

De economische analyse van de motorvoertuigverzekering in België

Liesbet Deben

PROMOTOR ▶ L. Vereeck
ONDERZOEKSLIJN ▶ handhaving
ONDERZOEKSGROEP ▶ UHASSELT
RAPPORTNUMMER ▶ RA-2005-69

**UNIVERSITAIRE CAMPUS
GEBOUW D
B 3590 DIEPENBEEK**

T ▶ 011 26 81 90
F ▶ 011 26 87 11
E ▶ info@steunpuntverkeersveiligheid.be
I ▶ www.steunpuntverkeersveiligheid.be

De economische analyse van de motorvoertuigverzekering in België

RA-2005-69

Liesbet Deben

Onderzoekslijn handhaving



DIEPENBEEK, 2005.
STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID BIJ STIJGENDE MOBILITEIT.

Documentbeschrijving

RA-2005-69

Titel: De economische analyse van de motorvoertuigverzekering in België

Promotor:	Deben Liesbet Prof L. Vereeck
Onderzoekslijn:	handhaving en beleid
Partner:	UHASSELT
Aantal pagina's:	44
Trefwoorden:	economische analyse, motorvoertuigverzekering, ...
Projectnummer Steunpunt:	5.2.

Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit, oktober 2005.

Steunpunt Verkeersveiligheid bij Stijgende Mobiliteit
Universitaire Campus
Gebouw D
B 3590 Diepenbeek

T 011 26 81 90
F 011 26 87 11
E info@steunpuntverkeersveiligheid.be
I www.steunpuntverkeersveiligheid.be

Samenvatting

In België bestaat een algemene verplichting tot het nemen van een motorrijtuigenverzekering. De laatste jaren is er een zoektocht geweest naar de beste opbouw van de verzekering binnen het algemene verkeersveiligheidsbeleid. Binnen deze discussie ontmoeten verschillende standpunten elkaar. In 2004 was er nog steeds discussie over het al dan niet herinvoeren van het bonus malus systeem. Dit rapport wil een aanknopingspunt bieden om de motorrijtuigenverzekering verder te optimaliseren binnen het uitgestippelde beleid. Daarvoor bouwt verder op het onderzoek naar de rol van de aansprakelijkheid in het voorkomen van onveilig verkeersgedrag. Aangezien aansprakelijkheid een preventieve rol in het beleid vervult, wordt er eerst onderzocht of en in welke mate een verzekering invloed uitoefent op de preventieve werking ervan. De analyse toont aan dat de verplichting van het nemen van een verzekering van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer inderdaad een impact heeft op de werking van de wettelijke aansprakelijkheidsregeling. Het centrale thema van het gevoerde onderzoek is de beschrijving van de invloed van de verzekeringsmogelijkheid op de preventieve werking van de aansprakelijkheid zodat er mogelijkheden tot verbetering kunnen worden aangereikt. Door het bestaan van de verzekering namelijk, past de automobilist een andere zorgvuldigheidsnorm toe dan hij zou doen onder dezelfde aansprakelijkheidsregeling waarbij hij niet verzekerd is. Vanuit een rechtseconomische invalshoek wordt geconcludeerd dat de verzekering een nefaste invloed heeft voor de preventieve prikkel waar de aansprakelijkheid in voorziet. Dit gegeven vormt de basis voor de zoektocht naar de oorzaken van de doorkruising van de preventie door de verzekering en naar mogelijke oplossingen. Deze oplossingen kunnen zowel door de verzekeraar als de overheid worden aangereikt, doch geen van beide blijkt in staat de gehele prikkel uitgaande van het aansprakelijkheidssysteem te ondervangen. De ondermijning van het aansprakelijkheidsysteem in betracht genomen, luidt de conclusie dat de evaluatie van de wenselijkheid van de aansprakelijkheidsverzekering in het licht van de beleidsdoelen moet gebeuren. Er kunnen weliswaar opties worden aangereikt om binnen het huidige kader de werking van de verzekering te verbeteren. Maar bij de afweging van de inrichting van de verzekering moeten verschillende belangen tegen elkaar worden afgewogen. Het beleid moet hierbij rekening houden dat de keuzes over de inrichting van de verzekering, zelfs binnen de beleidsdoelen, een mogelijk groter aantal verkeersongevallen veroorzaken, te wijten aan het verzekerd zijn.

Summary

Traffic insurance can intermediate with the goals of the traffic safety policy. Building on an earlier report on traffic liability, the role a traffic insurance plays in the behaviour of the traffic participant is being investigated. The obligation to take insurance has a negative impact on the care level of the insured, as a consequence possibly leading to a larger number of traffic accidents. The problems encountered lead to different possible solutions taken by insurers and government. However these solutions don't lead to a revival of the preventive incentives imposed upon the participant by traffic liability. As moral hazard and adverse selection remain, an increase of traffic accidents and of costs for society due to the existence of an insurance is to be expected. In making policy government should be aware of these consequences and take them into consideration while calculating the effects in their policy decisions.

Inhoudsopgave

1.	VOORWOORD	7
2.	ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE MOTORVOERTUIGVERZEKERING	8
3.	HET ECONOMISCHE VERZEKERINGSMODEL.....	10
3.1	Noodzaak van de economische analyse	10
3.2	Rol van de verzekering binnen de doelstellingen van het ongevallenrecht	10
3.3	De werking van het verzekeringsmechanisme	12
	3.3.1 <i>De individuele kostenstructuur</i>	12
	3.3.2 <i>De invloed van de verzekering op de kosten van de samenleving</i>	13
	3.3.3 <i>Conclusie</i>	14
4.	DE ECONOMISCHE ANALYSE VAN DE MOTORVOERTUIGVERZEKERING IN BELGIË	15
4.1.	Wettelijk kader van de Belgische motorvoertuigenverzekering	15
	4.1.1 <i>Reikwijdte</i>	15
	4.1.2 <i>De schadevergoeding</i>	15
	4.1.3 <i>Doelgroepen</i>	15
	4.1.4 <i>Verplichte verzekering</i>	17
	4.1.5 <i>Vergoedingsplicht van de voertuigbestuurder op basis van betrokkenheid in een ongeval</i>	17
	4.1.6 <i>Directe band</i>	18
	4.1.7 <i>Gedifferentieerde premie</i>	18
	4.1.8 <i>Controlemechanismen</i>	18
	4.1.9 <i>Volledige schade</i>	18
	4.1.10 <i>Conclusie</i>	18
4.2	De preventieve werking van de motorvoertuigverzekering op het gedrag van de verkeersdeelnemer	19
	4.2.1 <i>Verplichte verzekering</i>	19
	4.2.2 <i>Vergoedingsplicht voor de voertuigbestuurder op basis van betrokkenheid van het ongeval</i>	20
	4.2.3 <i>Gedifferentieerde premie</i>	20
	4.2.4 <i>Volledige schadevergoeding</i>	22
4.3	Mogelijke aanpassingen in het licht van de preventieve werking met betrekking tot de verzekeraar	22
	4.3.1 <i>Doorgedreven premiedifferentiatie</i>	22
	4.3.2 <i>Het verbinden van voorwaarden aan de uitkering van de schade</i>	23
	4.3.2 <i>Gedeeltelijke verzekeringsdekking</i>	24
	4.3.3 <i>De mogelijkheid van het uitoefenen van regres door de verzekeringsmaatschappij</i>	24
4.4	Mogelijke aanpassing van het verzekeringsstelsel door de overheid	24
	4.4.1 <i>No fault verzekering?</i>	25

4.4.2	<i>Beperking van de aansprakelijkheid</i>	25
4.4.3	<i>Verplichte verzekering voor fietsers en voetgangers</i>	26
4.4.4	<i>Het bevorderen van de concurrentie tussen de verzekeringsmaatschappijen</i>	26
4.5	Conclusie over de werking van de verzekering	27
5.	CONCLUSIE EN BELEIDSAANBEVELINGEN AANGAANDE DE PREVENTIEVE WERKING VAN VERZEKERINGEN.	30
5.	BIJLAGE I: INDICATIEF OVERZICHT VAN HET AANBOD VAN VERZEKERINGEN MET BETREKKING TOT MOTORVOERTUIGEN.....	32
6.	BIJLAGE II: VERZEKERINGEN TEGEN SNELHEIDSOVERTREDINGEN	39
7.	LITERATUURLIJST.....	40

1. VOORWOORD

Als antwoord op de verkeersveiligheidssituatie, dat dringend aan verbetering toe was, heeft de Belgische regering sinds 1989 werk gemaakt van de opstelling van een omvattend systeem om de aansprakelijkheid van de weggebruikers wettelijk te organiseren. Hierbij is bijzondere aandacht verleend aan de situatie van de zwakke weggebruiker die volgens de overheid een extra bescherming moet genieten. Deze WAM-wet¹, die de aansprakelijkheid van gemotoriseerde verkeersdeelnemers tegenover niet gemotoriseerde weggebruikers regelt, voert onder andere een verzekeringssysteem in dat de bestuurder verplicht een motorrijtuigverzekering af te sluiten. De aansprakelijkheid voor de schade van het slachtoffer rust sindsdien op de aansprakelijkheidsverzekeraar van de bestuurder of de houder van het motorrijtuig.

Dit rapport bouwt verder op het onderzoek naar de rol van de aansprakelijkheid in het voorkomen van onveilig verkeersgedrag². De verplichting van het nemen van een verzekering van de gemotoriseerde verkeersdeelnemer heeft een impact op de werking van de wettelijke aansprakelijkheidsregeling. Door het bestaan van de verzekering, past de automobilist een andere zorgvuldigheidsnorm toe dan hij zou doen onder dezelfde aansprakelijkheidsregeling waarbij hij niet verzekerd is. Het centrale thema van het hier gepresenteerde onderzoek is de beschrijving van de invloed van deze verzekeringsmogelijkheid op de preventieve werking van de aansprakelijkheid. Er wordt bij de analyse uitgegaan van de 'lock in' situatie, de verzekering die vandaag de dag bestaat, waarbij wordt onderzocht of deze situatie een optimale preventieve werking heeft. Indien dit niet het geval blijkt te zijn wordt onderzocht om binnen de grote lijnen van het huidige kader een verbetering tot de mogelijkheden behoort.

Het eerste hoofdstuk geeft een korte weergave van de ontstaansgeschiedenis en beschrijft de belangrijkste krachtlijnen van de geldende schadevergoedingsregeling voor de zwakke weggebruikers. Na deze zeer korte kanttekeningen bij het algemene kader en de hoofdlijnen van de Belgische regeling wordt in het tweede hoofdstuk voornamelijk stilgestaan bij de bijdrage van het verzekeringstelsel aan de preventieve werking van het aansprakelijkheidsrecht. Vervolgens wordt in het derde en laatste hoofdstuk de werking van het concreet ingevoerde verzekeringstelsel besproken, hetgeen toelaat de invloed van de verzekeringsverplichting op de preventie van ongevallen in België te schetsen. Ten slotte volgt een conclusie van de economische analyse van verzekeringen in het licht van de centrale probleemstelling. Daarbij wordt de vraag beantwoord of de combinatie van aansprakelijkheid en verzekering in de Belgische situatie kunnen leiden tot een vermindering van de ongevalkosten door de preventieve werking van de aanwezigheid van een verzekering.

¹ Wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen; *Parl.st. Kamer* 1993-1994, nr. 1422; *Parl.st.Senaat*, 1993-1994, nr. 980.

² Omdat het rapport verder bouwt op de aansprakelijkheid, wordt voor uitgebreidere literatuur verwezen naar de literatuurlijst van het rapport Deben L., Vereeck L., *Rechtseconomische theorie van verkeersaansprakelijkheid en regulering*, RA-2004-23, Steunpunt verkeersveiligheid, Diepenbeek, 2004.

2. ONTSTAANGESCHIEDENIS MOTORVOERTUIGVERZEKERING

VAN DE

De schadevergoedingsregeling die in 1995 ten behoeve van de zwakke weggebruikers in het raam van de verplichte WAM-verzekering (de verplichte verzekering die is ingevoerd), vormt het sluitstuk van een lange evolutie.

Aanleiding van de discussie over de verandering van het verzekeringsstelsel was de door velen gevoelde noodzaak van een nieuwe wettelijke regeling voor de vergoeding van de schade van verkeersslachtoffers. Terwijl voor de tweede wereldoorlog de vergoeding van verkeersslachtoffers vooral was gericht op de aansprakelijkheid, verplaatste de aandacht zich na WOII naar de verplichte verzekering. Aanvankelijk bleef de schadevergoedingsregeling bij wegverkeersongevallen volledig beheerst door het gemene recht inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, zoals geregeld wordt door art 1382 – 1386bis BW. Dit betekende dat op de slachtoffers de bewijslast rustte van een fout van de gemotoriseerde weggebruiker vooraleer ze enig recht op schadevergoeding konden claimen³.

Door de wet van 1 juli 1956 op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen werd een specifieke regeling voor burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor motorrijtuigen in het leven geroepen waarbij een stelsel van verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor alle motorrijtuigen werd ingevoerd⁴. Het vestigt een verplichting tot verzekering van de aansprakelijkheid op de eigenaar houder of bestuurder van een motorvoertuig, waarmee schade aan derden wordt toegebracht. De motorrijtuigverzekeraar dient de schade slechts dan te vergoeden in die gevallen wanneer de verzekerde aansprakelijk kan worden gehouden. Echter, het geldende systeem van aansprakelijkheid op basis van een fout van de bestuurder werd gehandhaafd.

Ondanks de verbeteringen die de wet met zich mee bracht, bleef er een noodzakelijke drang naar verdere verbetering van de regeling bestaan, hetgeen resulteerde in de wet van 21 november 1989⁵. Wederom werd in deze wet niet geraakt aan de van toepassing zijnde aansprakelijkheidsregels. De verkeersongevallen bleven beheerst door het gemeen recht inzake burgerrechtelijke aansprakelijkheid⁶. Intussen drong een steeds luider roep naar een ingrijpende verandering van het aansprakelijkheidsstelsel zich op.

In 1990 werd uiteindelijk door een bijzondere daartoe opgerichte werkgroep een voorstel uitgewerkt om de gewenste verbeteringen te realiseren⁷. De deskundigen opteerden aanvankelijk voor het opleggen van een objectieve aansprakelijkheid ten laste van gemotoriseerde weggebruikers door de invoering van artikel 1395bis BW in het Burgerlijk Wetboek⁸. Tijdens de behandeling in de senaatscommissie voor justitie werd overgestapt naar de invoering van de regeling in de WAM wet. Het concept van de

³ Claasens H., Van Schoubroeck C., *Praktische ervaring met de Belgische schadevergoedingsregeling*, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p76.

⁴ Wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, Belgisch staatsblad, 15 juli 1956; Cousy H., *Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis libri, *Actuele aspecten van Verkeersaansprakelijkheid*, Larcier, Gent, 2000, p 5; Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 76.

⁵ Wet van 21 November 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, Belgisch Staatsblad, 8 december 1989.

⁶ Ansoms J., *Objectieve aansprakelijkheid op zijn Belgisch*, in Jura Falconis Libri, *Actuele aspecten van Verkeersaansprakelijkheid*, Larcier, Gent, 2000, p 15; Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p77.

⁷ Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 78.

⁸ Wet van 13 april 1995 tot wijziging van artikel 29bis en tot opheffing van artikel 29 ter van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, *Verslag van 10 februari 1995 namens de Commissie voor de Justitie (1) uitgebracht door de heer Landuyt*, 1994-1995, nr 1422/5, p 2; Frenk N., *Het Nederlandse wetsvoorstel in het licht van de Belgische regeling*, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p116

objectieve aansprakelijkheid werd hierin overgenomen⁹. Tevens werd aan de motorrijtuigbestuurders de verplichting opgelegd een motorrijtuigverzekering af te sluiten. Het resultaat werd via de wet van 30 maart 1994 houdende sociale bepalingen ingelast in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen¹⁰. Het nieuwe hoofdstuk Vbis met als titel "Vergoeding van bepaalde slachtoffers van verkeersongevallen" omvatte artikels 29bis en 29ter en werd met ingang van 1 januari 1995 ingevoerd. De regeling bleek evenwel onmiddellijk gebrekkig te zijn, zodat ze kort nadien al werd vervangen door een beter werkbaar formule neergelegd in de wet van 13 april 1995 die in werking trad op 1 juli 1995¹¹. Deze wet ontstond op basis van de volgende overwegingen van de wetgever. Als belangrijkste reden voor de wijzigingen in het aansprakelijkheidsrecht wordt de compensatiedoelstelling naar voren geschoven. De gewijzigde wet beoogt een nieuw stelsel van verkeersaansprakelijkheid te introduceren dat voorziet in een betere bescherming van die verkeersslachtoffers voor wie de behoefte het sterkst gevoeld wordt¹². De Memorie van toelichting van het wetsvoorstel benadrukt dit in de volgende bewoordingen: 'Het belangrijkste bezwaar dat (...) tegen de huidige regeling wordt aangevoerd, is dat de schade niet in alle gevallen geheel wordt vergoed' (p 1) en uit het voorgaande volgt dat het bestaande stelsel uit een oogpunt van slachtofferbescherming - die volgens vele en ook volgens mij het belangrijkste uitgangspunt van het aansprakelijkheidsrecht op dit terrein behoort te zijn - ernstig tekortschiet¹³ (p 2)'.

De laatste wetaanpassing van 2001, ten slotte, voert een aantal kleine veranderingen met betrekking tot de regeling van de verplichte verzekering door¹⁴. Het artikel 29bis WAM wordt vanuit het oogpunt van de slachtofferbescherming verder geperfectioneerd. Aan de essentie van de verzekeringsregeling werd in de laatste aanpassing niet meer geraakt. Wegens de controversie is de afschaffing van het bonus malus systeem door het KB van 16.01.2002 (B.S. 14.02.2002) wel nog het vermelden waard.

⁹ Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen, *Memorie van Toelichting*, 1994, nr. 1422, p 1.

¹⁰ Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen (B.S. 31 maart 1994); Wet van 30 maart 1994, *Parl.St. Kamer*, 1993-1994, nr. 1422; Wet van 30 maart 1994, *Parl.St.Senaat*, 1993-1994, nr. 980.

¹¹ Wet van 13 april 1995 tot wijziging van artikel 29bis en tot opheffing van artikel 29 ter van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, (B.S., 27 juni 1995); Wet van 13 april 1995, *Parl.st.Kamer*, 1994-1995, nr 1422.

¹² Echter, de regeling van 1995 is niet enkel ingegeven door de bekommernis om de verkeersslachtoffers, maar evenzeer door budgettaire overwegingen. De Belgische regering ziet de nieuwe regeling ook als middel om de lasten van de sociale zekerheid te verlichten, doordat de ziekteverzekeraar een beroep kan doen op de nieuwe regeling. Zo beoogt het uitgewerkte systeem de uitgaven van de verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering te verminderen. Tot dan werden de slachtoffers van verkeersongevallen in eerste instantie vergoed door de ZIV. Deze beschikte vervolgens over de mogelijkheid, wanneer de aansprakelijke voor het ongeval tevens de bestuurder van het voertuig was, haar uitgaven te recupereren van de verzekeraar van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen. Door de regeling van 1994 (1995) kan de ZIV nu regres nemen op de WAM verzekeraar, ook indien het ongeval niet veroorzaakt is door een fout van de automobilist. De betrokkenheid van het voertuig op zich is reeds voldoende om de schade vergoed te krijgen door de WAM verzekeraar. Door de aanpassing van het aansprakelijkheidsregime en het opleggen van de verzekeringsverplichting wordt volgens de wetgever aan de verzuchtingen van de actoren op bevredigende wijze tegemoet gekomen, zodat de regeling geacht wordt geslaagd te zijn in het licht van de vooropgestelde opzet; Wet van 13 april 1995, Memorie van toelichting, *Parl.St.Kamer*, nr. 1422, 1994-1995, p 1-2; Ansoms J., o.c., 2000, p 18; Frenk N., o.c., 1998, p 115; Cousy H., o.c., p 7; Frenk N., o.c., 1998, p 115; Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 79.

¹³ Wet van 13 april 1995, Memorie van toelichting, *Parl.St.Kamer*, nr. 1422, 1994-1995, p 1-2.

¹⁴ Wet van 19 januari 2001 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake de automatische vergoeding van de schade geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen (B.S., 21 februari 2001); Wet van 19 januari 2001, *Parl.st.Kamer*, nr. 0210, 1999-2000; Wet van 19 januari 2001, *Parl.hand. Senaat*, nr. 2-478, 2000-2001.

3. HET ECONOMISCHE VERZEKERINGSMODEL

3.1 Noodzaak van de economische analyse

De bespreking van de ontstaansgeschiedenis van de motorrijtuigverzekering verduidelijkt dat binnen het verkeersveiligheidsbeleid de motorrijtuigverzekering een rol vervult. De recente discussie over de motorvoertuigverzekering in 2004 toont dat er geen consensus bestaat over de inrichting van de verzekering¹⁵. De rechtseconomie kan een aangrijpingspunt aanreiken om een evaluatie van het gehanteerde systeem door te voeren. Hiervoor moeten eerst de uitgangspunten en de werkwijze van de rechtseconomische theorie duidelijk zijn.

De eerste subparagraaf schetst de plaats van de verzekeringen in de kostenverdeling van het ongevallenrecht en de onderlinge wisselwerking met het aansprakelijkheidsregime. Vervolgens wordt in het kader van de economische analyse van de verzekering de vraag beantwoord of de aanwezigheid van een verzekering het gedrag van de verkeersdeelnemers kan beïnvloeden. Gesteld dat de aanwezigheid van een verzekeringsstelsel kan leiden tot een gedragsverandering van de verkeersparticipanten, wordt de werking van het verzekeringsstelsel op het gedrag van de verkeersdeelnemers nagegaan.

3.2 Rol van de verzekering binnen de doelstellingen van het ongevallenrecht

Om de werking van de verzekering in het globale verkeersveiligheidssysteem in te bedden, onderzoekt de rechtseconomie welk verzekeringsstelsel het meeste bijdraagt aan de optimalisering van de maatschappelijke kosten door de reductie van de som van de kosten van ongevallen en de kosten van de ongevallenpreventie¹⁶. In de economische analyse van het ongevallenrecht wordt de verzekeringstransactie gedefinieerd als de transactie waarbij een persoon zijn economisch nut wil maximaliseren door middel van het afsluiten van een verzekeringsovereenkomst, waarbij de verzekeraar tegen betaling van een som geld (premie) bereid is het risico van de verzekerde over te nemen¹⁷. Een verzekering is derhalve een overeenkomst, waarbij de verzekerde een bedrag aan premie aan de verzekeraar betaalt, in ruil waarvoor hij bescherming ontvangt tegen toekomstige schade, die ten gevolge van een verkeersongeval kunnen ontstaan¹⁸. Hieruit wordt opgemaakt dat het in feite gaat om de kans dat een ongeval zich voordoet.

Bij het bepalen van de optimale maatschappelijke welvaart wordt ten eerste rekening gehouden met de opportunitetskosten van slachtoffers en van derden. Ook de kosten van de voorzorgsmaatregelen die worden genomen ter beperking van de ongevalschaade, zijn hieronder begrepen¹⁹. De omvang van de kosten wordt beïnvloed door het aantal en de ernst van de ongevallen. Een reductie van deze kosten kan worden nagestreefd door het stellen van de gevaarscheppende activiteiten te ontmoedigen of minder aantrekkelijk

¹⁵ Zie Federale beleidsverklaring van 12 oktober 2004; Vraag 4380 van Dylan Casaer aan de Minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over “de rendabiliteit van de verzekeringscontracten”, Integraal verslag van de Commissie van het bedrijfsleven, het Wetenschapsbeleid, het onderwijs, De Wetenschappen en Culturele Instellingen, de Middenstand en de Landbouw van 30.11.2004, CRIV 51 COM 416, p 14; het volk 20.01.2005.

¹⁶ Deben L., Vereck L., o.c., 2004.

¹⁷ Van Dam M., o.c., 2001, p 218.

¹⁸ Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard university press, London, 1987, p 192; Holzhauer R.W., Teijl R., *Inleiding rechtseconomie*, Arnhem, Gouda Quint, 1995, 153-156; Faure M., Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: Verplichte verzekering en Veiligheidsregulering*, Maklu uitgevers, Antwerpen, p 112.

¹⁹ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 31.

te maken. Aansprakelijkheidsregels beantwoorden aan de voorwaarden om het verkeer op een veiligere manier te laten plaatsvinden²⁰. Door de automobilisten namelijk te confronteren met de reële kost van het autorijden worden de gevaarlijke activiteiten duurder en worden gedragswijzigingen gestimuleerd. De dreiging die de autobestuurder boven het hoofd hangt om aansprakelijk te worden gesteld vormt voor hem een bijkomende kost in het prijskaartje van het autorijden. Zijn autogebruik wordt duurder en bijgevolg onaantrekkelijker. Uit een eerder uitgevoerde analyse van het aansprakelijkheidsrecht blijkt onder geen enkel aansprakelijkheidsstelsel een optimale sturing van het gedrag van alle verkeersdeelnemers kan worden bereikt²¹. De door de Belgische wetgever gehanteerde risico aansprakelijkheid en risico aansprakelijkheid met eigen schuldverweer leiden bijgevolg niet tot een optimale preventie van verkeersongevallen. Wel kwam uit de analyse naar voren dat vanuit het standpunt van de slachtofferbescherming het risicoaansprakelijkheidregime de best haalbare oplossing is. Weliswaar wordt door middel van de sturing van het gedrag het maatschappelijke optimum nooit bereikt, de gehanteerde aansprakelijkheidsstelsels zetten wel de gemotoriseerde deelnemer maar niet de zwakke weggebruiker er toe aan het gewenste zorg en activiteiten niveau te laten hanteren.

Het is duidelijk dat ongevallen niet onder alle omstandigheden kunnen worden voorkomen. Bovendien is het maatschappelijk inefficiënt om additionele zorg te betrachten zodra de kosten van zorg uitstijgen boven de omvang van de verwachte schade²². Het is voor de samenleving voordeliger deze ongevallen te laten plaatsvinden. Voor deze onvermijdbare gevallen dient te worden gestreefd naar een optimale risico spreiding om de kosten te minimaliseren²³. Door het toekennen van schadevergoeding is het mogelijk de schade te spreiden en hierdoor de maatschappelijke kosten te reduceren. Pleidooien voor het automatisch aansprakelijk stellen van personen die over een verzekeringsdekking beschikken zijn hiervan een uiting doordat de vergoeding van de schade geplaatst wordt op de personen die ze het gemakkelijkst kunnen dragen. Uit de rechtspraak blijkt dat het bestaan van een verzekeringsdekking een belangrijke invloed heeft op de uitkomst van een aansprakelijkheidsvordering²⁴. Tevens hebben veranderingen in het aansprakelijkheidsrecht een wijziging van de risicospreiding als gevolg. Door wijzigingen in het verzekeringsstelsel als gevolg van de wijzigingen in het aansprakelijkheidsrecht, wordt de schade anders gespreid²⁵. Er is duidelijk een wisselwerking tussen de verschillende kostencomponenten die bij de inrichting van de manipulatiemechanismen in betrachtting moeten worden genomen.

De vergoedingproblematiek vormt een integrerend bestanddeel van het rechtseconomisch onderzoek, aangezien naast het preventie aspect ook de vraag naar de optimale risico spreiding aan de orde is. Echter, een discussie die louter draait om het vergoedingsaspect, leidt nooit tot bevredigende praktische resultaten. Het is raadzaam om in plaats van enkel hiernaar te kijken, de reeds vergaarde informatie over de voorkeur van de instelling van een bepaald aansprakelijkheidsstelsel mee in de analyse te betrekken. De centrale vraag is bijgevolg welke invloed het verzekeringsstelsel uitoefent op het aansprakelijkheidsstelsel en hoe de verzekering aangepast kan worden om een globale wenselijke maatschappelijke vergoedingsregeling te verkrijgen. Aangezien de meeste leden van de maatschappij tevens automobilist en voetganger zijn,

²⁰ Deben L., Vereeck L., o.c., 2004.

²¹ Deben L., Vereeck L., o.c., 2004.

²² Van Dam M., *Verkeersongevallen, juridische dissertaties: een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer*, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2001; Calabresi G., *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, Yale University Press, 1970, p 27; Calabresi G., *Optimal deterrence and accidents*, Yale Law Journal, 1975, p 656; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 52.

²³ Cousy H., *Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets*, in Jura Falconis libri, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, Larcier, Gent, 2000, p 1; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 31.

²⁴ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 32.

²⁵ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 32.

is het voor de algemene maatschappelijke aanvaardbaarheid van de voorgestelde regeling bevorderlijk dat met beide belangen rekening wordt gehouden.

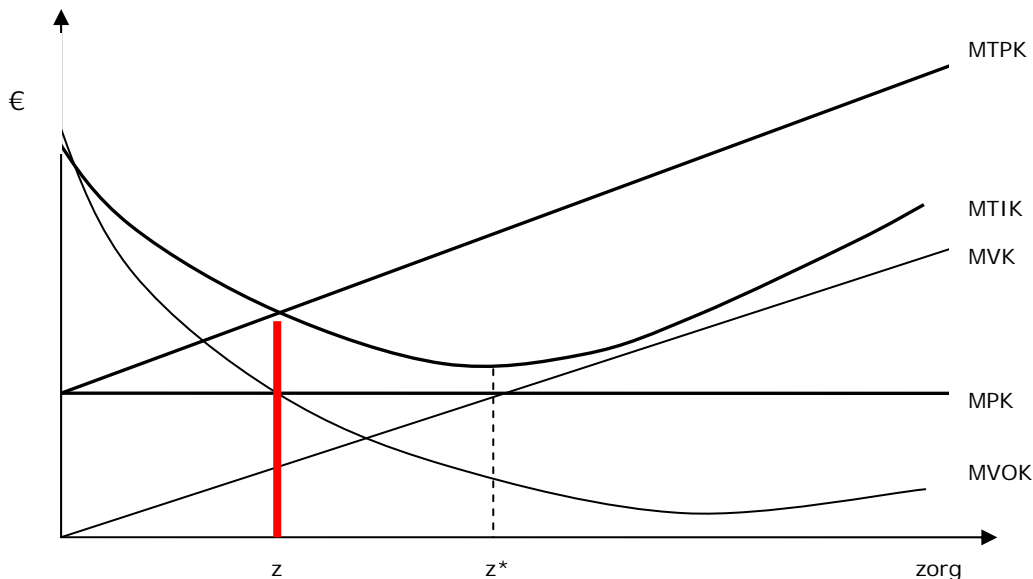
3.3 De werking van het verzekeringsmechanisme

3.3.1 De individuele kostenstructuur

De redenering zoals in de figuur weergegeven beschrijft de manier waarop het verzekeringensysteem inwerkt op de afweging van de kosten van het individu en bijgevolg op het door het individu gehanteerde zorgvuldigheidniveau. De horizontale as geeft de hoeveelheid zorg van de verkeersdeelnemer aan en de verticale as de corresponderende verwachte individuele kosten ervan. De verwachte ongevalskosten wordt weergegeven door MVOK-curve en de voorzorgskosten door de MVK-curve. De MPK-curve reflecteert de kosten van de premie en is constant. De MTIK-curve weerspiegelt de totale individuele kosten, terwijl de MTPK-curve (wordt later weergegeven) op de totale maatschappelijke kostencurve van de individuele kosten bij betaling van de verzekeringspremie duidt.

Onder de assumptie dat het individu rationeel en kostenminimaliserend is, neemt de weggebruiker voorzorgsmaatregelen, de marginale voorzorgskosten (MVK) in de verkeerssetting zolang de kosten hiervan lager zijn dan de opbrengst in termen van vermindering van de verwachte schade (MVOK)²⁶. De verwachte schade of het ongevalrisico hangt af van de omvang van de schade vermenigvuldigd met de kans op die schade (MTIK). Op basis van deze afweging hanteert de verkeersdeelnemer een zorgniveau dat zijn verwachte kosten minimaliseert (z^*).

Figuur 1: het zorgniveau met en zonder verzekering.



Het verzekeringensysteem werkt in concreto in op de totale kostenstructuur van het individu (MTIK), waarbij de verwachte ongevalkosten (MVOK) worden vervangen door de verzekeringspremie (MPK). De kosten van de verzekeringspremie (MPK) blijven constant. De voorzorgscurve blijft hetzelfde zowel bij de aan als de afwezigheid van de premie. De verzekering neemt voor de verzekerde de kosten weg van het ongevalrisico, aangezien de kosten van de schade door de verzekeraar gedragen worden. Eens de premie betaald is, vallen de kosten van de schade weg voor de bestuurder, ongeacht of deze aansprakelijk wordt gesteld. Hij moet als verzekerde geen schadevergoeding meer betalen, hetgeen hem verder indifferent maakt voor de kans dat hij een ongeval

²⁶ Van Dam M., o.c., 2001, p 227.

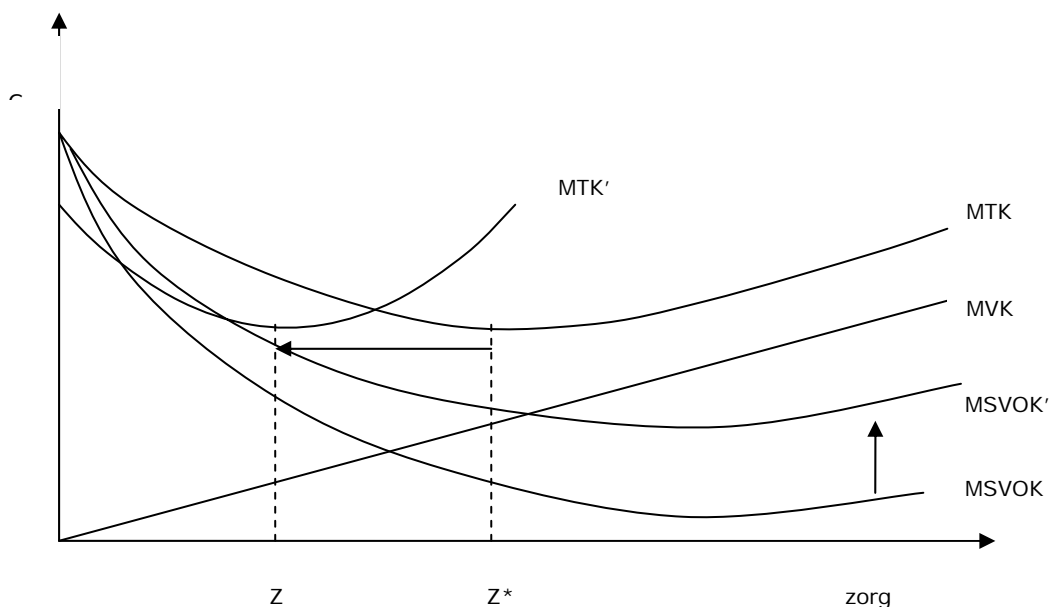
veroorzaakt. Bijgevolg houdt het individu ook geen rekening meer met het aansprakelijkheidsregime en worden de kosten die deze met zich meebrengt niet meer in de persoonlijke afweging van de verkeersdeelnemer betrokken. Als dusdanig heeft de verzekering een weerslag op het gehanteerde zorgniveau. Omdat hij niet meer met de werkelijke kosten, maar enkel met de verzekeringspremie wordt geconfronteerd, hanteert hij een lager zorgniveau dan zonder het bestaan van een verzekering het geval zou zijn²⁷.

Hoewel de zorgprikkel vermindert, wordt binnen de economische analyse aanvaard dat de beschikbaarheid van een verzekering de prikkels van zorg niet geheel wegneemt²⁸. Een verzekerde die bij een ongeval betrokken raakt, heeft tevens meestal ook eigen schade. Zelfs indien deze gedekt is door een persoonlijke verzekering bestaat er de kans op verwondingen en schade door verlies van zaken met een emotionele waarde. Het hangt van de individuele waardering van de bestuurder af in welke mate hij deze kosten betreft in zijn persoonlijke afweging met betrekking tot het gehanteerde niveau van zorg. De individuele kostenberekening leidt bijgevolg bij de betaling van de verzekeringspremie tot een verandering van het eerste persoonlijke optimum Z^* bij de berekening van de verwachte ongevalkosten naar een optimum met minder zorg Z .

3.3.2 De invloed van de verzekering op de kosten van de samenleving

De ongevallen, die gebeuren, veroorzaken dezelfde kosten voor de samenleving, ongeacht of deze gedragen worden door de verzekeringsmaatschappij of de gemotoriseerde bestuurder. Hoewel de kostenstructuur van het individu verandert, heeft de aanwezigheid van een verzekering van de dader geen vermindering van de kosten voor de maatschappij tot gevolg. De kosten van deze ongevallen blijven nog steeds relevant voor het bepalen van het maatschappelijke optimum. Derhalve wordt vanuit maatschappelijk oogpunt door een verzekerde autobestuurder in beginsel meestal te weinig zorg aangewend (z in plaats van Z^*) die bepaald wordt door zijn eigen calculatie.

Figuur 2: de verwachte sociale kosten van een ongeval



²⁷ Indien bij de zorgkosten enkel kosten die door de premie zijn gedekt in acht worden genomen, zouden de zorgkosten tot nul kunnen worden gereduceerd. In werkelijkheid zal het individu steeds een bepaald zorgniveau in acht nemen, al is het maar om zijn eigen gezondheid en/of die van zijn dierbaren te vrijwaren.

²⁸ Faure M, Van Den Bergh R., *Objectieve aansprakelijkheid: Verplichte verzekering en Veiligheidsregulering*, Maklu uitgevers, Antwerpen, 1989, p 116; Cohen A., Dehejia R., o.c., 2004, p 359.

Dit te lage zorgniveau zorgt voor te hoge verwachte ongevalskosten voor de samenleving door het onvoorzichtige gedrag van de verzekerde autobestuurders, welke gedragen moeten worden door de maatschappij (MSVOK'-MSVOK). In de premie van de individuen moeten deze kosten worden verdisconteerd. Om het zorgniveau optimaal te houden voor de samenleving mogen de totale kosten bij de aanwezigheid van een premie niet onder het minimale totale kostenniveau liggen. De premie moet derhalve ook vanuit maatschappelijk standpunt idealiter gelijkgesteld zijn aan de verwachte ongevalskosten²⁹. De bepaling van de premie op hetzelfde niveau als de verwachte ongevalskosten, heft deze discrepantie weliswaar op, doch het grote verschil is dat, door het buiten werking stellen van de invloed die uitgaat van het aansprakelijkheidsregime, de maatschappij het gedrag van de automobilist niet op deze manier kan bijsturen.

3.3.3 Conclusie

De impact van de aanwezigheid van een verzekeringensysteem op de preventieve werking van het aansprakelijkheidssysteem wordt als volgt omschreven. Het afsluiten van een verzekering maakt de voertuigbestuurder indifferent voor het onderhevig zijn aan een aansprakelijkheidsregime. Omdat de schade door de verzekeringsmaatschappij wordt uitgekeerd, wordt zijn gedrag niet meer gestuurd door de kans om aansprakelijk gesteld te worden. Zo wordt de werking van de aansprakelijkheidsregels ter sturing van het gedrag schaakmat gezet door de automatische vergoeding van de verzekeringsmaatschappijen. De voorzorgsprikkel die van het aansprakelijkheidssysteem uitgaat wordt teniet gedaan door de aanwezigheid van de verzekering.

²⁹ Faure M., Van Den Bergh R., *Aansprakelijkheidsverzekering, concurrentie en ongevallenpreventie*, in Faure M., *Verzekering en maatschappij*, p 319. p 315-327.

4. DE ECONOMISCHE ANALYSE VAN DE MOTORVOERTUIGVERZEKERING IN BELGIË

Omdat het aansprakelijkheidsrecht geen preventieve werking meer heeft, gaat de verantwoordelijkheid van het gehanteerde zorgniveau over op andere manieren van gedragsbeïnvloeding. Het hangt voortaan af van de prikkelwerking van de verzekering welk zorgniveau door het individu wordt gehanteerd. Wanneer we willen weten op welke manier deze door de Belgische motorrijtuigverzekering wordt verzekerd, is een analyse van de juridische structuur van de verzekering op zijn plaats. De preventieve werking van de componenten wordt onderzocht en tevens worden een aantal denkpijlers aangeboden om deze eventueel te verbeteren.

Eerst worden de belangrijkste krachtlijnen van de wetgeving summier aangehaald aan de hand van de herziene Belgische regeling van 13 april 1995. De veranderingen van 2001 zijn eveneens in de uiteenzetting verwerkt. Vervolgens wordt gekeken naar de preventieve werking van de huidige wettelijke regeling. Dan worden mogelijke aanpassingen, waarover de verzekeraars beschikken, van de verzekeringsregeling aangehaald om de informatieproblemen te beperken. Ten slotte wordt de mogelijkheid van de overheid op de door haar gewenste wijze in te grijpen in de werking van de verzekeringsmarkt verkend.

4.1. Wettelijk kader van de Belgische motorvoertuigenverzekering

4.1.1 Reikwijdte

De bedoelde motorrijtuigen waar de regeling betrekking op heeft, worden omschreven als alle motorrijtuigen met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer worden gebracht³⁰. Ook trams en treinen, voertuigen gebonden aan spoorstaven, vallen hieronder. Het volstaat dat dergelijk voertuig bij het verkeersongeval betrokken is, zelfs zonder dat het hierbij een actieve rol heeft gespeeld³¹. Er is vrijwel altijd sprake van betrokkenheid van het motorrijtuig indien een aanraking met het motorrijtuig heeft plaatsgevonden of wanneer kan worden aangetoond dat het motorrijtuig in beweging is.

4.1.2 De schadevergoeding

Artikel 29bis paragraaf 1 bepaalt dat : '...alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden...' De wettelijke regeling geldt voor alle lichamelijke schade, met andere woorden schade uit lichamelijke letsel of uit overlijden³². Dit wordt ruim geïnterpreteerd en omvat onder meer medische kosten, inkomensschade en andere economische schade. Verder zijn, door de wetaanpassing van 2001, functionele prothesen en kledingschade opgenomen³³. De zwakke weggebruiker wordt nooit automatisch vergoed voor de overige materiële schade die hij leidt³⁴. De vergoeding omvat het hele schadebedrag en houdt dus een volledige dekking in.

4.1.3 Doelgroepen

Aanvankelijk moest alleen wie buiten het motorrijtuig slachtoffer werd van het verkeersongeval op basis van de WAM verzekering worden vergoed³⁵. Nu hebben in

³⁰ Claassens H., *De vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis WAM*, in Jura Falonis Libri, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, Larcier, Gent, 2000, p 63.

³¹ Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 81.

³² Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen, *Parl.St.Kamer*, 1994, nr. 1422/1, p 4.

³³ Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 80.

³⁴ Ansoms J., o.c., 2000, p 16.

³⁵ Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 80.

beginsel ieder slachtoffer van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig in de zin van de WAM-wet is betrokken en zijn rechthebbende recht op een vergoeding.

a. Fietsers, voetgangers

De primair te beschermen groepen zijn bijgevolg de fietsers, voetgangers en de passagiers³⁶. De aanspraak van deze ongemotoriseerde groepen op een volledige schadevergoeding wordt door de overheid als volgt gemotiveerd.

Het verantwoordelijkheidsprincipe en het gevaarzettingsprincipe zijn de leidraad doorheen de wetgeving. Een fietser of voetganger die een verkeersfout begaat en hierdoor in botsing komt met een andere fietser heeft doorgaans slechts geringe schade. Onder deze omstandigheden hebben beide partijen ongeveer een gelijke kans op het optreden van zware verwondingen. Komt een voetganger of fietser daarentegen in botsing met een motorrijtuig, dan zijn de gevolgen vaak vele malen ernstiger. Bovendien is het logisch dat in dit geval de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer de grootste kans loopt de ernstige gevolgen te moeten dragen³⁷. Onder deze omstandigheden verdient de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer een bijzondere bescherming. Omdat de bestuurder van een gemotoriseerd voertuig in de positie is door zijn acties een gevaar voor andere verkeersdeelnemers te vormen, rust op hem de primaire verantwoordelijkheid van het vergoeden van optredende schade. Het persoonlijke gedrag en de eventuele fout van de bestuurder speelt hierbij geen rol meer voor de vraag of op de WAM-verzekeraar een vergoedingsplicht rust voor de schade van de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer.

b. Passagiers

Met ingang van 1 juli 1995 is de categorie van zwakke weggebruikers aanzienlijk verruimd³⁸. Iedereen, met uitzondering van de bestuurder van het motorrijtuig, wordt voortaan als zwakke weggebruiker beschouwd. Hieronder vallen ook de passagiers van het betrokken motorvoertuig en wel om de volgende redenen. Ten eerste zijn de passagiers namelijk doorgaans niet degenen die een verzekering sluiten voor het motorrijtuig waar ze bij meerijden. Ze hebben bijgevolg niet de keuze zich te verzekeren voor personenschade. Vanuit het oogpunt van de slachtofferbescherming is het aangewezen een stelsel in het leven te roepen waarbij ook de passagiers de nodige bescherming genieten. Door hun opname in de wet krijgen ook zij te allen tijde hun gehele schade vergoed. Een tweede motivatie voor de verruiming is dat de passagier niet het zorgvuldigheidsniveau van de verkeersdeelnemer kan bepalen. Hij is als passief verkeersdeelnemer overgeleverd aan de handelingen van de bestuurder van het voertuig. De rechtsleer gaat ervan uit dat het de bestuurder is die bij machte is de kinetische kracht op het ogenblik van het ongeval daadwerkelijk te beïnvloeden en hierdoor het risico creëert³⁹. De passagier kan geen hierop geen invloed uitoefenen. Bovendien bestaat er, ten derde, steeds de kans dat ook voor de passagier de gevolgen van de collisie ingrijpend kunnen zijn.

c. Bestuurders

De bestuurders vallen uitdrukkelijk uit de boot bij de gehanteerde regeling⁴⁰. De wetgever heeft expliciet ervoor geopteerd de bestuurder zelf niet te vergoeden. In vele gevallen is de bestuurder tevens de bezitter of de houder van het voertuig. Dan is de schade reeds door de wettelijke persoonsverzekering gedekt⁴¹. Bovendien is hij de handelende persoon die het motorvoertuig bestuurt en zelf zijn zorgvuldigheidsniveau kiest. Er is voor gekozen in de wet niet in een betere bescherming van deze categorie te

³⁶ Frenk N., o.c, 1998, p 117.

³⁷ Frenk N., o.c., 1998, p 117

³⁸ Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c. , 1998, p 80.

³⁹ Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 84.

⁴⁰ Claasens H., o.c., 2000, p 62.

⁴¹ Frenk N., o.c., 1998, p 121.

voorzien. De bestuurder wordt zelf de keuze gelaten om te beslissen of hij zich voor dit risico wil verzekeren. Omdat passagiers doorgaans deze keuzes niet hebben, wordt hun wel de wettelijke bescherming geboden.

4.1.4 *Verplichte verzekering*

Op dit ogenblik hanteert de Belgische wetgever een verplicht verzekeringsregime voor bestuurders van motorrijtuigen⁴². Kort samengevat houdt de regeling het volgende in: telkens een motorrijtuig bij een verkeersongeval betrokken raakt, moet de lichamelijke schade die bij dat ongeval aan een slachtoffer of zijn rechthebbenden veroorzaakt is en voortvloeit uit lichamelijke letsels of overlijden, vergoed worden door de betrokken WAM-verzekeraar⁴³.

4.1.5 *Vergoedingsplicht van de voertuigbestuurder op basis van betrokkenheid in een ongeval*

29bis WAM voert in feite een wettelijke persoonsverzekering met indemnifair karakter in, ten behoeve van voetgangers, fietsers en passagiers⁴⁴. Tegenover het verhoogde gevaar dat motorrijtuigen in het leven roepen is een goede bescherming van de potentiële slachtoffers op haar plaats⁴⁵. Het stelsel komt erop neer dat op de verzekeraar van de automobilist een vergoedingsplicht rust die louter gebaseerd is op de betrokkenheid van het motorrijtuig in het ongeval. De betrokkenheid in het ongeval creëert de plicht tot schadevergoeding, niet de schuld van de bestuurder⁴⁶. Door de regeling is het slachtoffer de schuldeiser van de verzekeraar met als gevolg dat hij ten alle tijden zijn schade direct vergoed krijgt en niet pas nadat is uitgemaakt wie schuldig is aan het ongeval⁴⁷. Opdat het slachtoffer of de rechthebbenden aanspraak kunnen maken op vergoeding op basis van de regeling volstaat het dat ze het bewijs leveren dat (1) zich een ongeval heeft voorgedaan (2) waarbij een motorrijtuig in de zin van de WAM-wet is betrokken en (3) zij schade hebben geleden door het ongeval, ongeacht of de schade daadwerkelijk door het betrokken voertuig is voortgebracht⁴⁸.

Bij het uitgangspunt van de primaire verantwoordelijkheid van de gemotoriseerde bestuurder wordt evenwel, de persoonlijke, subjectieve verantwoordelijkheid van de zwakke weggebruiker niet van tafel geveegd. Niet ieder gedrag van de zwakke weggebruiker wordt getolereerd⁴⁹. De grens van de bescherming wordt getrokken bij die ongemotoriseerde verkeersdeelnemers die er bij het bepalen van hun verkeersgedrag bewust van zijn dat hun handelen zeker tot een verkeersongeval zal leiden⁵⁰. Zij zullen niet vergoed worden door de bestuurder. Bovendien kan de zwakke weggebruiker in dit geval aansprakelijk gesteld worden voor alle vormen van schade die hij door zijn risicogedrag veroorzaakt bij de gemotoriseerde verkeersdeelnemer⁵¹. Er blijft een gedeelde verantwoordelijkheid bestaan, waarbij het zwaartepunt op de gemotoriseerde verkeersdeelnemer is gelegd⁵².

⁴² Ansoms J., o.c., 2000, p 20; Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek*, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 52.

⁴³ Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen, *Parl.St.Kamer*, 1994, nr. 1422/1, p 4; Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 80.

⁴⁴ Simoens D., *De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers*, in R.W., 1994-1995, p 114; Frenk N., o.c., 1998, p 116.

⁴⁵ Frenk N., o.c., 1998, p 117

⁴⁶ Frenk N., o.c., 1998, p 117; Cornelis L., *De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen*, in R.W., 1998-99, p 521.

⁴⁷ Frenk N., o.c., 1998, p 114.

⁴⁸ Claasens H., Van Schoubroeck C., o.c., 1998, p 91.

⁴⁹ Ansoms J., o.c., 2000, p 16; Frenk N., o.c., 1998, p 118.

⁵⁰ Claasens H., o.c., 2000, p 66.

⁵¹ Ansoms J., o.c., 2000, p 16.

⁵² Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen, *Amendementen*, 1994, nr. 1422/3, p 2.

4.1.6 Directe band

De te vergoeden schade wordt rechtstreeks door de verzekeringsmaatschappij, van degene die het voertuig dat de schade heeft veroorzaakt moet verzekeren, uitgekeerd⁵³. Immers, door de betrokkenheid van het motorrijtuig wordt er door de directe actie van art 6 WAM een directe band tussen de verzekeraar en het slachtoffer gecreëerd⁵⁴. Met andere woorden, de uitkering krachtens art 6 WAM is geen uitkering ter dekking van de aansprakelijkheid van de gemotoriseerde, maar een eigen recht van het slachtoffer. Hierdoor moet het slachtoffer geen bewijs aandragen van aansprakelijkheid van de bestuurder voor het verkeersongeval, maar maakt uit eigen hoofde direct aanspraak op de vergoeding van de door hem geleden schade door de verzekeraar.

4.1.7 Gedifferentieerde premie

De regeling van 2001 voorziet ook in een gedifferentieerde premie voor de verschillende soorten bestuurders. De manier waarop deze premie wordt berekend hangt af van de verzekeraar en gebeurt op basis van verschillende gegevens.

4.1.8 Controlemechanismen

Er mag soms gebruik worden gemaakt van een franchise. De verplichting tot een volledige vergoeding van de schade beperkt de controle van het gedrag.

4.1.9 Volledige schade

Behalve in die gevallen waar de wetgever bij het opleggen van een verzekeringsplicht uitsluit dat de verzekeringsdekking wordt beperkt, wordt door de Belgische verzekeraars de algemene regel van de volledige vergoeding gehanteerd. Er bestaat echter geen algemene verplichting voor de verzekeraar, zodat hij over de mogelijkheid beschikt toch een beperking door te voeren indien hij overtuigd is van het nut van deze maatregel. Nu bepaalt de wetgeving inzake de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorrijtuigen uitdrukkelijk dat de volledige schade moet worden verzekerd.

4.1.10 Conclusie

Op basis van de analyse van de verzekering kan geconcludeerd worden dat een bestuurder van een motorrijtuig via zijn aansprakelijkheidsverzekering in bijna alle gevallen verantwoordelijk wordt gehouden voor de volledige schade van de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemer. Door de plaatsing van de wetgeving in een specifieke regeling (WAM-wet) en de aanpassing van het aansprakelijkheidsregime van fout naar risicoaansprakelijkheid staat het artikel 29bis WAM meestal garant voor een volledige schadevergoeding van de vermelde verkeersslachtoffers. Het slachtoffer en de andere wettelijke beschermde groepen hebben een rechtstreekse band met de verzekeraar van de betrokken bestuurder van wie deze direct de uitkering van de hele schadevergoeding mogen vorderen. Slechts in geval van opzettelijke gevaarstelling van de beschermde groep, vervalt de uitkeringsverplichting van de verzekeraar. Omdat de bestuurder verantwoordelijkheid draagt voor zijn handelingen, valt hij zelf niet onder de bescherming van de aansprakelijkheidsverzekering. Hij moet zelf beslissen of hij hiervoor een extra verzekering wil afsluiten. De passagiers van het voertuig daarentegen hebben geen zeggenschap over de handelingen, zodat deze wel in de verzekering zijn opgenomen.

⁵³ Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen, *Parl.St.Kamer*, 1994, nr. 1422/1, p 4.

⁵⁴ Frenk N., o.c., 1998, p 116.

4.2 De preventieve werking van de motorvoertuigverzekering op het gedrag van de verkeersdeelnemer

Door de uitbetaling van de schadevergoeding door de verzekeraar, is het aansprakelijkheidsrecht niet langer in de mogelijkheid het gedrag van de bestuurder te sturen. De verzekerde handelt alsof de aansprakelijkheid niet bestaat en de wetenschap dat de verzekeraar verplicht is de schade te vergoeden bewerkstelligt een vermindering van de zorgvuldigheid. Wat betekent het nu vanuit economisch perspectief dat in de praktijk de verzekering de aansprakelijkheid neutraliseert en er een verplichte overstap plaatsvindt naar een verzekering die direct en zonder tussenkomst van het aansprakelijkheidsrecht de schade aan de slachtoffers vergoedt. De huidige constellatie van de verzekering bepaalt al voor een deel zijn preventieve werking op het gedrag.

4.2.1 Verplichte verzekering

De verplichting om verzekering af te sluiten, confronteert de voertuigbestuurder met de kosten die met de verzekering gepaard gaan, zonder over de opportuniteit ervan te kunnen oordelen. De autobestuurder kan enkel in het verkeer komen wanneer de aansprakelijkheid voor de schade die het gevolg is van de verkeersdeelname door de verzekering is gedekt⁵⁵. Hierdoor wordt alvast het probleem van de averse selectie het hoofd geboden⁵⁶. Dat probleem ontstaat wanneer de verzekeraar door gebrek aan informatie ten aanzien van de gesloten risico's slechts een premie kan vaststellen die overeenkomt met het gemiddelde risico van de groep⁵⁷. De verzekerde met een lager risico dan dit waarop de premie is berekend zijn niet geneigd een verzekering af te sluiten. De verplichting om de verzekering af te sluiten maakt hier komaf mee. Zo lang de schadeveroorzaker vooraf een premiebedrag betaalt dat overeenkomt met zijn verwachte schade⁵⁸, werkt dit een optimale situatie in de hand. Op deze manier wordt een gedeelte van de door hem veroorzaakte kosten geïnternaliseerd en ontvangt de verzekerde autobestuurder een prikkel om zijn zorgniveau te optimaliseren⁵⁹. Het welvaartsverlies blijft beperkt. Een volgend argument voor een verplichte verzekering houdt verband met een mogelijk insolventieprobleem bij de vergoeding van de verkeersschade. Indien het inkomen van de bestuurder lager ligt dan de verwachte schade, is het raadzaam een verzekering af te sluiten vanuit het standpunt van het slachtoffer. Bij het voordoen van een ongeval zal hij bijgevolg niet in staat zijn het slachtoffer te betalen, hetgeen maatschappelijk als onwenselijk wordt ervaren. Tevens zijn er bestuurders die ondanks het bestaan van een verplichting zich niet verzekeren. Het gedrag van deze groep wordt beïnvloed in de mate dat de regelgeving wordt afgedwongen. De bestuurders die zich niet verzekeren zullen zich voorzichtig gedragen omdat ze een overtreding van de regelgeving begaan. Als de handhaving van de wetgeving op een te laag niveau ligt, zal er geen effect waarneembaar zijn op de onverzekerde bestuurders⁶⁰. De wenselijkheid van de verplichting hangt vanuit efficiëntie overwegingen bijgevolg af van de mogelijkheid om de premie te laten overeenstemmen met de verwachte ongevalskosten. Indien niet voldaan is aan deze voorwaarde kan het welvaartsverlies dat optreedt te groot zijn in vergelijking met de voordelen die het systeem inhoudt. De bestuurders worden namelijk verplicht een premie te betalen, maar worden geconfronteerd met de lagere premie indien een ongeval voorvalt. Onder omstandigheden ageert de bestuurder minder zorgvuldig en veroorzaakt meer

⁵⁵ Van Dam M., o.c., 2001, p 240

⁵⁶ Holzhauser R.W., Teijl R., o.c., 1995, 147; Faure M, Van Den Bergh R., o.c., 1989, p 103; Faure M., *Rechtseconomie en privaatrecht: kunnen rechtsregels bijdragen tot de reductie van ongevalskosten*, in Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., *Rechtseconomie en recht: kennismaking met een vakgebied in opkomst*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991, p 82-84; Van Dam M., o.c., 2001, p 222.

⁵⁷ Cohen A., *Asymmetric information and learning in the Automobile insurance market*, s.l., 2001.

⁵⁸ Shavell S., o.c., 1987, p 240-241.

⁵⁹ Shavell, o.c., 1987, p 241.

⁶⁰ Cohen A., Dehejia R., o.c., 2004, p 365.

verkeersongevallen⁶¹. In dit geval heeft de verplichte verzekering geen optimale preventieve werking.

4.2.2 Vergoedingsplicht voor de voertuigbestuurder op basis van betrokkenheid van het ongeval.

Het verplicht opleggen van een verzekering op de voertuigbestuurder heeft een aantal voordelen. Er wordt door het beleid van het verplichte verzekeringsregime voorzien in een bijkomend instrument van slachtofferbescherming, hetgeen zich uit in deze voordelen⁶². Er vinden ten eerste minder civiele procedures plaats op het gebied van de verkeersaansprakelijkheid omdat het slachtoffer automatisch vergoed wordt door de verzekeraar. Het slachtoffer is indifferent tegenover de actor die de vergoeding uitkeert. Voor hem is van belang dat zijn schade gecompenseerd wordt. Ten tweede zal, indien er een geschil ontstaat dat geregeld moet worden door de rechtbank, over de schuldvraag zelf geen beroep gedaan worden op de rechter omwille van de irrelevantie hiervan voor de betrokken partijen⁶³. Als gevolg hiervan valt een snellere afwikkeling van de zaak te verwachten omdat het zich toespitst op het werkelijke geschilpunt, bijvoorbeeld de hoogte van de geleden schade. Deze zaken impliceren minder tertiaire kosten. Een derde voordeel van het bestaan van een verplichte verzekering is de bescherming van het slachtoffer tegen insolventie van de bestuurder. Wanneer zich een ongeval voordoet waarbij de omvang van de schade hoger is dan het vermogen van de dader, wordt het slachtoffer voor een gedeelte van de schade niet gecompenseerd. Hierdoor wordt de schade naar de gemeenschap geschoven. Bovendien houdt een insolvente dader onvoldoende rekening met de verwachte schade die door zijn activiteit kan worden veroorzaakt. Hij is nooit in staat de gehele schade te vergoeden waarbij de prikkel tot zorg tenietgaat en waardoor hij niet geneigd is een verzekeringspremie te betalen. Door de uitkering van de schadevergoeding door de verzekeringenmaatschappij beschikt het slachtoffer over de bijkomende garantie dat de schade ook in het geval van insolventie van de dader wordt vergoed⁶⁴. Echter de zekerheid van de uitkering van de geleden schade kan een negatieve invloed uitoefenen op het gedrag van het slachtoffer, zodat de invoering ervan een welvaartsverlies kan inhouden. Zo lang de kosten van het roekeloze gedrag van het slachtoffer de lagere gerechtskosten niet overtreffen, verhoogt de verplichting tot schadevergoeding van een partij de maatschappelijke welvaart. Binnen deze context hangt het van de doelstelling van de wetgever af welke partijen een preventieve prikkel ontvangen.

4.2.3 Gedifferentieerde premie

De verplichte verzekering houdt in dat de aansprakelijkheidsverzekeraars de taak van het aansprakelijkheidsrecht overpakken en de verzekerde autobestuurders voldoende prikkels moeten geven tot het aanwenden van efficiënte zorg en het kiezen van een optimaal activiteitsniveau. Met dit systeem wordt een verkeersverzekering zeer dicht benaderd⁶⁵. Omwille van deze vervanging moet de verzekeraar de premie op het niveau vaststellen dat het individu de nodige prikkels ontvangt zijn zorgniveau op het optimale niveau te hanteren⁶⁶. Dit betekent dat de premie op hetzelfde niveau moet gesteld zijn als de individuele verwachte ongevalskosten⁶⁷. Daartoe moeten de mogelijkheden voor de premiedifferentiatie optimaal benut worden.

De wetenschap dat de premie op de verwachte ongevalskosten moet zijn afgestemd, is een aanknopingspunt bij de premievaststelling. Echter het juiste premieniveau is niet

⁶¹ Shavell S., *On liability and insurance*, Bell J. Econ., 1982, p 120-132.

⁶² Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 52.

⁶³ Frenk N., o.c., 1998, p 119.

⁶⁴ Shavell S., o.c., 1987, p 240-241.

⁶⁵ Frenk N., o.c., 1998, p 117.

⁶⁶ Faure M, Van Den Bergh R., o.c., p 116.

⁶⁷ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 52.

gemakkelijk te bepalen. Bij de vaststelling van de premie wordt de verzekeraar geconfronteerd met een belangrijk informatieprobleem. Dit vloeit voort uit het feit dat de verzekerde beter op de hoogte van het ongevalrisico is dan de verzekeraar waardoor deze eerste bij een volledige verzekeringsdekking minder zorgvuldig wordt⁶⁸. Dit morele risico is het gevolg van het rationele gedrag van de verzekerden⁶⁹ en uit zich zowel ex ante als ex post. Bij het morele risico ex ante is de verzekerde geneigd minder zorg aan te wenden⁷⁰. De prikkels van zorg worden weggenomen door het bestaan van de verzekering die de schade vergoedt ongeacht de zorgvuldigheid van het gedrag⁷¹. Het morele risico heeft tevens een ex post werking. Het houdt verband met het gevaar dat een verzekerde onder invloed van de beschikbaarheid van een verzekering meer gebruik zal maken van bepaalde voorzieningen die door de betreffende verzekering worden vergoed. De in de verzekeringspolis vernoemde begunstigde is geneigd de omvang van de geleden schade te overdrijven om een hogere schadevergoeding te kunnen opstrijken⁷². Het controleren van het morele risico is bijgevolg een broodnodige voorwaarde om een stijging van de maatschappelijke kosten te vermijden.

Omdat de verzekeraar geen volledig doorzicht heeft in de kosten van de bestuurder, berekent hij een gemiddelde premie ten aanzien van de risico's. Dit heeft tot gevolg dat de verzekerde, indien mogelijk, een niveau van zorg uitoefent dat overeenkomt met de gemiddelde premie. Door de groepen zo klein mogelijk te maken en de premie zo nauwkeurig mogelijk te berekenen, kan de verzekeraar de informatieproblemen minimaliseren. Op basis van ex ante informatie kan de verzekeraar de individuele risico's differentiëren en de samenstelling van de groepen zo beperkt mogelijk houden⁷³. De verzekerde kan bij het vergaren hiervan behulpzaam zijn. Dit is in zijn eigen belang omdat de verzekeraar zo de mogelijkheid krijgt voldoende informatie te vergaren om de slechte risico's uit de groep te lichten en de verzekerde hierdoor een premie krijgt die zijn persoonlijke kostenstructuur het dichtst benadert. Bovendien heeft de verzekeraar binnen de motorvoertuigenverzekering de mogelijkheid het gedrag van de verzekerde te controleren en dienovereenkomstig de premie aan te passen⁷⁴. Het gedifferentieerde systeem neutraliseert gedeeltelijk het morele risico effect, doch leidt nog steeds tot moreel risico voor dat deel van de premie waar de verzekeraar niet kan controleren⁷⁵.

⁶⁸ Cohen A., Dehejia R., *The effect of automobile insurance and accident liability laws on traffic fatalities*, Journal of law and economics, 2004, p 358.

⁶⁹ Van Dam M., o.c., 2001, p 222; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 54.

⁷⁰ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 54.

⁷¹ Dit wordt empirisch bevestigd in de studie van Cohen A., Dehejia R., o.c., 2004, p 385; Een empirische studie over het gedrag van bestuurders die wettelijk verplicht worden de veiligheidsgordel te dragen, toont aan dat dit leidt tot een reductie van het aantal dode bestuurders, maar een stijging vna het aantal dode voetgangers, fietsers en motrijders: Garbacz C., *More evidence on the effectiveness of seat belt laws*, Journal of applied economics, 1992, 24, p 313; Andere empirische stuies ter onderbouwing van de argumentatie van moral hazard: Sass T.R., Leigh J.P., *The market for safety regulation and the effect of regulation on fatalities: the case of the motor helmet laws*, The review of economics and statistics, 2001, p 167-172; Mannering F., Winston C., *Automobile air bags in the 1990's: market failure or market efficiency*, Journal of law and economics, 1995, p 265-280.

Cohen A., Dehejia R., o.c., 2004, p 359; Meer publicaties over het moral hazard effect van verzekeringen zijn o.a. Pauly M., *The economics of moral hazard:comment*, Am.econ.review., 1971, p 380; Shavell S., *On moral hazard and insurance*, Q.J.Econ., 1979, p 541; Winter R., *Optimal insurance under moral hazard*, in Dionne G., *Handbook of insurance*, 2000, p 155; Shavell S., *On liability and insurance*, Bell J. Econ., 1982, p 120; Shavell S., *Economic analysis of accident law*, Harvard university press, London, 1987, p 194-195.

⁷² Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W., *Recht en efficiëntie*, Kluwer, Deventer, 2001, p 45; Van Den Bergh R., *Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek*, in Faure M., Hartlief T, *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 54.

⁷³ Van Dam M., o.c., 2001, p 234.

⁷⁴ Polinsky A.M., *An introduction to law and economics*, Boston, Little Brown and company, 1989, p 56; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 54.

⁷⁵ Van Dam M., o.c., 2001, p 224.

4.2.4 Volledige schadevergoeding

Het feit dat de volledige schade wordt vergoed door de verzekeraar vermindert de preventieve werking van een gedifferentieerde premie. Wegens de informatieproblemen kan de premie niet volledig op het ongevalsrisico worden afgestemd. De verzekerde houdt echter enkel rekening met de premie, zonder dat hij met de werkelijke door hem veroorzaakte schade wordt geconfronteerd. De preventieve werking van een te laag gestelde premie voorziet dan niet in een voldoende prikkelwerking om de verzekerde zich optimaal te laten gedragen.

4.3 Mogelijke aanpassingen in het licht van de preventieve werking met betrekking tot de verzekeraar

Naar aanleiding van deze voorgaande beschrijving, komt nu de vraag aan bod over welke middelen de verzekeraar en de overheid beschikt om de preventieve werking van de motorvoertuigenverzekering te ondersteunen. Er wordt aandacht gegeven aan de maatregelen die de hanteerbaarheid van de premies verhogen en de gedragssturing optimaliseren. Bij de bespreking wordt enkel de efficiëntie van de preventieve werking in betracht genomen. Over andere factoren die een rol spelen in het beleid wordt geen uitspraak gedaan.

4.3.1. Doorgedreven premiedifferentiatie⁷⁶

Bij de vaststelling van de premies, kan gebruik gemaakt worden van talrijke factoren die de verwachte schade beïnvloeden. Niet enkel het aantal veroorzaakte ongevallen speelt een rol, maar ook en vooral de omvang van de schade⁷⁷. Op basis van de verwachte schade kunnen ex ante, maar ook ex post premies vastgesteld worden. Bij het aangaan van een verzekering laat de verzekeraar zich leiden door de verschillende gegevens waartoe hij toegang krijgt. Hij kan zich baseren op het schadeverleden van de verzekerde, maar ook op andere informatie die hem door de voertuigbestuurder ter beschikking wordt gesteld.

a. Ex ante differentiatie

Premies kunnen worden gedifferentieerd naargelang informatie waarover de verzekeraar wordt ingelicht door de verzekerde. Het handelt over informatie over onder meer het vermogen van het voertuig, de bouwwijze of het gebruiksdoel. Al deze factoren hebben een invloed op de ongevalkans en de omvang van de verwachte schade. De premiedifferentiatie kan verder worden verfijnd naargelang het jaarlijks aantal gereden kilometers (hoog activiteitsniveau) de geografische zone waar het motorrijtuig wordt gebruikt, het geslacht en de ouderdom van de bestuurder (verhoogd risico bij mannen en jongere automobilisten) en de veiligheidsvoorzieningen van de auto (helle kleur, ABS systeem, airbags)⁷⁸. Wanneer statistische gegevens beschikbaar zijn waaruit blijkt dat bepaalde categorieën automobilisten voorzichtig rijden en anderen een significant hogere ongevalfrequentie hebben, kan dit eveneens bij de premieberekening in aanmerking worden genomen⁷⁹. De premie hangt af van de combinatie van de door de bestuurder verschaft gegevens. Met betrekking tot de controle van het morele risico binnen de autoverzekering door middel van het doorvoeren van een ex ante differentiatie, wordt geconcludeerd dat een controle vooraf hoge kosten met zich meebrengt. Het betreft een grote groep te verzekeren personen, zodat het opstellen van geïndividualiseerde polisvoorwaarden voor iedere bestuurder duur is. Bovendien is het opnemen van alle

⁷⁶ In de praktijk wordt door de Belgische verzekeraars op verschillende manier gebruik gemaakt van de differentiëring in het kader van de verzekeringen met betrekking tot de verkeerssituatie. In de bijlage wordt een overzicht gegeven van de methodes binnen de verschillende verzekeringen.

⁷⁷ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 27-75, p 54.

⁷⁸ Deben L., *Naar een optimaal verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen*, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2003; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 56.

⁷⁹ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 56.

verschillende kenmerken een tijdrovende en arbeidsintensieve bezigheid voor de verzekeraar, waarbij de laatste afhankelijk is van de medewerking van de verzekerde. Wanneer de kosten van de differentiatie van de premie te hoog worden en niet meer in verhouding staan tot de aangeboden premie, is de verzekeraar aangewezen met andere maatregelen de premie aantrekkelijk te houden. Het gebruik van een gestandaardiseerde polis opgesteld op basis van de verklaring van de autobestuurder bewerkstelligt een verlaging van de informatiekosten, zowel aan de zijde van de verzekeraar als van de verzekerde, en kan bijgevolg worden geprefereerd boven een individueel systeem van iedere verzekeraar afzonderlijk. Het gebruik van een aantal gestandaardiseerde categorieën die gemakkelijk verifieerbaar zijn, kosten en de verzekeraar en de verzekerde immers niet veel tijd en moeite. De prikkelwerking die ervan uitgaat is niet te veronachtzamen. De verzekerde weet immers dat de informatie gemakkelijk wordt verkregen en dat het veroorzaken van schade leidt tot een premie aanpassing. Hij wordt aangespoord zijn optimale zorgniveau aan te wenden.

b. Ex post differentiatie

Een ex post controle van het gedrag van de bestuurder lijkt meer aangewezen en kan op de volgende manieren vruchten afwerpen. In de eerste plaats kan de autoverzekeraar het gedrag van de automobilist sturen met behulp van een premieaanpassing⁸⁰. De verzekeraar past hierbij een soort ex post premiedifferentiatie toe. Zo voorziet het beloningsstelsel in een premieverlaging wanneer de autobestuurder door een grotere zorgvuldigheid de verwachte schade reduceert. Anderzijds wordt een roekeloze bestuurder door de dreiging van de premietoeslag aangezet tot zorgvuldiger gedrag. Algemeen bekend is het bonus- malus systeem dat hier vernoemd wordt als werkmiddel. De premie voor een motorrijtuig wordt gedeeltelijk bepaald door het schadeverleden⁸¹. Het bonus malus systeem geeft ongetwijfeld prikkels aan de verzekerden om zorgvuldig te zijn en de verzekeraars zijn daarom duidelijk voorstander van het stelsel⁸². Het maakt deel uit van een uniform systeem van door de staat opgelegde tarieven⁸³ hetgeen de informatiekosten drukt. Maar de voorwaarde voor een goede werking is dat de forfaitaire bedragen voldoende gedifferentieerd zijn. Als de verschillen tussen in de motorrijtuigenverzekeringen aangerekende premies te klein zijn, worden degenen die veel of gevaarlijk autorijden te weinig belast. Voor deze bestuurders is het gebruik van de auto goedkoop, ze worden met andere woorden niet gedwongen de door hun gedrag veroorzaakte externaliteiten te internaliseren⁸⁴. Het tweede probleem dat zich stelt met betrekking tot de vaststelling van de premies is de wijze van berekenen. Aangezien de premieverhogingen gebaseerd zijn op het aantal ongevallen en niet op de omvang van de aangerichte schade, zijn de premies geen weerspiegeling van de door de individuele verzekerden ingebrachte schade⁸⁵. Deze zaken kunnen zorgen voor de onderbrenging van de verzekerde in een suboptimale categorie, met als gevolg dat deze niet het nagestreefde gedrag vertoont. Wanneer met deze zaken wordt rekening gehouden, is een bonus malus systeem een goede methode om de premie van de bestuurder op de verwachte ongevalskosten af te stemmen.

4.3.2. *Het verbinden van voorwaarden aan de uitkering van de schade*

Zo behoort de opname van een clause in de verzekeringspolis die stelt dat de schadeuitkering achterwege blijft indien de verzekerde verzuimt aan bepaalde voorwaarden te voldoen tot de mogelijkheden. Daarnaast kan de schade of de hogere schade veroorzaakt door aanwending van onvoldoende zorg worden uitgesloten van de dekking, wanneer blijkt dat de verzekerde onvoldoende zorg heeft uitgeoefend. Deze clauses laten de

⁸⁰ Faure M, Van Den Bergh R., o.c., 1989, p 117; Polinsky A.M., o.c., 1989, p 56.

⁸¹ Van Dam M., o.c., 2001, p 255; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 54.

⁸² Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 55.

⁸³ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 55.

⁸⁴ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 55.

⁸⁵ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 55.

verzekeraar toe een betere controle op het gedrag uit te oefenen tegen een lagere kost voor informatie. Omdat ook dergelijke gedragscontrole duur is⁸⁶ moeten de kosten ter vergaring van de noodzakelijke informatie worden afgewogen tegen de voordelen van de nauwkeurige premie.

4.3.2 *Gedeeltelijke verzekeringsdekking*

Een gemakkelijker oplossing en in de praktijk vaak een minder dure, is het verlenen van een gedeeltelijke dekking⁸⁷. De automobilist wordt gedeeltelijk aan het risico blootgesteld. Hiervoor wordt meestal gebruik gemaakt van het eigen risico of door het verzekerde risico te binden aan een bepaald maximum bedrag⁸⁸ of een bepaald percentage van de schade. Ongeacht de hoogte van de schade, komt een bepaald percentage hiervan voor rekening van de verzekerde. Zo kan de verzekeraar de omvang van de dekking lager vaststellen dan de te verwachten schade. Verder kan de verzekeraar in de polis opnemen dat pas vanaf een bepaald minimumbedrag aan schade wordt uitgekeerd. Hiermee wordt een eigen risico aan de zijde van de verzekerde gecreëerd. Door deze controlemethoden ziet de verzekerde ofwel zijn premie wijzigen ofwel moet hij een gedeelte van het risico zelf dragen. De lage risico's hebben gegeven het lage risico genoeg aan een laag verzekerd bedrag met een aanverwante lage premie. De hoge risico's ontvangen een prikkel tot de aanwending van zorgvuldig gedrag ter reductie van hun risico. Door de blootstelling van de verzekeraar aan het ongevalrisico worden de informatiekosten voor de verzekeraar en de premie voor de verzekerde gereduceerd, welke beide tot voordeel strekt⁸⁹. Hierbij geldt dat de bestuurder, ongeacht het premieniveau, precies genoeg prikkels heeft om zorg uit te oefenen ter vermindering van een ongeval. Hij behoudt namelijk voor het deel van het ongevalrisico dat niet door de verzekering is gedekt een prikkel tot zorg.

4.3.3 *De mogelijkheid van het uitoefenen van regres door de verzekeringsmaatschappij*

Onder bepaalde omstandigheden kan de verzekeringsmaatschappij ertoe over gaan regres te nemen op de autobestuurder die een ongeval heeft veroorzaakt. Hier gaat een zekere sturende werking van uit met betrekking tot het gedrag van de verzekerde, wat leidt tot een indamming van het morele risico⁹⁰. Een regresrecht van de aansprakelijkheidsverzekeraar op de schadeveroorzaker kan voorkomen dat de onzorgvuldige verzekerde de nadelen van zijn gedrag afwentelt op zijn medeverzekerden en op de samenleving. Maar de invloed hiervan moet sterk gerelativeerd worden. Ten eerste moet er eerst schade ontstaan vooraleer van deze mogelijkheid gebruik kan worden gemaakt. De verzekerde kan de kans nemen zonder dat deze zich voordoet en zonder dat hij hierop afgerekend wordt. Vervolgens wordt het uitoefenen van regres enkel toegelaten indien de verzekerde bijzonder gevaarlijk gedrag vertoont vb vluchtmisdrijf na een ongeval. In plaats van het regres toe te passen omdat het niet tot een premieverhoging aanleiding geeft, zou men kunnen overwegen om op een meer directe manier de controle op het morele risico te verbeteren⁹¹.

4.4 **Mogelijke aanpassing van het verzekeringssysteem door de overheid**

De verzekeraar beschikt over een aantal hefbomen om het gedrag van de verzekerde te sturen. Maar ook de overheid kan hier een woordje meespreken. De verzekeraar (ter minimalisatie van de ongevalskosten die hij moet vergoeden), maar zeker de

⁸⁶ Shavell S., o.c., 1987, p 195-196; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 54.

⁸⁷ Shavell S., o.c., 1987, p 195-196; Faure M, Van Den Bergh R., o.c., 1989, p 117-118;

⁸⁸ Van Dam M., o.c., 2001, p 255.

⁸⁹ Van Dam M., o.c., 2001, p 228; Shavell S., o.c., 1987, p 195-196.

⁹⁰ Van Dam M., o.c., 2001, p 255.

⁹¹ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 55.

samenleving heeft er baat bij dat de verkeersdeelnemer het optimale zorgniveau aanwendt. Daar waar de verzekeraar tekort schiet, ligt de verantwoordelijkheid bij de overheid om door middel van regelgeving de ideale situatie zo dicht mogelijk te benaderen. Hiervoor beschikt de overheid over middelen binnen de bestaande wettelijke situatie, maar kan ze ook een nieuw verzekeringsstelsel in het leven roepen.

Nu wordt in deze paragraaf de vraag ingevoegd welke invloed overheidsregulering heeft op de werking van de verzekeringsmarkt. Binnen dit kader wordt de werking van drie instrumenten besproken waarvan de wetgever gebruik kan maken, namelijk de no fault verzekering, een beperking van de aansprakelijkheid en de verplichte verzekering voor voetgangers en fietsers. Ten slotte komt de impact van het bevorderen van de concurrentie tussen verzekeringsmaatschappijen aan bod.

4.4.1 No fault verzekering?

Een no fault verzekering verzekert de uitkering van de schade aan de verzekerde, ongeacht de fout. Het gaat niet om de verzekeringsmaatschappij van de bestuurder die een vergoeding uitkeert aan het slachtoffer, maar over de eigen verzekering die iedere verkeersdeelnemer voor zichzelf afsluit. Er zijn twee aspecten verbonden aan een no fault systeem⁹². De bestuurder sluit een verzekering af dat voorziet in een eerste partij dekking van de ongevalsschade, ongeacht wie de fout begaan heeft. Ten tweede limiteert de no fault verzekering de mate waarin bestuurders kunnen aansprakelijk gesteld worden. In een puur no fault systeem kunnen de slachtoffers geen aansprakelijkheidsclaims maken in hoofde van de verzekerde, wat vervolgens een lager zorgniveau en meer ongevallen tot gevolg zal hebben⁹³. Immers zowel in de hoedanigheid van dader als slachtoffer van een ongeval speelt de aansprakelijkheid geen rol. De prikkel die van een no fault verzekering uitgaat, verschilt bij de niet verzekerde bestuurder al naargelang hij dader of slachtoffer is. Indien een onverzekerde een ongeval veroorzaakt, kan hij een bepaalde schadevergoeding moeten betalen⁹⁴. Hij moet echter niet de volledige schadevergoeding betalen, waardoor hij niet geneigd is om optimale zorg uit te oefenen (wanneer hij aansprakelijk kan worden gehouden, zal dit niet het geval zijn voor leedschade). Wanneer hij het slachtoffer van een ongeval is, krijgt hij niet de volledige schade vergoed. Hierdoor ontvangt hij een prikkel om zijn zorgniveau hoog te houden⁹⁵. No fault systemen hebben het grote voordeel dat ze de administratieve kosten laag houden. Doordat er geen schuldvraag en geen aansprakelijkheidsclaims meer voorkomen, dalen de administratieve kosten aanzienlijk. Tegen deze voordelen wegen het groter aantal verkeersongevallen op dat erdoor plaatsvindt.

4.4.2 Beperking van de aansprakelijkheid

Een tweede instrument dat de overheid ter beschikking staat om de verzekeringsmarkt te reguleren is de invoering van de beperking van de aansprakelijkheid. Een argument dat hiervoor pleit is dat bepaalde risico's onverzekerbaar dreigen te worden indien onbeperkte aansprakelijkheid van toepassing is. Naast het argument van de omvang van de schade, pleiten een aantal factoren op het vlak van morele risico voor het hanteren van een systeem van beperking van de aansprakelijkheid.

Indien de verzekeraar het probleem van morele controle niet in de hand kan houden dreigt er een gevaar van de onverzekerbaarheid van het risico⁹⁶. Om dit fenomeen tegen te gaan kan een beperking van de aansprakelijkheid gehanteerd worden, waardoor de verzekering ongemoeid blijft. In plaats te werken met de verzekering, wordt geopteerd

⁹² Cohen A., Dehejia R., o.c., 2004, p 364.

⁹³ Cummins J.D., Philips R.D., Weiss M.A., *The incentive effects of no fault automobile insurance*, s.l., 2001. Deze paper beschrijft zowel theoretisch als empirisch de werking van een no fault system op het gedrag.

⁹⁴ Cohen A., Dehejia R., o.c., 2004, p 366.

⁹⁵ Cohen A., Dehejia R., o.c., 2004, p 366.

⁹⁶ Faure M., Van Den Bergh R., o.c., 1989, p 347.

voor de aanpassing van de aansprakelijkheid. Door de aansprakelijkheid te beperken, zullen de kosten die onder de verzekering vallen ook beperkt worden. Het voordeel hiervan is dat de preventieve werking van het aansprakelijkheidsrecht een invloed blijft behouden. Namelijk het gedeelte dat op deze manier uit de werkingssfeer van de verzekering wordt gehaald, blijft onderhevig aan de prikkel van het aansprakelijkheidsrecht. De schadeveroorzaker behoudt de prikkel om een optimaal zorgniveau uit te oefenen.

De beperking van de aansprakelijkheid heeft gunstige gevolgen voor het individuele zorgniveau, maar deze invloed heeft zijn grenzen. Wanneer de aansprakelijkheid beperkt wordt tot een bepaalde schade omvang, is dit direct van invloed op de zorgvuldigheid van de dader. Deze past zijn zorgniveau aan tot het beperkte schadebedrag. Omdat het beperkte schadebedrag kleiner is dan de werkelijke kost, baseert hij zijn afweging op een te lage kost. Het nieuwe niveau van individuele zorg is lager dan het niveau van zorg waarmee de totale ongevalskosten worden geminimaliseerd. Daarmee leidt de beperking van de aansprakelijkheid tot een inefficiënte uitkomst voor de zorgvuldigheid van de dader. Bovendien leidt een beperkte aansprakelijkheid tot een onvolledige schadevergoeding aangezien de aansprakelijkheid beperkt is tot een lager bedrag dan de werkelijk geleden schade⁹⁷. Ondanks de onvolledige internalisering kan dit systeem toch bijdragen tot een zorgvuldiger gedrag en een verlaging van de maatschappelijke kost. Het systeem brengt weinig administratieve kosten met zich mee. Het feit dat het morele risico omwille van het insolventie probleem in de hand kan worden gewerkt moet in de overweging worden betrokken.

4.4.3 Verplichte verzekering voor fietsers en voetgangers

Aangezien ook de voetgangers en de fietsers een invloed kunnen hebben op de ongevalkans en de omvang van de verwachte schade niet verzekerd kunnen zijn, kunnen verzekeraars door de aanpassing van de premie zorgvuldig gedrag niet belonen. Daarom werd overwogen voor voetgangers en fietsers een verplichte verzekering in te voeren⁹⁸.

4.4.4 Het bevorderen van de concurrentie tussen de verzekeringsmaatschappijen

Vanuit het oogpunt van de efficiëntie wordt opgemerkt dat concurrentie tussen de verzekeraars bij het opstellen van de verzekeringspremies ertoe kan leiden dat de premies beter worden aangepast aan het door de individuele verzekerden in de verzekeringspool aangebrachte risico⁹⁹. Door de toevoeging van het mededingingsproces wordt verondersteld dat de concurrentie op de verzekeringsmarkt aan de verzekeraars de nodige prikkels geeft om de juiste informatie te verzamelen waardoor de optimale afstemming van de premie met de verwachte schade benaderd wordt¹⁰⁰. Immers, wanneer de verzekeraars de functie van de aansprakelijkheidsregels op het gebied van de preventie willen overnemen, moeten ze de premies berekenen op basis van de verwachte schade¹⁰¹. Hieraan wordt een vergoeding voor de administratie en de verwachte winstmarge toegevoegd. Concurrentie tussen de verzekeraars leidt tot een betere premiedifferentiatie omdat door de werking van het mechanisme van vraag en aanbod de verzekeraar aan iedere bestuurder een zo gunstig mogelijke premie wil aanbieden. Op de tweede plaats heeft de concurrentie een weerslag op de omvang van de aangerekende administratiekosten en de gemaakte winst, omdat de verzekeraars ertoe worden gebracht de gemaakte kosten te drukken.

Op een concurrerende markt worden verzekeraars ertoe aangezet een verzekeringspolis aan te bieden waarbij de premie een zo dicht mogelijke benadering vormt van de verwachte schade van de individuele autobestuurder. Zo worden

⁹⁷ Van Dam M., o.c., 2001, p 248.

⁹⁸ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 56.

⁹⁹ Van Dam M., o.c., 2001, p 251; Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 55.

¹⁰⁰ Faure M., Van Den Bergh R., o.c., 1989, p 326.

¹⁰¹ Van Den Bergh R., o.c., 1998, p 55.

gedifferentieerde premies berekend die aangepast zijn aan het gedrag van iedere afzonderlijke bestuurder¹⁰². Concurrentie heeft bijgevolg een positieve invloed op een daling van de primaire ongevalkosten.

4.5 Conclusie over de werking van de verzekering

Verkeersongevallen hebben een hoge frequentie, waarbij het om relatief hoge schadebedragen gaat. Hoewel de werking van het aansprakelijkheidssysteem schaakmat wordt gezet door de aanwezigheid van een verzekering, bestaat voor de verzekeraar onder ideale omstandigheden de mogelijkheid de rol van het aansprakelijkheidssysteem over te nemen en het zorgniveau op te trekken. Omdat deze ideale situatie niet altijd kan bereikt worden, moet de verzekering zo worden ingericht dat de maximale preventieve werking er van uitgaat.

De Belgische wetgever maakt gebruik van een verplichte verzekering met een volledige dekking, hetgeen niet geheel overeenstemt met de aanbeveling die naar voren kwam uit de economische analyse. Met betrekking tot de wenselijkheid van een verplichte verzekering, wordt geconstateerd dat de verplichting tot het afsluiten van een verzekering een aantal voordelen met zich meebrengt. De autoverzekeraar kan met behulp van de wet van de grote getallen wel tot een juiste spreiding van de risico's komen. Door de verzekering verplicht te stellen wordt de groep zo groot mogelijk gehouden, waarbij de premie zo veel mogelijk kan worden gedifferentieerd. De nadelen ervan blijven beperkt, zodat de invoering van een verplichte verzekering op het eerste zicht niet als storend wordt ervaren¹⁰³. Een volledige uitkering van de schade door de verzekeraar is in de praktijk haalbaar, maar leidt tot de eliminatie van een mogelijkheid tot gedragscontrole. Immers, wanneer de verzekerde over een betere informatie omtrent het ongevalrisico beschikt dan de verzekeraar, verminderen bij een volledige verzekeringsdekking de prikkels van zorg bij de verzekerde autobestuurder. Anderzijds heeft het slachtoffer wel de garantie dat zijn volledige schade wordt vergoed. Toch wordt hier het grote nadeel van het verplichte systeem met de volledige dekking blootgelegd. Het lagere zorgniveau van de verzekerde zorgt voor een grotere onveiligheid op de wegen. Wanneer het verzekeringssysteem binnen het uiteindelijke doel van het verkeersveiligheidsbeleid wordt afgerekend, namelijk het reduceren van verkeersslachtoffers, is duidelijk dat de verplichte verzekering met een volledige dekking geen efficiënte oplossing vormt. Hoewel de averse selectie door de verplichting grotendeels een halt wordt toegevoerd, blijven met betrekking tot het morele risico een aantal knelpunten bestaan.

Het hiermee gepaard gaande welvaartverlies kan op een aantal manieren worden ondervangen. Immers er bestaat wel volgens de theoretische analyse een palet aan beschikbare alternatieven om de gevolgen van deze informatieproblemen binnen het huidige wettelijke kader tot een minimum te herleiden. De bovenbeschreven nadelen kunnen namelijk voorkomen worden door een aangepaste premiedifferentiatie, die rekening houdt met de invloed van verzekering op de preventie van ongevallen als met de betalingsbereidheid van de onderscheiden groepen verzekerden. Op basis van vastgelegde criteria in de polissen wordt een eerste categorisering van de autobestuurders doorgevoerd. Met behulp van een ex post differentiatie van de premies kan, nadat zich een verkeersongeval heeft voorgedaan, informatie worden verkregen ten aanzien van de omvang van de verwachte schade van de autobestuurder en de uitgeoefende zorg bij de deelname aan het verkeer. Dit wordt zowel in positieve (beloning) als negatieve (premieverhoging) zin gedaan. Hierbij kan een bepaalde mate van individualisering worden bereikt. In de huidige wetgeving is het bonus-malus

¹⁰² Faure M., Van Den Bergh R., o.c., 1989, p 326-328; Van Den Bergh R. o.c., 1998, p 55.

¹⁰³ De meeste verkeersdeelnemers zijn risico avers, zodat het afsluiten van een verzekering hun nut verhoogt. Degenen die zich extra niet verzekeren, zullen voorzichtiger rijden om te vermijden dat ze gepakt worden voor onverzekerd rijden.

systeem afgeschaft, hetgeen gepaard gaat met hogere kosten voor de individuele berekening van de premies¹⁰⁴. Verder kan de sturingsmogelijkheid ondersteund worden door het verlenen van een regresrecht aan de verzekeraar. De analyse bevestigt de stelling dat de bovenbeschreven remedies zinvol zijn in een concurrerende markt van verzekeraars. Als gevolg van de concurrentie wordt de verzekeraar aangezet tot het opleggen van een premie die zo goed mogelijk op de verwachte schade is afgestemd. Het mededingingsproces verschaft de verzekerde autobestuurder de zekerheid over een premie die een juiste afspiegeling van de verwachte schade van de individuele autobestuurder vormt. Hierdoor wordt het nadeel dat hij ondervindt van de verplichting een motorrijtuigverzekering aan te gaan, zo sterk mogelijk gereduceerd. Het gedifferentieerde systeem, dat als resultaat van deze maatregelen bestaat, houdt echter als neveneffect het gevaar dat de verzekerde door de bomen het bos niet meer ziet¹⁰⁵. Bovendien vereisen deze oplossingen informatie en bereidwilligheid van de verzekerden om de noodzakelijke gegevens te verstrekken. Het is de vraag of een zo gedifferentieerd aanbod niet aanleiding geeft tot zeer hoge informatiekosten van het individu dat enorme investeringen moet doen vooraleer hij beslist bij welke verzekeraar hem de gunstigste polis wordt aangeboden.

Ook de overheid beschikt over een aantal maatregelen om de werking van de verzekeringsmarkt te sturen. Zo wordt het instellen van een no fault verzekering vaak als een mogelijke oplossing vermeld. Een aantal studies bevestigen echter de theoretische analyse dat ook dit geen reductie van het aantal verkeersslachtoffers in de hand werkt. De uitkomst van de hantering van een beperking van de aansprakelijkheid is weliswaar het aanwenden van een inefficiënt niveau van zorgvuldigheid van de autobestuurder en leidt tot een uitkering van een lagere schadevergoeding aan het slachtoffer door de aansprakelijkheid voor een beperkt bedrag. Echter, het herleven van een gedeelte van de voorzorgsprikkel van de aansprakelijkheid, leidt tot een voorzichtiger gedrag van de bestuurder, met een minder sterke stijging van verkeersongevallen tot gevolg. Het voordeel dat hierdoor wordt bereikt, kan evenwel ook op andere manieren in de hand worden gewerkt. In de praktijk zou de opheffing van het verbod tot beperking van de uitkering tot dezelfde gunstige resultaten kunnen leiden. Want een beperkte verzekeringsdekking kan de verzekerden aanzetten tot een betere zorgvuldigheid. Zo ziet men verder in de praktijk dat waar het de verzekeraar wordt toegelaten hij een ruim gebruik maakt van andere soortgelijke technieken tot indamming van het morele risico, zoals onder meer het opleggen van franchises en het aanrekenen van een eigen risico.

Vanuit preventief oogpunt draagt een verplichte verzekering met een beperkte verzekeringsdekking de voorkeur weg¹⁰⁶. Zo houdt de autobestuurder voor het niet gedekte gedeelte de prikkel tot zorg en valt de werking van de aansprakelijkheid niet geheel weg. Het voordeel van de gedeeltelijke dekking, met name de handhaving van de prikkel van zorg, moet echter hoger zijn dan het nadeel, zijnde de blootstelling aan het risico. De verplichting tot het nemen van een verzekering kan tevens de resultaten verbeteren omdat hierdoor het probleem van averse selectie wordt aangepakt. Echter het biedt geen oplossing voor de informatieproblemen waardoor de administratieve kosten van informatievergaring en de gemiddelde kosten voor een te hoge premieberekening verantwoordelijk zijn. Deze kan op zijn beurt leiden tot welvaartsverlies. Wanneer van onvolledige informatie wordt uitgegaan met hoge kosten bij een differentiëring van de risico's, zal derhalve een gestandaardiseerde informatievergaring tot een vermindering van de problemen leiden¹⁰⁷. De lagere administratieve kosten en de duidelijkere situatie

¹⁰⁴ De wetgever is er echter van uitgegaan dat de bijkomende concurrentiële mogelijkheid die de loskoppeling van de groepen met zich meebrengt een groter voordeel biedt voor de individuele verzekeringnemer dan het door de verzekeraar ondervonden nadeel.

¹⁰⁵ Voor een overzicht van de mogelijkheden waarover de Belgische autobestuurder beschikt wordt verwezen naar de bijlage. Hier werd ook de mogelijkheid om zich te verzekeren tegen verkeersboetes vermeld die door de wetsverandering van afgeschaft werd.

¹⁰⁶ Van Dam M., o.c., 2001, p 250.

¹⁰⁷ Holzhauser R.W., Teijl R., o.c., 1995, p 156-158.

verantwoorden de minder doorgedreven differentiatie op basis van gestandaardiseerde criteria.

5. CONCLUSIE EN BELEIDSAANBEVELINGEN AANGAANDE DE PREVENTIEVE WERKING VAN VERZEKERINGEN.

De uiteindelijke conclusie over de preventieve impact van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering op ongevallen is dat de verzekeraar de rol van het aansprakelijkheidsstelsel overneemt in de verkeerssetting. Bij de sturing van het preventieve gedrag onder deze wettelijke vormgeving, blijven in de praktijk informatieproblemen zoals het morele risico aanwezig. Aangezien de verzekeraar dit probleem moet overwinnen om dezelfde preventieve invloed verkrijgen die uitgaat van het aansprakelijkheidsregime, leidt de invoering van een verzekering niet noodzakelijk tot een zorgvuldiger gedrag van de autobestuurder, noch van de andere weggebruikers.

De verplichting om een verzekering af te sluiten vormt vanuit preventief oogpunt geen probleem onder bepaalde voorwaarden. Zo lang de premie de verwachte ongevalskosten benadert, wordt er door de verplichting geen welvaartsverlies gecreëerd. Ook voor het behoud van de volledige schadevergoeding kunnen argumenten worden aangehaald. Het slachtoffer beschikt in beginsel over de zekerheid van de vergoeding van de door hem geleden schade. Dit voordeel moet worden gewaardeerd in het licht van de hogere ongevalskosten als gevolg van het morele risico. Het beleid moet beslissen welke kosten het bereid is te dragen. Ter indamming van het morele risico is het gebruik van een gedeeltelijke verzekeringsdekking echter raadzaam. Deze mogelijkheid echter wordt wettelijk de pas afgesneden. Hetzelfde geldt voor een effectieve indeling in groepen voor de premie. Nochtans laat de indeling van de bestuurders in beperkte groepen op basis van de beschikbare informatie en de gedeeltelijke dekking van de schade de verzekeraar toe zo goed mogelijk in te spelen op de individuele situatie van de autobestuurder en het tentoongespreide gedrag.

De uiteindelijke conclusie is dat het huidige verzekeringsstelsel geen optimale preventieve werking heeft op het gedrag van de verzekerde. Een aanpassing van het verzekeringsstelsel naar een verplichte verzekering met een gedeeltelijke dekking en een gedifferentieerd premiesysteem kan de preventieve werking verhogen.

- De bijdrage van een verzekeringsstelsel is de versterking van de positie van het slachtoffer door de garantie op een vergoeding bij een ongeval. Tevens vindt ook een kostenallocatie plaats naar de verzekeringsmaatschappijen die verplicht worden de schade volledig te vergoeden. Hoewel het verzekeringsstelsel niet economisch optimaal is, kan het opleggen van een verplichte aansprakelijkheidsverzekering bijdragen aan het uiteindelijke beleidsdoel van de wetgever.
- In het kader van een reductie van het aantal ongevalsdoden door de sturing van het gedrag naar een maatschappelijk gewenst zorg en activiteiten niveau door alle verkeersparticipanten kan het gebruik van het verzekeringsstelsel vanuit economisch perspectief een preventieve werking hebben onder de voorwaarde dat het de werking van het aansprakelijkheidsstelsel kan overnemen.
- Ter reductie van de averse selectie wordt onder deze omstandigheden gepleit voor het in stand houden van verplichting tot het afsluiten van een verzekering, mits voldaan is aan de voorwaarde dat de premie de verwachte individuele ongevalskosten benadert.
- Wegens de lagere informatiekosten en de rechtszekerheid is de herinvoering van een ex post differentiatie zoals het bonus-malus systeem een aangewezen mogelijkheid om de gewenste diversificatie te verkrijgen.

- Tevens draagt de vervanging van de verplichting tot een volledige dekking door de mogelijkheid tot het opleggen van een beperkte dekking bij tot een betere preventieve werking.
- Het gebruik van andere instrumenten zoals een franchise komen in aanmerking voor het herleven van de zorgprikkel voor de bestuurder.
- Het verplicht afsluiten van een verzekering door de zwakke weggebruiker waarbij de premie wordt vastgesteld op zijn verwachte ongevalrisico kan onderzocht worden als prikkel om de niet gemotoriseerde weggebruiker de vereiste zorgvuldigheid te laten aanwenden.
- Verder onderzoek naar de werking van het morele risico wordt aanbevolen.

5. BIJLAGE I: INDICATIEF OVERZICHT VAN HET AANBOD VAN VERZEKERINGEN MET BETREKKING TOT MOTORVOERTUIGEN¹⁰⁸.

1) Verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid

1.1. Toepassingsbereik

De verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid is verplicht af te sluiten in België (art 29. WAM), voor alle voertuigen met of zonder nummerplaat (bv: bromfietsen moeten ook verplicht een BA-verzekering afsluiten). De BA-verzekering voorziet een dekking voor alle schade die je aan derden veroorzaakt, en waarbij een motorvoertuig betrokken is.

1.2. Omvang van de dekking

In België wordt er, door de wet verplicht, steeds een onbeperkte tussenkomst gegarandeerd door de verzekeringsmaatschappij, in tegenstelling tot elders in Europa. Hierdoor is de BA-verzekering ook iets duurder dan in de andere Europese landen.

1.3. Prijsdeterminanten:

De hoogte van de premie van een BA-verzekering wordt bepaald door de volgende variabelen:

- Soort motorrijtuig:
 - personenwagen, motorfiets, bromfiets, vrachtwagen, landbouwrjtuigen,...
 - rationeel of emotioneel voertuig (vb: uitgebouwde wagen, sportwagen, cabriolet, geluidsinstallatie met bepaald aantal decibel, 4x4 terreinwagen,...)
- Vermogen:
 - uitgedrukt in Kilowatt, soms in combinatie met cilinderinhoud
 - laadvermogen
 - eventuele aanhangwagens
- Gebruik:
 - privé, zakelijk, gevaarlijk transport
- Hoogte van de vrijstelling bij schade (franchise)
- Bestuurder:
 - leeftijd, geslacht, woonplaats
 - antecedenten: via bonusmalus-systeem (NB: vroeger werd het bonusmalus-systeem wettelijk geregeld, nu heeft iedere verzekeringsmaatschappij het recht om een eigen categoriebepalings-systeem toe te passen voor zijn verzekeringsnemers. Hiertoe houden de

¹⁰⁸ De bijlage heeft enkel betrekking op de verzekeringen die iedere bestuurder kan afsluiten en ziet niet op de bijzondere mogelijkheden die aan bepaalde groepen bestuurders worden geboden. De lijst is opgesteld in 2003 op basis van de algemene voorwaarden van een aantal verzekeraars.

verzekeringsmaatschappijen zelf uitgebreide databases bij voor statistieken binnen Europa, waar vroeger de overheid van een land deze bevoegdheid in handen had. De overheid controleert dit systeem niet, omdat men van mening is dat de concurrentie tussen de maatschappijen automatisch tot een gunstigere categoriebepaling zal leiden voor de consumenten.)

- wettelijk statuut: natuurlijk persoon, rechtspersoon (BVBA, NV,...)
- duurtijd contract

1.4. Contract

Duurtijd contract: standaard = jaarlijks, maar men evolueert terug naar een duurtijd van 5 tot 10 jaar zoals dit gebruikelijk was in de jaren '90. Een langere looptijd van een verzekeringscontract heeft als voordeel dat het voor verzekeringsmaatschappijen haalbaar wordt om grotere risico's, zoals jonge chauffeurs, te verzekeren maar leidt wel tot een verminderde concurrentie tussen de verzekeringsmaatschappijen. Dit kan nadelig zijn voor de gemiddelde consument. Een verzekeringscontract met een duurtijd van 5 of 10 jaar is immers niet opzegbaar, met uitzondering van een beperkt aantal wettelijke opzegmogelijkheden.

betalingstermijn: maandelijks, trimestrieel, halfjaarlijks, jaarlijks

1.5. Gemiddelde kostprijs van een BA-verzekering

We hebben een interval beschreven voor de prijs van een BA- verzekering, en dit telkens voor een normale personenwagen. Daarenboven hebben we, om tot een exacter prijsbeeld te komen, een onderscheid gemaakt tussen jonge chauffeurs en de meer ervaren bestuurders, die een gunstiger tarief kunnen bekomen omdat ze normalerwijze tot een lagere bonusmalus-graad behoren.

- Jonge bestuurders: 600€ - 1600€
- Gemiddelde bestuurder: 200€ - 400€

2) Verzekering Rechtsbijstand motorvoertuigen

2.1. Toepassingbereik

De dekking van een eventuele strafrechtelijke verdediging kan men vrijblijvend verzekeren door het afsluiten van een rechtsbijstandsverzekering. Deze verzekering garandeert u de terugbetaling van de kosten die verband houden met de strafrechtelijke verdediging, het burgerlijke verhaal, de geschillen met andere maatschappijen en de insolventie van derden. Ingeval van een geschil dekt deze verzekering de middelen die vereist zijn voor een minnelijke en/of gerechtelijke schikking.

A. De eenvoudige rechtsbijstandverzekering

Een *eenvoudige* rechtsbijstandverzekering komt tussen bij verhaal tegen een aansprakelijke derde of zijn verzekeraar. Ten tweede is er een beperkte dekking van contractuele geschillen, zoals een geschil met de hersteller van het voertuig en geschillen verbonden aan de toepassing van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid. Er wordt een schadevergoeding verleend voor schade als gevolg van een verkeersongeval veroorzaakt door een aansprakelijk gestelde onvermogen derde.

De gerechtskosten, de kosten van strafrechtelijke verdediging en de kosten die gepaard gaan met het terugvorderen van alle ongevalsschade worden gedekt wanneer men een rechtsbijstandverzekering motorvoertuigen afsluit bij een gespecialiseerde verzekeringsmaatschappij, zoals DAS, EUROMEX, EUROPAEA, AUDI Rechtsbijstand NV, en andere. In dat geval wordt de strafrechtelijke verdediging bij een inbreuk op de wetten van en de reglementen van de politie van het wegverkeer of voor misdrijven van doodslag en verwondingen, voortvloeiend uit het gebruik van het aangeduide voertuig gedekt.

B. De uitgebreide rechtsbijstandverzekering

Een *uitgebreide* rechtsbijstandverzekering komt wel tussen bij een rechtszaak op basis van een zware fout (de wet schrijft voor welke fouten als "zware fout" beschouwd worden). Bovendien is men ook gedekt tegen gerechtskosten voor schadeclaims voortvloeiend uit een contractuele verbintenis die niet, of gebrekkig, werd nageleefd. Normaliter zijn de kosten van een strafrechtelijke procedure uitgesloten.

2.2. Omvang van de dekking

A. Eenvoudige rechtsbijstandverzekering

Bij een eenvoudige rechtsbijstandverzekering is steeds sprake van een beperkte financiële tussenkomst voor de gebeurtenissen (bv: een verkeersongeval) die aanleiding geven tot juridische kosten. Het gewaarborgd bedrag is genomen in de polis.

B. Uitgebreide rechtsbijstandverzekering

Een volledige tussenkomst van de kosten vermeld in het contract.

2.3. Prijsdeterminanten en prijsberekening

De prijs van een eenvoudige of uitgebreide rechtsbijstandverzekering heeft een vast karakter. Er zijn hier dus geen bepalende prijsdeterminanten waardoor de tarieven kunnen schommelen. Onderstaande tarieven gelden per jaar en per personenwagen waarvoor men een rechtsbijstandverzekering wil afsluiten.

- *eenvoudige* rechtsbijstandverzekering: 25€ - 30€
- *uitgebreide* rechtsbijstandverzekering: 45€ - 60€

2.4. Contract

Duurtijd contract: standaard = jaarlijks met meestal een stilzwijgende verlenging voor de periode van 1 jaar.

betalingstermijn: jaarlijks op de vervalldag.

3) Omnium-verzekering van het voertuig

3.1. Toepassingsbereik

Een omnium-verzekering kan vrijblijvend afgesloten worden om zich te decken tegen eventuele schade aan het eigen motorvoertuig. Deze verzekering dekt geen lichamelijke schade, enkel de schade die het motorvoertuig heeft opgelopen.

We kunnen een onderscheid maken tussen een *kleine* en een *grote* omnium:

A) Kleine omnium

Deze verzekering biedt een dekking aan bij de volgende gebeurtenissen:

- brand
- diefstal
- natuurrampen
- glasbraak
- transportschade

Men kan, om de prijs te drukken, bij sommige verzekeringsmaatschappijen bepaalde gebeurtenissen uit bovenstaande lijst uitsluiten.

B) Grote omnium

Deze verzekering dekt alle gebeurtenissen die verzekerd zijn bij een kleine omnium, maar dekt bovendien de eigen schade aan het voertuig. Wanneer de eigen schade aan het voertuig door derden aangebracht werd die niet verzekerd blijken of vluchtmisdrijf pleegden, wordt de schade aan het eigen voertuig ook gedekt.

3.2. Omvang van de dekking

Volledige terugbetaling van de gedekte posten. Tegenwoordig worden ook de franchises in een aantal gevallen afgeschaft.

3.3. Prijsdeterminanten:

De hoogte van de premie van een omnium-verzekering (kleine of grote omnium) wordt bepaald door de volgende variabelen:

- zie prijsdeterminanten BA-verzekering
- + catalogusprijs of factuurwaarde (incl. of excl. opties)
- eventuele eerste risicodekking door verzekeringsnemer (bv: vrachtwagen met waarde van 500.000€, waarvan slechts 250.000€ verzekerd wordt)
- inclusief of exclusief vervoerde goederen

3.4. Contract

Duurtijd contract: standaard = jaarlijks met meestal een stilzwijgende verlenging voor de periode van 1 jaar.

betalingstermijn: jaarlijks op de vervaldag.

3.5. Gemiddelde kostprijs van een omnium-verzekering:

We hebben een interval beschreven voor de prijs van een omnium- verzekering, en dit telkens voor een normale personenwagen. Daarenboven hebben we, om tot een exacter prijsbeeld te komen, een onderscheid gemaakt tussen jonge chauffeurs en de meer

ervaren bestuurders, die een gunstiger tarief kunnen bekomen omdat ze normalerwijze tot een lagere bonusmalus-graad behoren.

A) Kleine omnium:

- Jonge bestuurders: 200€ - 1000€
- Gemiddelde bestuurder: 100€ - 300€

B) Grote omnium:

- Jonge bestuurders: 1000€ - 4000€
- Gemiddelde bestuurder: 300€ - 1500€

Opmerking

Optioneel kan nog gekozen worden om een reisbijstand-polis te koppelen aan de omnium-verzekering. Deze dekt:

- depannagekosten bij ongeval of pech
- repatriëringskosten (voertuig + personen)
- medische kosten bij ongeval
- vervroegde terugkeer naar aanleiding van overlijden, thuisramp,...

4) Omnium bestuurder

4.1. Toepassingsbereik

Deze bestuurderspolis dekt eventuele schade aan de natuurlijke persoon die bestuurder is op het moment dat de schade veroorzaakt wordt, en dit wanneer de arbeidsongevallenverzekering niet tussenkomt. De verzekering "omnium bestuurder" kan vrijblijvend afgesloten worden.

Deze verzekering biedt een dekking bij de volgende gebeurtenissen:

- tijdelijke of blijvende arbeidsongeschiktheid bij ongeval
- overlijden
- medische kosten
- repatriëring
- kledij en bagage van de bestuurder

4.2. Omvang van de dekking

Er is een maximaal uitkeerbaar bedrag dat in de polis is vastgesteld.

4.3. Prijsdeterminanten:

De hoogte van de premie van een "omnium bestuurder"-verzekering wordt bepaald door de volgende variabelen:

- Soort motorvoertuig

- personenwagen, motorfiets, bromfiets, vrachtwagen, landbouwmachines,...
- rationeel of emotioneel voertuig (vb: uitgebouwde wagen, sportwagen, cabriolet, geluidsinstallatie met bepaald aantal decibel, 4x4 terreinwagen,...)
- Vermogen van het motorvoertuig
 - uitgedrukt in Kilowatt, soms in combinatie met cilinderinhoud
 - laadvermogen
 - eventuele aanhangwagens
- Risicoklasse (bepaald door leeftijd of via bonusmalus-systeem)
- Hoogte van de dekking
- Incl/excl verhaalrecht (bv: als iemand anders tegen je opbotst die slecht verzekerd is, past jouw verzekeringsmaatschappij de rest bij; maw: je hebt als verzekerde dan verhaalrecht op de maatschappij)

4.4. Contract

Duurtijd contract: standaard = jaarlijks met meestal een stilzwijgende verlenging voor de periode van 1 jaar.

betalingstermijn: jaarlijks op de vervalddag.

4.5. Gemiddelde kostprijs van een "omnium bestuurder"-verzekering:

We hebben een interval beschreven voor de prijs van een "omnium bestuurder"-verzekering, en dit telkens voor een normale personenwagen. Daarenboven hebben we, om tot een exacter prijsbeeld te komen, een onderscheid gemaakt tussen jonge chauffeurs en de meer ervaren bestuurders, die een gunstiger tarief kunnen bekomen omdat ze normalerwijze tot een lagere bonusmalus-graad behoren.

- Jonge bestuurders: 40€ - 200€
- Gemiddelde bestuurder: 20€ - 100€

5) Tot slot

In België liggen de prijzen van de verzekeringen met betrekking tot de motorvoertuigen hoger dan elders in Europa. Dit prijsverschil kan verklaard worden door de volgende factoren:

- In België zijn er vrij hoge verzekeringstaksen (tussen 20% en 27,10%);
- Ons land wordt gekenmerkt door een hoge ongevalfrequentie, met veel zware ongevallen;
- De grote verkeersdruk op ons wegennet;
- België heeft een vrij sportief wagenpark, waardoor het gemiddelde risico voor de verzekeringsmaatschappijen stijgt.

6. BIJLAGE II: VERZEKERINGEN TEGEN SNELHEIDSOVERTREDINGEN

Wanneer er gesproken wordt over verzekeringen tegen snelheidsovertredingen moet een onderscheid worden gemaakt tussen de dekking van een strafrechtelijke verdediging en de dekking van de verkeersboete zelf.

A.) Dekking van strafrechtelijke verdediging.

Er bestaan een aantal verzekeringen die door de rechtsbijstandsverzekering de strafrechtelijke verdediging van de verzekerde dekken. Deze verzekering garandeert de terugbetaling van alle kosten die verband houden met de strafrechtelijke verdediging, het burgerlijke luik, de geschillen met andere maatschappijen en de insolventie van derden. De gerechtskosten, de kosten van de strafrechtelijke verdediging en de kosten die gepaard gaan met het terugvorderen van de ongevalsschade worden gedekt.

Bij een verkeersovertreding, zoals een snelheidsovertreding, bent u gedekt door de rechtsbijstandsverzekering om uw persoonlijke rechten te verdedigen in geval van een juridisch conflict.

B.) Dekking van verkeersboetes

In het verleden waren een aantal spelers op de verzekeringsmarkt die een verzekering aanboden die de boete zelf dekte. Deze contracten werden enkel voor ondernemingen afgesloten, en golden niet voor particuliere personen. Voor particulieren was deze dekking reeds door art 91 van de wet van 25 juni 1992 op de Landverzekeringovereenkomst verboden. Omdat de werkgevers aansprakelijk zijn voor de daden van hun werknemers werd aanvaard dat deze zich wel konden verzekeren. De wetswijziging van 7 januari 2002 heeft ook hieraan een einde gemaakt. Ingevolge de wetsverandering van zijn er momenteel geen aanbieders meer van dergelijke verzekeringen.

7. LITERATUURLIJST

Ansoms J.,

Objectieve aansprakelijkheid "op zijn Belgisch", in Jura Falconis Libri, Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, Larcier, Gent, 2000, p 11-58.

Jura Falconis Libri,

Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, Larcier, Gent, 2000.

Calabresi G.,

The costs of accidents: a legal and economic analysis, Yale University Press, 1970.

Calabresi G.,

Optimal deterrence and accidents, Yale Law Journal, 1975, p 656.

Claassens H.,

De vergoeding van verkeersslachtoffers op grond van artikel 29bis WAM, in Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, Larcier, Gent, 2000, p 58-73.

Claasens H., Van Schoubroeck C.,

Praktische ervaring met de Belgische schadevergoedingsregeling, in Faure M., Hartlief T, Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland, Intersentia, Antwerpen, 1998, pp 75-112.

Cohen A.,

Asymmetric information and learning in the Automobile insurance market, s.l., 2001.

Cohen A., Deheijia R.,

The effect of automobile insurance and accident liability laws on traffic fatalities, Journal of law and economics, 2004, p 358.

Cornelis L.,

De objectieve aansprakelijkheid voor motorrijtuigen, in R.W., 1998-99, p 521-537.

Cousy H.,

Vergoeding van verkeersslachtoffers: inleidende probleemschets, in Actuele aspecten van verkeersaansprakelijkheid, Larcier, Gent, 2000, p 1-10.

Cummins J.D., Philips R.D., Weiss M.A.,

The incentive effects of no fault automobile insurance, s.l., 2001.

Deben L., Vereeck L.,

Rechtseconomische theorie van verkeersaansprakelijkheid en regulering, Steunpunt verkeersveiligheid, Diepenbeek, 2004.

Deben L.,

Naar een optimaal verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen, Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek, 2003.

Faure M.

Rechtseconomie en privaatrecht: kunnen rechtsregels bijdragen tot de reductie van ongevalskosten, in Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J., Rechtseconomie en recht: kennismaking met een vakgebied in opkomst, Zwolle, Tjeenk Willink, 1991, pp 51-93.

Faure M., Hartlief T,

Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland, Intersentia, Antwerpen, 1998.

- Faure M, Van Den Bergh R.,
Objectieve aansprakelijkheid: Verplichte verzekering en Veiligheidsregulering, Maklu uitgevers, Antwerpen, 1989.
- Faure M., Van Den Bergh R.,
Aansprakelijkheidsverzekering, concurrentie en ongevallenpreventie, in Hartlief T., Mendel M.M., *Verzekering en maatschappij*, Kluwer, Deventer, 2000, p 315-342
- Frenk N.,
Het Nederlandse wetsvoorstel in het licht van de Belgische regeling, in Faure M., Hartlief T., *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 113-130.
- Garbacz C.,
More evidence on the effectiveness of seat belt laws, *Journal of applied economics*, 1992, p 313-315
- Hartlief T., Mendel M.M.,
Verzekering en maatschappij, Kluwer, Deventer, 2000.
- Holzhauer R.W., Teijl R.,
Inleiding rechtseconomie, Arnhem, Gouda Quint, 1995.
- Hondius E.H., Schippers J.J., Siegers J.J.,
Rechtseconomie en recht: kennismaking met een vakgebied in opkomst, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1991.
- Huberman G., Mayers D., Smith C.W.,
Optimal insurance policy indemnity schedules, *Bell J. Econ*, 1983, p 415-426
- Mannering F., Winston C.,
Automobile air bags in the 1990's: market failure or market efficiency, *Journal of law and economics*, 1995, p 265-280.
- Polinsky A.M.,
An introduction to law and economics, Boston, Little Brown and company, 1989.
- Sass T.R., Leigh J.P.,
The market for safety regulation and the effect of regulation on fatalities: the case of the motor helmet laws, *The review of economics and statistics*, 2001, p 167-172
- Simoens D.,
De nieuwe vergoedingsregel ten voordele van voetgangers en fietsers, in R.W., 1994-1995, p 114-117.
- Shavell S.,
Economic analysis of accident law, Harvard university press, London, 1987.
- Shavell S.,
Economic analysis of law, Harvard University press, Cambridge, 1987.
- Shavell S.,
On liability and insurance, *Bell J. Econ.*, 1982, p 120-132.
- Shavell S.,

On moral hazard and insurance, Q.J.Econ., 1979, p 541.

Van Dam M.,

Verkeersongevallen, juridische dissertaties een rechtseconomisch, empirisch en positiefrechtelijk onderzoek naar de werking van aansprakelijkheid, verzekering en veiligheidsregulering in het verkeer, Boom Juridische Uitgevers, Boom, 2000

Van Den Bergh R.,

Automatische vergoeding van schade geleden door zwakke verkeersdeelnemers: een rechtseconomische kritiek, in Faure M., Hartlief T, *Verkeersaansprakelijkheid in België en Nederland*, Intersentia, Antwerpen, 1998, p 27-75.

Van Velthoven B.C.J., Van Wijck P.W.,

Recht en efficiëntie, Kluwer, Deventer, 2001, p 180;

Wetgeving:

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

Wet van 21 November 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen; (B.S., 8 december 1989)

Wet van 30 Maart 1994 houdende sociale bepalingen; (B.S., 31 maart 1994)

parl.st., Kamer, 1993-1994, nr. 1422.

parl.st.senaat, 1993-1994, nr. 980.

Wet van 13 april 1995 tot wijziging van artikel 29bis en tot opheffing van artikel 29 ter van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen; (B.S., 27 juni 1995)

Parl.st.Kamer, 1994-1995, nr 1422.

Wet van 19 januari 2001 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake de automatische vergoeding van de schade geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen; (B.S., 21 februari 2001)

Parl.st. Kamer, 1999-2000, nr. 0210.

Parl.hand., Senaat, 2000-2001, 2-478.

Parl.st.Senaat,2000-2001, nr. 478.

K.B. van 16.01.2002 tot afschaffing van het bonus malus systeem; (B.S., 12 februari 2002)