

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 april 2019

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van de wet van  
21 november 1989 betreffende de verplichte  
aansprakelijkheidsverzekering inzake  
motorrijtuigen, teneinde de toegang tot die  
verzekering te waarborgen tegen  
niet-discriminerende voorwaarden**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR HET BEDRIJFSLEVEN,  
HET WETENSCHAPSBELEID, HET ONDERWIJS,  
DE NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE EN  
CULTURELE INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND  
EN DE LANDBOUW  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER **Frank WILRYCX**

**INHOUD**

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de mede-indiener van het wetsvoorstel.....	3
II. Algemene bespreking.....	7
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	9

*Zie:*

Doc 54 **3211/ (2017/2018)**:  
001: Wetsvoorstel van de heren de Lamotte en Lutgen.  
002 en 003: Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

17 avril 2019

**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant la loi du 21 novembre 1989  
relative à l'assurance obligatoire de la  
responsabilité en matière de véhicules  
automoteurs en vue d'en garantir  
l'accès à des conditions  
non discriminatoires**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'ÉCONOMIE,  
DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE, DE L'ÉDUCATION,  
DES INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES  
NATIONALES, DES CLASSES MOYENNES  
ET DE L'AGRICULTURE  
PAR  
M. **Frank WILRYCX**

**SOMMAIRE**

Pages

I. Exposé introductif du coauteur de la proposition de loi.....	3
II. Discussion générale.....	7
III. Discussion des articles et votes.....	9

*Voir:*

Doc 54 **3211/ (2017/2018)**:  
001: Proposition de loi de MM. de Lamotte et Lutgen.  
002 et 003: Amendements.

11293

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/  
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Jean-Marc Delizée

**A. — Vaste leden / Titulaires:**

N-VA Rita Bellens, Rita Gantois, Werner Janssen, Bert Wollants  
 PS Paul-Olivier Delannois, Jean-Marc Delizée, Fabienne Winckel  
 MR Caroline Cassart-Mailleux, Benoît Friart, Isabelle Galant  
 CD&V Leen Dierick, Griet Smaers  
 Open Vld Nele Lijnen, Frank Wilrycx  
 sp.a Youro Casier  
 Ecolo-Groen Gilles Vanden Burre  
 cdH Michel de Lamotte

**B. — Plaatsvervangers / Suppléants:**

Christoph D'Haese, Inez De Coninck, Peter Dedecker, Jan Jambon, Koen Metsu  
 Nawal Ben Hamou, Jacques Chabot, Michel Corthouts, Laurent Devin, Karine Lalieux  
 Emmanuel Burton, Gautier Calomne, David Clarinval, Damien Thiéry  
 Nathalie Muylle, Jef Van den Bergh, Vincent Van Peteghem  
 Egbert Lachaert, Vincent Van Quickenborne, Tim Vandenput  
 Maya Detiège, Karin Temmerman  
 Kristof Calvo, Jean-Marc Nollet  
 Benoît Dispa, Vanessa Matz

**C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:**

PP Aldo Carcaci

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>
Ecolo-Groen	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>
PTB-GO!	:	<i>Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture</i>
DéFI	:	<i>Démocrate Fédéraliste Indépendant</i>
PP	:	<i>Parti Populaire</i>
Vuye&Wouters	:	<i>Vuye&amp;Wouters</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
DOC 54 0000/000:	<i>Parlementair document van de 54<sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 54 0000/000:	<i>Document parlementaire de la 54<sup>e</sup> législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA:	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA:	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV:	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag</i>	CRIV:	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral</i>
CRABV:	<i>Beknopt Verslag</i>	CRABV:	<i>Compte Rendu Analytique</i>
CRIV:	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>	CRIV:	<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>
PLEN:	<i>Plenum</i>	PLEN:	<i>Séance plénière</i>
COM:	<i>Commissievergadering</i>	COM:	<i>Réunion de commission</i>
MOT:	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>	MOT:	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>		<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	
<i>Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be</i>		<i>Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publications@lachambre.be</i>	
<i>De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier</i>		<i>Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC</i>	

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 22 januari 2019 en 2 april 2019.

Tijdens de vergadering van 22 januari 2019 werd het wetsvoorstel ingeleid en besliste de commissie het wetsvoorstel voor advies voor te leggen aan Assuralia, Test Aankoop en de Europese Commissie.

Op 11 februari 2019 brachten Assuralia en Test Aankoop een advies uit over het wetsvoorstel. Dit advies werd ter beschikking gesteld van de commissieleden via het EXTRANET van de commissie.

### I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MEDE-INDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

*Michel de Lamotte (cdH)* geeft aan dat het algemeen geweten is dat de jongeren veel hogere premies voor hun burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen betalen. Uit een onderzoek dat de AD Statistiek in 2013 heeft gevoerd, blijkt dat de bestuurders in de categorie van 18 tot 23 jaar gemiddeld 820,61 euro voor die verzekering betalen, terwijl de premie voor de bestuurders van 25 tot 29 jaar gemiddeld 574,7 euro bedraagt. Er is dus al een verschil van 30 % tussen de jongste bestuurdersgroep en de “iets oudere” groep. Doorgaans betalen de “jonge” bestuurders bijna driemaal de normale verzekeringspremie.

Deze cijfers mogen dan wel enigszins gedateerd zijn, maar alles wijst erop dat nog niets echt is veranderd. Zo heeft de heer de Lamotte op de website [www.verzekeringen.be](http://www.verzekeringen.be) twee simulaties uitgevoerd met telkens precies dezelfde parameters, met name woonplaats, sociaalprofessionele status, postcode, aantal afgelegde kilometers per jaar en afgifte datum van het rijbewijs (7 maart 2016). In één simulatie heeft de spreker als geboortedatum 7 februari 1997 aangegeven, in de andere 7 februari 1983. In de beide simulaties werden hem twee offertes aangeboden, met toch wel een significant verschil: de “jongere” bestuurder zou een premie betalen van 1 305 euro (Touring), dan wel één van 2 275 euro (Assurax), terwijl de premies voor de “oudere” kandidaat-verzekeringnemer respectievelijk 665 euro (Touring) en 1 159 euro (Assurax) zouden bedragen.

De spreker wijst erop dat dit verschil er niet altijd is geweest.

Tot 1 januari 2004 moesten de verzekeraars in ons land de “bonus-malus”-regeling hanteren om de

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 22 janvier et 2 avril 2019.

La proposition de loi a été présentée devant la commission au cours de la réunion du 22 janvier 2019; la commission a ensuite décidé de soumettre le texte de la proposition à l'avis d'Assuralia, de Test-Achats et de la commission européenne.

Assuralia et Test-Achats ont rendu leur avis le 11 février 2019. Cet avis a été mis à la disposition des membres de la commission sur l'EXTRANET de la commission.

### I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU COAUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

*Michel de Lamotte, cdH*, explique que c'est un fait reconnu que les jeunes payent des primes bien plus élevées pour leur assurance RC automobile. Selon une étude menée par la DG statistique en 2013, les conducteurs âgés de 18 à 23 ans paient en moyenne 820,61 euros leur assurance responsabilité civile automobile alors que les jeunes de 25 à 29 ans paient quant à eux 574,7 euros en moyenne. Ce qui fait déjà une différence de 30 % entre le groupe de conducteur le plus jeune et le groupe “un peu plus âgé”. En général les “jeunes” paient à peu près trois fois plus que la valeur normale de la prime d'assurance.

Les chiffres datent un peu mais tout porte à croire que les choses n'ont pas vraiment évolué. Par exemple, M. de Lamotte a réalisé deux simulations d'assurance via le site [www.assurances.be](http://www.assurances.be) en y introduisant à chaque fois exactement les mêmes paramètres, à savoir: lieu de résidence, statut socioprofessionnel, code postal, kilométrage par an et date d'émission du permis de conduire (7 mars 2016). Néanmoins dans un cas, le membre a indiqué qu'il était né le 7 février 1997 et dans l'autre le 7 février 1983. La différence est significative puisque dans le premier cas, les deux offres qui me sont proposées sont de 1 305€ (Touring) et de 2 275€ (Assurax) tandis que dans le second cas elles sont de 665€ (Touring) et de 1 159€ (Assurax).

Il faut savoir qu'une telle situation n'a pas toujours prévalu:

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2004, il existait en Belgique un système imposé aux assureurs pour calculer les primes

autoverzekeringspremies te berekenen. Dientengevolge gebruikten alle verzekeraars dezelfde schalen bij de berekening van de bonus-malusgraad en bij de vaststelling van de gevolgen daarvan voor de premie.

Als principe gold dat een bonus-malus van 14 overeenkwam met 100 % van de basispremie (die door de verzekeraars vrij werd bepaald). Wanneer een bestuurder een volledig jaar geen ongeval had veroorzaakt, daalde zijn bonus-malus met één; in het andere geval steeg hij met vijf. De premie hing dus louter af van het “gedrag” van de bestuurders.

Niettemin heeft de Europese Commissie in 2001 beslist ons land (alook Finland, dat een gelijkaardige regeling hanteerde) formeel te verzoeken niet langer een bonus-malusregeling op te leggen voor de burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. De Europese Commissie was immers van oordeel dat deze regeling in strijd was met de vrijheid van tarifiering die in de derde “Richtlijn schadeverzekering” was vastgesteld. De toenmalige Europees commissaris voor de Interne Markt, de heer Frits Bolkestein, stelde dat “verzekeringsondernemingen geheel vrij zijn om hun tarieven vast te tellen, zodat automobilisten het meest interessante aanbod kunnen kiezen (...). Wij hebben zeer lange tijd getracht met België en Finland tot een minnelijke schikking te komen, maar zonder succes. De Commissie moet hen derhalve formeel verzoeken zich aan het Gemeenschapsrecht te houden op straffe van aanhangigmaking bij het Hof van Justitie”.

Als gevolg daarvan is het sinds 1 januari 2004 niet meer mogelijk een duidelijk zicht te krijgen op de wijze waarop de verzekeringsmaatschappijen hun tarieven bepalen. Zij gebruiken “segmenteringscriteria” om het onderscheid te maken tussen de “goede” en de “slechte” risico’s. De verzekeraars zijn bij wet verplicht deze criteria bekend te maken, zonder dat zij moeten verduidelijken hoe ze de premie beïnvloeden. Hierna volgt een niet-exhaustieve lijst van criteria die van de websites van verschillende verzekeraars werd geplukt:

- leeftijd;
- gezondheidstoestand of handicap;
- beroep;
- woonplaats;
- het aantal jaren dat men over een rijbewijs beschikt;
- het aangetoonde aantal jaren dat men verzekerd is;
- het aantal ongevallen waarbij men betrokken is;
- het aantal kilometer dat men jaarlijks aflegt.

Kennelijk is het, gelet op het EU-recht, dus niet mogelijk een tariefregulering op te leggen betreffende de premies voor de burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekeringen

d’assurance auto, le système du “bonus-malus”. Par conséquent, tous les assureurs utilisaient les mêmes échelles dans le calcul du degré de bonus-malus et son impact sur le prix.

Le principe était qu’un bonus-malus de 14 correspondait à 100 % de la prime de base (fixée librement par les assureurs). Chaque conducteur passant une année sans commettre d’accident en tort voyait son bonus-malus diminuer d’un, dans le cas contraire il augmentait de 5. La prime dépendait donc uniquement du “comportement” des conducteurs.

Néanmoins, en 2001, la Commission européenne a décidé de demander formellement à la Belgique (ainsi qu’à la Finlande qui appliquait un système similaire) de ne plus imposer un système obligatoire de bonus-malus pour l’assurance RC automobile. Celle-ci jugeait que le système était contraire à la liberté de tarification prévue par la troisième directive sur l’assurance non-vie. Selon le Commissaire européen pour le marché intérieur de l’époque, Frits Bolkestein: “Les compagnies d’assurance doivent être entièrement libres de fixer leurs tarifs, de sorte que les automobilistes puissent choisir l’offre la plus intéressante (...) Avec la Belgique et la Finlande, on a essayé depuis très longtemps de trouver une solution à l’amiable, mais sans succès. La Commission doit donc leur demander formellement de se conformer au droit communautaire sous peine d’une saisine de la Cour de Justice”.

En conséquence, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, il n’est plus possible d’avoir une vision claire sur la manière dont les compagnies d’assurance fixent leur tarif. Celles-ci utilisent des critères de “segmentation” afin de discriminer entre les “bons” et les “mauvais” risques. La loi oblige les compagnies à publier ceux-ci, sans qu’elles doivent préciser la manière donc ceux-ci interagissent sur la prime. En voici une liste non-exhaustive relevée sur les sites internet de différentes compagnies:

- son âge;
- son état de santé ou de handicap;
- sa profession;
- l’adresse de son domicile;
- le nombre d’années de permis de conduire;
- le nombre d’année d’assurances justifiées;
- le nombre de sinistres;
- le nombre de kilomètres qu’il parcourt annuellement.

Il apparaît donc qu’il ne soit pas possible au regard du droit européen d’imposer une régulation tarifaire pour les primes d’assurance RC auto. Un autre levier

inzake motorrijtuigen. De overheid zou in deze aangelegenheid nochtans het non-discriminatiebeginsel als hefboom kunnen gebruiken. Eerder had al een debat plaatsgevonden over het gendercriterium.

Tot 21 december 2012 stond ook gender op die lijst. Dat werd door de wetgever als een uitzondering uitdrukkelijk toegestaan bij de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie. Het Europese Hof van Justitie heeft die bepaling echter onderuitgehaald in het zogenoemde “arrest-Test-Aankoop” (C236-09) van 1 maart 2011, door te oordelen dat inzake verzekeringen een onbeperkte afwijking van het gendergelijkheidsbeginsel onwettig was in het licht van de artikelen 21 en 23 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie.

Er zou dus kunnen worden geprobeerd die logica op de leeftijd toe te passen. Volgens tal van waarnemers zou dat criterium na het “arrest-Test-Aankoop” trouwens het volgende op de lijst zijn dat voor de bijl zou gaan. De toepassing van het leeftijds criterium is des problematischer daar de leeftijd, behalve een tarifieringscriterium, vaak ook een criterium is om op de verzekeringspolis aanspraak te mogen maken. Volgens een onderzoek uit 2013 door de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie werd aan 10 % van de jongeren van 18 tot 29 jaar een inschrijvingsaanvraag voor een verzekeringspolis op eigen naam geweigerd. Die gang van zaken treft bovendien niet alleen de jonge bestuurders. Ook bejaarde bestuurders krijgen wegens hun leeftijd vaak een premietoeslag opgelegd of worden zelfs regelrecht van een burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen uitgesloten, zonder dat daarbij van enige andere risicofactor sprake is (zoals méér schadegevallen of een kennelijke verslechtering van hun rijvaardigheid).

Meer nog: die op leeftijd gebaseerde segmentering, gekoppeld aan het terechte verbod op gendergereleerde segmentering, leidt indirect tot een op dat gender berustende ongelijke behandeling. Ter illustratie van dat verschijnsel zij erop gewezen dat, blijkens de door Assuralia verstrekte statistieken voor de periode 2013-2016, de schadegevallenfrequentie bij 18-jarige jonge mannelijke bestuurders tweemaal hoger ligt dan bij bestuurders van 31 tot 40 jaar; bij jonge vrouwelijke chauffeurs is dat verschil minder hoog, maar toch worden zij over één kam geschoren met de mannelijke bestuurders.

De indieners hebben niettemin beslist elke discriminatie op grond van de bij de “antidiscriminatie wet” van 2007 beschermde criteria uitdrukkelijk te verbieden en zich niet te beperken tot een verbod op discriminatie op grond van het leeftijds criterium. De voormelde lijst bevat

d’action pour le pouvoir public peut néanmoins être celui de la non-discrimination. Un débat avait déjà eu lieu concernant le critère du sexe.

Jusqu’au 21 décembre 2012, le sexe faisait également partie de la liste. C’était explicitement permis par le législateur sous la forme d’une exception inscrite dans la loi du 10 mai 2007 “tendant à lutter contre certaines formes de discrimination”. La Cour européenne de justice a par la suite battu cette disposition en brèche dans son arrêt dit “test achat” (C236-09) du 1<sup>er</sup> mars 2011, en jugeant qu’une dérogation illimitée au principe de l’égalité homme/femme dans le domaine de l’assurance était illégale au regard des articles 21 et 23 de la Charte des droits fondamentaux de l’Union européenne.

On pourrait donc tenter d’appliquer cette logique à l’âge, d’ailleurs beaucoup de commentateurs estimaient, à la suite de l’arrêt “test achat” que ce serait le prochain sur la liste. L’application du critère de l’âge est d’autant plus problématique qu’en plus d’être un critère de tarification, celui-ci représente également souvent un critère d’accès à la police d’assurance. Selon une étude menée en 2013 par le SPF économie, 10 % des jeunes âgés de 18 à 29 ans ont essuyé un refus dans leur demande de souscription d’une politique d’assurance à leur nom. De plus, le phénomène ne touche pas que les jeunes conducteurs, il arrive souvent que les conducteurs âgés se voient également imposer une surprime voire même une exclusion pure et simple de leur police d’assurance RC automobile et ce en l’absence de tout autre facteur tels qu’une augmentation de leur sinistralité ou de la dégradation constatée de leur aptitude à la conduite.

Qui plus est, cette segmentation sur la base de l’âge, couplée à l’interdiction légitime de segmentation sur la base du sexe, mène indirectement à une discrimination sur la base de celui-ci. À titre d’illustration de ce phénomène, il apparaît, selon les statistiques fournies par Assuralia pour la période 2013-2016, que les jeunes hommes de 18 ans ont une fréquence de sinistre deux fois plus élevée qu’un conducteur âgé de 31 à 40ans, les jeunes femmes qui affichent quant à elle une statistique moins élevée sont toutefois logée à la même enseigne que leurs homologues masculins.

L’auteur a néanmoins décidé d’interdire explicitement toute discrimination sur base des critères protégés de la loi “anti discrimination de 2007” et non seulement du critère de l’âge. Car, dans la liste citée ci-dessus il existe d’autres critères qui ne dépendent pas de la volonté



immers ook andere criteria, die niet van de wil van de verzekerde afhangen en die bij diezelfde wet worden beschermd, namelijk gezondheidstoestand en handicap. In het wetsvoorstel werd niettemin een nuancering aangebracht met betrekking tot “de huidige gezondheidstoestand” van de verzekeringsnemer. Hoewel dat een beschermd criterium is, vereist het hoger doel van de openbare veiligheid dat iemand die duidelijk niet langer bij machte is een voertuig te besturen, geen toegang krijgt tot een burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Die uitzondering moet echter worden onderworpen aan strikte, door de Koning vastgelegde nadere regels.

Zonder burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen mag men niet met een eigen voertuig de weg op; dat voertuig is overigens vaak noodzakelijk om een baan te vinden of om die te behouden, alsook om met andere mensen contact te houden. Daarom zijn de indieners van oordeel dat die verzekering als een dienst van openbaar nut moet worden beschouwd.

Sommigen zullen beweren dat een dergelijke maatregel een algemene stijging van de premies tot gevolg zal hebben. Dat argument, dat ook naar voren werd gebracht toen men discriminatie op grond van gender heeft willen verbieden, kan op twee manieren worden weerlegd:

— gezien de eerder aangehaalde aard van de burgerlijke-aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen moet het solidariteitsbeginsel volgens de indieners de bovenhand krijgen. Het is onrechtvaardig dat bepaalde mensen die bij voorbaat als “slechte risico’s” worden beschouwd, worden uitgesloten om aan anderen gunstigere premies te kunnen bieden;

— ten slotte heeft de instelling van de volledige tarifieringsvrijheid in 2004 ook tot een algemene stijging van de premies geleid.

Tot besluit verduidelijkt de heer de Lamotte dat de wet een laatste doelstelling bevat die in de tekst niet duidelijk naar voren komt. Eén van de bij de wet van 2007 beschermde criteria is dat van de sociaaleconomische afkomst; het is algemeen geweten dat een jongere wiens ouders bij een bepaalde verzekeringsmaatschappij al een grote verzekeringsportefeuille hebben, bij die maatschappij makkelijker en voordeliger aan een autoverzekering zal geraken. Een dergelijke gang van zaken wordt mogelijk gemaakt doordat de bepaling van de premies onvoldoende transparant verloopt. De indieners hopen dat de via dit wetsvoorstel beoogde verduidelijkingen ter zake komaf zullen maken met die praktijk, bijvoorbeeld via een rechtsvordering.

de l'assuré et qui sont protégés par cette même loi à savoir: l'état de santé et le handicap. Dans le texte de la proposition de loi, il a néanmoins introduit un tempérament concernant “l'état de santé actuel” du preneur d'assurance. Bien que s'agissant d'un critère protégé, l'objectif supérieur de sécurité publique requiert que l'on veille à ce qu'une personne ne présentant manifestement plus les facultés nécessaires à la conduite se voie refuser l'accès à une assurance RC automobile mais cela doit être strictement encadré par le Roi.

L'idée que l'auteur défend est que la RC auto est indispensable à la possession d'un véhicule personnel qui est souvent indispensable à l'obtention ou à la préservation d'un emploi ainsi que parfois au maintien d'un lien social, ce service doit être considéré comme d'intérêt public.

D'aucuns diront qu'une telle mesure entraînera une augmentation généralisée des primes, c'était déjà l'argument qui avait été avancé lorsqu'on a voulu interdire la discrimination sur base du sexe, à cela il y a deux réponses à faire:

— d'une part en raison de la nature, déjà évoquée, de l'assurance RC auto, selon nous c'est le principe de solidarité qui doit “prévaloir”. Il est injuste d'exclure certaines personnes jugées à priori comme de “mauvais risques” pour pouvoir offrir de meilleures primes à d'autres;

— enfin, suite à l'instauration de la liberté tarifaire totale en 2004, le niveau général des primes a également augmenté.

Pour conclure, M. de Lamotte explique que cette loi contient un dernier objectif qui n'est pas avancé clairement dans le dispositif. Un des critères protégés par la loi de 2007 est celui de l'“origine socio-économique” et il est de notoriété publique qu'un jeune, dont les parents bénéficient déjà d'un portefeuille d'assurance conséquent dans un organisme donné, se verra plus facilement octroyer une police d'assurance automobile par celui-ci et à des conditions plus avantageuses. Ce phénomène est rendu possible par l'opacité qui continue à régner en matière de fixation des primes. L'auteur espère que les clarifications qu'impliquent notre proposition de loi en la matière mèneront à la fin de tel pratique via, par exemple, une action judiciaire.

## II. — ALGEMENE BESPREKING

De mede-indiener van dit wetsvoorstel, de heer Michel de Lamotte (cdH), wijst erop dat hij, na kennis genomen te hebben van de adviezen van Assuralia en Test Aankoop, een amendement nr. 1 (DOC 54 3211/002) heeft ingediend om enkel het in het wetsvoorstel voorziene verbod op elke vorm van segmentering op grond van leeftijd te weerhouden. Door uitdrukkelijk te spreken over “rechtstreekse noch onrechtstreekse segmentering op grond van leeftijd van de verzekerde persoon”, moet worden voorkomen dat de verzekeraars het criterium van de leeftijd vervangen door dat van het aantal jaren dat de verzekerde in het bezit is van een rijbewijs, wat onrechtstreeks een leeftijdsgebonden segmentering zou zijn. Voorts verwijst de spreker naar de schriftelijke verantwoording bij het wetsvoorstel.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) wijst erop dat zij ook een wetsvoorstel heeft ingediend aangaande deze materie: het wetsvoorstel nr. 54 959/001 tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, met het oog op de herinvoering van een verplichte en veralgemeende regeling van personalisatie *a posteriori*, strekt ertoe het verplicht en uniek karakter van het systeem bonus malus dat per 1 januari 2004 werd afgeschaft, herin te voeren. In 2004 werd de “bonus-malusregeling” opgeheven in verband met de burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. De indieners willen die regeling opnieuw instellen, door te voorzien in een gelijksoortig systeem, aangezien

- de beslissing van de Europese Commissie die diende als verantwoording voor die opheffing, grotendeels teniet werd gedaan door het Europees Hof van Justitie van de Europese Unie;

- het verplichte bonus-malussysteem mededinging niet verhindert, daar de aanvangspremies niet zijn gereguleerd;

- het met dit systeem mogelijk is de prijzen van de verzekeringsmaatschappijen beter te vergelijken.

Het wetsvoorstel DOC 54 0959/001 voorziet dus in de instelling van een gelijksoortig systeem, waarbij rekening wordt gehouden met hetgeen het Europees Hof van Justitie van de Europese Unie ter zake heeft aangegeven.

Ook over dit wetsvoorstel werd door Assuralia en Test Aankoop een advies uitgebracht.

Na kennis genomen te hebben van deze adviezen, wenst mevrouw Lalieux niet dat het wetsvoorstel

## II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Michel de Lamotte (cdH), coauteur, indique qu’après avoir pris connaissance des avis d’Assuralia et de Test-Achats, il a présenté l’amendement n° 1 (DOC 54 3211/002) en vue de ne retenir que l’interdiction de toute forme de segmentation sur la base de l’âge, prévue dans la proposition de loi. L’exclusion expresse de toute “segmentation directe ou indirecte sur la base du critère de l’âge de la personne assurée” permet d’éviter que les assureurs ne remplacent le critère de l’âge par celui du nombre d’années durant lesquelles l’assuré a été en possession d’un permis de conduire, ce qui constituerait indirectement une segmentation liée à l’âge. Pour le surplus, l’intervenant renvoie à la justification écrite de l’amendement.

Mme Karine Lalieux (PS) précise qu’elle a, elle aussi, déposé une proposition de loi au sujet de cette matière: la proposition de loi n° 54 959/001 modifiant la loi du 21 novembre 1989 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, en vue de rétablir un système de personnalisation *a posteriori* obligatoire et généralisé vise à réinstaurer le caractère obligatoire et unique du système du bonus malus, supprimé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004. La proposition de loi vise à revenir sur la suppression du système du bonus malus pour les assurances responsabilité auto, en réinstaurant un système similaire car:

- la décision de la Commission européenne qui a justifié cette suppression a été largement invalidée par la Cour de justice de l’Union européenne;

- le système du bonus malus obligatoire n’empêche pas la concurrence, dans la mesure où les primes départ ne sont pas réglementées;

- ce système permet de mieux comparer les prix entre les compagnies d’assurance.

La proposition de loi DOC 54 0959/001 réinstaura donc un système similaire, tout en tenant compte des enseignements posés par la Cour de justice de l’Union européenne dans ce domaine.

Assuralia et Test-Achats ont également émis un avis au sujet de cette proposition de loi.

Après avoir pris connaissance de ces avis, Mme Lalieux ne souhaite pas que la commission continue à examiner

DOC 54 0959/001 verder samen wordt besproken met het wetsvoorstel DOC 3211/001.

*Mevrouw Rita Bellens (N-VA)* verklaart dat haar fractie van oordeel is dat het in het wetsvoorstel DOC 54 3211/001 voorziene verbod op elke vorm van segmentering, juist discriminatie in de toepassing ervan in de hand zal werken bij andere takken van de verzekeringen, zoals de schuldsaldoverzekering en de hospitalisatieverzekering. In deze verzekeringstakken wordt ook rekening gehouden met het criterium leeftijd voor het bepalen van de tarieven van de verzekeringspremies. Daarenboven lijkt het vanuit economisch oogpunt niet verstandig, omdat juist de betaalbaarheid van de verzekeringspremies niet gegarandeerd wordt door die segmentatie. Het moet een evidentie zijn dat ook betaalbare autoverzekeringen door de markt zelf worden ontwikkeld en dit moet niet bij wet worden geregeld. Een wettelijk bonus-malussysteem is al te rigide, zo oordeelt het lid. Een tiental jaren geleden heeft de Europese Commissie er uitdrukkelijk voor geopteerd het bonus-malussysteem af te schaffen, met een gunstig gevolg voor de verzekeringspremies. Bovendien spoort hetgeen in het wetsvoorstel wordt voorgesteld wellicht niet met de Europese Regelgeving. In het Europees Parlement wordt momenteel de nieuwe Richtlijn inzake de burgerlijke aansprakelijkheid bij motorvoertuigen besproken. Amendementen op deze ontwerp-richtlijn, die gelijkaardig waren aan hetgeen in het wetsvoorstel DOC 54 3211/001 werden voorgesteld, werden aldaar verworpen.

*Mevrouw Griet Smaers (CD&V)*, verklaart dat ook de CD&V-fractie het wetsvoorstel niet zal steunen. Immers, er bestaat reeds een algemene antidiscriminatiewet, met name de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie, en er is ook de wet van 4 april 2014, waarbij elke segmentering, bijvoorbeeld op grond van leeftijd, objectief moet worden gerechtvaardigd door een legitiem doel en de middelen om dat doel te bereiken passend en noodzakelijk moeten zijn. Wordt die voorwaarde niet gerespecteerd, dan is die segmentering verboden en zijn er ook straffen voorzien.

Het lid verklaart de bekommernis van de heer de Lamotte te delen, maar is niet overtuigd dat het wetsvoorstel hiervoor de juiste oplossing aanreikt. Het is immers belangrijk dat de autoverzekering voor jonge bestuurders betaalbaar blijft, maar het bestaande wettelijk kader zou hiervoor moeten volstaan. Het wetsvoorstel houdt onvoldoende rekening met de mogelijke impact op en de gevolgen voor een risicopremie of bijpremie op verhoogd risico en bijbetaling en mogelijke andere economische gevolgen. Ook met het amendement van

la proposition de loi DOC 54 0959/001 conjointement avec la proposition de loi DOC 3211/001.

*Mme Rita Bellens (N-VA)* indique que, selon son groupe, l'interdiction de toute forme de segmentation prévue dans la proposition de loi DOC 54 3211/001 favorisera précisément une discrimination dans le cadre de son application dans d'autres branches d'assurances, telles que l'assurance solde restant dû et l'assurance hospitalisation. Dans ces branches d'assurances, le critère de l'âge est également pris en compte pour fixer les taux des primes d'assurances. En outre, une telle interdiction ne semble pas raisonnable d'un point de vue économique, étant donné que l'abordabilité des primes d'assurances n'est précisément pas garantie par cette segmentation. Il doit être évident que des assurances automobiles abordables sont également développées par le marché lui-même et cette question ne doit pas être réglée par une loi. La membre estime qu'un système légal de bonus-malus est trop rigide. Il y a une dizaine d'années, la Commission européenne a choisi expressément de mettre fin au système de bonus-malus, avec un effet positif sur les primes d'assurances. En outre, ce qui est proposé dans la proposition de loi n'est probablement pas conforme à la réglementation européenne. La nouvelle directive relative à l'assurance responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est actuellement en cours d'examen au sein du Parlement européen. Les amendements à cette proposition de directive, qui étaient semblables à ce qui a été proposé dans la proposition de loi DOC 54 3211/001, y ont été rejetés.

*Mme Griet Smaers (CD&V)* précise que le groupe CD&V ne soutiendra pas non plus la proposition de loi. En effet, il existe déjà une loi générale anti-discrimination, à savoir la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination, et on pointera également la loi du 4 avril 2014, qui dispose que toute segmentation, par exemple sur la base de l'âge, doit être objectivement justifiée par un objectif légitime, et que les moyens de réaliser cet objectif doivent être appropriés et nécessaires. Si cette condition n'est pas respectée, cette segmentation est dès lors interdite et des sanctions sont également prévues.

L'intervenante dit partager l'inquiétude de M. de Lamotte, mais elle n'est pas convaincue que la proposition de loi apporte la solution adéquate au problème. Il est en effet important que l'assurance automobile reste abordable pour les jeunes conducteurs, mais le cadre légal actuel devrait suffire à cet effet. La proposition de loi ne tient pas suffisamment compte de l'impact éventuel et des conséquences en termes de prime de risque ou de surprime pour risque accru et de supplément, ainsi que d'autres conséquences



de heer de Lamotte, zal de CD&V-fractie het wetsvoorstel niet goedkeuren.

*De mede-indiener van dit wetsvoorstel, de heer Michel de Lamotte (cdH), repliceert dat hij het standpunt van de commissieleden betreurt. Leeftijd als a priori-criterium hanteren bij het bepalen van de premies voor motorrijtuigenverzekeringen, is onrechtvaardig. Enkel en alleen het feit dat men jong is, wordt als een verhoogd risico gewaardeerd. Dit is toch discriminatie, zo oordeelt de spreker. Voorts is de spreker van oordeel dat de motorrijtuigenverzekering van een totaal andere aard is dan een schuldsaldo- of hospitalisatieverzekering. Men kan niet om de realiteit heen dat bepaalde verzekeringsmaatschappijen discrimineren op basis van leeftijd. Er zijn niet alleen hogere premies, soms worden jongeren reeds a priori uitgesloten. Dit is onaanvaardbaar, zo oordeelt het lid.*

*Mevrouw Karine Lalieux (PS) verklaart de ratio legis van het wetsvoorstel volledig te delen. De realiteit is wat ze is, sommige jongeren uit kwetsbare wijken hebben geen toegang tot een betaalbare motorrijtuigenverzekering. Gevolg is dat er meer en meer onverzekerde chauffeurs rondrijden, met alle zware gevolgen van dien ingeval van een ongeval. Met de heer de Lamotte betreurt het lid dat er aan deze schrijnende situatie geen oplossing kan worden geboden. Er is nochtans nood aan een mutualisering van risico's in deze aangelegenheid.*

*De heer Michel de Lamotte (cdH) betreurt de houding van de meerderheid van de commissieleden en waarschuwt ervoor dat, omwille van deze bestaande discriminatie op basis van leeftijd, men niet verwonderd moet zijn over het feit dat nog meer jongeren onverzekerd zullen rondrijden, met alle gevolgen van dien.*

### III.— ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

#### Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele bevoegdheidsgrondslag. Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

#### Artikel 2

Artikel 2 heeft tot doel in de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen een hoofdstuk *lbis* in te

économiques éventuelles. Le groupe CD&V ne soutiendra pas la proposition de loi, même si elle est modifiée à la suite de l'amendement de M. de Lamotte.

*L'auteur, M. Michel de Lamotte (cdH) réplique qu'il regrette la position des membres de la commission. L'utilisation de l'âge en tant que critère préalable pour fixer le montant des primes de l'assurance automobile est injuste. Le seul fait d'être jeune est considéré comme un risque accru, ce qui, aux yeux de l'intervenant, constitue indubitablement une discrimination. L'intervenant considère par ailleurs que l'assurance automobile n'a rien de comparable avec l'assurance solde restant dû ou avec l'assurance hospitalisation. Force est de constater que certaines compagnies d'assurances pratiquent des discriminations en fonction de l'âge. Non seulement les primes sont plus élevées, mais les jeunes sont même parfois exclus a priori. Le membre estime que c'est inacceptable.*

*Mme Karine Lalieux (PS) déclare souscrire sans réserve à la ratio legis de la proposition de loi. La réalité est ce qu'elle est: certains jeunes issus de quartiers difficiles ne parviennent pas à assurer leur véhicule à un prix raisonnable. Il en résulte que de plus en plus de conducteurs sont en défaut d'assurance, avec toutes les conséquences graves que cela implique en cas d'accident. À l'instar de M. de Lamotte, la membre regrette que l'on ne puisse apporter de remède à cette situation dramatique. Il serait pourtant nécessaire de mutualiser les risques dans ce secteur.*

*M. Michel de Lamotte (cdH) déplore la position de la majorité des membres de la commission. Il ne faudra dès lors pas s'étonner si, par suite de cette discrimination basée sur l'âge, le nombre de jeunes conducteurs en défaut d'assurance n'augmente encore, avec toutes les conséquences que cela implique.*

### III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

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

Cet article précise le fondement constitutionnel en matière de compétence. Il ne fait l'objet d'aucune observation.

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité.

#### Article 2

L'article insère, dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, un chapitre *lbis*

voegen, met als opschrift “Niet-discriminerende toegang tot de verplichte verzekering”.

Het artikel 2, en diensgevolge het gehele wetsvoorstel, wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

\*  
\* \*

*De mede-indiener van het wetsvoorstel, de heer Michel de Lamotte (cdH), verzoekt de plenaire vergadering zich, overeenkomstig artikel 88 van het Reglement, uit te spreken over het door de commissie voorgestelde voorstel van verwerping.*

*De rapporteur,*

Frank WILRYCX

*De voorzitter,*

Jean-Marc DELIZÉE

intitulé “De l'accès non discriminatoire à l'assurance obligatoire”.

L'article 2 et, par voie de conséquence, l'ensemble de la proposition sont rejetés par 10 voix contre 5.

\*  
\* \*

*L'auteur de la proposition de loi, M. Michel de Lamotte (cdH), demande que l'assemblée plénière se prononce sur la proposition de rejet de la commission, conformément à l'article 88 du règlement.*

*Le rapporteur,*

Frank WILRYCX

*Le président,*

Jean-Marc DELIZÉE