of zelfs een uniform bonus-malussysteem moet kunnen. Toch zijn dergelijke regelingen wel in strijd met richtlijn 92/49/EEG als ze een automatisch gevolg op de tarieven hebben, wat het geval is in het Franse bonus-malussysteem. De basispremie mag dan wel vrijelijk door de verzekeringsondernemingen bepaald worden, maar het

¹⁵⁰ richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en houdende wijziging van de richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG. (derde richtlijn schadeverzekering) (PB L 228, blz. 1)

¹⁵¹ Tanghe, N. (2004, 8 september). Europees Hof van Justitie laat bonus-malus toch toe; gevolgen voor België beperkt. *De Tijd*. pg 9

¹⁵² Zie bijlage 1 voor het arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-347/02)

schadegedrag van de verzekerde is een dermate fundamenteel criterium dat door de ondernemingen alleen maar kan gedifferentieerd worden volgens de voorschriften van de Franse wet. Bovendien heeft deze differentiatie een erg groot effect op de premie, aangezien dit een verdubbeling ervan kan veroorzaken. Tot slot zou volgens de Europese Commissie dit beperkte differentiatiecriterium leiden tot een verhoging van de basispremie en bijgevolg zou het huidige bonus-malussysteem de tariefvrijheid beïnvloeden.¹⁵³

De Franse regering is van mening dat richtlijn 92/49/EEG niet verbiedt om in de methode van berekening van de verzekeringspremies een verplichte coëfficiënt op te nemen, die geen invloed heeft op het basisbedrag daarvan en die de ontwikkeling daarvan slechts zeer ten dele beïnvloedt, aangezien de vaststelling van de eindpremie in zijn geheel genomen vrij blijft door de vele andere differentiatiecriteria die de verzekeringsmaatschappijen kunnen toepassen. De regering beklemtoont ten slotte dat de toepassing van een bonus-maluscoëfficiënt de nationale autoriteiten niet in staat stelt het basisniveau van de premies of de verdere ontwikkeling daarvan te controleren, aangezien de basispremies in alle vrijheid worden bepaald door de verzekeringsmaatschappijen zelf.¹⁵⁴

Het Europees Hof van Justitie oordeelde op 7 september 2004 dat het bonus-malusstelsel in Frankrijk wel degelijk toelaatbaar is. "Het systeem heeft weliswaar gevolgen voor de ontwikkeling van de premies, maar het leidt niet tot een rechtstreekse vaststelling van de tarieven door de staat, aangezien de verzekeringsmaatschappijen de vrijheid behouden om de hoogte van de basispremies vast te stellen."¹⁵⁵ Het Hof deed dezelfde uitspraak in een gelijkaardige zaak ingesteld door de Commissie van de Europese Gemeenschappen tegen het Groothertogdom Luxemburg.¹⁵⁶

¹⁵³ Rechtsoverweging 13 - 15 van het arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-347/02)

¹⁵⁴ Rechtsoverweging 16 – 21 van het arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-347/02)

¹⁵⁵ Rechtsoverweging 24 van het arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-347/02)

¹⁵⁶ Arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-346/02)

III.3.2 Herinvoering van het verplichte bonus-malusstelsel

Hierop volgt de vraag of België de klok wil terugdraaien naar het oude, verplichte bonus-malussysteem. Om een antwoord op deze vraag te vinden werden enkele ervaringsdeskundigen, zijnde vertegenwoordigers van verzekeringsmaatschappijen, geïnterviewd. Verder zal men het standpunt van een kamerlid in deze zaak analyseren en tot slot wordt de visie van de advocatuur op dit onderwerp bestudeerd.

Bij het KBC Verzekeringskantoor Houben & Martens vindt men de herinvoering zeker geen slecht idee. Het is momenteel enorm moeilijk voor de consument om de verschillende polissen bij de verschillende verzekeraars te vergelijken, er is te weinig transparantie op de autoverzekeringsmarkt. Bovendien is het voor KBC niet eenvoudig om de omrekeningen door te voeren als er een klant overstapt naar KBC of als er een klant vertrekt en er een schadeattest moet afgeleverd worden over vroegere ongevallen. Aangezien KBC een geheel eigen bonus-malussysteem heeft met verschillende klassen sluipen er geregeld fouten in de omrekeningen. Een overkoepelend systeem dat verplicht is in heel België zou deze fouten kunnen vermijden en zorgt ook voor meer transparantie op de markt.

Wim Hoedemaekers, zaakvoerder van een DVV verzekeringskantoor, denkt hier heel anders over. Volgens hem is alles nog steeds bij het oude gebleven, buiten kleine aanpassingen aan het oude bonus-malussysteem. Hoedemaekers pleit voor een volledig ander systeem waar niet de verzekeringnemer bestraft wordt, maar de bestuurder die werkelijk voor het ongeval verantwoordelijk is. Momenteel bestaat de mogelijkheid dat de verzekeringnemer die in dit voorbeeld ook hoofdbestuurder is nog nooit een ongeval heeft veroorzaakt en een lage bonus-malusgraad heeft. Als zijn kinderen of partner met de wagen rijden en een paar ongevallen veroorzaken zal zijn bonus-malusgraad sterk stijgen, terwijl de verzekeringnemer jaren lang moeite heeft gedaan om defensief te rijden en geen ongevallen te veroorzaken. Daarom zou het burgerrechtelijke aansprakelijkheidssysteem verbonden moeten worden aan de bestuurder en niet zo zeer aan de verzekeringnemer, dit zou een veel eerlijker systeem zijn.

Katrien Delbroek, verantwoordelijke voor verzekeringen in een Dexia kantoor, duidt ook op transparantie van de markt die verdwenen is en de onmogelijke vergelijking van

verschillende verzekeringspolissen. Zij pleit voor een overkoepelend systeem dat verplicht is in België en zelfs in Europa.

Kamerleden Dylan Casaer (sp.a) en Karine Lalieux (PS) zijn resoluut voor de verplichting van het bonus-malussysteem en hebben daarom een wetsvoorstel ingediend dat de bonus-malus opnieuw invoert en uitbreidt zodat het een instrument wordt in de strijd voor een veiliger verkeer. Volgens Casaer steeg de gemiddelde premie in 2004 (dus na de afschaffing van het verplichte karakter van de bonus-malus) voor een BA autocontract met 6,8 procent. Voor jongeren en andere risicocategorieën steeg de premie zelfs 15 tot 20 procent. Het verdwijnen van het door iedereen gekende en aanvaarde bonus-malus stelsel heeft dus hoofdzakelijk nadelen gehad, met alle risico's van dien: vluchtmisdrijven, meer niet-verzekerden, jongeren die hun verzekering op naam van hun ouders zetten, enzovoort.¹⁵⁷ Bovendien heeft de verzekerde het zeer moeilijk om te bepalen wat de meest voordelige verzekering is. "Een bonus-malusschaal nul bij de ene verzekeraar is immers niet noodzakelijk te vergelijken met dezelfde schaal bij een andere verzekeraar", vindt Casaer. Ook zaken als leeftijd, geslacht en woonplaats zouden de premie niet meer mogen beïnvloeden. "Het is veel eerlijker rekening te houden met het individuele rijgedrag. Zeventien procent van de jongeren zijn brokkenmakers. Maar de 83 procent die wel voorzichtig rijdt, moet nu ook een onbetaalbare premie ophoesten. Voorzichtige jonge chauffeurs zouden eerder moeten beloond dan gestraft worden."¹⁵⁸

Elegis, een onafhankelijk Belgisch advocatenkantoor, verklaart in zijn driemaandelijke nieuwsbrief van februari 2005¹⁵⁹ dat men het onnodig vindt om het bonus-malussysteem in België opnieuw verplicht te stellen. Als men ten eerste de uitspraak van 7 september 2004 van het Europees Hof van Justitie¹⁶⁰ analyseert, is deze uitsluitend gesteund op de

¹⁵⁷ Casaer, D. (2005). *Dylan Casaer voert bonus-malussysteem opnieuw in*. Opgevraagd op 21 mei 2006, via http://users.pandora.be/spa-aalst/punt_bonus-malus.htm

¹⁵⁸ Casaer D. & Lalieux K. (2006). *Opnieuw bonus-malus voor autoverzekeringen*. Opgevraagd op 21 mei 2006, via <http://www.dylancasaer.be/?/nationaal/-/NEWS/article/93>

¹⁵⁹ Colle P. et al. (2005). *De verplichte bonus-malus toch rechtsgeldig? Elegis News, trimester 1 van 2005*. Opgevraagd op 19 mei 2006 via http://www.elegis.be/files/files/newsletter/elegis_news/elegis_news_2005_02_01.pdf

¹⁶⁰ Arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-347/02 en zaak C-346/02)

Europese reglementering inzake vrije tariefbepaling omdat de klacht van de Europese Commissie zich tot deze beweerde schending beperkte. Het Hof besliste in dat verband dat het bonus-malussysteem niet raakt aan de vrijheid van de verzekeringsondernemingen om hun 'basispremie' vrij te bepalen, zodat het bonus-malusstelsel conform is met de Europese regelgeving inzake vrije tariefbepaling.

Ten tweede vermeldt advocatenkantoor Elegis dat de arresten van 7 september 2004 in geen geval uitsluitel geven over de verenigbaarheid van de verplichte bonus-malus met *het geheel* van de Europese regelgeving, inzonderheid met de principes die aan de grondslag liggen van de *vrijheid van dienstverlening*. De verplichte bonus-malus heeft tot gevolg dat buitenlandse verzekeraars, die in vrije dienstverlening willen opereren, hun bestaande polissen niet vrij kunnen aanbieden, maar deze eerst moeten aanpassen aan het lokale verplichte bonus-malussysteem, wat zou kunnen indruisen tegen de vrijheid van dienstverlening.¹⁶¹

Tot slot lijkt het niet verplichte karakter van het bonus-malussysteem voordeliger te zijn voor de consument. Deze consument kan namelijk de vruchten plukken van de mededinging tussen de verzekeringsmaatschappijen, aangezien de maatschappijen zelf kunnen beslissen of zij een bonus-malussysteem al dan niet toepassen en de inhoud ervan zelf kunnen invullen.¹⁶²

¹⁶¹ Colle P. et al. (2005). O.c.; p. 2

¹⁶² Colle P. et al. (2005). O.c.; p. 3

III.4 Vergelijking van de premies

Om na te gaan in welke mate de segmentatiecriteria van de verzekeringsmaatschappijen invloed hebben op de premie voor de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen hebben we enkele simulaties uitgewerkt.

III.4.1 Simulaties

In deze simulaties beperken wij ons tot het meten van de verandering in de premie, die teweeg wordt gebracht door de segmentatiecriteria 'geslacht, woonplaats en leeftijd'.

Daarom hebben we gekozen voor een normale gezinswagen, zijnde een Ford Mondeo met diesel als brandstof. Dit is een wagen zonder een sportief karakter en heeft bijgevolg geen hoge paardenkracht en kilowatt onder de motorkap zitten. Het gaat hier specifiek om de Ford Mondeo Diesel 2.0 Turbo Diesel Ambiente, bouwjaar 2001, 4 deuren, 5 handbediende versnellingsbak, 1998CC, 90 Kw, 115 Pk, geen opties en geen trekhaak. Het voertuig dient alleen voor privé-gebruik.

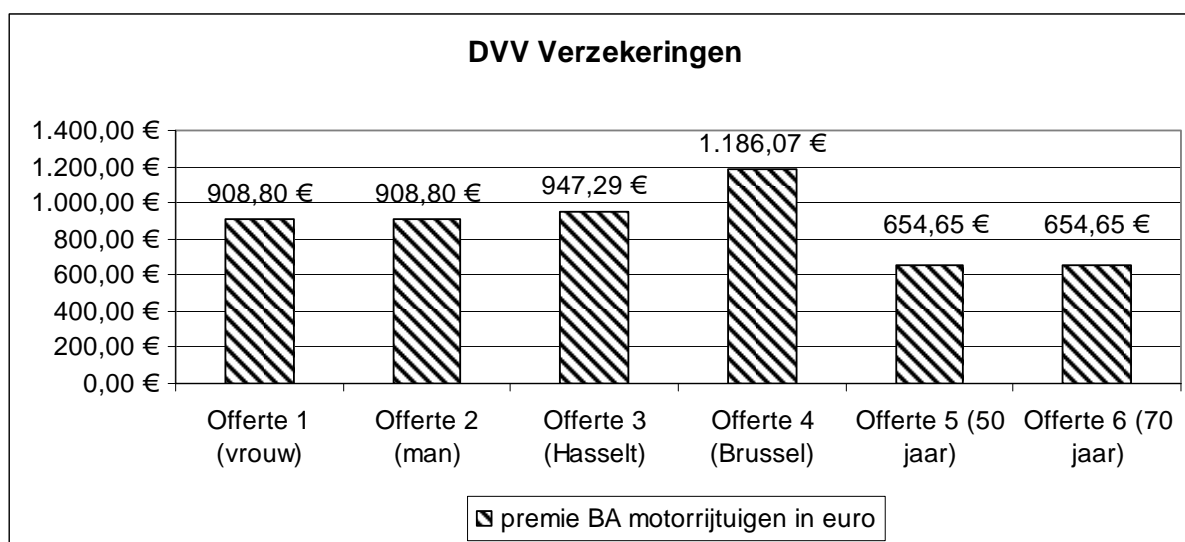
Als basissimulatie (offerte 1) hebben we gekozen voor een vrouw van 23 jaar (geboortedatum 1 januari 1983), waardoor ze nog in het jongerensegment valt. Zij heeft haar rijbewijs gehaald op 1 januari 2001 en rijdt dus al meer dan 5 jaar met de wagen, maar ze heeft geen cursus defensief rijden gevolgd (hierdoor vermijden we extra kortingen voor het volgen van een defensieve rijcursus, wat het vergelijken te ingewikkeld zou maken). Deze vrouw heeft nog nooit een aansprakelijk ongeval gehad met stoffelijke schade, noch een aansprakelijk ongeval met lichamelijke schade. Om het overzichtelijk te houden zal ze intreden, in bonus-malusgraad '11' (ook al zullen de meeste verzekeraars haar inschrijven in bonus-malusgraad '6', aangezien ze al 5 jaar schadevrij rijdt). De vrouw woont in Tessenderlo (postcode 3980), een landelijke gemeente die buiten enig risicogebied valt.

Als tweede simulatie (offerte 2) nemen we de basissimulatie, maar de vrouw wordt vervangen door een man. In offerte 3 keren we terug naar de basissimulatie en verhuist de vrouw naar Hasselt (postcode 3500). Als vierde simulatie (offerte 4) zal de vrouw

opnieuw verhuizen, maar dan naar Brussel. In offerte 5 keren we terug naar de basissimulatie en woont de vrouw terug in Tessenderlo, maar ze is ondertussen 50 jaar geworden (geboortedatum 1 januari 1956). Tot slot is de vrouw in offerte 6, 70 jaar geworden (geboortedatum 1 januari 1936).

Om het overzichtelijk te houden analyseren we eerst de offertes per verzekeraar, daarna onderzoeken we de verschillen tussen de verzekeraars onderling.

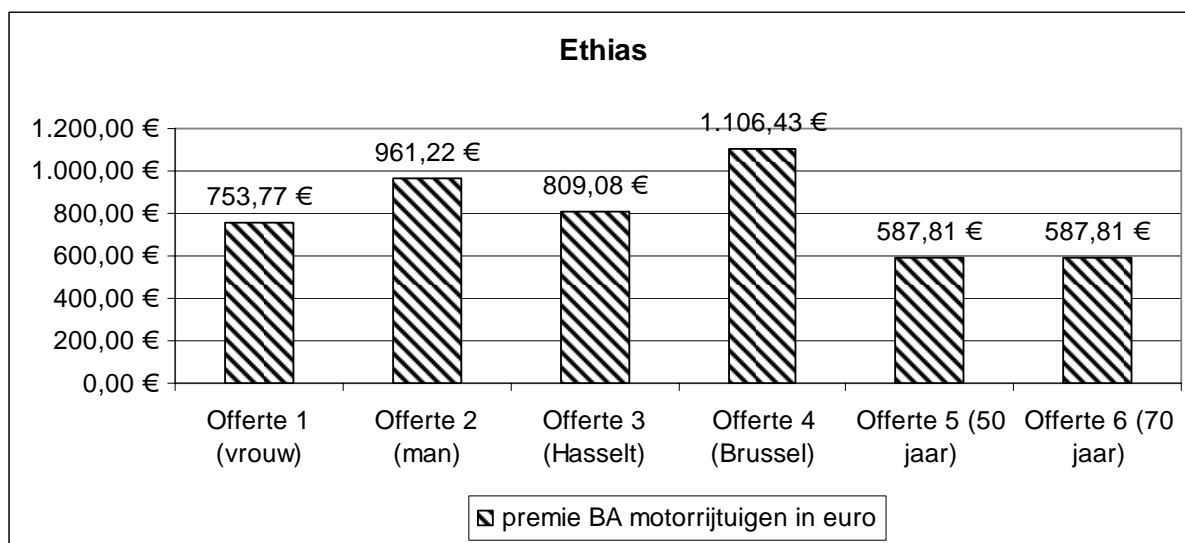
III.4.1.1 DVV Verzekeringen



Figuur 1 - Simulaties DVV Verzekeringen

Opvallend bij de simulatie van DVV Verzekering is de gelijkheid tussen offerte 1 en offerte 2. Dit is de enige verzekeringsmaatschappij die niet segmenteert op geslacht en daardoor zijn de premies voor offerte 1 en 2 gelijk. Een verhuis naar Hasselt veroorzaakt een lichte stijging van de premie van bijna 40 euro (4 procent), een verhuis naar Brussel daarentegen brengt een stijging teweeg van maar liefst 277,27 euro of 31 procent ten opzichte van het basismodel. Een vrouw van 50 jaar betaalt zoals verwacht heel wat minder dan een 23-jarige vrouw, 254,15 euro of 28 procent minder om precies te zijn. Er bestaat geen verschil in premie als de hoofdbestuurder 50 of 70 jaar is.

III.4.1.2 Ethias



Figuur 2 - Simulaties Ethias

De simulaties van Ethias vertonen wel degelijk een verschil tussen man en vrouw bij jongeren. Dit verschil bedraagt maar liefst 207,45 euro of 28 procent. Statistische cijfers bewijzen dat vrouwen doorgaans lichtere aanrijdingen veroorzaken dan mannen. Desalniettemin is het Europees parlement van oordeel dat het geslacht geen segmentatiecriteria mag zijn binnen de verzekeringen, aangezien de antidiscriminatiewet van begin 2003 het discrimineren op gezondheidsgronden of op basis van een fysieke eigenschap reeds verbiedt. De verzekeraars daarentegen, baseren zich op objectieve en pertinente statistische gegevens, waarmee ze aan kansberekening doen. Hieruit blijkt effectief dat vrouwen minder brokken maken dan mannen. Als de verzekeraars bovendien niet meer mogen segmenteren op basis van geslacht zou de vragenlijst die ze aan de potentiële verzekeringnemer moeten stellen veel langer zijn als nu, wat niet in het voordeel van de verzekerde is.¹⁶³ Uit een extra offerte waar de vijftigjarige vrouw wordt vervangen door een vijftigjarige man blijkt dat men op deze leeftijd niet meer segmenteert op geslacht, want de premies blijven gelijk.

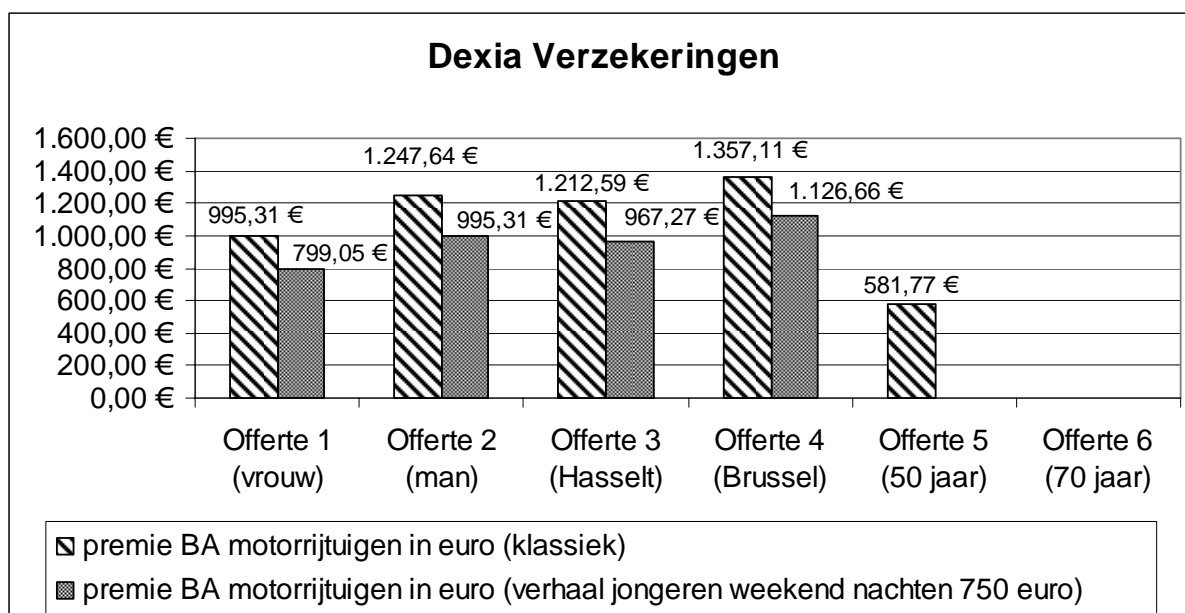
Een verhuis naar Hasselt betekent een stijging van de premie van 55 euro (7 procent), een verhuis naar Brussel zorgt voor stijging van maar liefst 352 euro of 47 procent ten

¹⁶³ TIJD (2004, 1 april) Verzekeraars kunnen onderscheid tussen man en vrouw niet negeren. *De Tijd*

opzichte van offerte 1. Als we een oudere vrouw naast ons basismodel zetten is er een daling van 166 euro (22 percent). Ook bij Ethias is er geen verschil tussen een vrouw van 50 of 70 jaar.

De offertes van Ethias kunnen terug gevonden worden in de bijlagen van dit werk.

III.4.1.3 Dexia

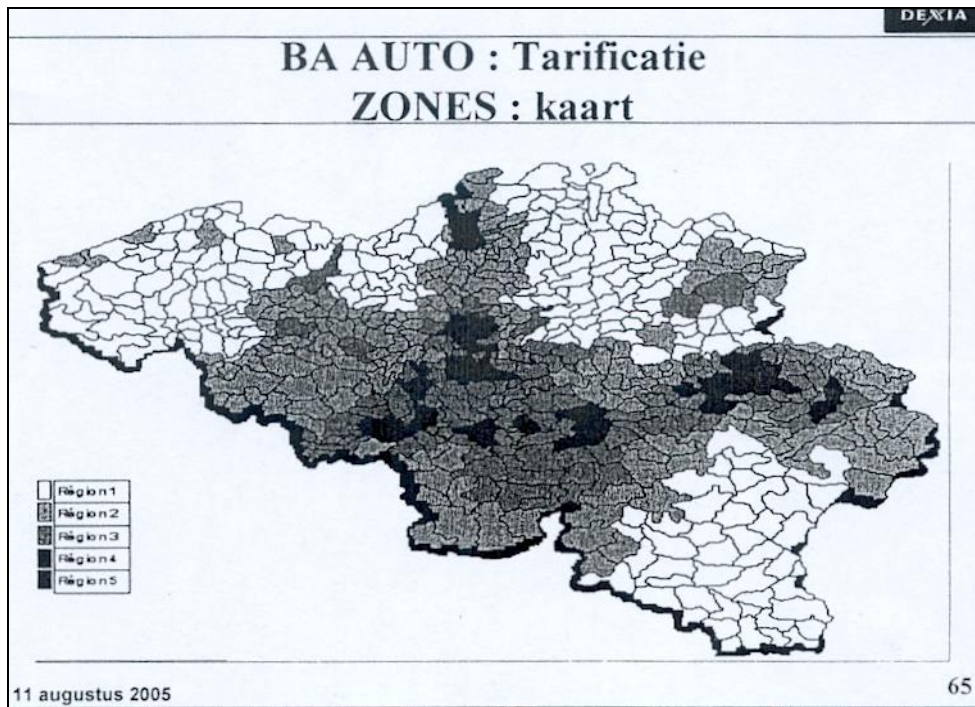


Figuur 3 - Simulaties Dexia

Bij Dexia verzekeringen is het interessant om de simulaties uit te voeren op de gewone verzekering en op de verzekering voor jonge bestuurders die bereid zijn om een verhaalrecht aan te gaan in weekendnachten van 750 euro.¹⁶⁴ Het onderlinge verschil tussen een gewone en een jongerenverzekering bij een jonge vrouw bedraagt 196,26 euro of 25 percent, zoals we in bovenstaand hoofdstuk al vermeld hebben. Het verschil tussen een jonge vrouw en een jonge man bij de gewone verzekering bedraagt ongeveer 250 euro of 25 percent, bij de jongerenverzekering bedraagt dit eveneens 25 percent ten opzichte van de eerste offerte, zijnde 196 euro. Een verhuis naar Hasselt zorgt voor een

¹⁶⁴ In de loop van dit werk wordt deze verzekering benoemd als de jongerenverzekering van Dexia.

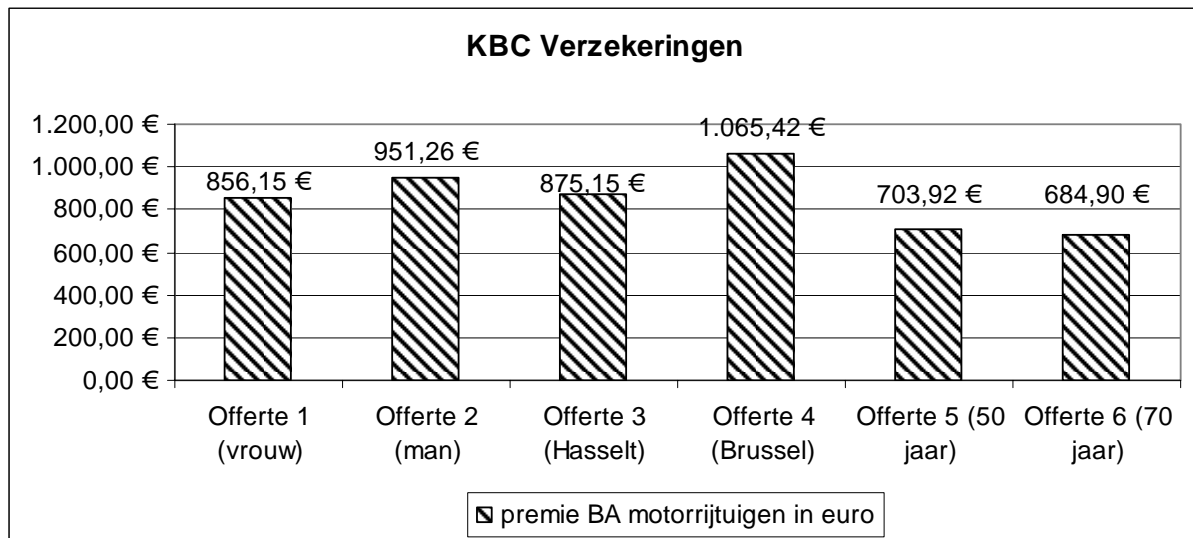
premiestijging van 217,28 euro of 22 percent, een verhuis naar Brussel veroorzaakt een stijging van 361,8 euro of een stijging van 36 percent ten opzichte van het basismodel. Dexia verdeelt België in 5 zones, van dun bevolkte en rurale gebieden (zone 1) tot dicht bevolkte en stedelijke gebieden (zone 5). In bijlage 2 vindt men de volledige lijst van postcodes met bijhorende zone.



Figuur 4 - Landkaart België

Een vrouw van 50 betaalt bij Dexia 413,54 euro minder dan een jonge vrouw, dit is 42 percent minder. Zeer opmerkelijk is de houding van Dexia ten opzichte van de oudere bestuurders. Ouderen die de leeftijd van 69 jaar bereikt hebben worden niet meer verzekerd als ze een bonus-malusgraad hebben van meer dan '5'. Een vrouw van 70 jaar met bonus-malusgraad '11' kan geen autoverzekering krijgen bij Dexia.

III.4.1.4 KBC



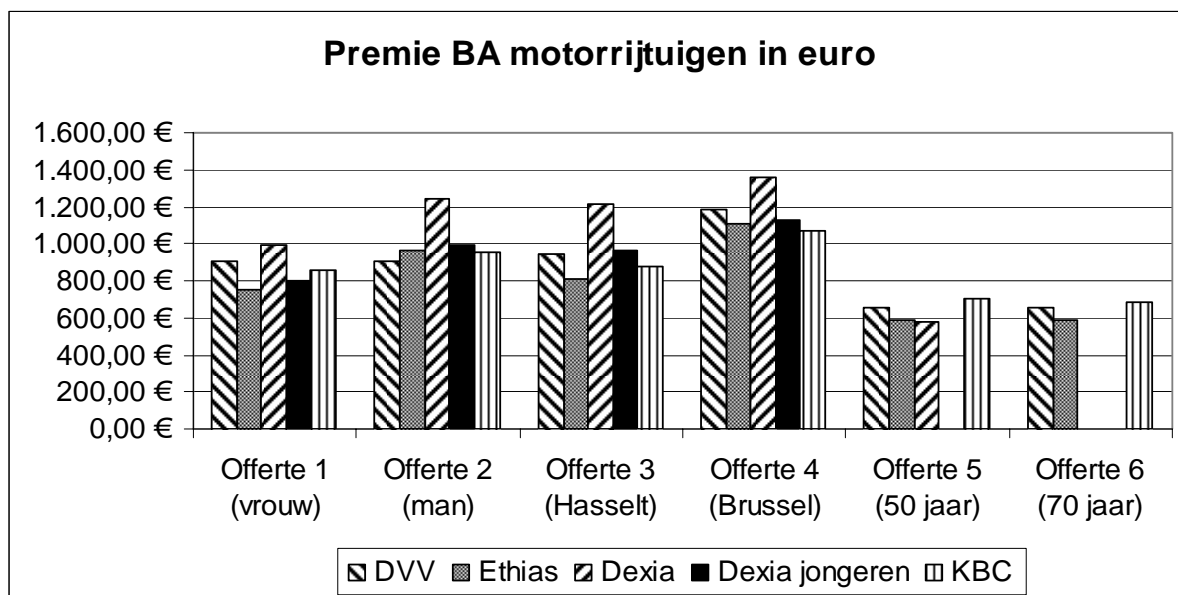
Figuur 5 - Simulaties KBC

Het verschil tussen een jonge vrouw en een jonge man bedraagt bij KBC maar 95 euro of 11 percent ten opzichte van de eerste offerte. Een verhuis naar Hasselt genereert maar een lichte stijging van 2 percent of 19 euro ten opzichte van het basismodel. De verhuis naar Brussel echter zorgt voor een stijging van 209 euro of 24 percent. Een vrouw van 50 jaar betaalt 152,23 euro of 18 percent minder dan een vrouw van 23 en een vrouw van 70 krijgt een vermindering van 171,25 euro, zijnde een korting van 20 percent. KBC vermeldt hierbij dat deze premies in de praktijk zelden of nooit worden aangerekend omdat er bijna geen voertuigen worden ingeschreven in bonus-malusgraad '11' (A6 in het KBC systeem).

III.4.2 Vergelijking van de verschillende verzekeraars

	DVV	Ethias	Dexia	Dexia jong	KBC
Offerte 1 (vrouw)	908,80 €	753,77 €	995,31 €	799,05 €	856,15 €
Offerte 2 (man)	908,80 €	961,22 €	1.247,64 €	995,31 €	951,26 €
Offerte 3 (Hasselt)	947,29 €	809,08 €	1.212,59 €	967,27 €	875,15 €
Offerte 4 (Brussel)	1.186,07 €	1.106,43 €	1.357,11 €	1.126,66 €	1.065,42 €
Offerte 5 (50 jaar)	654,65 €	587,81 €	581,77 €	/	703,92 €
Offerte 6 (70 jaar)	654,65 €	587,81 €	/	/	684,90 €

Tabel 7 - Premia B.A. motorrijtuigen van alle onderzochte verzekeraars



Figuur 6 - Vergelijking van de premie B.A. motorrijtuigen van alle onderzochte verzekeraars

Uit de bovenstaande figuur en tabel kan men concluderen dat Ethias de goedkoopste verzekeraar is voor een vrouw van 23 jaar met de specificaties die we in offerte 1 vermeld hebben. Een man met dezelfde specificaties kan dan best terecht bij DVV. Zij zijn wellicht goedkoper omdat men er geen onderscheid maakt tussen man of vrouw. 23-Jarige vrouwen die in Hasselt wonen, kunnen het goedkoopst terecht bij Ethias, diegene die in Brussel wonen, komen het voordeligst uit met een KBC verzekering. Ouderen

beneden de 69 jaar komen goedkoper uit met een verzekering van Dexia en na hun 69^{ste} kunnen ze het best bij Ethias terecht. Opmerkelijk is dat Dexia de duurste verzekeringen aanbiedt, zelfs met hun jongerenverzekering waar het verhaal op de jongere van 750 euro kan bekomen tijdens de weekendnachten blijven hun prijzen nog boven die van sommige verzekeraars. Globaal genomen is Ethias de goedkoopste verzekeraar in onze simulaties. De oorzaak vindt men wellicht in het feit dat Ethias alles via Internet kan regelen. Bijgevolg moeten zij minder arbeidskosten aanrekenen, wat leidt tot een goedkopere premie.

	DVV	Ethias	Dexia	Dexia jong	KBC
<i>Offerte 1 (vrouw)</i>	100%	100%	100%	100%	100%
<i>Offerte 2 (man)</i>	100%	128%	125%	125%	111%
<i>Offerte 3 (Hasselt)</i>	104%	107%	122%	121%	102%
<i>Offerte 4 (Brussel)</i>	131%	147%	136%	141%	124%
<i>Offerte 5 (50 jaar)</i>	72%	78%	58%	0%	82%
<i>Offerte 6 (70 jaar)</i>	72%	78%	0%	0%	80%

Tabel 8 - Procentuele vergelijking t.o.v. offerte 1

Bovenstaande tabel vergelijkt al de premies per verzekeraar met het basismodel (offerte 1). Zo zal Ethias procentueel het meeste stijgen (28 percent) als de hoofdbestuurder een man is, KBC creëert maar een stijging van 11 percent en DVV reageert zelfs niet.

Dexia veroordeelt het wonen in Hasselt het meest met een stijging van de premie met 22 percent, de andere banken hechten hier niet overdreven veel belang aan. Het wonen in Brussel daarentegen wordt wel afgestraft door de verzekeraars. Ethias verhoogt zijn premie maar liefst met 47 percent, maar ook de anderen tillen hier zwaar aan.

Een hogere leeftijd zorgt meestal voor een daling in de premie. Bij Dexia zal een vrouw zelfs een korting van 42 percent ontvangen, maar als ze na haar 69^{ste} met haar bonusmalusgraad niet gezakt is onder graad '5' wordt ze niet meer verzekerd.

IV CONCLUSIES

Na de afgenomen interviews en het verrichte onderzoek kan geconcludeerd worden dat het bonus-malussysteem in België anno 2006 blijft voortbestaan, weliswaar zonder het verplichte karakter ervan. Alle onderzochte verzekeringsondernemingen, behalve KBC, blijven trouw aan het oude bonus-malussysteem, mits enkele kleine aanpassingen zoals het wijzigen van de tariefpercentages overeenstemmend met een bonus-malusgraad of het invoeren van enkele negatieve graden. KBC echter is onzes inziens de enige onderneming die met een totaal vernieuwd bonus-malussysteem op de markt is gekomen door het systeem op te splitsen in 3 klassen en het aantal graden te verminderen tot 18 (van graad '0' tot en met '17').

Toch zijn er sinds januari 2004 bij al de verzekeringsondernemingen veel extra voordelen geïntroduceerd die vooral ten goede komen van de 'goede' bestuurders. Wanneer men weet dat 75 percent van de bestuurders goede bestuurders zijn in die zin dat ze zich maximaal op graad '3' van de oude bonus-malusschaal bevinden,¹⁶⁵ kan deze wending alleen maar toegejuicht worden. Daarenboven rijdt zelfs 53 percent van alle bestuurders rond met een bonus-malusgraad van '0'.¹⁶⁶ Enkele van deze nieuwe maatregelen zijn jokers en OsCars die ervoor zorgen dat men een aansprakelijk ongeval mag hebben zonder een tariefverhoging als men voldoende lang op bonus-malusgraad '0' staat.

Spijtig genoeg wordt het de consument ook moeilijk gemaakt. In het huidige verzekeringslandschap is het bijna onmogelijk om verzekeringspremies objectief te gaan vergelijken door de aangepaste bonus-malusschalen. Bovendien bieden de verzekeraars zoveel specifieke kortingen aan, o.a. als men ook andere verzekeringen bij dezelfde onderneming neemt, dat het enorm ingewikkeld wordt om te kunnen vergelijken. Een degelijke vergelijking kan alleen maar gemaakt worden door bij alle verzekeraars een offerte te laten opstellen, waar men zijn eigen specifieke situatie te kennen geeft en hierop de tariefberekeningen laat uitvoeren. Pas dan kan men effectief gaan analyseren waar men aan de goedkoopste prijs het best verzekerd wordt. Volgens onze zienswijze is

¹⁶⁵ Colle P. et al. (2005). O.c.; p. 2

¹⁶⁶ SINNAEVE, S. (2001, 22 juni) Autoverzekering met bonus-malus blijkt steeds meer overbodig. *De TIJD*, p.10

dit het enige argument in het voordeel van de herinvoering van een verplicht bonus-malussysteem.

Verder kan men in het onderzoek opmerken dat de andere differentiatiecriteria een enorm aandeel hebben in de bepaling van de verzekeringspremie. Door slechts één criterium (woonplaats) te wijzigen kan de premie met bijna 50 percent stijgen (bij Ethias), wat toch verrassend veel is.

Ook de problematiek van de betaalbare autoverzekering voor jongeren is zichtbaar in dit onderzoek. De premie voor een jongere (-29) en een oudere (+29) kan een verschil opleveren van 22 tot mogelijk 42 percent. Toch moet benadrukt worden dat de oorzaak hiervan niet te vinden is in de liberalisering van het bonus-malusstelsel, zoals velen beweren. Het verschil in premie wordt veroorzaakt door de extra segmentatiecriteria, die ook al golden vooraleer het verplichte bonus-malussysteem werd afgeschaft. Deze segmentatiecriteria zijn gebaseerd op objectief vaststaande schadestatistieken, waarin de jongeren nu eenmaal slecht scoren.

LIJST VAN DE GERAADPLEEGDE WERKEN

Boeken:

BERNAUW; K. (1998) "Minimumgarantievoorwaarden, qui peut le plus, peut le moins?"; in *Liber amicorum H. Claassens*, Antwerpen-apeldoorn, Maklu, 55-64

CLAUSING, P. (1986) *Inleiding verzekeringsrecht*, Alphen aan den Rijn, Samson Tjeenk Willink

COLLE, P. (1996) *Bijzondere gereguleerde verzekeringscontracten in hoofdlijnen*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu Uitgevers

COLLE, P. (1997) *Algemene beginselen van het Belgisch verzekeringsrecht*, Brussel, Bruylant

COUSY, H. en SCHOORENS G. (1994) *De nieuwe Wet op de Landverzekeringsovereenkomst- Parlementaire voorbereiding van de Wet van 25 juni 1992 en van de wijzigende wet van 16 maart 1994*, Antwerpen, Kluwer

DUBUISSON, B. (1992) 'Le consommateur européen face au marché unique de l'assurance: mythes et réalités, De Verz.

FONTAINE, M. (1999) *Verzekeringsrecht*, Brussel, Larcier

FAGNART, J.L. (1992) Chron. R.C.J.B.

KREMER, F.Th. (1988) *Het indemniteitsprincipe. Een juridische (her-)waardering*, Zwolle, Tjeenk Willink

SCHUERMANS, L. (1988) *Actuele problemen van het strafrecht*, Antwerpen, Kluwer

SCHUERMANS, L. (2001) *Grondslagen van het Belgisch verzekeringsrecht*, Antwerpen-Groningen, Intersentia

STIJNS, S. (1994) *De gerechtelijke en buitengerechtelijke ontbinding van overeenkomsten*, Antwerpen-Apeldoorn, Maklu Uitgevers

VANDEPUTTE, R. (1978) *Inleiding tot het verzekeringsrecht*, Antwerpen, Standaard wetenschappelijke uitgeverij, 51-57

Krantenartikels:

CLAEYS, J. (2004, 8 september) Europa keurt bonus-malus goed. *Het Laatste Nieuws*, p.15,

CORTHOUTS, J. (2004, 1 maart) Autoverzekering voor jongeren is maat voor niets. *De Morgen*, p.3

DE VOS, I. (2002, 1 februari) Afschaffing bonus-malus treft brokkenmakers. *Het Laatste Nieuws*, p. 2

DHEEDENE, H. (2005, 22 oktober) De kortingen op een autoverzekering. *De TIJD*, p.41

DONCKIER, E. (2003, 10 september) Bonus-malus. *Het Belang van Limburg*, p.2

DONCKIER, E. (2004, 11 september) Stevaert eist bonus-malus in autoverzekering. *Het Belang van Limburg*, p.1

DURNEZ, E. (2001, 1 december) Verzekerd zonder bonus-malus. *De TIJD*, p.3

GORLE, P. (2005, 11 februari) SP.A wil bonus-malus weer invoeren. *Het Laatste Nieuws*, p.2

MEEUS, R. (2005, 7 juli) Autoverzekering betaal je binnenkort per kilometer. *De Morgen*, p.14

NIEUWSBLAD (2003, 18 juni) Strengere bonus-malus voor jonge bestuurders. *Het Nieuwsblad*, p.4

NIEUWSBLAD (2004, 8 september) Bonus-malus moest niet weg. *Het Nieuwsblad*, p.2

NIEUWSBLAD (2005, 20 januari) Afgeschatte bonus-malus leeft nog. *Het Nieuwsblad*, p.1

NIEUWSBLAD (2006, 29 april) SP.A en PS voeren bonus-malus weer in. *Het Nieuwsblad*, p.5

SINNAEVE, S. (2001, 22 juni) Autoverzekering met bonus-malus blijkt steeds meer overbodig. *De TIJD*, p.10

SINNAEVE, S. (2001, 5 oktober) Autoverzekering kan eindelijk zonder bonus-malus. *De TIJD*, p.7

SINNAEVE, S. (2004, 23 maart) Geen vraag naar speciale autoverzekering voor jongeren. *De TIJD*, p.9

SINNAEVE, S. (2005, 14 januari) De bonus-malus is dood, leve de bonus-malus. *De TIJD*, p.12

SINNAEVE, S. (2005, 11 februari) Bonus-malus in autoverzekering komt misschien terug. *De TIJD*, p.9

SINNAEVE, S. (2005, 23 juli) Autoverzekering voor jongeren geen succes. *De TIJD*, p.1

STANDAARD, (2001, 26 oktober) Europese Commissie is Belgisch getreuzel bonus-malus moe. *De Standaard*, p.19

STANDAARD, (2004, 27 februari) Nog geen goedkope autoverzekering voor jongeren. *De Standaard*, p.15

STANDAARD, (2004, 11 augustus) Test-Aankoop wil prijzen autoverzekering transparanter. *De Standaard*, p.5

STANDAARD, (2004, 8 september) België had bonus-malus niet moeten afschaffen. *De Standaard*, p.2

STANDAARD, (2005, 11 februari) Verzekeraars tegen terugkeer naar verplichte bonus-malus. *De Standaard*, p.47

STANDAARD, (2005, 11 maart) 29/29-autoverzekering maakt verkeer veiliger. *De Standaard*, p.53

TANGHE, N. (2004, 8 september) Europees Hof van Justitie laat bonus-malus toch toe. *De TIJD*, p.9

TIJD (2004, 1 april) Verzekeraars kunnen onderscheid tussen man en vrouw niet negeren. *De Tijd*

VANBRUSSEL, E. (2004, 22 maart) Autoverzekering voor jongeren start sputterend. *De Morgen*, p.12

VANBRUSSEL, E. (2004, 8 september) Test-Aankoop vraagt terugkeer naar aloude bonus-malus. *De Morgen*, p.12

VANBRUSSEL, E. (2004, 13 september) Welles-nietes over bonus-malus. *De Morgen*, p. 16

VAN AELST, L. (2006, 22 februari) Verzekeraars doen meer aan risicoprofilering. *De TIJD*, p. 9

VAN GEYTE, J. (2005, 20 januari) Eens in laagst bonus-malus voor altijd op laagste graad. *Gazet van Antwerpen*, p.19

VAN HAVER, K. (2001, 26 oktober) EU-Commissie eist afschaffing bonus-malus binnen twee maanden. *De Tijd*, p.8

VERBRUGGEN, P. (2005, 21 januari) Fortis lanceert levenslange bonus-malus. *Het Laatste Nieuws*, p. 24

Overige:

Arrest van het Europees Hof van Justie. (7 september 2004).

opgevraagd op 15 mei, 2006, via [http://curia.eu.int/jurisp/cgi-](http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?where=&lang=nl&num=79959092C19020347&doc=T&ouvert=T&seance=ARRET)

[bin/gettext.pl?where=&lang=nl&num=79959092C19020347&doc=T&ouvert=T&seance=ARRET](http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?where=&lang=nl&num=79959092C19020347&doc=T&ouvert=T&seance=ARRET)

ASSURALIA, (11 januari 2006) *BA-Autoverzekering: prijzen voortaan vrij..* Opgevraagd op 25 april, 2006 via <http://www.assuralia.be/nl/publication/premium/auto/06-01-11.asp>

ASSURALIA, (december 2000). *Bonus-malus is dood, leve de bonus-malus?* Opgevraagd op 25 april, 2006 via

http://www.assuralia.be/nl/publication/premium/auto/prefr_0012_02.asp

ASSURALIA, (2 april 2004). *Auto dossier.* opgevraagd op 25 april, 2006 via

<http://www.assuralia.be/nl/publication/premium/auto/04-04-2.asp>

CASAER, D. (2005). *Dylan Casaer voert bonus-malussysteem opnieuw in.* Opgevraagd op 21 mei 2006, via http://users.pandora.be/spa-aalst/punt_bonus-malus.htm

CASAER D. & LALIEUX K. (2006). *Opnieuw bonus-malus voor autoverzekeringen.*

Opgevraagd op 21 mei 2006, via [http://www.dylancasaer.be/?/nationaal/-](http://www.dylancasaer.be/?/nationaal/-/NEWS/article/93)

[/NEWS/article/93](http://www.dylancasaer.be/?/nationaal/-/NEWS/article/93)

COLLE P. et al. (2005). De verplichte bonus-malus toch rechtsgeldig? *Elegis News, trimester 1 van 2005.* Opgevraagd op 19 mei 2006 via

http://www.elegis.be/files/files/newsletter/elegis_news/elegis_news_2005_02_01.pdf

DEXIA, (z.d.). *Burgerlijke Aansprakelijkheid* opgevraagd op 15 mei, 2006 via http://www.dexia.be/Home_nl/dexia.htm

DVV, (z.d.). *BA auto*. opgevraagd op 15 mei 2006 via <http://www.dvv.be/index.asp>

ETHIAS, (z.d.) *Auto*. Opgevraagd op 15 mei 2006 via <http://www.ethias.be/product.go?pg=A2PR011>

ETHIAS (z.d.) *Offerte Auto* Opgevraagd op 16 mei 2006 via <http://www.ethias.be/mf.go>

KBC, (z.d.) *KBC-Autoverzekering*. Opgevraagd op 15 mei 2006 via <https://www.kbc.be/IPA/D9e01/~N/~KBC/~BZIRUCS/-BZIQJDK/BZIZBIP/BZIZ16K/~-BZIWKT8>

Interviews:

DELBROEK, Katrien, vertegenwoordigster van een Dexia kantoor, geïnterviewd op 16 mei 2006

HOEDEMAEKERS, Wim, zaakvoerder van een DVV kantoor, geïnterviewd op 16 mei 2006

HOUBEN & MARTENS, verzekeringskantoor KBC, geïnterviewd op 16 mei 2006

Tijdschriftartikels:

BROCKMANS, H. (2000, 12 juli) Het einde van de bonus-malus. *Trends*, p.25

CASH, (2000, 11 februari) Exit bonus-malus. *Trends*, p.8

CASH, (2001, 13 september) Gedaan met de bonus-malus. *Trends*, p.5

CASH, (2004, 23 september) Bonus-malus : terugkeer? *Trends*, p.48

CASH, (2005, 24 februari) Comeback van de bonus-malus? *Trends*, p.34

CASH, (2005, 12 mei) Autoverzekering: de strijd woedt verder. *Trends*, p.32

FEINER, L. (2002, 24 januari) Gedaan met de verplichte bonus-malus! *Trends Cash*, p.6

FEINER, L. (2005, 3 maart) And the winner is... de beste chauffeur! *Trends Cash*, p.44

FEINDER, L. (2006, 9 februari) Goed gedrag steeds meer beloond! *Trends Cash*, p.12

REYNS, J. (2004, 23 september) Bonus-malus moet heringevoerd worden. *Trends Cash*, p.6.

Wetteksten:

Wet 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, (B.S. 15 juli 1956)

Ministerieel Besluit van 14 april 1971 tot vaststelling van de tariefperken en maatstaven toepasselijk op de verplichte verzekering der burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen, (B.S. 23 april 1971)

Eerste Richtlijn van 24 juli 1973 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche en de uitoefening daarvan (73/239/EEG, PB.L., nr. 228, 16 augustus 1973, 3; PB.L., nr. 5, 7 januari 1978 (rectificatie)

Wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen, (B.S. 29 juli 1975)

Tweede Richtlijn van de Raad van 22 juni 1988 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche en tot vaststelling van bepalingen tot en houdende wijzigingen van Richtlijn 73/239/EEG (88/357/EEG)

Wet van 21 november 1989 Burgerrechtelijke Aansprakelijkheid Motorrijtuigen (B.S. 31 december 1989) werd gewijzigd door het K.B. van 8 januari 1993 (B.S. 9 februari 1993) en vooral door de wet van 30 maart 1994 (B.S. 9 februari 1994), vervolgens door deze van 13 april 1995 (B.S. 27 juni 1995)

KB van 13 februari 1991 houdende de inwerkingtreding en uitvoering van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (BS 6 april 1991)

KB van 3 februari 1992 tot vaststelling van de tariefnormen die van toepassing zijn op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, (B.S. 3 maart 1992) (niet meer geldig)

Richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en houdende wijziging van de richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG. (derde richtlijn schadeverzekering) (PB L 228, blz. 1)

Wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst (B.S. 20 augustus 1992)

Wet van 22 augustus 2002 houdende diverse bepalingen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (B.S. 17 september 2002)

Arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-346/02)

Arrest van het Europees Hof van Justitie van 7 september 2004 (zaak C-347/02) (zie bijlage 1)

BIJLAGEN

Bijlage 1 - Arrest van het Europees Hof van Justie van 7 september 2004	II
Bijlage 2 - Dexia: B.A.-zone per postcode	X
Bijlage 3 - Offerte 1 (vrouw) bij Ethias	XI
Bijlage 4 - Offerte 2 (man) bij Ethias.....	XII
Bijlage 5 - Offerte 3 (Hasselt) bij Ethias.....	XIII
Bijlage 6 - Offerte 4 (Brussel) bij Ethias.....	XIV
Bijlage 7 - Offerte 5 (50 jaar) bij Ethias	XV
Bijlage 8 - Offerte 6 (70 jaar) bij Ethias	XVI

Bijlage 1 - Arrest van het Europees Hof van Justie van 7 september 2004

ARREST VAN HET HOF (grote kamer)
7 september 2004 (1)

„Verzekeringen – Derde richtlijn ‚schadeverzekering‘ – Bonus-malussysteem”

In zaak C-347/02,

betreffende een beroep wegens niet-nakoming krachtens artikel 226 EG,
ingesteld op 30 september 2002,

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door C. Tufvesson
en J.-F. Pasquier als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verzoekster,

tegen

Franse Republiek, vertegenwoordigd door G. de Bergues, P. Boussaroque en C. Mercier
als gemachtigden,

verweerster,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (grote kamer),

samengesteld als volgt: V. Skouris, president, P. Jann, C. W. A. Timmermans (rapporteur),
C. Gulmann en J. N. Cunha Rodrigues, kamerpresidenten, R. Schintgen, F. Macken, N.
Colneric, S. von Bahr, R. Silva de Lapuerta en K. Lenaerts, rechters,
advocaat-generaal: C. Stix-Hackl,
griffier: H. von Holstein, adjunct-griffier,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 10 februari 2004,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 30 maart 2004,

het navolgende

Arrest

1

De Commissie van de Europese Gemeenschappen verzoekt het Hof vast te stellen dat de Franse Republiek, door een bonus-malussysteem in te voeren en te handhaven dat automatische en verplichte gevolgen heeft voor de tarieven en dat van toepassing is op alle verzekeringsovereenkomsten voor motorrijtuigen die op Frans grondgebied worden gesloten, zonder onderscheid tussen in Frankrijk gevestigde verzekeringsmaatschappijen en verzekeringsondernemingen die daar hun activiteiten uitoefenen door middel van bijkantoren of dienstverrichting, in strijd met het beginsel van tariefvrijheid en van afschaffing van preventief of systematisch toezicht op tarieven en contracten, dat is neergelegd in de artikelen 6, lid 3, 29 en 39 van richtlijn 92/49/EEG van de Raad van 18 juni 1992 tot coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen betreffende het directe verzekeringsbedrijf, met uitzondering van de levensverzekeringsbranche, en houdende wijziging van de richtlijnen 73/239/EEG en 88/357/EEG (derde richtlijn „schadeverzekering“) (PB L 228, blz. 1), de krachtens deze richtlijn op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen.

Rechtskader

De communautaire regelgeving

2

Artikel 6 van titel II, „Toegang tot het verzekeringsbedrijf“, van richtlijn 92/49 bepaalt:

„Artikel 8 van richtlijn 73/239/EEG wordt vervangen door:

„Artikel 8

[...]

3. Deze richtlijn belet niet dat de lidstaten wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen handhaven of invoeren die voorzien in de goedkeuring van de statuten en in het mededelen van elk document dat voor de normale uitoefening van het toezicht vereist is.

De lidstaten stellen echter geen bepalingen vast waarin de voorafgaande goedkeuring of de systematische mededeling wordt geëist van de algemene en bijzondere voorwaarden van de verzekeringspolissen, de tarieven en de formulieren en andere documenten waarvan de onderneming gebruik wil maken in haar betrekkingen met de verzekeringnemers.

De lidstaten kunnen de voorafgaande kennisgeving of de goedkeuring van voorgestelde tariefverhogingen alleen als onderdeel van een algemeen prijscontrolesysteem handhaven of invoeren.

[...]”

3

Artikel 29 van richtlijn 92/49, opgenomen in titel III, „Harmonisatie van de uitoefeningsvoorwaarden”, bepaalt:

„De lidstaten stellen geen bepalingen vast waarin de voorafgaande goedkeuring of de systematische mededeling wordt geëist van de algemene en bijzondere voorwaarden van de verzekeringspolissen, de tarieven en de formulieren en andere documenten waarvan een verzekeringsonderneming gebruik wil maken in haar betrekkingen met de verzekeringnemers. Voor het toezicht op de naleving van de nationale bepalingen betreffende de verzekeringsovereenkomsten kunnen zij alleen een niet-systematische mededeling van deze voorwaarden en andere documenten eisen, zonder dat dit vereiste voor de verzekeringsonderneming een voorwaarde vooraf voor de uitoefening van haar werkzaamheden mag vormen.

De lidstaten kunnen de voorafgaande kennisgeving of de goedkeuring van voorgestelde tariefverhogingen alleen als onderdeel van een algemeen prijscontrolesysteem handhaven of invoeren.”

4

Artikel 39, leden 2 en 3, van richtlijn 92/49, opgenomen in titel IV, „Bepalingen betreffende de vrije vestiging en het vrij verrichten van diensten”, luidt:

„2. De lidstaat van het bijkantoor of de lidstaat van dienstverrichting stelt geen bepalingen vast waarin de voorafgaande goedkeuring of de systematische mededeling wordt geëist van de algemene en bijzondere voorwaarden van de verzekeringspolissen, de tarieven en de formulieren en andere documenten waarvan een verzekeringsonderneming gebruik wil maken in haar betrekkingen met de verzekeringnemers. Voor het toezicht op de naleving van zijn nationale bepalingen betreffende verzekeringsovereenkomsten kan hij van een verzekeringsonderneming die op zijn grondgebied in het kader van het recht van vestiging of in het kader van het vrij verrichten van diensten het verzekeringsbedrijf wenst uit te oefenen, slechts een niet-systematische mededeling eisen van deze voorwaarden of andere documenten waarvan zij gebruik wenst te maken, zonder dat dit vereiste voor de verzekeringsonderneming een voorwaarde vooraf voor de uitoefening van haar werkzaamheden mag vormen.

3. De lidstaat van het bijkantoor of de lidstaat van dienstverrichting kan de voorafgaande kennisgeving of de goedkeuring van voorgestelde tariefverhogingen alleen als onderdeel van een algemeen prijscontrolesysteem handhaven of invoeren.”

De nationale regelgeving

5

Artikel A. 121-1, eerste alinea, van de Franse Code des assurances bepaalt:

„Verzekeringsovereenkomsten die onder de in de punten 3 en 10 van artikel R. 321-1 van de Code des assurances genoemde branches vallen en betrekking hebben op

landmotorvoertuigen moeten de in bijlage bij dit artikel gevoegde bepaling ter zake van verlaging of verhoging van premies of bijdragen bevatten.”

6

De bijlage bij artikel A. 121-1 bevat 14 artikelen. Deze bepalen dat de verzekeringssmaatschappij een referentiepremie vaststelt op basis waarvan de premie wordt berekend die de verzekerde jaarlijks verschuldigd is. Deze jaarlijkse premie is in feite het product van de referentiepremie vermenigvuldigd met de bonus-maluscoëfficiënt, die in het begin wordt vastgesteld op één. Na afloop van ieder schadevrij jaar wordt deze coëfficiënt met 5 % verlaagd. De coëfficiënt kan echter niet lager zijn dan 0,5. Omgekeerd wordt de coëfficiënt met 25 % verhoogd wanneer in een bepaald jaar schade wordt geclaimd en elk volgende schadegeval brengt een gelijke verhoging met zich mee. Er wordt echter geen verhoging toegepast voor het eerste schadegeval dat zich voordoet na een periode van minimaal drie jaar gedurende welke de bonus-maluscoëfficiënt gelijk is geweest aan 0,5. Bovendien kan de bonus-maluscoëfficiënt in geen geval hoger zijn dan 3,5.

De precontentieuze procedure

7

Na een eerste uitwisseling van gegevens tussen de Franse autoriteiten en de Commissie heeft deze laatste op 7 juli 1997 de Franse Republiek een aanmaningsbrief gestuurd waarin zij meedeelde dat het in Frankrijk geldende bonus-malussysteem niet verenigbaar is met de bepalingen van richtlijn 92/49 is.

8

De Franse regering heeft op deze aanmaning geantwoord met een notitie van 23 oktober 1997, aangevuld met een tweede notitie, die de Commissie op 31 juli 1998 is toegezonden.

9

Nadat er verschillende keren was gecommuniceerd tussen de diensten van het Franse Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie en die van de Commissie, heeft de Commissie de Franse Republiek bij brief van 20 april 2001 een met redenen omkleed advies toegezonden waarin zij opnieuw heeft aangegeven waarom zij van mening was dat de nationale bonus-malusregelgeving in strijd met het gemeenschapsrecht is, en deze lidstaat verzocht, de nodige maatregelen te treffen om binnen een termijn van twee maanden na kennisgeving van dit advies daaraan te voldoen.

10

De Franse autoriteiten hebben de Commissie bij brief van 18 juli 2001 opmerkingen toegezonden ter beantwoording van het met redenen omkleed advies, waarin zij in de eerste plaats opmerken dat het bonus-malussysteem geen gevolgen voor de tariefvrijheid heeft en in de tweede plaats dat aan dit systeem overwegingen van algemeen belang ten grondslag liggen die in de rechtspraak van het Hof zijn erkend.

11

Aangezien zij van mening was dat de Franse autoriteiten niet de maatregelen hadden genomen die nodig zijn om aan de verplichtingen op grond van richtlijn 92/49 te voldoen, heeft de Commissie besloten het onderhavige beroep in te stellen.

Ten gronde

Argumenten van partijen

12

De Commissie is van mening dat het Franse bonus-malussysteem in de eerste plaats in strijd is met het uit richtlijn 92/49 voortvloeiende beginsel van tariefvrijheid, dat de lidstaten verbiedt om de kennisgeving, voorafgaande goedkeuring of systematische mededeling te eisen van de tarieven of tariefverhogingen die een verzekeringsonderneming voornemens is door te voeren op het grondgebied van deze staten, en in de tweede plaats met het doel van deze richtlijn, te weten het vrije verhandelen van verzekeringsproducten binnen de Gemeenschap. Zij is van mening dat haar uitlegging in overeenstemming is met de arresten van het Hof van 11 mei 2000, Commissie/Frankrijk (C-296/98, Jurispr. blz. I-3025), en 25 februari 2003, Commissie/Italië (C-59/01, Jurispr. blz. I-1759).

13

De Commissie bestrijdt niet dat de lidstaten een schaal kunnen invoeren waarbij rekening wordt gehouden met het schadegedrag van de verzekerden, of zelfs een uniform bonus-malussysteem. Dergelijke regelingen zijn volgens haar echter in strijd met richtlijn 92/49 wanneer zij een automatische repercussie op de tarieven hebben, wat het geval is bij het Franse bonus-malussysteem.

14

De Commissie erkent dat verzekeringsondernemingen niet worden verhinderd vrijelijk het bedrag van de basispremie (of referentiepremie) vast te stellen en dat andere criteria dan de bonus-maluscoëfficiënt een rol spelen bij de ontwikkeling van de premie die de verzekerde verschuldigd is. Deze vrijheid zou echter grotendeels fictief zijn wanneer de verzekeringsondernemingen de premie aan de hand van een dermate fundamenteel criterium als het schadegedrag van de verzekerde, alleen maar zouden kunnen differentiëren volgens de voorschriften van de bijlage bij artikel A. 121-1 van de Franse Code des assurances.

15

De Commissie voegt daaraan toe dat de differentiatie die deze nationale bepaling voorschrijft niet slechts een marginaal effect op het bedrag van de premie heeft, maar deze tweemaal zo hoog kan doen zijn. Zij is overigens van mening dat de beperkingen die het Franse bonus-malussysteem de ondernemingen oplegt, hun weerslag hebben op het bedrag van de basispremie, die hoger is naarmate deze beperkingen verder gaan. Er kan

dus niet worden beweerd dat dit systeem een „neutrale matrix“ vormt die geen invloed op de tariefvrijheid heeft.

16

De Franse regering merkt allereerst op dat de verplichting tot voorafgaande toezending van de tarieven in 1994 is afgeschaft en dat er sinds 1987 geen controle van de tarieven door de nationale autoriteiten meer bestaat.

17

Zij is voorts van mening dat geen bepaling van richtlijn 92/49 een absoluut beginsel van tariefvrijheid bevat, dat zich zou uitstrekken tot de berekening van de verzekeringspremies.

18

Meer in het bijzonder vloeit noch uit richtlijn 92/49 noch uit de rechtspraak van het Hof een beginsel voort dat verbiedt om in de methode van berekening van de verzekeringspremies een verplichte coëfficiënt op te nemen, die geen invloed heeft op het basisbedrag daarvan en die de ontwikkeling daarvan slechts zeer ten dele beïnvloedt, aangezien de vaststelling van de eindpremie in zijn geheel genomen vrij blijft.

19

De Franse regering beklemtoont ten slotte dat de toepassing van een bonus-maluscoëfficiënt de nationale autoriteiten niet in staat stelt het basisniveau van de premies of de verdere ontwikkeling daarvan te controleren.

20

Wat het basisniveau van de premies betreft, merkt de Franse regering op dat uit de referentiepemie rechtstreeks volgt dat de verzekeringsmaatschappijen dit in alle vrijheid kunnen vaststellen, op basis van de criteria die hun het meest geschikt lijken.

21

Wat de ontwikkeling van de premie betreft, merkt de Franse regering op dat de toepassing van het bonus-malussysteem voor de Franse autoriteiten geen instrument voor de controle van tarieven vormt, maar slechts een van de vele factoren in de ontwikkeling van het niveau van de premies. De verzekeringsmaatschappijen behouden per slot van rekening immers hun vrijheid om hun tarieven te doen evolueren door zich niet te beperken tot automatische ontwikkeling van de bonus-maluscoëfficiënt.

Beoordeling door het Hof

22

Zoals het Hof in punt 29 van het arrest Commissie/Italië in herinnering heeft gebracht, heeft de gemeenschapswetgever het beginsel van tariefvrijheid in de schadeverzekeringsbranche willen waarborgen, mede met betrekking tot een verplichte verzekering als de wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen. Dit beginsel impliceert, zoals het Hof in punt 29 van voormeld arrest heeft opgemerkt, een verbod op ieder stelsel van voorafgaande of systematische mededeling en goedkeuring van

de tarieven die een verzekeringsmaatschappij voornemens is in haar betrekkingen met de verzekeringnemers te hanteren. De enige afwijking van dit beginsel die richtlijn 92/49 toelaat, betreft de voorafgaande mededeling en de goedkeuring van „tariefverhogingen” in het kader van een „algemeen prijscontrolesysteem”.

23

In het reeds aangehaalde arrest Commissie/Italië heeft het Hof een systeem van bevrozing van tarieven dat van invloed is op zowel de vaststelling als de ontwikkeling van de tarieven in het kader van overeenkomsten ter zake van wettelijke-aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen met betrekking tot een op Italiaans grondgebied gelegen risico, in strijd met het beginsel van tariefvrijheid verklaard (arrest Commissie/Italië, reeds aangehaald, punten 32 en 48).

24

Het Franse bonus-malussysteem dat het voorwerp vormt van het onderhavige beroep, verschilt, wat betreft het effect ervan op de tarieven van de verzekeringsmaatschappijen, van de Italiaanse wetgeving die in het reeds aangehaalde arrest Italië/Commissie aan de orde was. Dit systeem heeft weliswaar gevolgen voor de ontwikkeling van de premies, maar het leidt niet tot een rechtstreekse vaststelling van de tarieven door de staat, aangezien de verzekeringsmaatschappijen de vrijheid behouden om de hoogte van de basispremies vast te stellen. In deze omstandigheden kan het Franse bonus-malussysteem niet gelijk worden gesteld met een systeem van tariefgoedkeuring dat in strijd is met het beginsel van tariefvrijheid, zoals het Hof dit heeft gedefinieerd in punt 29 van het arrest Commissie/Italië.

25

Van een volledige tariefharmonisatie ter zake van schadeverzekeringen, met uitsluiting van iedere nationale maatregel die gevolgen voor de tarieven kan hebben, kan geen sprake zijn zolang de gemeenschapswetgever zijn wil daartoe niet duidelijk tot uitdrukking heeft gebracht.

26

Het aan het beroep van de Commissie ten grondslag liggende argument dat ondanks het feit dat de basispremie in alle vrijheid kan worden vastgesteld, het Franse bonus-malussysteem in strijd is met het beginsel van tariefvrijheid enkel op grond dat het gevolgen heeft voor de ontwikkeling van die premie, kan derhalve niet worden aanvaard.

27

De Commissie beweert overigens niet dat dit systeem neerkomt op het invoeren van een vereiste van voorafgaande of systematische mededeling van de tarieven die een verzekeringsmaatschappij voornemens is in haar betrekkingen met de verzekeringnemers te hanteren of op een systeem van goedkeuring van tarieven.

28

Bijgevolg heeft de Commissie niet aangetoond dat de Franse Republiek, door haar bonus-malussysteem te hebben ingevoerd en gehandhaafd, heeft gehandeld in strijd met het beginsel van tariefvrijheid en van afschaffing van preventief of systematisch toezicht op tarieven en verzekeringsovereenkomsten, zoals dat is neergelegd in de artikelen 6, 29 en 39 van richtlijn 92/49.

29

Aangezien de Commissie het voorwerp van het met redenen omkleed advies en van het onderhavige beroep heeft beperkt tot enkel de vaststelling van schending van het beginsel van tariefvrijheid en van afschaffing van preventief of systematisch toezicht op tarieven en verzekeringsovereenkomsten, zoals dit voortvloeit uit de in het vorige punt genoemde bepalingen, moet dit beroep worden verworpen.

Kosten

30

Volgens artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voorzover dit is gevorderd. Aangezien de Commissie in het ongelijk is gesteld, dient zij overeenkomstig de vordering van de Franse Republiek in de kosten te worden verwezen.

Het Hof van Justitie (grote kamer) verklaart:

1)

Het beroep wordt verworpen.

2)

De Commissie van de Europese Gemeenschappen wordt verwezen in de kosten.

ondertekeningen

1 –

Procestaal: Frans.

Bron:

Arrest van het Europees Hof van Justie (7 september 2004)

opgevraagd op 15 mei, 2001, via [http://curia.eu.int/jurisp/cgi-](http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?where=&lang=nl&num=79959092C19020347&doc=T&ouvert=T&seance=)

[bin/gettext.pl?where=&lang=nl&num=79959092C19020347&doc=T&ouvert=T&seance=](http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/gettext.pl?where=&lang=nl&num=79959092C19020347&doc=T&ouvert=T&seance=)

ARRET

Bijlage 2 - Dexia: B.A.-zone per postcode

Bepaling van de B.A.-zone

Op basis van de postcode van de hoofdbestuurder.

postcode	Zone	postcode	zone	postcode	zone	postcode	zone
1000 - 1119	5	2140 - 2149	4	4550 - 4556	4	6110 - 6439	3
1120 - 1139	4	2150 - 2169	2	4557 - 4559	3	6440 - 6599	2
1140 - 1149	5	2170 - 2179	3	4560 - 4569	2	6600 - 6999	1
1150 - 1169	4	2180 - 2199	2	4570 - 4589	3	7000 - 7010	4
1190 - 1199	5	2200 - 2499	1	4590 - 4599	2	7011 - 7021	3
1200 - 1209	4	2500 - 2599	2	4600 - 4601	3	7022 - 7032	2
1210 - 1299	5	2600 - 2609	4	4602 - 4605	4	7033 - 7039	3
1300 - 1324	3	2610 - 2659	2	4606 - 4609	3	7040 - 7049	2
1325 - 1330	4	2660 - 2799	3	4610 - 4620	4	7050 - 7089	3
1331 - 1331	3	2800 - 2899	2	4621 - 4699	3	7090 - 7109	4
1332 - 1339	4	2900 - 2909	3	4700 - 4799	2	7110 - 7169	3
1340 - 1349	3	2910 - 2959	2	4800 - 4800	5	7170 - 7179	4
1350 - 1369	2	2960 - 2969	1	4801 - 4829	4	7180 - 7180	3
1370 - 1379	3	2970 - 2979	2	4830 - 4833	3	7181 - 7299	4
1380 - 1369	4	2980 - 2999	1	4834 - 4840	2	7300 - 7319	3
1390 - 1409	3	3000 - 3009	3	4841 - 4849	3	7320 - 7329	2
1410 - 1429	4	3010 - 3079	2	4850 - 4859	2	7330 - 7499	3
1430 - 1479	3	3080 - 3089	3	4860 - 4909	3	7500 - 7779	2
1480 - 1489	4	3090 - 3109	4	4910 - 4919	4	7780 - 7799	1
1490 - 1499	3	3110 - 3499	1	4920 - 4949	3	7800 - 7869	2
1500 - 1559	2	3500 - 3500	3	4950 - 4999	2	7870 - 7879	3
1560 - 1569	4	3501 - 3510	2	5000 - 5000	4	7880 - 8019	2
1570 - 1599	2	3511 - 3511	3	5001 - 5003	3	8020 - 8399	1
1600 - 1652	3	3512 - 3539	2	5004 - 5019	4	8400 - 8419	2
1653 - 1653	2	3540 - 3599	1	5020 - 5021	3	8420 - 8619	1
1654 - 1669	3	3600 - 3619	3	5022 - 5023	2	8620 - 8629	2
1670 - 1699	2	3620 - 3629	1	5024 - 5059	3	8630 - 8669	1
1700 - 1729	3	3630 - 3630	2	5060 - 5069	4	8670 - 8679	2
1730 - 1730	2	3631 - 3649	1	5070 - 5099	3	8680 - 8999	1
1731 - 1739	3	3650 - 3699	2	5100 - 5139	4	9000 - 9030	3
1740 - 1779	2	3700 - 3789	1	5140 - 5169	3	9031 - 9031	2
1780 - 1784	3	3790 - 3802	2	5170 - 5189	4	9032 - 9041	3
1785 - 1799	2	3803 - 3989	1	5190 - 5309	3	9042 - 9049	2
1800 - 1819	3	3990 - 3999	2	5310 - 5329	2	9050 - 9050	3
1820 - 1829	2	4000 - 4029	5	5330 - 5359	3	9051 - 9059	2
1830 - 1839	3	4030 - 4039	4	5360 - 5499	2	9060 - 9399	1
1840 - 1849	2	4040 - 4040	5	5500 - 5542	3	9400 - 9499	2
1850 - 1850	3	4041 - 4049	4	5543 - 5560	2	9500 - 9505	3
1851 - 1852	2	4050 - 4099	3	5561 - 5561	3	9506 - 9569	2
1853 - 1859	3	4100 - 4119	4	5562 - 5599	2	9570 - 9571	3
1860 - 1929	2	4120 - 4159	3	5600 - 5659	3	9572 - 9699	2
1930 - 1979	4	4160 - 4217	2	5660 - 5679	2	9700 - 9749	3
1980 - 1999	2	4218 - 4218	3	5680 - 5999	3	9750 - 9849	2
2000 - 2039	4	4219 - 4339	2	6000 - 6000	5	9850 - 9859	1
2040 - 2059	2	4340 - 4399	3	6001 - 6019	4	9860 - 9879	2
2060 - 2069	4	4400 - 4499	4	6020 - 6029	5	9880 - 9889	1
2070 - 2099	2	4500 - 4536	3	6030 - 6041	4	9890 - 9909	2
2100 - 2109	4	4537 - 4539	4	6042 - 6042	5	9910 - 9999	1
2110 - 2139	3	4540 - 4549	3	6043 - 6109	4		

Bijlage 3 - Offerte 1 (vrouw) bij Ethias

Resultaat van de offerte

Selecteer uw gewenste waarborgen	Bedragen
<input checked="" type="checkbox"/> Burgerlijke aansprakelijkheid	753,77 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand	17,37 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand Plus	42,00 EUR
<input type="checkbox"/> Verzekering bestuurder	37,19 EUR
<input type="checkbox"/> Mini-omnium bevattend: diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren	319,21 EUR
<input type="checkbox"/> Volledige omnium bevattend : diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren en stoffelijke schade. De vrijstelling is niet van toepassing voor diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten en aanraking met dieren.	

Vrijstelling voor Stoffelijke Schade

	Indien herstelling uitgevoerd wordt bij een Ethias erkend hersteller of na totaal verlies	Indien herstelling elders wordt uitgevoerd	
<input checked="" type="checkbox"/>	2,5 %	5 %	1385,35 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	5 %	7,5 %	1246,81 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	7,5 %	10 %	1108,27 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	12,5 %	15 %	969,74 EUR

*Procentueel in functie van de verzekerde waarde

Totaal bedrag van de premie 753.77 **EUR**

Bron:

ETHIAS (z.d.) *Offerte Auto*. Opgevraagd op 16 mei 2006 via <http://www.ethias.be/mf.go>

Bijlage 4 - Offerte 2 (man) bij Ethias

Resultaat van de offerte

Selecteer uw gewenste waarborgen	Bedragen
<input checked="" type="checkbox"/> Burgerlijke aansprakelijkheid	961,22 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand	17,37 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand Plus	42,00 EUR
<input type="checkbox"/> Verzekering bestuurder	37,19 EUR
<input type="checkbox"/> Mini-omnium bevattend: diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren	337,62 EUR
<input type="checkbox"/> Volledige omnium bevattend : diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren en stoffelijke schade. De vrijstelling is niet van toepassing voor diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten en aanraking met dieren.	

Vrijstelling voor Stoffelijke Schade

	Indien herstelling uitgevoerd wordt bij een Ethias erkend hersteller of na totaal verlies	Indien herstelling elders wordt uitgevoerd	
<input checked="" type="checkbox"/>	2,5 %	5 %	1503,69 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	5 %	7,5 %	1353,33 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	7,5 %	10 %	1202,96 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	12,5 %	15 %	1052,58 EUR

*Procentueel in functie van de verzekerde waarde

Totaal bedrag van de premie

961.22

EUR

Bron:

ETHIAS (z.d.) *Offerte Auto*. Opgevraagd op 16 mei 2006 via <http://www.ethias.be/mf.go>

Bijlage 5 - Offerte 3 (Hasselt) bij Ethias

Resultaat van de offerte

Selecteer uw gewenste waarborgen	Bedragen
<input checked="" type="checkbox"/> Burgerlijke aansprakelijkheid	809,08 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand	17,37 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand Plus	42,00 EUR
<input type="checkbox"/> Verzekering bestuurder	37,19 EUR
<input type="checkbox"/> Mini-omnium bevattend: diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren	319,21 EUR
<input type="checkbox"/> Volledige omnium bevattend : diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren en stoffelijke schade. De vrijstelling is niet van toepassing voor diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten en aanraking met dieren.	

Vrijstelling voor Stoffelijke Schade

	Indien herstelling uitgevoerd wordt bij een Ethias erkend hersteller of na totaal verlies	Indien herstelling elders wordt uitgevoerd	
<input checked="" type="checkbox"/>	2,5 %	5 %	1385,35 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	5 %	7,5 %	1246,81 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	7,5 %	10 %	1108,27 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	12,5 %	15 %	969,74 EUR

*Procentueel in functie van de verzekerde waarde

Totaal bedrag van de premie 809.08 **EUR**

Bron:

ETHIAS (z.d.) *Offerte Aut.o* Opgevraagd op 16 mei 2006 via <http://www.ethias.be/mf.go>

Bijlage 6 - Offerte 4 (Brussel) bij Ethias

Resultaat van de offerte

Selecteer uw gewenste waarborgen	Bedragen
<input checked="" type="checkbox"/> Burgerlijke aansprakelijkheid	1106,43 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand	17,37 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand Plus	42,00 EUR
<input type="checkbox"/> Verzekering bestuurder	37,19 EUR
<input type="checkbox"/> Mini-omnium bevattend: diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren	427,19 EUR
<input type="checkbox"/> Volledige omnium bevattend : diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren en stoffelijke schade. De vrijstelling is niet van toepassing voor diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten en aanraking met dieren.	

Vrijstelling voor Stoffelijke Schade

	Indien herstelling uitgevoerd wordt bij een Ethias erkend hersteller of na totaal verlies	Indien herstelling elders wordt uitgevoerd	
<input checked="" type="checkbox"/>	2,5 %	5 %	1726,55 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	5 %	7,5 %	1553,89 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	7,5 %	10 %	1381,22 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	12,5 %	15 %	1208,58 EUR

*Procentueel in functie van de verzekerde waarde

Totaal bedrag van de premie 1106.43 **EUR**

Bron:

ETHIAS (z.d.) *Offerte Auto*. Opgevraagd op 16 mei 2006 via <http://www.ethias.be/mf.go>

Bijlage 7 - Offerte 5 (50 jaar) bij Ethias

Resultaat van de offerte

Selecteer uw gewenste waarborgen	Bedragen
<input checked="" type="checkbox"/> Burgerlijke aansprakelijkheid	587,81 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand	17,37 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand Plus	42,00 EUR
<input type="checkbox"/> Verzekering bestuurder	37,19 EUR
<input type="checkbox"/> Mini-omnium bevattend: diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren	199,81 EUR
<input type="checkbox"/> Volledige omnium bevattend : diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren en stoffelijke schade. De vrijstelling is niet van toepassing voor diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten en aanraking met dieren.	

Vrijstelling voor Stoffelijke Schade

	Indien herstelling uitgevoerd wordt bij een Ethias erkend hersteller of na totaal verlies	Indien herstelling elders wordt uitgevoerd	
<input checked="" type="checkbox"/>	0 %	2,5 %	1043,82 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	2,5 %	5 %	887,25 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	5 %	7,5 %	782,87 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	7,5 %	10 %	678,49 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	12,5 %	15 %	574,09 EUR

*Procentueel in functie van de verzekerde waarde

Totaal bedrag van de premie

587.81 EUR

Bron:

ETHIAS (z.d.) *Offerte Auto*. Opgevraagd op 16 mei 2006 via <http://www.ethias.be/mf.go>

Bijlage 8 - Offerte 6 (70 jaar) bij Ethias

Resultaat van de offerte

Selecteer uw gewenste waarborgen	Bedragen
<input checked="" type="checkbox"/> Burgerlijke aansprakelijkheid	587,81 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand	17,37 EUR
<input type="checkbox"/> Rechtsbijstand Plus	42,00 EUR
<input type="checkbox"/> Verzekering bestuurder	37,19 EUR
<input type="checkbox"/> Mini-omnium bevattend: diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren	188,32 EUR
<input type="checkbox"/> Volledige omnium bevattend : diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten, aanraking met dieren en stoffelijke schade. De vrijstelling is niet van toepassing voor diefstal, brand, glasbreuk, natuurkrachten en aanraking met dieren.	

Vrijstelling voor Stoffelijke Schade

	Indien herstelling uitgevoerd wordt bij een Ethias erkend hersteller of na totaal verlies	Indien herstelling elders wordt uitgevoerd	
<input checked="" type="checkbox"/>	0 %	2,5 %	976,83 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	2,5 %	5 %	830,30 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	5 %	7,5 %	732,61 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	7,5 %	10 %	634,92 EUR
<input checked="" type="checkbox"/>	12,5 %	15 %	537,25 EUR

*Procentueel in functie van de verzekerde waarde

Totaal bedrag van de premie

587.81 **EUR**

Bron:

ETHIAS (z.d.) *Offerte Auto* Opgevraagd op 16 mei 2006 via <http://www.ethias.be/mf.go>

Auteursrechterlijke overeenkomst

Opdat de Universiteit Hasselt uw eindverhandeling wereldwijd kan reproduceren, vertalen en distribueren is uw akkoord voor deze overeenkomst noodzakelijk. Gelieve de tijd te nemen om deze overeenkomst door te nemen en uw akkoord te verlenen.

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

Actuele systemen voor het verzekeren van personenwagens in België

Richting: **Licentiaat in de toegepaste economische wetenschappen**

Jaar: **2006**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt houdt in dat ik/wij als auteur de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij kan reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

U bevestigt dat de eindverhandeling uw origineel werk is, en dat u het recht heeft om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. U verklaart tevens dat de eindverhandeling, naar uw weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

U verklaart tevens dat u voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen hebt verkregen zodat u deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal u als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze licentie

Ik ga akkoord,

Bart GIELEN

Datum: