

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 april 2008

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wetgeving betreffende
de autoverzekering voor jonge bestuurders**

(ingediend door de heer Peter Logghe c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 avril 2008

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la législation relative à l'assurance
automobile pour les jeunes conducteurs**

(déposée par M. Peter Logghe et consorts)

SAMENVATTING

Momenteel kan een autoverzekering slechts voor één jaar worden afgesloten.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe voor bestuurders jonger dan dertig jaar een maximumduur van vijf jaar in te voeren. Daarnaast beoogt dit voorstel de mogelijkheid in te voeren om een gezamenlijke verzekering aan te bieden voor ouders en hun kinderen.

RÉSUMÉ

Actuellement, une assurance auto ne peut être contractée que pour une durée d'un an.

Cette proposition de loi vise à instaurer, pour les conducteurs de moins de trente ans, des contrats d'une durée maximale de cinq ans. Elle vise en outre à autoriser la conclusion d'assurances conjointes pour les parents et leurs enfants.

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V-N-VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Plenum</i>
<i>COM</i> :	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT</i> :	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 52 0000/000</i> :	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i> :	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i> :	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i> :	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i> :	<i>Séance plénière</i>
<i>COM</i> :	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT</i> :	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Door de vrijmaking van de verzekeringsmarkt ontstond er op korte tijd een volledige segmentatie van de markt, wat tot de paradox leidde dat bepaalde risicocategorieën zoals jongeren en ouderen soms geen aanvaardbare of betaalbare autoverzekering meer konden vinden, dit ondanks het feit dat de BA-autoverzekering wel een verplichting was voor diegene die zijn motorrijtuig in het verkeer wilde brengen.

De meerpremie voor deze categorieën van «slechte» bestuurders zou – in die beginjaren van de volledige vrijmaking van de verzekeringsmarkt – soms oplopen tot 100%, wat bepaalde verzekerden aanzette tot creatieve oplossingen zoals het nemen van de verzekering voor de zoon of dochter op naam van de ouders, enzovoort.

Ondertussen werd door de actoren op de verzekeringsmarkt een tweetal belangrijke beslissingen genomen en uitgevoerd:

1. er werd een tarifieringsbureau opgericht, met de bedoeling om jongeren die onverzekerbaar dreigden te worden aan een betaalbare verzekering te helpen;

2. er kwam een '*gentleman's agreement*' tot stand tussen alle belangrijke verzekeringsmaatschappijen, de zogenaamde 29/29-regel. Zie hieronder verder.

Aan de problematiek van de onverzekerbaarheid en de onbetaalbaarheid van jongeren werd grotendeels verholpen. Kan er niets verbeterd worden? Jazeker, en daarom dit wetsvoorstel. Want de 29/29-regel is een stap in de goede richting, maar er zijn verbeteringen mogelijk en dan denken we vooral in de richting van de gezamenlijke aankoop van BA-verzekeringspolissen door de ganse familie en aan contracten met een langere looptijd dan de huidige jaarlijks hernieuwbare polissen.

Iets over de schadestatistieken bij jongeren

Dat jonge bestuurders een groter risico op de weg betekenen, is overduidelijk. Louter een perceptiekwestie, zult u zeggen? Nochtans beschikken jongeren inderdaad over te weinig ervaring om elke verkeerssituatie op een juiste manier in te schatten. Daardoor ontstaan ongevallen, met soms zware gevolgen. Want in tegen-

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La libéralisation du marché des assurances s'est rapidement traduite par une segmentation totale du marché, ce qui a paradoxalement eu pour effet que certaines catégories à risques, comme les jeunes et les personnes âgées, ne parvenaient plus à trouver une assurance auto à des conditions acceptables ou abordables, et ce, en dépit du fait que l'assurance RC est une obligation pour quiconque souhaite mettre en circulation un véhicule motorisé.

Durant les premières années de la libéralisation complète du marché des assurances, la surprime pour ces catégories de «mauvais» conducteurs pouvait parfois atteindre 100%, ce qui a incité certains assurés à imaginer des solutions créatives, comme la conclusion d'une assurance pour le fils ou la fille au nom des parents, etc.

Dans l'intervalle, les acteurs du marché de l'assurance ont pris deux décisions importantes et les ont exécutées:

1. la création d'un bureau de tarification, en vue d'aider les jeunes qui risquaient de devenir inassurables à se procurer une assurance à un prix abordable;

2. toutes les grandes compagnies d'assurance ont conclu un *gentleman's agreement*, à savoir la règle dite «29/29», règle qui est expliquée ci-après.

La problématique de l'impossibilité pour les jeunes de s'assurer et du coût prohibitif des assurances pour ce groupe-cible est en grande partie résolue. Peut-on encore améliorer la situation? Certainement, et telle est l'ambition de la présente proposition de loi. Car si la règle du «29/29» constitue un pas dans la bonne direction, des améliorations peuvent encore y être apportées. Nous songeons essentiellement à l'achat conjoint de polices d'assurances en responsabilité civile couvrant toute la famille et à des contrats d'une durée plus longue que les actuelles polices renouvelables annuellement.

Quelques statistiques sur la sinistralité des jeunes

Il est incontestable que les jeunes conducteurs constituent un risque plus élevé que la moyenne sur la voie publique. Question de perception? Il est pourtant établi que les jeunes conducteurs n'ont pas assez d'expérience pour bien évaluer toutes les situations susceptibles de se présenter sur la route. Des accidents, parfois graves,

stelling tot de oudere bestuurders vertonen jongeren een bepaalde imponeringsdrang en houden zij dus van hoge snelheden.

Men kan niet om de cijfers heen: jongeren, en vooral de mannelijke helft, veroorzaken veel meer schadegevallen met de auto en zijn daarenboven verantwoordelijk voor heel zware ongevallen. De geldingsdrang bij mannelijke jonge bestuurders is ongetwijfeld een factor, maar ook het drankgebruik speelt mee.

Stel dat men alle bestuurders tot en met 30 jaar dezelfde 100 euro premie voor de verplichte B.A.-verzekering zou laten betalen, en men zou per jaar kijken naar het gemiddeld bedrag dat men als verzekeraar uitgeeft om de schadegevallen te betalen, dan kom je tot de resultaten die hieronder in een tabel zijn afgebeeld. Je krijgt met andere woorden een zogenaamde index S/P – schade op premie. Voor alle duidelijkheid: pas vanaf een S/P-cijfer lager dan 70% zouden verzekeringsmaatschappijen winst kunnen beginnen maken.

leeftijd	S/P mannelijke bestuurder	S/P vrouwelijke bestuurder
18	255%	80
19	195	90
20	168	82
21	135	75
22	110	70
23	95	72
24	113	80
25	88	64
26	115	90
27	80	60
28	80	65
29	80	63
30	80	65

Nog een ander significant cijfer is dat van de schadefrequentie. Een gewone, volwassen bestuurder heeft een schadefrequentie van ongeveer 7%, wat betekent dat hij ongeveer elke 15 jaar 'goed' is voor een auto-ongeval. Puur statistisch gezien natuurlijk. Welnu, bij jongeren ligt die schadefrequentie veel en veel hoger. Jonge mannelijke bestuurders van 18 jaar hebben een kans van bijna 1 op 3 (28% kans) om nog datzelfde jaar in een auto-ongeval betrokken te zijn. Bij meisjes is die kans maar 15%, bijna een halvering.

Nog enkele cijfers: de totale jaarlijkse schadelast (door de verzekeraars te vergoeden schade) bedraagt

en sont la conséquence. En effet, contrairement aux conducteurs plus âgés, les jeunes conducteurs éprouvent un certain besoin de s'imposer et aiment dès lors la vitesse.

Nul ne peut nier les chiffres: les jeunes conducteurs, en particulier de sexe masculin, causent beaucoup plus d'accidents de voiture que la moyenne, et ils sont en outre responsables d'accidents très graves. Si le besoin de s'affirmer joue indéniablement un rôle chez les jeunes conducteurs de sexe masculin, la boisson n'est pas non plus étrangère à ce phénomène.

On obtient les résultats illustrés par le tableau ci-dessous en partant de l'hypothèse du paiement d'une prime identique de 100 euros par tous les conducteurs de moins de 31 ans pour leur assurance RC obligatoire et en comparant celle-ci aux dépenses annuelles moyennes des assureurs pour les sinistres concernant cette tranche d'âge. En d'autres termes, cette méthode permet de calculer un indice S/P (sinistres/prime). On précisera que les compagnies d'assurance ne peuvent commencer à réaliser un bénéfice que lorsque l'indice S/P est inférieur à 70%.

Âge	S/P conducteurs	S/P conductrices
18	255%	80
19	195	90
20	168	82
21	135	75
22	110	70
23	95	72
24	113	80
25	88	64
26	115	90
27	80	60
28	80	65
29	80	63
30	80	65

D'autres données significatives concernent la fréquence des sinistres. Cette fréquence est d'environ 7% pour les conducteurs adultes qui se situent dans la moyenne. Cela signifie que ces conducteurs ont, en moyenne, un accident tous les quinze ans. Il ne s'agit naturellement que d'une estimation strictement statistique. Cette fréquence est nettement plus élevée chez les jeunes. Pour les jeunes hommes de 18 ans, le risque d'être impliqué dans un accident de voiture la même année est proche d'un tiers (28%) tandis que ce risque est presque deux fois moins élevé (15%) pour les jeunes femmes.

Encore quelques chiffres: chaque année, la charge des sinistres (dommages devant être indemnisés par

1,088 miljard euro, tegenover een premie-incasso van 1,495 miljard euro, wat neerkomt op een S/P globaal van 72%. 52% van de schadelast wordt aangewend om materiële schade te betalen, 48% voor het uitkeren van de lichamelijke letsels. Voor zover de maatschappelijke functie van de verplichte autoverzekering nog moest worden aangetoond.

Het tarifieringbureau

Het tarifieringbureau dat in de schoot van de verzekeringsmaatschappijen werd opgericht om moeilijk of niet te verzekeren risico's te verzekeren, waaronder tijdens de eerste jaren ook en vooral jongeren, lijkt bevredigend te werken. Men houdt zich aan de gemaakte afspraken, men antwoordt binnen de gestelde termijnen en de administratieve afhandeling van dossiers draait op een behoorlijk peil.

Was het misschien in eerste instantie zo dat jongeren op het moment dat de verzekeringsmarkt volledig vrij werd gemaakt, geconfronteerd werden met extreem hoge premies, dan moeten we toch opmerken dat sinds het afsluiten van het zogenaamde gentleman's agreement tussen de verzekeringsmaatschappijen – het 29/29 akkoord – dit tarifieringbureau momenteel niet meer overspoeld wordt door jongeren die geen verplichte autoverzekering meer vinden tegen een betaalbare premie.

Het tarifieringbureau verzekerde in 2006 in totaal 8.416 voertuigen van particulieren, wat neerkomt op een totaal van 0,17% van de totaal ingeschreven voertuigen toerisme en zaken. De jongeren maken slechts 16% uit van de totale verzekeringsportefeuille auto particulieren in dit bureau, slechts 1.345 jongeren. Navraag leert mij trouwens dat het in hoofdzaak gaat om brokkenmakers, jongeren met meerdere vervallen van rijbewijs, of met ongevallen met verzwarende omstandigheden, wanbetalers of jongeren die met zeer zware wagens willen rijden (auto's met meer dan 100 kw).

Afgezien van de jongeren die met zware wagens wensen te rijden en die door de verzekeringsmaatschappijen terecht naar het tarifieringbureau worden doorgestuurd, kan men zich de vraag stellen of de andere categorieën van bestuurders geen onverzekerbare risico's aan het worden zijn, die eigenlijk via de rechtbank vervallen verklaard zouden moeten worden van het recht om nog met een personenwagen rond te rijden. Gewoon omdat de maatschappelijke kost en last te hoog geworden zijn.

les assureurs) s'élève au total à 1,088 milliard d'euros tandis que l'encaissement de primes représente 1,495 milliard d'euros. Le S/P s'établit dès lors globalement à 72%. Cinquante-deux pour cent de la charge des sinistres servent au dédommagement de dégâts matériels, contre 48% pour des dommages corporels. Voilà qui démontre, si besoin est, la fonction sociale de l'assurance automobile obligatoire.

Le bureau de tarification

Le bureau de tarification, qui a été créé au sein des compagnies d'assurances afin d'assurer les risques difficilement ou non assurables, notamment et surtout les jeunes pendant les premières années, semble fonctionner de manière satisfaisante. Les engagements pris sont respectés, les réponses sont données dans les délais impartis et le traitement administratif des dossiers est relativement rapide.

S'il était peut-être vrai, dans un premier temps, qu'au moment de la libéralisation globale du marché des assurances, les jeunes ont été confrontés à des primes extrêmement élevées, il convient tout de même de faire remarquer que, depuis la conclusion du «gentleman's agreement» entre les compagnies d'assurance – l'accord 29/29 –, le bureau de tarification n'est actuellement plus pris d'assaut par des jeunes ne trouvant plus d'assurance automobile obligatoire à un prix abordable.

En 2006, le bureau de tarification a assuré, en tout, 8.416 véhicules de particuliers, ce qui revient à un total de 0,17% de l'ensemble des véhicules tourisme et affaires. Les jeunes représentent seulement 16% du portefeuille d'assurances total en matière de voitures de particuliers dans ce bureau, ce qui ne correspond qu'à 1.345 jeunes. Renseignements pris, il s'avère d'ailleurs qu'il s'agit essentiellement de chauffards, de jeunes ayant subi plusieurs déchéances du permis de conduire, ou ayant été impliqué dans des accidents avec circonstances aggravantes, de mauvais payeurs ou de jeunes désirant conduire des véhicules très lourds (des voitures de plus de 100 kw).

Abstraction faite des jeunes qui souhaitent conduire des véhicules lourds et qui sont renvoyés à juste titre au bureau de tarification par les compagnies d'assurance, on est en droit de se demander si les autres catégories de conducteurs ne sont pas en passe de devenir des risques non assurables, qui devraient en fait se voir infliger une déchéance du droit de conduire une voiture par le tribunal, tout simplement parce que le coût et la charge pour la société sont devenus trop élevés.

Over koppelverkoop

Bijgaand wetsvoorstel houdt een afwijking in op het algemeen verbod op gezamenlijk aanbod, de zogenaamde koppelverkoop. Concreet zou het mogelijk moeten zijn dat een verzekeringsmaatschappij X ouders met een goede bm-graad verzekert tegen de gewone gangbare tarieven, en daarbij de jongeren in BA-dekking neemt tegen een gewone tarief + 10%. Wij menen dat het vanuit verschillende argumentatieniveaus aanvaardbaar zou moeten zijn dat er afwijkingen op het algemeen verbod op gezamenlijk aanbod worden voorzien, en zeker op het vlak van de verzekeringen, voor zover:

- de consument in elk geval juist ingelicht wordt over de inhoud van het gezamenlijk aanbod;
- de consument op de hoogte wordt gesteld van de juiste prijs die voor het gezamenlijk aanbod moet worden betaald.

Met andere woorden, als het voor de consument gaat om een transparant gezamenlijk aanbod en om een voorstel waarbij de klant de keuzevrijheid wordt gelaten, moet het toch mogelijk zijn dat verzekeringsmaatschappijen inzake de verplichte autoverzekeringen met een gezamenlijk aanbod naar een familie stappen. Dat verzekeringsmaatschappijen in één globaal aanbod de voertuigen van de ouders verzekeren en daarbij ook de voertuigen van de kinderen tegen een aanvaardbaar premieniveau verzekeren (bijvoorbeeld met een bijpremie van slechts 10%).

Het globaal verbod op het gezamenlijk aanbod of op de koppelverkoop lijkt zijn beste tijd te hebben gehad. Van de ons omringende landen bestaat alleen in Frankrijk nog een zeer beperkt verbod op de koppelverkoop. Met andere woorden: België is de uitzondering geworden. Nederland, Duitsland en Luxemburg: overal werd het verbod afgeschaft.

Daarenboven pleiten ook volgende argumenten om hier toch een zeer uitgebreide uitzondering op het verbod van gezamenlijk aanbod te voorzien:

- nu al kan men in het kader van individuele onderhandelingen voorzien in koppelverkoop;
- de afwijking op het verbod van koppelverkoop voor verzekeringsproducten maakt het mogelijk om met geïntegreerde pakketten aan de wensen en de behoeften van de consument tegemoet te komen.

Ons voorstel strekt er dus toe om een globale afwijking op het verbod van gezamenlijk aanbod te voorzien voor verzekeringsproducten, in afwachting dat het verbod op koppelverkoop in globo wordt afgeschaft. Deze toegestane koppelverkoop voorziet in de mogelijkheid voor

À propos de la vente couplée

La présente proposition de loi déroge à l'interdiction générale frappant l'offre conjointe («vente couplée»). Concrètement, toute compagnie d'assurance devrait pouvoir assurer des parents dont le degré de bonus-malus est bon au tarif courant et assurer leurs enfants en responsabilité civile au tarif courant majoré de 10%. Nous estimons que plusieurs types d'arguments plaident pour que l'on déroge à l'interdiction générale concernant les offres conjointes, en particulier en matière d'assurance, pourvu que le consommateur soit:

- toujours correctement informé sur la teneur de l'offre conjointe;
- informé du prix exact à acquitter pour l'offre conjointe.

Nous estimons, en d'autres termes, que les compagnies d'assurance devraient pouvoir proposer aux familles une offre conjointe en matière d'assurance automobile obligatoire pourvu que cette offre soit transparente pour le consommateur et que cette proposition respecte la liberté de choix du client. La compagnie d'assurance assurerait dès lors les véhicules des parents et ceux des enfants dans le cadre d'une offre globale contre une prime d'un niveau acceptable (en appliquant par exemple une surprime limitée à 10%).

L'interdiction générale relative à l'offre conjointe ou à la vente couplée semble avoir fait son temps. Parmi les pays qui nous entourent, seule la France applique encore une interdiction très limitée de la vente couplée. En d'autres mots, la Belgique fait aujourd'hui figure d'exception. Les Pays-Bas, l'Allemagne et le Luxembourg ont tous trois supprimé cette interdiction.

Les arguments suivants plaident, eux aussi, en faveur d'une large exception à l'interdiction frappant les offres conjointes:

- la vente couplée peut déjà être prévue dans le cadre de négociations individuelles;
- la dérogation à l'interdiction relative à la vente couplée pour les produits d'assurance permet de répondre aux souhaits et aux besoins du consommateur au moyen de formules intégrées.

Notre proposition vise donc à prévoir une dérogation globale à l'interdiction d'offre conjointe pour les produits d'assurance, en attendant une suppression totale de l'interdiction de la vente couplée. Cette vente couplée autorisée permet aux compagnies d'assurance de

verzekeringsmaatschappijen om met lagere verzekeringspremies voor jongeren dan de verhoging van 29% op de verzekeringsmarkt te komen, met als voorwaarde dat de ouders zich eveneens verzekeren bij dezelfde verzekeringsmaatschappij. In dit verband zouden de verzekeringsmaatschappijen:

- voorwaarden kunnen opleggen aan de ouders: bijvoorbeeld dat dit gunstige tarief alleen wordt toegekend voor zover het gaat om ouders die eveneens goede bestuurders zijn (bijvoorbeeld alleen voor ouders die in de laagste bm-graad zitten);

- voorwaarden kunnen opleggen inzake de duur van de contracten: verzekeringsmaatschappijen zouden bijvoorbeeld met de ouders en hun kinderen kunnen overeen komen dat de contracten BA-auto door de verzekerden in de eerste 5 jaar niet kan worden opgezegd.

Het bijgaande wetsvoorstel

Het bijgaande wetsvoorstel heeft twee bedoelingen:

- de mogelijkheden verruimen voor verzekerde ouders om hun kinderen, die zich als jonge bestuurders in het verkeer willen begeven, met de ganse familie bij één verzekeringsmaatschappij te verzekeren tegen betaalbare bijpremies voor de jongeren (bijvoorbeeld een bijpremie van 10%) zonder dat die verzekeringen onmiddellijk als «koppelverkoop» ongedaan zouden kunnen worden gemaakt;

- in de mogelijkheid voorzien dat verzekeringsmaatschappijen voor wat betreft autoverzekeringen voor jongeren contracten met een duur van 5 jaar aanbieden, waardoor zij de mogelijkheid hebben om door het premievolume X 5 gemakkelijker de potentiële schadelast te dragen. Wel moet in elk geval voorzien worden in de opzegmogelijkheid door de verzekeringsmaatschappij, zodat echt moeilijk of weinig aanvaardbare risico's nog steeds ondergebracht kunnen worden bij het tarifieringsbureau (bijvoorbeeld omwille van de te zware schadelast of schadegevallen met verzwarende omstandigheden).

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2, a)

Art. 30 van de wet op de landverzekeringsovereenkomst van 25 juni 1992 bepaalt dat de duur van een verzekeringsovereenkomst niet langer mag zijn dan één jaar. Paragraaf 2 bepaalt dat bij koninklijk besluit uitzonderingen kunnen worden gemaakt op deze bepaling. Op een aantal in paragraaf 2 opgesomde risico's kunnen echter geen uitzonderingen worden gemaakt wat betreft de maximumduur van één jaar. Ook de burgerrechte-

proposer aux jeunes des primes d'assurance moins élevées que la majoration de 29% par rapport au marché de l'assurance, à condition que les parents s'assurent auprès de la même compagnie. Dans ce contexte, les compagnies d'assurance pourraient:

- imposer des conditions aux parents: par exemple, n'accorder ce tarif avantageux que si les parents sont également de bons conducteurs (par exemple, les parents ayant le degré de bonus-malus le plus bas);

- imposer des conditions en ce qui concerne la durée des contrats: les compagnies d'assurance pourraient par exemple convenir avec les parents et leurs enfants que les assurés ne peuvent résilier leur contrat «RC auto» au cours des cinq premières années.

La proposition de loi

L'objectif de la présente proposition est double:

- élargir les possibilités, pour les parents assurés, d'assurer avec l'ensemble de la famille leurs enfants qui souhaitent prendre la route en tant que jeunes conducteurs, auprès d'une seule compagnie d'assurance, moyennant le paiement de surprimes abordables pour les jeunes (par exemple, une surprime de 10%), sans que ces assurances puissent être assimilées à une «vente couplée» et immédiatement annulées;

- permettre aux compagnies d'assurance de proposer, en ce qui concerne les assurances auto pour les jeunes, des contrats d'une durée de cinq ans, ce qui leur permettrait, en multipliant par cinq le volume de la prime, de supporter plus facilement la sinistralité potentielle. En tout état de cause, il convient toutefois de prévoir une possibilité de résiliation par la compagnie d'assurance, de sorte que les risques vraiment difficilement ou peu acceptables puissent continuer à être confiés au bureau de tarification (par exemple en raison de la sinistralité excessive ou de sinistres avec circonstances aggravantes).

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2, a)

L'article 30 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre dispose que la durée du contrat d'assurance ne peut excéder un an. Son § 2 dispose que des exceptions aux dispositions de son § 1^{er} peuvent être prévues par voie d'arrêté royal. Aucune exception ne peut toutefois être prévue, en ce qui concerne la durée maximale d'un an, pour certains risques énumérés au § 2. La responsabilité civile en matière de véhicules

lijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen wordt hier opgesomd. Paragraaf 2 wordt gewijzigd zodat het risico Burgerrechtelijk Aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen niet meer voorkomt in deze lijst en zodat de mogelijkheid blijft bestaan dat de duur van deze verzekeringsovereenkomsten langer kan zijn dan één jaar.

Art. 2, b)

Aan art. 30 van de wet op de landverzekeringsovereenkomst van 25 juni 1992 wordt een vierde paragraaf toegevoegd die bepaalt dat paragraaf 1 (die zegt dat de duur van een verzekeringsovereenkomst niet langer mag zijn dan één jaar) niet van toepassing is op de verzekeringsovereenkomsten burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen indien de verzekerde jonger is dan 30 jaar. Bovendien wordt bepaald dat de duur van deze verzekeringsovereenkomsten maximaal 5 jaar mag bedragen.

Art. 3

Dit artikel wil de mogelijkheid verruimen voor verzekerde ouders om zich met de ganse familie bij één verzekeringsmaatschappij te verzekeren tegen betaalbare bijpremies voor de kinderen, die zich als jonge bestuurders in het verkeer willen begeven. Dit artikel voorziet een uitzondering zodat die verzekeringen niet als kopelverkoop buiten de wet gesteld kunnen worden.

Peter LOGGHE (VB)
Francis VAN DEN EYNDE (VB)
Koen BULTINCK (VB)
Hagen GOYVAERTS (VB)
Rita DE BONT (VB)
Linda VISSERS (VB)

automoteurs figure parmi les risques cités. Le § 2 est modifié afin que le risque relatif à la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs soit supprimé de cette liste et que la durée des contrats d'assurance concernés puisse excéder un an.

Art. 2, b)

L'article 30 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre est complété par un § 4 qui dispose que le § 1^{er} (qui dispose que la durée du contrat d'assurance ne peut excéder un an) ne s'applique pas aux contrats d'assurance concernant la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs pour les conducteurs de moins de trente ans. Il dispose par ailleurs que la durée de ces contrats d'assurance ne peut excéder cinq ans.

Art. 3

Cet article vise à étendre la possibilité, pour les parents assurés, d'assurer tous les membres de leur famille auprès de la même compagnie d'assurance moyennant le paiement de surprimes abordables pour ceux de leurs enfants qui souhaitent circuler sur la voie publique en tant que jeunes conducteurs. Cet article prévoit une exception, de manière à ce que ces assurances ne puissent pas être interdites au titre de vente couplée.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 30 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst, vervangen bij de wet van 16 maart 1994, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) paragraaf 2 wordt vervangen als volgt:

«§ 2. De bepalingen van § 1 zijn niet van toepassing op de verzekeringsovereenkomsten betreffende de risico's die de Koning bepaalt.

De volgende risico's kunnen evenwel niet worden uitgesloten:

- 1° voertuigcasco inzake motorrijtuigen;
- 2° brand (eenvoudige risico's);
- 3° burgerrechtelijke extracontractuele aansprakelijkheid met betrekking tot het privé-leven;
- 4° lichamelijke ongevallen op persoonlijke titel gedeckt;
- 5° hulpverlening;
- 6° rechtsbijstand.»;

b) het artikel wordt aangevuld als volgt:

«§ 4. Deze paragraaf is enkel van toepassing op verzekeringsovereenkomsten die risico's burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen dekken voor bestuurders die jonger zijn dan dertig jaar. De bepalingen van § 1 zijn niet van toepassing op deze verzekeringsovereenkomsten.

Voor de risico's burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen mag de duur van de verzekeringsovereenkomst oplopen tot maximaal vijf jaar, op voorwaarde dat de verzekerde jonger is dan dertig jaar.

Behalve wanneer een van de partijen ten minste drie maanden vóór de vervaldag van de overeenkomst zich ertegen verzet, volgens de in artikel 29 voorgeschreven wijzen, wordt ze stilzwijgend verlengd voor opeenvolgende periodes van één jaar.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

À l'article 30 de la loi du 25 juin 1992 sur le contrat d'assurance terrestre, remplacé par la loi du 16 mars 1994, sont apportées les modifications suivantes:

a) le § 2 est remplacé par la disposition suivante:

«§ 2. Les dispositions du § 1^{er} ne sont pas applicables aux contrats d'assurance portant sur les risques que le Roi détermine.

Toutefois, les risques suivants ne peuvent pas être exclus:

- 1° corps de véhicules en matière de véhicules automoteurs;
- 2° incendie (risques simples);
- 3° responsabilité civile extra-contractuelle relative à la vie privée;
- 4° accidents corporels couverts à titre individuel;
- 5° assistance;
- 6° protection juridique.»;

b) cet article est complété par un § 4, libellé comme suit

«§ 4. Le présent paragraphe ne s'applique qu'aux contrats d'assurance qui couvrent des risques de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs pour les conducteurs de moins de trente ans. Les dispositions du § 1^{er} ne s'appliquent pas à ces contrats d'assurance.

Pour les risques de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la durée du contrat d'assurance ne peut pas excéder cinq ans, à condition que l'assuré n'ait pas atteint l'âge de trente ans.

Sauf si l'une des parties s'y oppose, dans les formes prescrites à l'article 29, au moins trois mois avant l'arrivée du terme du contrat, celui-ci est reconduit tacitement pour des périodes consécutives d'un an.

De overeenkomst mag geen andere opzeggingstermijnen opleggen.

De partijen mogen de overeenkomst evenwel opzeggen wanneer, tussen de datum van het sluiten en die van de inwerkingtreding ervan, een termijn van meer dan één jaar verloopt. Van deze opzegging wordt uiterlijk drie maanden vóór de inwerkingtreding van de overeenkomst kennis gegeven.

De verzekeraar heeft het recht de overeenkomst op te zeggen na een schadegeval als hij de schadeloosstellingen ten gunste van de benadeelden heeft betaald of zal betalen.».

Art. 3

In de wet van 14 juli 1991 betreffende de handelspraktijken en de voorlichting en bescherming van de consument wordt een artikel 57*bis* ingevoegd, luidende:

«Art. 57*bis*. — Het is eveneens geoorloofd voor verzekeringsmaatschappijen om, samen met een hoofdverzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen voor de ouders, een bijverzekering burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen aan te bieden aan de kinderen, zolang de kinderen jonger zijn dan dertig jaar, en dit tegen betaling van overeen te komen bijpremies.».

Peter LOGGHE (VB)
Francis VAN DEN EYNDE (VB)
Koen BULTINCK (VB)
Hagen GOYVAERTS (VB)
Rita DE BONT (VB)
Linda VISSERS (VB)

Le contrat ne peut imposer d'autres délais de préavis.

Les parties peuvent cependant résilier le contrat lorsque, entre la date de sa conclusion et celle de sa prise d'effet, s'écoule un délai supérieur à un an. Cette résiliation doit être notifiée au plus tard trois mois avant la prise d'effet du contrat.

L'assureur a le droit de résilier le contrat après sinistre que s'il a payé ou devra payer des indemnités en faveur de personnes lésées.».

Art. 3

Un article 57*bis*, libellé comme suit, est inséré dans la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur:

«Art. 57*bis*. — Il est également permis, pour les compagnies d'assurances, d'offrir, conjointement à une assurance principale de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs pour les parents, une assurance complémentaire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs aux enfants, pour autant que ceux-ci aient moins de trente ans, et ce, moyennant le paiement de surprimes à convenir.».