

Het Tariferingsbureau 2003-2008



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Tabellen en grafieken	4
Inleiding	5
Hoofdstuk I Opdrachten en werking	7
A. Algemeen	7
1. Opdracht van het Tariferingsbureau	7
2. Toegangsvoorwaarden	7
3. Samenstelling van het Tariferingsbureau	9
B. Tariferingsprincipes	9
1. Algemeen	9
2. Voertuigen voor toerisme en zaken	10
3. Voertuigen met twee wielen en gelijkgestelde voertuigen	11
4. Andere voertuigen	11
5. Regels die voor alle voertuigen van toepassing zijn	12
6. Vrijstellingen	12
D. Het contract	13
E. De procedure	13
1. De aanvraag	13
2. De tarifiering	14
3. Bijkomende voorwaarden	14
4. Aanbod (offerte)	16
5. Dekking	16
6. Beheer van het contract	16
7. Einde van het contract	17
8. Financiële stromen	17
9. Schema	17
Hoofdstuk II - Cijfergegevens	19
A. Geheel van de aanvragen	19
1. Aanvragen en aanvaardingen	19
2. Nieuwe zaken en hernieuwingen	20
3. Types voertuigen	21
B. Gegevens per leeftijdsklasse (aanvragen in toerisme en zaken)	21
1. Woord vooraf	21
2. Aanvragen, aanvaarde offertes en hernieuwingen	22
3. Verdeling mannen - vrouwen	24
4. Antecedenten op het vlak van de schadelast	25
5. Leeftijd en schadelast	29
6. Vermogen van het voertuig	31
7. Gemiddelde premies	31
C. Schadestatistieken Tariferingsbureau 2004-2007 (portefeuille van de verzekerden)	32
1. Aantal verzekerden	32
2. Uitsplitsing per voertuig categorie	33
3. Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)	36
4. Verval van het recht tot sturen / verzwarende omstandigheden (Toerisme en zaken)	38
5. Aantal jaren rijbewijs (Toerisme en zaken)	39
6. Schadeverleden (Toerisme en zaken)	39
D. Wat na het Tariferingsbureau ?	40
E. Financieel verslag	42
Hoofdstuk III Balans en vooruitzichten	44
A. Het recht op verzekering	44
B. De strijd tegen de niet-verzekering	45
C. Bonus-malus	46
D. Rijgeschiktheid	47

Bijlagen	49
A. Wet van 21 november 1989 (uittreksel)	49
Hoofdstuk IIbis - Tariferingsbureau (<i>Hoofdstuk ingevoegd bij artikel 2 van de wet van 2 augustus 2002</i>)	49
B. Documenten van het Tariferingsbureau	51
1. Aanvraagformulier	51
2. Typeclausules	60
C. Aanvragen per jaar ingediend bij het Tariferingsbureau	62

Tabellen en grafieken

A.1.1. – Aanvragen en aanvaarde offertes	19
A.1.2. – Nieuwe zaken en hernieuwingen	20
A.1.3. – Types voertuigen	21
B.2.1. – Verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie	22
B.2.2. – Percentage aanvaardingen per leeftijdscategorie	23
B.2.3. – Percentages hernieuwingen per leeftijdscategorie	23
B.3.1. – Aandeel mannelijke bestuurders	24
B.3.2. – Gemiddeld vermogen volgens leeftijdscategorie en geslacht	25
B.4.1. – Frequentie schadegevallen per leeftijdscategorie	26
B.4.2. – Gemiddelde bonus-malusgraad per leeftijdscategorie	27
B.4.3. – Dossiers waarbij bestuurders één of meerdere keren hun rijbewijs moesten inleveren	28
B.4.4. – Dossiers met één of meerdere verzwarende omstandigheden	28
B.4.5. – Dossiers met betalingsmoeilijkheden	29
B.5.1. – Verhouding tussen leeftijd en frequentie van schadegevallen	30
B.6.1. – Gemiddeld vermogen (in kW) per leeftijdscategorie	31
B.7.1. – Gemiddelde premie per leeftijdscategorie	32
C.2.1. – Uitsplitsing per voertuig categorie	33
C.2.2. – Resultaten voor de periode 2004-2007	34
C.2.3. – Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau	35
C.2.4. – Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau	35
C.3.1. – Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)	36
C.3.2. – Leeftijdsklasse en geslacht (Toerisme et zaken)	37
C.4.1. – Verval van rijbewijs (Toerisme et zaken)	38
C.4.2. – Verzwarende omstandigheden (Toerisme et zaken)	38
C.5.1. – Aantal jaren rijbewijs (Toerisme et zaken)	39
C.6.1. – Schadeverleden (Toerisme et zaken)	40
D.1. – Evolutie van de bonus-malusgraad	41
D.2. – Aandeel van de aanvragen in functie van het aantal hernieuwingen	41
E.1.1. – Financiële gegevens	42
E.1.2. – Ratio's	42
E.1.3. – Resultaat van de activiteiten van het Tariferingsbureau	43

Inleiding

De leden van het Tariferingsbureau auto werden op 1 maart 2003 officieel benoemd en het Bureau begon op 1 november van hetzelfde jaar daadwerkelijk met zijn activiteiten. Tussen het moment dat de wet die het Bureau oprichtte¹ en het daadwerkelijke begin van de activiteiten verliepen verschillende maanden. Die tijd werd benut om enerzijds de leden van het Bureau aan te duiden en om anderzijds de structuren in te voeren die nodig waren voor de goede werking van het Bureau.

Voor dit laatste punt moesten vooraf verscheidene vergaderingen worden georganiseerd. Daar werden niet alleen de regels op het vlak van de tarifiering vastgelegd, maar werd ook de structuur bepaald waarin de aanvragen zouden worden behandeld, de aanbiedingen aan de kandidaat-verzekeringnemers zouden worden gedaan, het beheer van de dossiers aan de hiertoe aangeduide verzekeraars zou worden toevertrouwd en de lasten van de activiteiten van het Tariferingsbureau zouden worden verdeeld tussen de op de Belgische markt actieve verzekeraars.

De wet verplicht het Tariferingsbureau niet om een jaarverslag over zijn activiteiten op te stellen. Toch vonden we het moment opportuun om na meer dan vijf jaar een balans op te maken – ook al omdat de eerste mandaten van de leden van het Tariferingsbureau nu aflopen.

Dit verslag is in drie verschillende hoofdstukken opgesplitst. In het eerste hoofdstuk worden de opdrachten en de werking van het Tariferingsbureau beschreven en dan meer bepaald de tariferingsprincipes, het contract en de procedure die wordt gevolgd vanaf de tarifieringsaanvraag, langsheen de verzekeringsdekking, tot de kostenverdeling van het Bureau.

In het tweede hoofdstuk worden een aantal cijfergegevens voorgesteld. De eerste twee delen hebben betrekking op de tarifieringsaanvragen. Daarbij wordt het profiel van de aanvragers nauwkeurig omschreven. In dit verband hebben we ons beperkt tot algemene gegevens over het geheel van de aanvragen en tot een analyse per leeftijdscategorie met betrekking tot de voertuigen voor toerisme en zaken (d.w.z. personenwagens), die de belangrijkste categorie voor het Bureau vormen. In een derde deel worden de statistieken geanalyseerd van de schadegevallen waarbij de bestuurders betrokken zijn die verzekerd zijn bij de maatschappijen die de contracten van het Tariferingsbureau beheren. In het vierde deel ten slotte worden de financiële resultaten van de activiteiten van het Tariferingsbureau voorgesteld.

In het derde hoofdstuk wordt de balans opgemaakt van de activiteiten van het Tariferingsbureau en worden nog enkele denkpistes geschetst over de activiteiten van het Bureau en, algemener gesteld, over de autoverzekeringen in België.

Het verslag wordt nog aangevuld door enkele bijlagen zoals de referentiewetgeving, de documenten die door het Bureau worden gebruikt en enkele cijfertabellen.

¹ Wet van 2 augustus 2002 tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en tot wijziging van artikel 31 van de wet van 25 juni 1992 op de landverzekeringsovereenkomst.

*

* *

Voordat ik u dit verslag laat doornemen zou ik wel eerst nog het Secretariaat van het Tariferingsbureau willen bedanken, evenals het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds en de leden van het eigenlijke Bureau.

De tarifeerders van het Secretariaat staan in de eerste linie in de behandeling van de dossiers. Hun taak is soms zwaar, saai en ondankbaar. Toch is wat zij doen, onmisbaar. De negen mensen die het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds ter beschikking stelt van het Tariferingsbureau, maken deel uit van die werknemers die in de schaduw werken en vaak over het hoofd worden gezien, maar zonder wie dit allemaal niet mogelijk zou zijn.

De samenwerking tussen het Bureau en het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds heeft nooit voor de minste problemen gezorgd. De wetgever was er blijkbaar zelf van overtuigd dat die samenwerking van een leien dakje zou lopen, aangezien geen enkele bepaling in de wet dit aspect specifiek regelt.

Ten slotte wil ik er nog eens op wijzen dat – zoals iedereen wel weet – de leden van het Tariferingsbureau uiteenlopende en soms zelfs volledig tegenstrijdige belangen vertegenwoordigen. Dit zorgde aanvankelijk voor een enigszins lastige aanloopfase. Iedereen moest begrip opbrengen voor het standpunt van de andere en zijn eigen eisen relativeren. Toch wilde iedereen duidelijk dat dit hulpmiddel behoorlijk zou werken en – ondanks zijn beperkingen – het algemene belang zou dienen.

De Voorzitter
Bertrand Leton

Hoofdstuk I

Opdrachten en werking

A. Algemeen

1. Opdracht van het Tariferingsbureau

Het Tariferingsbureau Auto werd opgericht door een amendement bij een wetsvoorstel² van senator Philippe Monfils in de strijd tegen de niet-verzekering. In de verantwoording van het amendement³, dat door de senatoren Jacques Santkin, Ludwig Siquet en Philippe Monfils werd ingediend, kan men lezen dat “de toepassing van de segmenteringstechniek kan leiden tot onverzekerbaarheid: het kan daarbij gaan zowel om een technische onverzekerbaarheid die gegrond is op de eigen kenmerken van het risico (gevaarlijkheid,...) als om een economische onverzekerbaarheid wanneer het risico door de verzekeraar te weinig rendabel geacht wordt.”

De auteurs gaan verder en stellen dat “Hoewel het raadzaam is alles in het werk te stellen om te waarborgen dat alle weggebruikers effectief verzekerd zijn, door een efficiënte controle en door dwangmaatregelen, is het toch ook noodzakelijk dit probleem op preventieve wijze te benaderen.” Die overweging leidde uiteindelijk tot de invoering van “het recht voor elke persoon die een verzekering wil sluiten, om zich tot een Tariferingsbureau te wenden wanneer de verzekeringsonderneming die hij daartoe aangesproken heeft, het voorgestelde risico niet ten laste wil nemen of het slechts wil aanvaarden tegen uiterst hoge voorwaarden.”

In die context bestaat de opdracht van het Tariferingsbureau er dus in om “vast te stellen tegen welke premie en onder welke voorwaarden een verzekeringsonderneming een persoon moet dekken die gehouden is tot de verplichting bedoeld in artikel 2 (d.w.z. de verplichte verzekering) en die zich bevindt in de voorwaarden bepaald door of krachtens dit hoofdstuk.”⁴

2. Toegangsvoorwaarden

a. Algemene regels

Iedereen die verplicht is om een B.A. autoverzekering te onderschrijven, kan een aanvraag tot het Tariferingsbureau richten op voorwaarde dat minstens drie verzekeraars hebben geweigerd om hem te verzekeren of alleen bereid zijn om hem te verzekeren tegen een hoge premie of vrijstelling.

Deze regel heeft tot doel om de aanvragen te filteren, zodat bij het Tariferingsbureau geen consumenten terecht komen die vrij gemakkelijk een verzekering kunnen krijgen op de markt.

² Wetsvoorstel dat een artikel 19*bis* invoegt bij de wet van 21 november 1989 met betrekking tot de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, Parl. Doc., Senaat, 1999-2000, nr. 2-247/1.

³ Parl. Doc., Senaat, 1999-2000, nr. 2-247/2.

⁴ Artikel 9*bis*, § 1, alinea 1 van de wet van 21 november 1989 met betrekking tot de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Weigeringen en offertes voor een hoge tarifiering die ouder dan twee maanden zijn, mogen niet meer door het Tariferingsbureau in overweging worden genomen.

b. Weigering

Wat de weigeringen betreft, heeft de wet de voorkeur gegeven aan een gemakkelijk en snel toe te passen criterium. Hierbij moet het Tariferingsbureau slechts de aanwezigheid van drie weigeringen vaststellen. Op die manier kunnen de aanvragen snel worden behandeld en kan men eindeloze discussies voorkomen over de gegrondheid van de weigeringen.

Deze manier van werken betekent wel dat er soms toch mensen bij het Tariferingsbureau terecht komen die een dekking tegen normale omstandigheden op de markt hadden kunnen krijgen. In de praktijk blijkt dit soort gevallen echter niet zo vaak voor te komen. Bovendien kan het Tariferingsbureau in zo'n geval op ieder moment het contract opzeggen wanneer een aanbod van een verzekering door een verzekeraar van de markt kan worden voorgelegd.

Teneinde consumenten die zich in een van de situaties bevinden die door de wet zijn voorzien, beter op de hoogte te houden van de mogelijkheden, heeft het Tariferingsbureau een standaardbrief⁵ voor een weigering opgesteld, die intussen door de meeste verzekeraars wordt gebruikt.

c. Hoge premies en vrijstellingen

De wet stelt het aanbieden van een verzekering met een hoge premie of vrijstelling gelijk met een weigering. De wetgever heeft op die manier geprobeerd om te voorkomen dat iemand de geest van de wet omzeilt door de kandidaat-verzekerde een hoge premie of een hoge vrijstelling aan te bieden – waardoor hij niet letterlijk een verzekering heeft geweigerd.

Doordat er geen uniek officieel tarief wordt gehanteerd, moest de wet een methode vastleggen waarmee kon worden bepaald wat een hoge premie of een hoge vrijstelling is. Voor de premie vertrekt men vanaf het tarief van de verzekeraar tot wie de consument zich heeft gericht. Van dat tarief neemt men de laagst mogelijke premie die op het te verzekeren voertuig zou kunnen worden toegepast⁶. Dat bedrag wordt vervolgens met vijf vermenigvuldigd om de drempelwaarde te verkrijgen. Voor de vrijstelling gaat men op dezelfde manier te werk, maar hier wordt de laagste premie met drie vermenigvuldigd.

Deze methode biedt het voordeel dat ze vrij soepel is en dat ze de drempelwaarden laat mee evolueren met de prijzen die op de markt worden gehanteerd. Daar staat wel tegenover dat er met evenveel drempelwaarden als verzekeraars moet worden rekening gehouden en dat de methode daardoor niet zo doorzichtig is. Om dit tweede nadeel op te vangen, voorziet de wet dat de verzekeraar zelf – aangezien hij zijn eigen tarief het best kent – aan de kandidaat-verzekerde moet melden dat de premie of de vrijstelling

⁵ Zie bijlage B, 2, a.

⁶ Voor een bestuurder die een bepaald voertuig wil laten verzekeren, neemt men bijvoorbeeld het tarief op basis van het vermogen van het voertuig waarop de gunstigste coëfficiënten worden toegepast met betrekking tot de geografische zone, de leeftijd, de jaarlijks afgelegde afstand en de bonus-malusgraad, in de veronderstelling dat de verzekeraar tot wie de bestuurder zich heeft gericht, die tarifieringscriteria ook gebruikt.

die hij aanbiedt, hoger ligt dan de drempelwaarde. Het Tariferingsbureau heeft ook voor deze situatie een standaardbrief⁷ opgesteld.

De gevolgen van het eerste nadeel worden beperkt gehouden door het feit dat de laagste premies omwille van de concurrentie weinig verschillen van de ene verzekeraar tot de andere. In de praktijk leidt dit automatisch tot drempelwaarden die relatief dicht bij elkaar liggen.

Bovendien heeft de ervaring ons geleerd dat bijna alle aanvragers zich bij het Tariferingsbureau aanmelden wanneer ze al drie weigeringen hebben ontvangen. Alleen in enkele gevallen (minder dan een tiental in vijf jaar tijd) ontvingen de aanvragers een aanbod voor een premie of een vrijstelling dat boven de drempelwaarden lag. Het risico waarvoor de wetgever vreesde, blijkt dus in hoge mate te zijn overschat.

3. Samenstelling van het Tariferingsbureau

Het Tariferingsbureau wordt paritair samengesteld. Vier leden verdedigen de belangen van de consumenten en vier andere de belangen van de verzekeringsmaatschappijen. Per effectief lid is er een plaatsvervangend lid. Er is ook een voorzitter die tot geen van beide bovenvermelde categorieën behoort. De voorzitter en de leden worden door een koninklijk besluit voor een periode van zes jaar benoemd.

Iedere afvaardiging mag zich laten bijstaan door experts. De vergaderingen worden ook door een waarnemer van de minister die de verzekeringen in zijn bevoegdheid heeft, bijgewoond. Die experts en die vertegenwoordiger zijn niet stemgerechtigd.

In de praktijk worden bijna alle beslissingen na consensus van de aanwezige leden genomen.

B. Tariferingsprincipes

1. Algemeen

a. Risico en solidariteit

Zoals dat door de wet⁸ is voorzien, bepaalt “het Tariferingsbureau de premie rekening houdend met het risico dat de verzekeringnemer vertoont en met de omslag over alle verzekerden.”

Deze ietwat mysterieuze zin betekent dat de premies die door het Bureau worden vastgelegd, het resultaat zijn van een compromis.

Enerzijds impliceert de verzekeringstechniek weliswaar een mutualisatie van de risico's, maar ze biedt ook de mogelijkheid om die mutualisatie met een segmentering te combineren. Dat impliceert dat ieder risico vanuit technisch standpunt bekeken op een correcte manier kan worden getarifeerd, maar dat voor de zwaarste risico's vrij hoge premies worden toegepast, tenzij ze gewoonweg onverzekerbaar worden.

⁷ Zie bijlage B, 2, b.

⁸ Artikel 9^{quater}, § 2 van de wet van 21 november 1989.

Anderzijds biedt de solidariteit tussen de verzekerden de mogelijkheid om minstens een deel van de premie van de zwaarste risico's op de beste over te dragen, zolang met het totaal van de geïnde premies alle schadegevallen en kosten kunnen worden gedekt.

De premies die door het Tariferingsbureau worden vastgelegd, zijn vanuit technisch oogpunt bekeken dus niet correct. Ze kunnen immers niet alle schadegevallen dekken die door de verzekerden van het Tariferingsbureau worden veroorzaakt. Een deel van die last wordt door de verzekerden op de markt gedragen.

Het compromis bestaat er dus in om ervoor te zorgen dat zowel de premies die door het Tariferingsbureau zijn vastgelegd, als de bijdrage van de verzekerden op de markt voor de betrokken partijen draagbaar blijven.

b. Afwezigheid van eigenlijk tarief

De wet verplicht het Tariferingsbureau niet om een tarief vast te leggen, maar het spreekt voor zich dat twee kandidaat-verzekerden die vergelijkbare risico's vertegenwoordigen, vergelijkbare premie-offertes moeten ontvangen. Het Bureau heeft dan ook een reeks tariferingsprincipes opgesteld die op iedere voertuigcategorie van toepassing zijn. Algemeen gesteld volgen deze principes de praktijk die door de meeste marktspelers in België wordt gehanteerd.

Het Tariferingsbureau kan evenwel, in functie van de specifieke omstandigheden, van die richtlijnen afwijken en ervoor zorgen dat de premie gemakkelijker betaalbaar wordt door haar te laten zakken ten opzichte van het bedrag dat voortvloeit uit de loutere toepassing van de tariferingsregels of het bureau kan ook bijkomende voorwaarden opleggen die het risico moeten beperken.

We merken op dat het Bureau zich voor zijn tarifiering niet hoeft te houden aan de drempelwaarden die door de wetgeving zijn voorzien (zie A.2.c). Deze zijn slechts relevant met betrekking tot de toegang van de kandidaat-verzekerden tot het Bureau.

2. Voertuigen voor toerisme en zaken

De voertuigen voor toerisme en zaken zijn de personenwagens die voor privé- of voor professionele doeleinden worden gebruikt. Zij vormen de belangrijkste categorie voertuigen die aan het Tariferingsbureau worden aangeboden.

a. Bonus-malus

Het belangrijkste tariferingscriterium is de bonus-malusgraad, zoals die werd voorzien door het koninklijk besluit van 14 december 1992⁹, die de premies laat variëren binnen een verhouding van 1 tot 3,7.

De indeling van de graden gaat van 0 (54% van de basispremie) tot 22 (200% van de basispremie). Voor een nieuwe bestuurder geldt graad 11 (85%) voor privégebruik en 14 (100%) voor professioneel gebruik. Na een jaar zonder schadegeval wordt de graad met één eenheid verlaagd. Schadegevallen zorgen per jaar voor een stijging van vier graden voor het eerste en vijf voor de volgende schadegevallen.

⁹ Koninklijk Besluit van 14 december 1992 met betrekking tot de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

b. Vermogen van het voertuig

Het op één na belangrijkste tariferingscriterium is het vermogen van het voertuig, uitgedrukt in kilowatt. Deze waarde doet de premie variëren in een verhouding van 1 tot 2,8 (behalve voor de voertuigen met een vermogen van meer dan 184 kW).

c. Jonge bestuurders

Rekening houdend met het feit dat jonge bestuurders¹⁰ vaak in schadegevallen zijn betrokken en met de tarieven die op de markt worden gehanteerd, past het Tariferingsbureau een premietoeslag toe die van 25 tot 75% varieert voor bestuurders die jonger zijn dan 26 jaar.

Toch wil het Tariferingsbureau een kans geven aan jonge bestuurders zonder ervaring. Jongeren die met een auto met een laag vermogen (minder dan 65 kW) rijden en nog nooit een ongeval hebben veroorzaakt, krijgen een bijzondere tarifiering aangeboden die slechts 10 tot 25% hoger ligt dan de tarifiering voor een oudere persoon.

d. Plafondwaarden voor premies

In een streven om de premies betaalbaar te houden, voerde het Tariferingsbureau plafondwaarden in voor de voertuigen voor toerisme en zaken die voor privédoeleinden worden gebruikt. De automatische toepassing van de tariferingscriteria kan immers tot erg hoge en dus moeilijk betaalbare premies leiden. Hierdoor zouden sommige bestuurders ertoe gebracht worden om onverzekerd te gaan rijden – wat net het tegenovergestelde is van de opdracht van het Bureau. Dat is de reden waarom voor de premie een absolute plafondwaarde werd ingesteld in functie van het vermogen van het voertuig. Het verschil tussen de premie die volgens de tariferingscriteria wordt berekend en de plafondwaarde wordt in een niet-geconsigneerde vrijstelling omgezet.

3. Voertuigen met twee wielen en gelijkgestelde voertuigen

In deze categorie vinden we niet alleen de rijwielen met hulpmotor en de bromfietsen, maar ook de quads en de wagens die zonder rijbewijs mogen worden bestuurd. In deze gevallen wordt het tarief voornamelijk berekend op basis van de cilinderinhoud (behalve voor de rijwielen met hulpmotor) en het aantal wielen.

4. Andere voertuigen

Voor de voertuigen die bedoeld zijn voor het transport van goederen en die niet meer dan 3,5 ton wegen, houdt de tarifiering voornamelijk rekening met het vermogen uitgedrukt in kilowatt en het feit of het transport voor eigen rekening of voor rekening van derden wordt uitgevoerd. Hierbij geldt ook de bonus-malusgraad, zoals die door het koninklijk besluit van 14 december 1992 werd vastgelegd.

De tarifiering van voertuigen die bedoeld zijn voor het transport van goederen van meer dan 3,5 ton, is relatief complex. Hierbij houdt men rekening met het vermogen uitgedrukt in kilowatt, de maximaal toegelaten massa, het feit of het

¹⁰ Zie hoofdstuk II, B, 5.

gaat om een vrachtwagen of een trekker, de aard van het vervoer (voor eigen rekening of voor rekening van derden) en de bestemming (nationaal of internationaal).

Voertuigen die bedoeld zijn voor het vervoer van personen (taxi's, autobussen en autocars), worden voornamelijk getarifeerd in functie van het aantal plaatsen.

De andere voertuigen (landbouwvoertuigen, aanhangwagens, bijzondere voertuigen...) maken meestal het voorwerp uit van een forfaitaire tarifiering.

5. Regels die voor alle voertuigen van toepassing zijn

Ontzettingen uit het recht tot sturen en verzwarende omstandigheden (rijden onder invloed van alcohol of drugs, vluchtmisdrijf, niet verzekering,...) worden omgezet in vermeerderingen die in een percentage van de premie worden uitgedrukt.

Het aanbod van het Tariferingsbureau omvat een last voor de dekking van de kosten, evenals verscheidene taksen en bijdragen (van 12,85 tot 27,10% afhankelijk van het type voertuig).

Behalve voor bestuurders van rijwielen met hulpmotor kan de premie in halfjaarlijkse delen worden betaald. In dat geval worden ook ad hoc-kosten aangerekend. Als de aanvrager betalingsproblemen kent of heeft gekend, kan hij geen aanspraak maken op dit soort gespreide betalingen. Dit is de enige specifieke maatregel voor deze situaties. De spreiding van betaling wordt toegestaan als de aanvrager bewijst dat hij zijn schulden heeft aangezuiverd of dat hij zich bij de terugbetaling van zijn schulden laat bijstaan.

6. Vrijstellingen

Vrij vaak past het Tariferingsbureau een vrijstelling toe met de bedoeling om de bestuurder de nodige verantwoordelijkheidszin bij te brengen. Zoals hierboven al werd vermeld (zie B.2.d), wordt systematisch een vrijstelling toegepast indien de premie geplafonneerd is. Dit gebeurt ook wanneer een premie ten opzichte van de tarifieringscriteria werd verlaagd. Wanneer er verscheidene gebruikelijke bestuurders zijn, gebeurt het ook dat het Tariferingsbureau een individuele vrijstelling toepast die slechts zal worden toegepast indien het ongeval door een welbepaalde bestuurder werd veroorzaakt. Op die manier wordt voorkomen dat de bestuurders die geen bovenmatig risico vertegenwoordigen, worden gestraft.

In tegenstelling tot de praktijk van de vorige pool van moeilijk te plaatsen risico's moeten de vrijstellingen van het Tariferingsbureau niet worden geconsigneerd. Met andere woorden: de verzekerden hoeven die bedragen niet op hetzelfde moment als de premie te storten. De bedragen worden pas geëist bij een schadegeval¹¹.

Deze manier van werken is een goede zaak voor de consumenten, die minder moeten betalen om te worden verzekerd. In de praktijk blijkt echter ook dat sommige vrijstellingen op die manier slechts met veel moeite of in sommige gevallen zelfs helemaal niet kunnen worden ingevorderd.

¹¹ We herinneren eraan dat de vrijstelling geen enkel effect heeft op de schadevergoeding van de slachtoffers van ongevallen. Zij worden altijd volledig vergoed door de verzekeringsmaatschappijen die het dossier beheren. Zij verhalen vervolgens de vrijstelling op de persoon die verantwoordelijk is voor het ongeval.

D. Het contract

De burgerlijke aansprakelijkheid van de verzekerden die een beroep doen op het Tariferingsbureau, wordt gedekt volgens de voorwaarden van het type contract dat door het koninklijk besluit van 14 december 1992 wordt geregeld. Geen enkele wettelijke bepaling voorziet in dit verband een uitzondering.

Deze oplossing biedt enerzijds het voordeel dat de verzekeringsmaatschappijen die het dossier beheren, het dossier gemakkelijker kunnen behandelen en anderzijds dat de verzekerde het voordeel geniet van een contract waarmee hij vertrouwd is.

E. De procedure

1. De aanvraag

De persoon die een aanbod wenst te ontvangen van het Tariferingsbureau, dient een tarifieringsaanvraag¹² in te vullen. Dit formulier is belangrijk in die zin dat het het Bureau in staat stelt om een aanbod uit te werken dat zo nauwkeurig mogelijk rekening houdt met het risico. Het formulier bestaat uit verschillende delen: identificatie van de aanvrager, van de gebruikelijke bestuurder(s), het te verzekeren voertuig, de tussenpersoon...

In het geval van een **nieuwe zaak**, d.w.z. als de aanvrager nog nooit via het Tariferingsbureau werd verzekerd, moeten bij het aanvraagformulier drie attesten van weigering of tarifiering boven de drempelwaarden (zie A.2), het schadeattest¹³, een fotokopie van het rijbewijs en eventueel een schriftelijke en door de aanvrager ondertekende verklaring die verklaart dat een arts hem geschikt heeft verklaard om een voertuig te besturen, worden gevoegd.

Het is belangrijk dat iedere gebruikelijke bestuurder de bijlage invult met het historische overzicht van de schadegevallen van de vijf laatste jaren. Aangezien het vaak voorkomt dat nieuwe gebruikelijke bestuurders aan het aanvankelijke contract worden toegevoegd, volstaat het schadeattest dat door de laatste verzekeraar werd afgeleverd en dat zich tot het voertuig en de verzekeringnemer beperkt, niet om op een correcte manier het risico te berekenen dat door alle gebruikelijke bestuurders van het voertuig wordt vertegenwoordigd.

Als het gaat om een **hernieuwing**, d.w.z. als de aanvrager al na de tussenkomst van het Tariferingsbureau werd verzekerd, moet bij de aanvraag de brief worden gevoegd waarmee de vorige verzekeraar het contract heeft opgezegd, het schadeattest voor het laatste jaar en eventueel het attest van het CARA¹⁴ (zie E.3). In dat geval worden de drie attesten van weigering of van een tarifiering boven de drempelwaarden niet gevraagd. Die versoepeling beantwoordt waarschijnlijk niet aan de letter van de wet, maar op die manier kunnen de aanvragen wel sneller worden behandeld, wat in het belang is van iedereen.

¹² Zie bijlage B, 1.

¹³ Het schadeattest komt in de plaats van het oude bonus-malusattest. Dit kan eenvoudig aan de verzekeraar worden gevraagd en wordt in ieder geval op het einde van de looptijd van het contract gegeven.

¹⁴ Het CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing, is een afdeling van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

De wet¹⁵ voorziet precieze termijnen. Zo moet de aanvraag aan het Tariferingsbureau worden gericht binnen de twee maanden vanaf de weigering of het voorstel van tarifiering die met een weigering gelijkstaat. Aangezien er drie weigeringen of tarifieringen worden gevraagd, hanteert het Bureau de interpretatie dat de termijn pas begint te lopen vanaf de laatste weigering of de laatste tarifiering die met een weigering gelijkstaat.

De aanvraag wordt door het Secretariaat van het Tariferingsbureau behandeld. Dat Secretariaat telde op 31 december 2008 negen personen die door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds aan deze opdracht werden toegewezen. Het Secretariaat onderzoekt de aanvragen, gaat na of ze volledig zijn, stuurt de nodige herinneringen en stelt indien nodig nog enkele vragen aan de aanvrager, zijn tussenpersoon of zijn laatste verzekeraar om op die manier het dossier te vervolledigen.

2. De tarifiering

Als het dossier geen bijzondere kenmerken bevat, past het Secretariaat de criteria toe die door het eigenlijke Tariferingsbureau werden vastgelegd. De offerte wordt vervolgens naar de aanvrager gestuurd zonder dat het vooraf door het Bureau wordt gecontroleerd. Het Bureau voert wel achteraf een controle uit van de uitgevoerde tarifieringen. Bij buitengewone gevallen wordt het dossier aan het eigenlijke Tariferingsbureau bezorgd. Dat bepaalt dan de premie en de bijkomende voorwaarden.

Mettertijd heeft het Bureau een steeds meer volledige reeks tariferingsregels opgesteld, zodat de meeste aanvragen tegenwoordig rechtstreeks door de tarifeerders van het Secretariaat kunnen worden behandeld. Deze manier van werken vormt een garantie voor een snelle en niet-discriminerende behandeling van de aanvragen. Hierdoor vonden de vergaderingen na verloop van tijd ook niet meer iedere week, maar nog iedere maand plaats.

Het Tariferingsbureau moet zich binnen de maand na de ontvangst van de aanvraag uitspreken. Die termijn begint pas te lopen zodra het dossier compleet is. Zodra de tarifiering is uitgevoerd, beschikt het bureau over een termijn van acht dagen om de aanvrager daarvan op de hoogte te brengen. In theorie mag de aanvrager dus ongeveer 40 dagen na de verzending van zijn aanvraag een aanbod verwachten. In de praktijk kan die termijn veel korter zijn. Sommige aanvragen kunnen zelfs in enkele dagen tijd worden behandeld.

3. Bijkomende voorwaarden

Zoals dat door de wet is voorzien, kan het Tariferingsbureau “voorwaarden opleggen ter beperking van het risico dat de verzekeringnemer vertoont”¹⁶. Momenteel stelt het Bureau slechts bijkomende voorwaarden als het een probleem vreest op het vlak van de geschiktheid van de kandidaat-verzekeringnemer om een voertuig te besturen.

In dit verband werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten met enerzijds Driving Know How en anderzijds het CARA.

¹⁵ Artikel 9ter van de wet van 21 november 1989.

¹⁶ Artikel 9quater, § 2 van de wet van 21 november 1989.

In het eerste geval komt het er vooral op aan om de bestuurder te wijzen op zijn beperkingen met betrekking tot het besturen van een motorvoertuig en om hem of haar enkele nuttige tips in dit verband te geven. De test bestaat uit een zichttest en een test op de weg, met het voertuig van de consument en vanaf zijn woning. Het resultaat van de test leidt tot een evaluatie waarmee het Tariferingsbureau de tarifiering van het risico kan verfijnen. Eventueel zal de aanvrager worden uitgenodigd om een onderzoek te laten uitvoeren bij het CARA.

Het CARA, het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing, is een afdeling van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Het CARA heeft als opdracht de rijgeschiktheid te bepalen van de kandidaten met een verminderde functionele vaardigheid die een invloed kan hebben op het veilig besturen van een motorvoertuig.”¹⁷

Het CARA reikt attesten uit over de geschiktheid om een motorvoertuig te besturen op basis van praktische en psychologische vaardigheidstests en een medisch onderzoek. Het centrum kan voor het gebruik van het rijbewijs ook bepaalde voorwaarden en beperkingen stellen (type voertuig, gebruiksomstandigheden, moment van het gebruik, in een bepaalde straal van zijn woonplaats, dragen van protheses enz...).

Als het CARA een rijgeschiktheidsattest weigert toe te kennen of slechts een voorwaardelijk attest toekent, moet de houder van het rijbewijs¹⁸ binnen de vier werkdagen dat attest aan de dienst *bevolking* van zijn gemeente bezorgen, zodat zijn of haar rijbewijs kan worden aangepast of ingetrokken (tijdelijk of definitief). We betreuren het dat er geen enkele controle bestaat om na te gaan of de aanpassing of de intrekking wel degelijk heeft plaatsgevonden.

Hierbij dient ook te worden vermeld dat het CARA de resultaten van het onderzoek alleen aan de aanvrager mag meedelen. Het is dan de verantwoordelijkheid van deze laatste om het Tariferingsbureau van het resultaat op de hoogte te brengen.

De samenwerking met beide hierboven vermelde instellingen dreigt de beslissing van het Tariferingsbureau te vertragen. Dat is de reden waarom het Bureau in de meeste gevallen al de verzekeringsdekking toekent voordat het van het resultaat van de test op de hoogte is gebracht. Als dat resultaat nadien negatief blijkt, wordt de verzekerde gevraagd om zich te conformeren aan de heersende wetgeving. Het spreekt voor zich dat zo iemand de volgende jaren geen tarifiering meer kan verkrijgen van het Bureau zonder dat hij of zij vooraf heeft aangetoond dat hij of zij geschikt is om een motorvoertuig te besturen.

Naast de optimalisatie van de twee procedures die hierboven werden beschreven, bekijkt het Tariferingsbureau momenteel de mogelijkheid om andere voorwaarden op te leggen, zoals een deelname aan een cursus defensief autorijden of de installatie van voorzieningen die voorkomen dat de bestuurder het voertuig gebruikt wanneer hij gedronken heeft. In ieder geval zal hierbij ook de weerslag van die procedures op de tarifiering moeten worden bekeken – en dan meer bepaald wat de tijd betreft en de manier waarop de kostprijs ervan zal worden gedragen.

¹⁷ <http://www.bivv.be/main/Rijbewijs/Rijgeschiktheid/voorstelling.shtml?language=nl>

¹⁸ Artikel 24 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer.

4. Aanbod (offerte)

Het aanbod wordt aan de aanvrager bezorgd via zijn makelaar of verzekeringsagent. Het aanbod vermeldt het bedrag van de jaarlijkse en halfjaarlijkse premie (met uitzondering van de uitzonderingen die in B.5 zijn beschreven), de eventuele vrijstelling (zie B.6) en eventueel de bijkomende voorwaarden zoals de verplichting om een rijgeschiktheidstest te ondergaan (zie E.3).

De aanvrager heeft na de verzending van het aanbod één maand de tijd om het al dan niet te aanvaarden. Het Bureau past deze regel soepel toe in het belang van de aanvrager. Er is echter geen sprake van om de aanvragen voor een onbepaalde tijd open te laten. Als de consument na afloop van die termijn nog altijd een tarifiering van het Bureau wil, moet hij een nieuw dossier indienen.

Deze regel is voorzien om enerzijds de aanvragers aan te moedigen om snel genoeg te reageren en zich niet onverzekerd in het verkeer te begeven en om anderzijds ervoor te zorgen dat de tarifiering met de gegevens overeenstemt die in de aanvraag zijn vermeld (voertuig, aantal en omstandigheden van de ongevallen,...).

5. Dekking

Met de betaling van de premie of een deel van de premie verklaart de aanvrager zich akkoord met de voorwaarden van het aanbod.

Meestal gaat de dekking in de dag na de ontvangst van de betaling. De aanvrager kan echter ook vragen om de dekkingsperiode later te laten beginnen, bijvoorbeeld na afloop van het contract dat op dat moment nog loopt voor hem.

Het Secretariaat is verantwoordelijk voor de verzending van de groene verzekeringskaart, die wordt opgesteld op naam van de verzekeringsonderneming die het contract beheert.

6. Beheer van het contract

Het beheer van de dossiers die door het Bureau worden getarifeerd, werd door dit laatste toevertrouwd aan verzekeraars die werden aangeduid op basis van een lastenboek en na afloop van een procedure van oproep tot kandidaatstelling. Momenteel worden de dossiers beheerd door Axa Belgium, Ethias en Fortis Insurance Belgium.

Die verzekeraars stellen de polis op, die voldoet aan alle voorwaarden van de modelovereenkomst die werd opgelegd door het koninklijk besluit van 14 december 1992 en incasseren het tweede halfjaarlijkse bedrag van de premie. Ze vergoeden de slachtoffers van de ongevallen en verhalen bij de verzekeringnemers de eventuele vrijstellingen en niet betaalde premies. Deze verzekeraars zijn ten slotte ook nog verantwoordelijk voor het gewone beheer van het contract (verandering van voertuig, opzegging,...).

7. Einde van het contract

Het Tariferingsbureau heeft niet de roeping om een verzekeraar te worden. Het moet de personen die na zijn tussenkomst zijn verzekerd, aanmoedigen om een verzekeringsdekking op de markt te zoeken. Om die reden hebben de contracten van het Bureau een praktische looptijd van één jaar.

Teneinde conform de wetgeving¹⁹ te zijn, worden de contracten in overeenstemming met de wettelijke bepalingen²⁰ minstens drie maanden vóór de jaarlijkse vervaldag opgezegd.

8. Financiële stromen

De werking van het Tariferingsbureau omvat een solidariteitsmechanisme tussen alle verzekeringnemers van een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering auto op de Belgische markt.

De wet²¹ voorziet immers dat “het resultaat van het schadegevalenbeheer betreffende de door het Tariferingsbureau getarifeerde risico's wordt opgenomen in de rekening van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds”. De BA auto-verzekeraars zijn verplicht om zich bij dit Fonds aan te sluiten, ongeacht of ze in België gevestigd zijn of er vrij diensten verlenen.

Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds Auto heeft verscheidene wettelijke opdrachten, waaronder de vergoeding van de schadegevalen die worden veroorzaakt door niet-verzekerde voertuigen of door voertuigen waarvan de bestuurder niet geïdentificeerd is (vluchtmisdrijf). Het fonds heeft daarnaast nog verscheidene informatieopdrachten. Al die opdrachten worden gefinancierd door een bijdrage van de verzekeraars die lid zijn van het Fonds. Die bijdrage wordt berekend op basis van het aantal voertuigen dat op 31 december van het voorgaande boekjaar verzekerd is. De bijdrage omvat een deel dat bedoeld is om de netto lasten van het Bureau te vergoeden (schadegevalen en werkingskosten na aftrek van de ontvangen premies).

9. Schema

Zoals hierboven is aangeduid, worden verscheidene partijen bij de werking van het Tariferingsbureau betrokken.

Het eigenlijke Bureau stelt de tarifieringsregels op en gaat na of die regels ook worden toegepast.

Het Secretariaat van het Bureau is niet alleen verantwoordelijk voor de voorbereiding en de opvolging van de vergaderingen van het Bureau (uitnodigingen, processen-verbaal,...), maar ook voor de behandeling van de aanvragen, de berekening van de meeste tarifieringen op basis van de criteria die door het Bureau werden vastgelegd, de verzending van de offertes, de inning van gans of een deel van de premie, de verzending van de groene kaart en eventueel de aanvraag om voertuigen in te schrijven... Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds is ook belast met het beheer van de financiële stromen in het kader van de verdeling van het resultaat van de activiteiten van het Bureau.

¹⁹ In de meeste gevallen wordt het contract opgezegd door middel van een aangetekende brief. De opzegging wordt van kracht na afloop van een termijn van minstens één maand te tellen vanaf de dag nadat de aangetekende brief aan de post werd bezorgd.

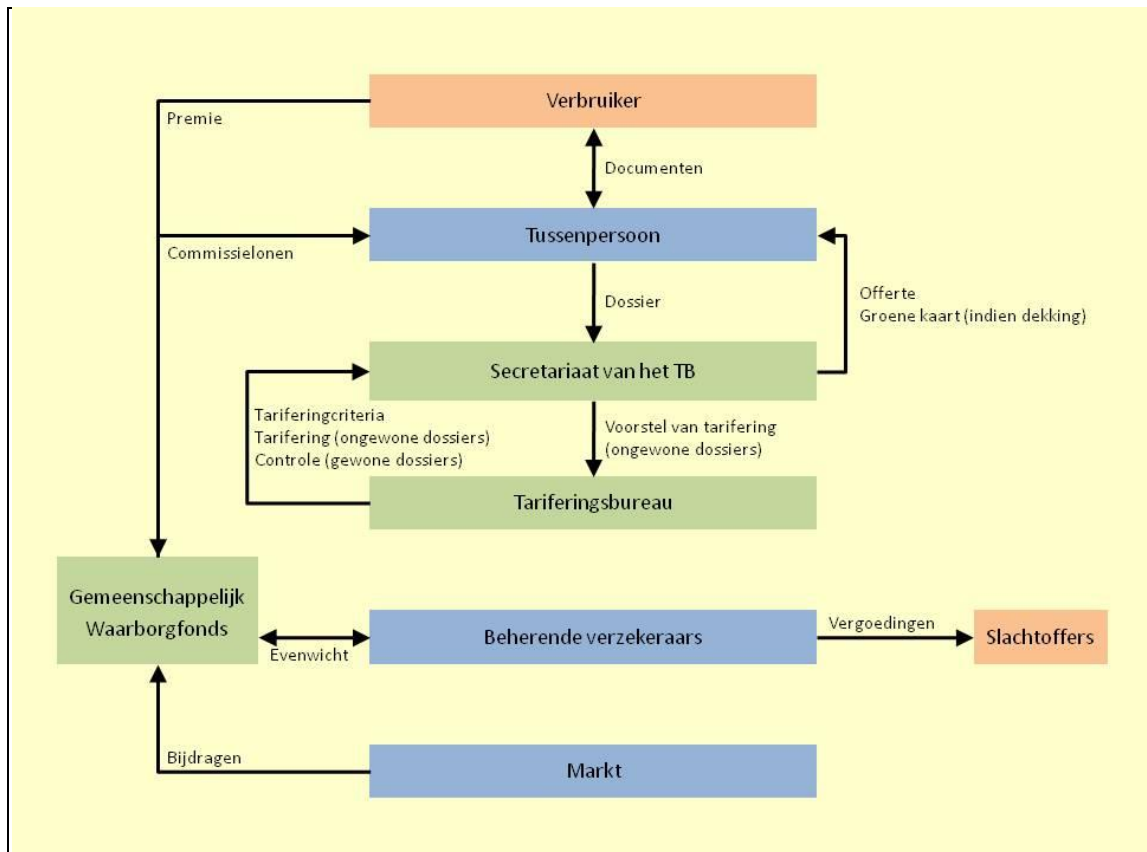
²⁰ Artikelen 29 en 30 van de wet van 25 juni 1992 met betrekking tot de landverzekeringsovereenkomst.

²¹ Artikel 9*quinquies*, § 2.

Drie verzekeraars beheren de contracten die door het Bureau werden getarifeerd en vergoeden de slachtoffers van de ongevallen die door de verzekerden van het Tariferingsbureau werden veroorzaakt.

De verzekeraars van de markt ten slotte dragen door hun bijdrage aan het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds bij tot de solidariteit tussen de verzekerden van het Tariferingsbureau en de verzekerden van de markt.

In het schema hieronder worden de verschillende rollen in de werking van het Tariferingsbureau weergegeven.



Hoofdstuk II - Cijfergegevens

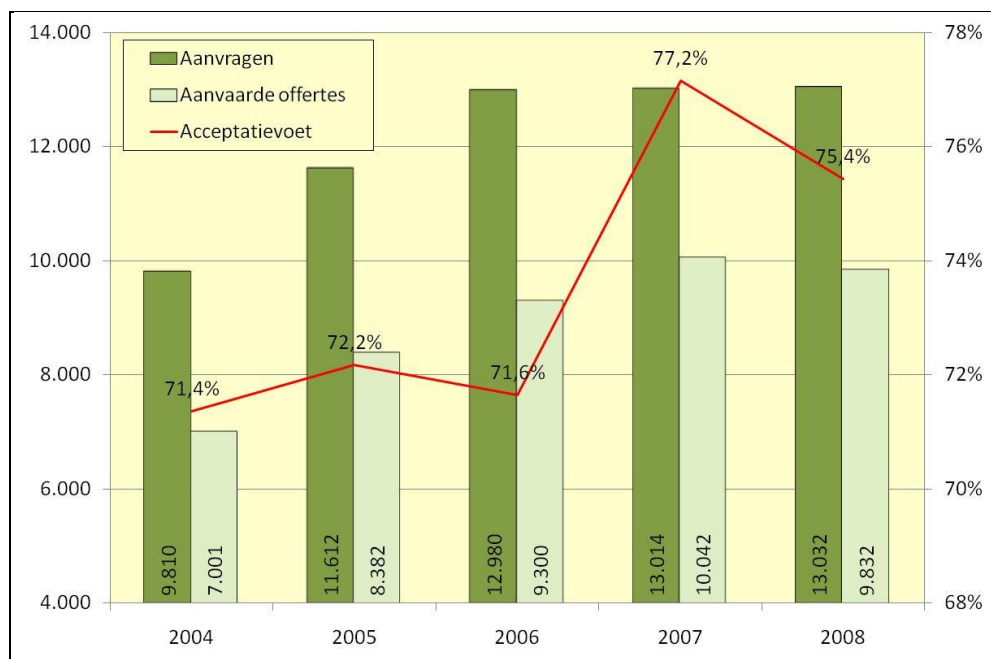
A. Geheel van de aanvragen

In dit deel vindt u de gegevens met betrekking tot de activiteiten van het Tariferingsbureau, en dan meer bepaald met betrekking tot de bepaling van de premie en de voorwaarden van de aanvragen die aan het Bureau zijn gericht. Aan de hand van deze gegevens krijgt u een idee van de mensen die zich tot het Tariferingsbureau richten en wat hun redenen zijn. De cijfers hebben dan ook betrekking op de aanvragen die aanleiding hebben gegeven tot een tarifiering en een aanbod van premie – ongeacht of dat door de aanvrager al dan niet werd aanvaard.

De enige dossiers die niet in dit deel zijn opgenomen, zijn de aanvragen die ondanks herinneringen niet werden vervolledigd en daardoor niet konden worden getarifeerd. In de meeste grafieken is het jaar 2003 niet opgenomen, aangezien dat jaar beperkt bleef tot de maanden november en december.

1. Aanvragen en aanvaardingen

Grafiek A.1.1 geeft de evolutie weer van de aanvragen tot tarifiering, van de aanvaarde offertes (d.w.z. waarvoor een betaling is ontvangen) en het aanvaardingspercentage (aantal aanvaarde offertes gedeeld door het aantal aanvragen). Deze laatste waarde ligt boven 70% en in de laatste twee jaar zelfs boven 75%. Dat betekent dat drie op vier tarifieringen door de aanvragers worden aanvaard.



A.1.1. – Aanvragen en aanvaarde offertes

Het is moeilijk om een nauwkeurig antwoord te geven op de vraag wat er geworden is van de aanvragers die niet op een aanbod hebben gereageerd.

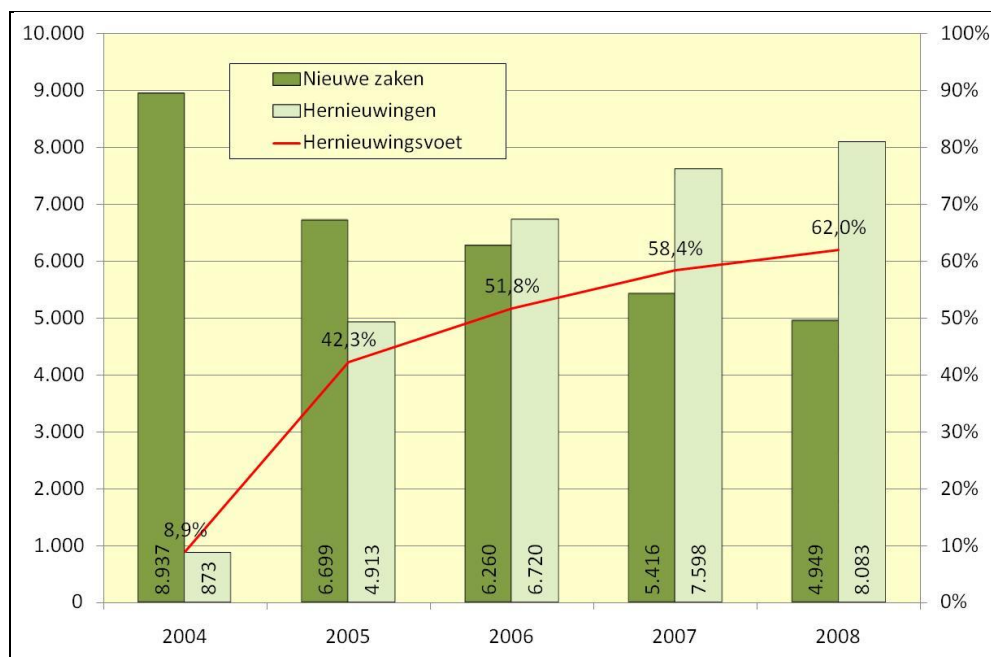
Sommige gevallen kunnen gemakkelijk worden geïdentificeerd door het Bureau: de gevallen waarbij iemand een tweede aanvraag heeft ingediend omdat de geldigheidstermijn van het eerste aanbod verstreken was of omdat de eerste aanvraag niet meer met de reële toestand overeenstemde (ander voertuig, toevoeging van een hoofdbestuurder,...).

De andere gevallen kunnen niet onmiddellijk worden geïdentificeerd. Toch verschijnen de betreffende voertuigen die niet verzekerd zijn, in het daarvoor voorziene detectiesysteem dat door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds wordt beheerd.

Om reden van zijn wettelijke opdracht, wordt een aanbod door het Tariferingsbureau slechts gedaan op het vlak van de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering. Om andere niet verplichte dekkingen te onderschrijven, zoals omnium (diefstal, glasbraak, materiële schade, natuurkrachten...) hetzij de rechtsbijstand, moeten de via het Bureau verzekerde bestuurders zich bijgevolg op de klassieke wijze richten tot de verzekeringsondernemingen. Naargelang hun individuele situatie (voorafgaandelijke schadegevallen, verzwarende omstandigheden, niet betaling van de premie...) kan dergelijke zoektocht naar dekking bijwijken moeilijk blijken. Het feit dat het Tariferingsbureau zich slechts inlaat met de verplichte BA kan als nadeel worden voorgesteld, o.m. in het geval van de aankoop van een nieuw voertuig, maar het betekent ook dat de bestuurders die op de markt wel een dekking kunnen vinden, worden uitgefilterd.

2. Nieuwe zaken en hernieuwingen

Grafiek A.1.2. geeft de evolutie weer van de nieuwe zaken en de hernieuwingen, d.w.z. de aanvragen die werden ingediend door consumenten die al via het Tariferingsbureau waren gedekt. Het spreekt voor zich dat het aantal nieuwe zaken mettertijd groeit. Het percentage hernieuwingen oversteeg in 2008 de kaap van 60%, maar er is wel een vertraging van de groei merkbaar.



A.1.2. – Nieuwe zaken en hernieuwingen

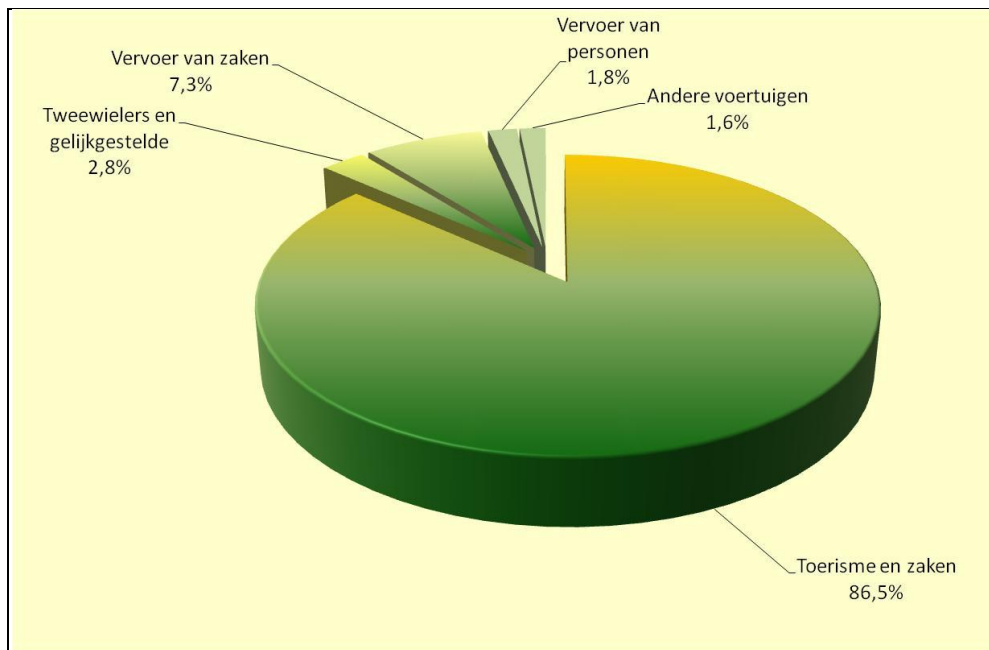
3. Types voertuigen

Deze grafiek geeft de verdeling weer van de aanvragen per type voertuig in de periode van 1 november 2003 tot 31 december 2008. De gegevens hebben betrekking op 61.806 voertuigen.

Er werd hierbij een onderscheid gemaakt tussen vijf types voertuigen:

- Toerisme en zaken (personenwagens);
- Tweewielers en gelijkgesteld (rijwielen met hulpmotoren, motorfietsen, quads enz...);
- Voertuigen voor het vervoer van goederen (bestelwagens en vrachtwagens);
- Voertuigen voor het vervoer van personen (taxi's, ambulances, autobussen en autocars);
- Andere voertuigen (landbouwvoertuigen, werfvoertuigen, aanhangwagens...).

De voertuigen voor toerisme en zaken nemen veruit het grootste deel voor hun rekening. Ver daarachter vinden we de voertuigen voor het vervoer van goederen, tweewielers, voertuigen voor het vervoer van personen en ten slotte de andere voertuigen.



A.1.3. - Types voertuigen

B. Gegevens per leeftijdsklasse (aanvragen in toerisme en zaken)

1. Woord vooraf

Net als bij deel A hebben de volgende gegevens betrekking op alle aanvragen die tot een tarifiering hebben geleid. Hier wordt echter alleen rekening gehouden met de voertuigen voor toerisme en zaken, d.w.z. de personenwagens die voor privé- of professionele doeleinden worden gebruikt. Dit is de categorie waartoe de meeste voertuigen behoren.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie leeftijdscategorieën:

- jonge bestuurders, jonger dan 26 jaar;
- bestuurders met een leeftijd tussen 26 en 75 jaar;
- senioren, met een leeftijd van 75 jaar en ouder.

2. Aanvragen, aanvaarde offertes en hernieuwingen

Zoals u uit grafiek B.2.1. kunt afleiden, horen de meeste bestuurders thuis in de leeftijdscategorie van 26 tot 74 jaar. Daarna volgen de bestuurders die jonger zijn dan 26 jaar. Bestuurders van 75 jaar en ouder vormen nog slechts een klein percentage van de aanvragers.

De studie van de antecedenten op het vlak van de schadelast (zie B.4 hieronder) toont evenwel aan dat de jonge bestuurders die zich tot het Tariferingsbureau richten, moeilijke gevallen zijn omwille van de frequentie of de ongevalsomstandigheden. Het aantal beginnende bestuurders – d.w.z. bestuurders van 18 tot 22 jaar die een auto besturen met een vermogen van maximaal 66 kW, die geen enkel ongeval hebben veroorzaakt, die nooit hun rijbewijs moeten inleveren en die geen verzwarende omstandigheid op hun actief hebben, bedraagt 40 voor de jaren 2004 tot 2008.



B.2.1. – Verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie

Grafiek B.2.2. geeft de evolutie weer van het percentage aanvaarde gevallen. Hierbij valt vooral een verschil op in functie van de leeftijdscategorie. Dit verschil kan toe te schrijven zijn aan het feit dat jonge bestuurders gemakkelijk een dekking op de markt vinden of terugvinden.

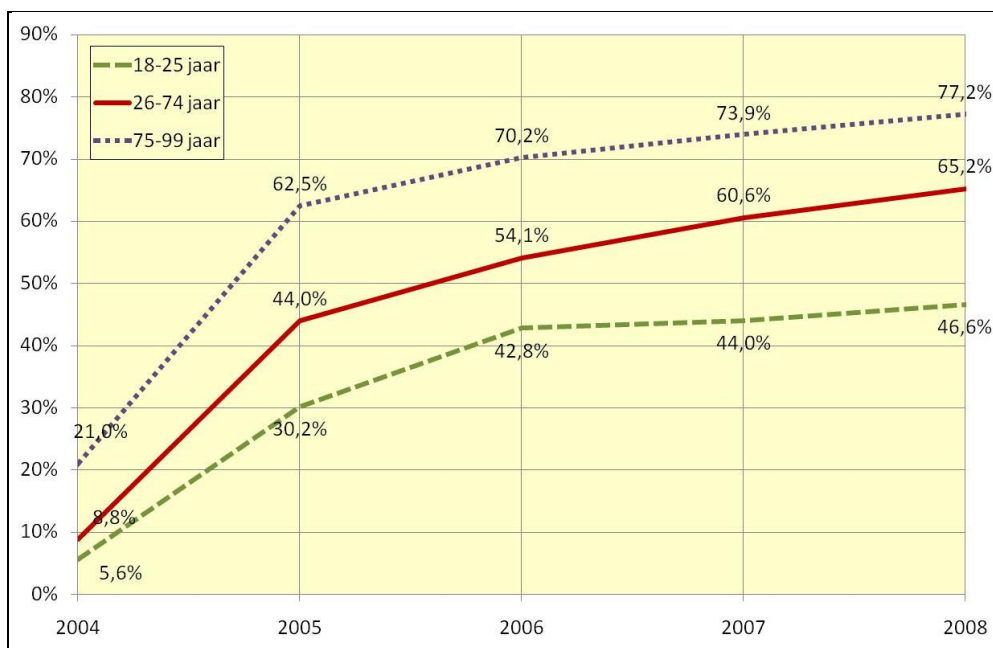
De lichte terugval van het aantal aanvaardingen in 2008 is toe te schrijven aan het feit dat sommige dossiers van de maanden november en december pas in januari of februari 2009 werden bevestigd. Die aanvaardingen konden niet in rekening worden gebracht bij de opstelling van dit verslag.



B.2.2. – Percentage aanvaardingen per leeftijdscategorie

Ook bij de hernieuwingen is een verschil merkbaar tussen de leeftijdscategorieën. Dit is aan dezelfde hoofdreden toe te schrijven als bij de aanvaarding van de offertes. Jonge bestuurders vinden gemakkelijker een dekking op de markt. Het komt zelfs voor dat de aanvraag voor tarifiering bij het Bureau uitsluitend als argument wordt gebruikt bij de onderhandelingen met de verzekeraars die op de markt actief zijn.

Oudere bestuurders daarentegen ondervinden meer moeilijkheden of zijn minder geneigd om opnieuw een verzekeraar op de markt te gaan zoeken. Daar komt wel bij dat dit ook de bestuurders zijn die de laagste premies betalen omwille van hun lagere risico's.



B.2.3. – Percentages hernieuwingen per leeftijdscategorie

3. Verdeling mannen - vrouwen

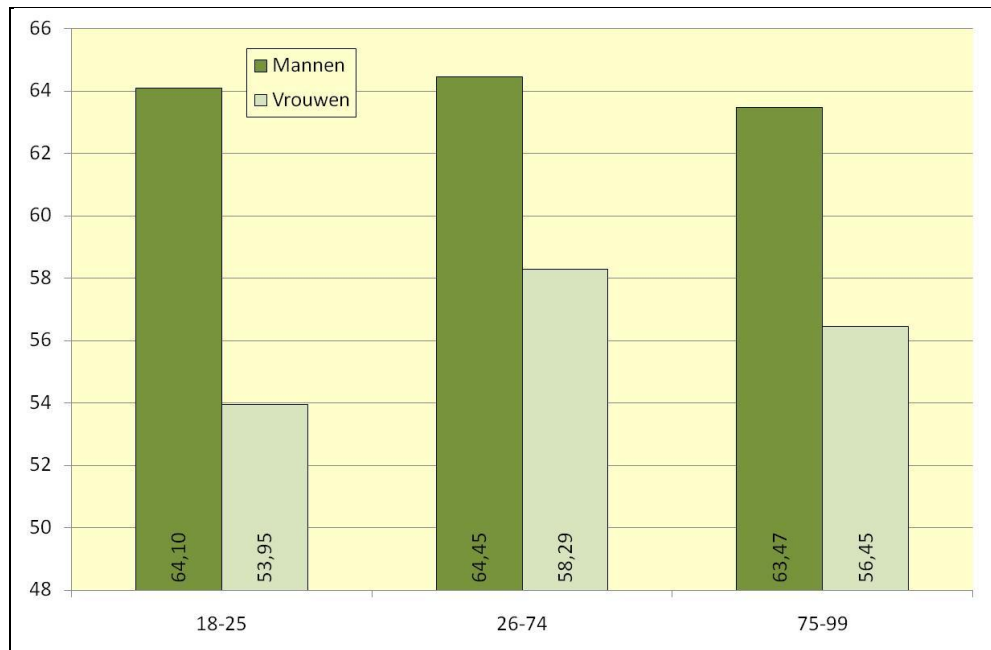
Het Tariferingsbureau heeft nooit een onderscheid gemaakt tussen gevallen waarbij de gebruikelijke bestuurder een man of een vrouw is. Toch kunnen de statistieken ons hierover iets vertellen. Wanneer er meerdere gebruikelijke bestuurders zijn geregistreerd (van 5 tot 10% afhankelijk van de categorieën en de jaren) vermelden de statistieken de bestuurder met het hoogste risico, d.w.z. de bestuurder met de hoogste bonus-malusgraad of – in sommige gevallen – de jongste bestuurder.

Grafiek B.3.1. toont aan dat het aandeel mannen bij de jongeren het grootste is. Deze vaststelling kan gedeeltelijk worden verklaard door het feit dat jonge mannen sneller een auto verwerven dan jonge vrouwen en dat jonge mannen bij meer ongevallen betrokken geraken. Bij de senioren daarentegen zijn de mannen minder talrijk, hoewel ze nog in de meerderheid zijn. Dat kan dan weer worden verklaard door het feit dat vrouwen in de totale bevolkingscijfers ook een groter aandeel vertegenwoordigen.



B.3.1. – Aandeel mannelijke bestuurders

Grafiek B.3.2. geeft het gemiddelde vermogen van het voertuig weer (uitgedrukt in kilowatt) in functie van de leeftijdscategorie en het geslacht. Deze cijfers werden berekend op basis van 53.457 aanvragen die tussen 1 november 2003 en 31 december 2008 werden ingediend. We stellen in alle leeftijdscategorieën vast dat het gemiddelde vermogen van een voertuig waarvan de hoofdbestuurder een man is, duidelijk hoger ligt dan van een voertuig dat voornamelijk door een vrouw wordt bestuurd.



B.3.2. – Gemiddeld vermogen volgens leeftijdscategorie en geslacht

De massale aanwezigheid van mannelijke bestuurders die meestal krachtiger auto's besturen dan vrouwen, werpt wel enkele vragen op in verband met het gedrag van mannen en vrouwen aan het stuur en de technische verantwoording van een gedifferentieerde tarifiering in functie van het geslacht (zo'n differentiatie is momenteel in het kader van de antidiscriminatiewetten niet mogelijk).

4. Antecedenten op het vlak van de schadelast

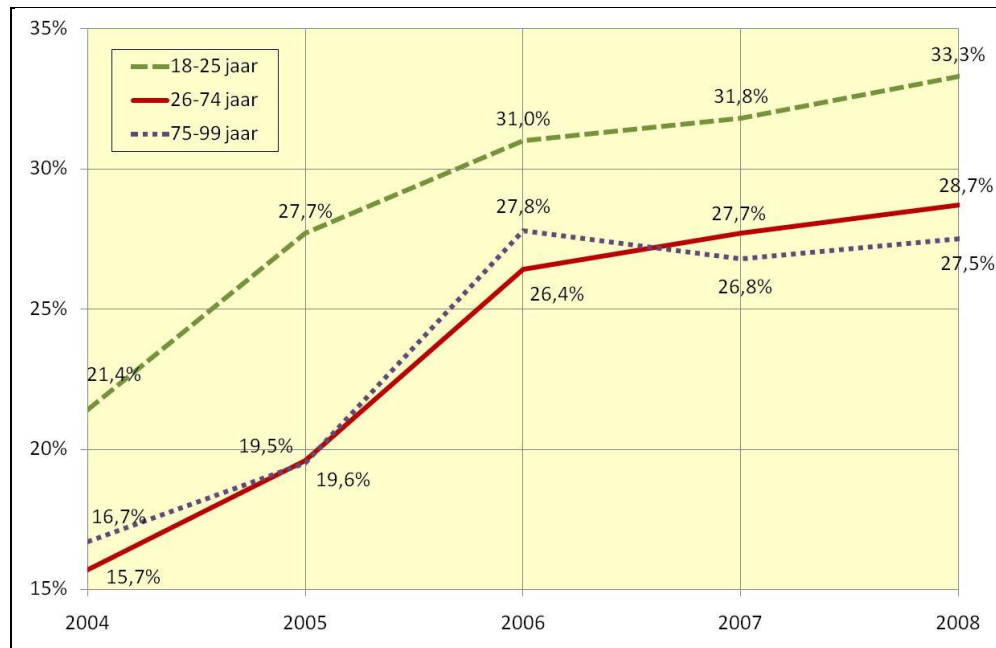
a. Frequentie van schadegevallen

De volgende grafieken proberen de verschillen bloot te leggen in verband met de antecedenten op het vlak van de schadelast in functie van de leeftijdscategorie. Hierbij ging men uit van het risicoprofiel van de aanvrager op het moment dat hij of zij zijn of haar aanvraag indiende. Dat profiel wordt bepaald op basis van de ongevallen, de bonus-malusgraad, het aantal keren dat het rijbewijs werd ingetrokken, verzwarende omstandigheden en betalingsmoeilijkheden tijdens de vijf jaren vóór de aanvraag. Deze cijfers geven dus geen zicht op de schadelast van de bestuurders tijdens de periode dat ze via het Tariferingsbureau worden verzekerd.

Grafiek B.4.1. toont de frequentie van de schadegevallen²² per leeftijdscategorie. In dit verband is het belangrijk om te weten dat voor de jaren 2004 en 2005 niet alle schadegevallen in de databank van het Tariferingsbureau werden opgenomen. De frequentie van de schadegevallen die in grafiek B.4.1. voor die twee jaren wordt weergegeven, is dan ook een onderschatting.

²² In het geval van het Tariferingsbureau wordt de frequentie van de schadegevallen berekend op basis van het aantal ongevallen van de vijf laatste jaren die werden veroorzaakt door de hoofdbestuurder van het te tarifieren voertuig en waarvoor de bestuurder verklaarde aansprakelijk te zijn. Er wordt geen rekening gehouden met het voertuig dat bij het ongeval betrokken raakte.

Toch kunnen we twee conclusies trekken uit grafiek B.4.1. In de eerste plaats blijkt de frequentie van de schadegevallen van de bestuurders die zich tot het Tariferingsbureau wenden – zelfs al is die frequentie onderschat – meer dan drie keer hoger dan de frequentie van de bestuurders die op de markt zijn verzekerd. In de tweede plaats stellen we vast dat de jongeren een duidelijk hogere frequentie van schadegevallen vertonen dan de andere bestuurders.



B.4.1. – Frequentie schadegevallen per leeftijdscategorie

b. Bonus-malusgraad

Grafiek B.4.2. toont de gemiddelde bonus-malusgraad van de bestuurders die zich bij het Tariferingsbureau aanmelden. Nadat was beslist om de unieke bonus-malusgraad af te schaffen, is het na 2003 niet meer mogelijk om het gemiddelde van de markt te berekenen. In dat jaar bedroeg de gemiddelde graad voor de markt 2,4. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat de toestand op dat vlak sterk zou zijn geëvolueerd. Het is dan ook duidelijk dat de gemiddelde graad van de bestuurders van het Tariferingsbureau veel hoger ligt dan de graad die de markt zou vertonen als de verzekeraars nog het bonus-malussysteem van 1992 zouden gebruiken.



B.4.2. – Gemiddelde bonus-malusgraad per leeftijdscategorie

We willen hierbij opmerken dat de frequentie van de schadegevallen niet volledig in de bonus-malusgraad wordt weerspiegeld. Deze graad is immers gebaseerd op een contract met betrekking tot een bepaald voertuig. De frequentie van de schadegevallen die door het Tariferingsbureau wordt berekend, is dan weer gebaseerd op een welbepaalde bestuurder, ongeacht het voertuig waarmee hij in een schadegeval betrokken raakte.

Het gebeurt vrij vaak dat verschillende ongevallen worden veroorzaakt met het voertuig van een andere (ouder, partner, bedrijf...). In dat geval wordt op het voertuig van die andere de overeenstemmende bonus-malusgraad toegepast. Zo krijgt een jongere die eerder alleen met de auto van zijn ouders in ongevallen betrokken is geraakt, de graad 11 toegewezen, net zoals dat zou gebeuren als hij nog nooit in een ongeval zou betrokken zijn geweest.

Dit is een van de zwakke punten van het bonus-malussysteem. Dit systeem biedt die jonge bestuurders echter wel het voordeel dat hun premie vermindert. Het Tariferingsbureau daarentegenover zal vaak een vrijstelling toepassen en op die manier rekening houden met de ongevallen die door het andere voertuig werden veroorzaakt.

De hoge frequentie van schadegevallen bij jonge bestuurders levert logischerwijze een hogere bonus-malusgraad op dan bij andere leeftijdscategorieën. De minder hoge bonus-malusgraad van de senioren in vergelijking met die van de bestuurders van 26 tot 74 jaar lijkt op het eerste zicht misschien verrassend, ook al omdat de frequenties van de schadegevallen hier vergelijkbaar zijn. Een mogelijke verklaring is het feit dat de senioren die zich tot het Tariferingsbureau wenden, een lagere bonus-malusgraad hebben dan de andere verzekerden en dat hun aanwezigheid in het Bureau ook te maken heeft met andere oorzaken dan ongevallen – en dan meer bepaald problemen op het vlak van betaling en van rijgeschiktheid²³. Het schijnt ook zeer moeilijk voor een senior om op de markt een dekking te vinden na via het Tariferingsbureau verzekerd te zijn geweest.

²³ Het is niet altijd mogelijk de precieze oorzaak te bepalen, onder andere in het geval waar het contract op de jaarlijkse aflooptdatum wordt opgezegd.

c. Vervallen van het recht tot sturen

Wat het aantal bestuurders betreft van wie het rijbewijs werd ingetrokken, stellen we een duidelijk lager percentage vast bij de oudere bestuurders. In de andere twee categorieën liggen die cijfers vrij dicht bij elkaar.



B.4.3. - Dossiers waarbij bestuurders één of meerdere keren hun rijbewijs moesten inleveren

d. Verzwarende omstandigheden

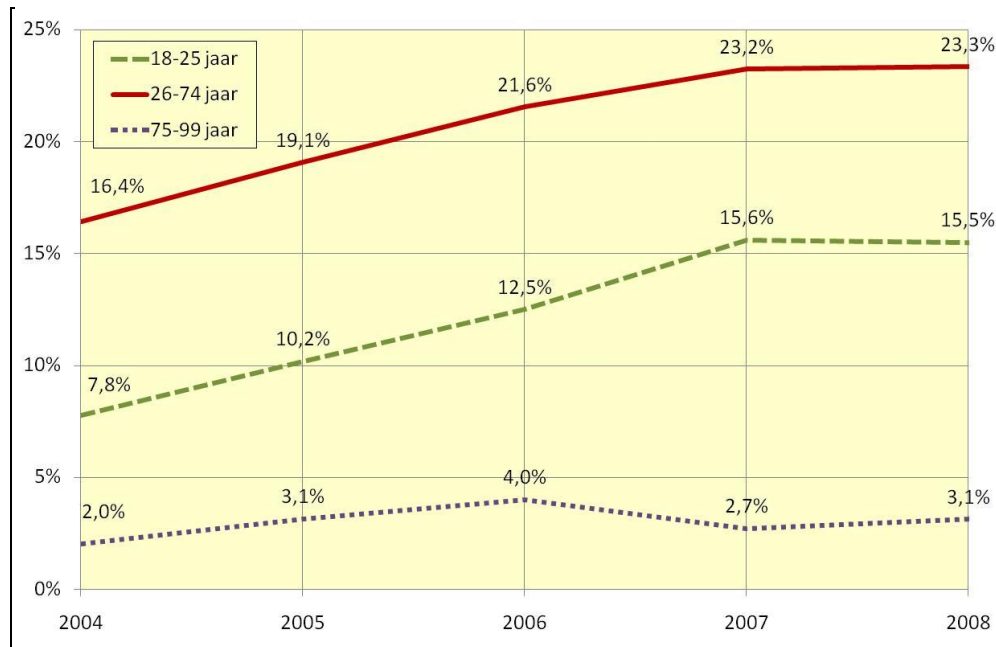
Op het vlak van de verzwarende omstandigheden (alcohol, drugs, overdreven snelheid, vluchtmisdrijf, rijden zonder verzekering...) zien we opnieuw een duidelijk verschil tussen de leeftijdscategorieën. Ook voor dit criterium zijn de jongste bestuurders de gevaarlijkste.



B.4.4. - Dossiers met één of meerdere verzwarende omstandigheden

e. Betalingsmoeilijkheden

Er kan ten slotte ook nog een differentiatie worden gemaakt op het vlak van de betalingsmoeilijkheden. In dit geval stellen we vast dat de oudste bestuurders hun premies het meest regelmatig betalen.

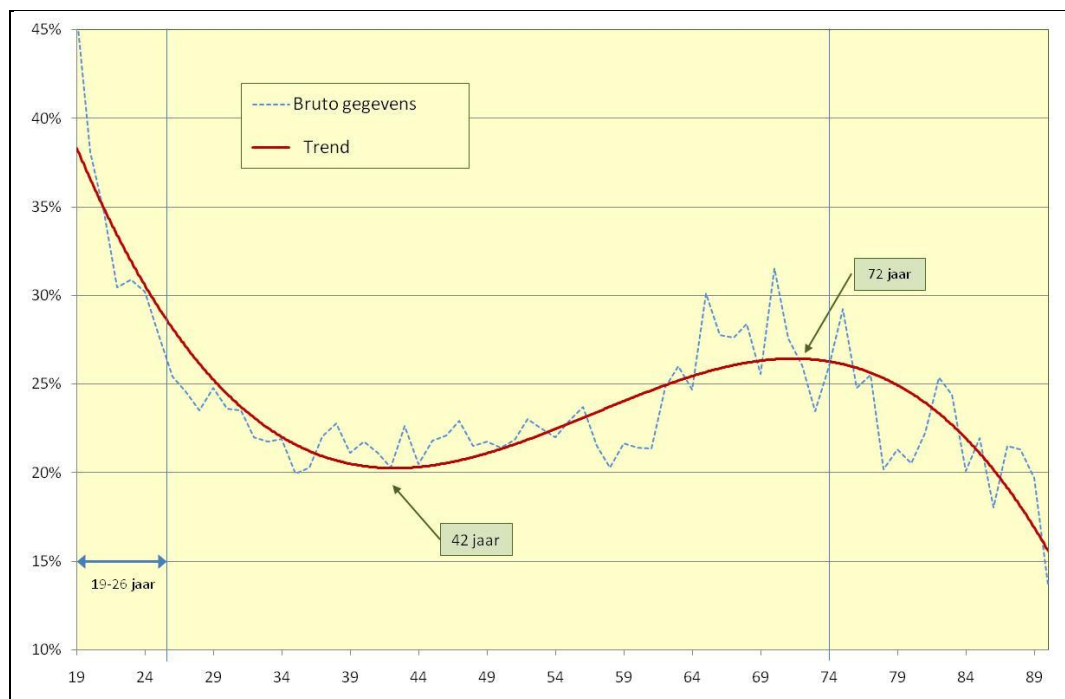


B.4.5. - Dossiers met betalingsmoeilijkheden

5. Leeftijd en schadelast

Grafiek B.5.1. geeft een indicatie van de verhouding tussen de leeftijd en de frequentie van de ongevallen. De grafiek werd opgesteld op basis van 53.347 aanvragen die tussen 1 november 2003 en 31 december 2008 aan het Tarifieringsbureau werden gericht. Jonge bestuurders van 18 jaar zonder verleden op het vlak van schadegevallen werden niet in de gegevens opgenomen, net zo min als bestuurders van 90 jaar, omdat die een te kleine groep vormen.

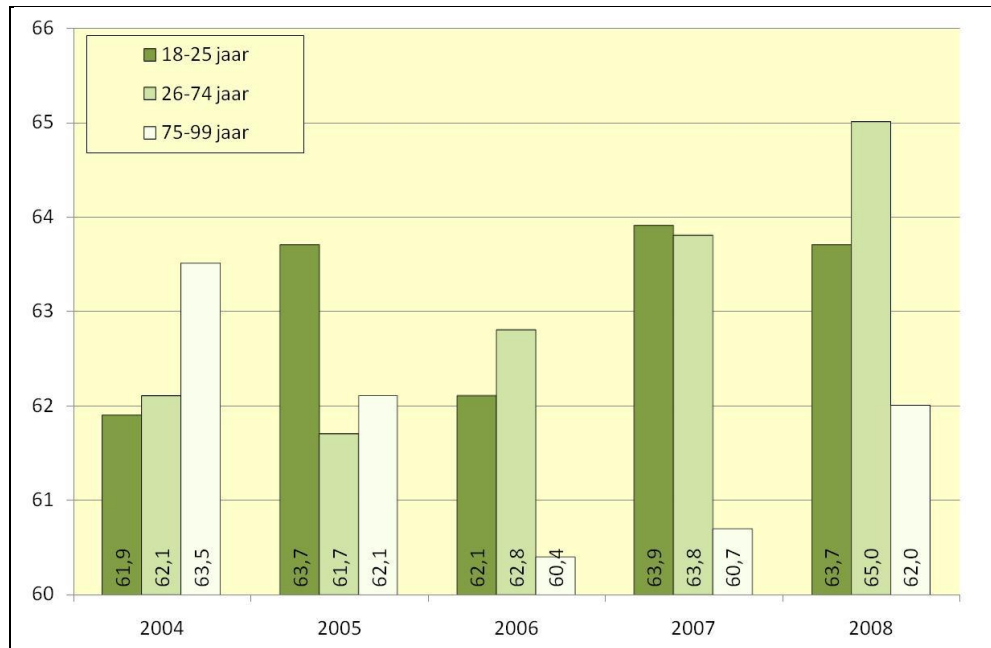
Grafiek B.5.1. geeft een hoge frequentie aan bij het begin van de rijperiode. Die frequentie daalt tot een minimum op ongeveer 42 jaar en stijgt daarna opnieuw – zij het tot een lager niveau dan in het begin – tot een leeftijd van 72 jaar. De nieuwe daling na 72 jaar kan worden verklaard door het feit dat het voertuig vanaf die leeftijd minder vaak wordt gebruikt.



B.5.1. – Verhouding tussen leeftijd en frequentie van schadegevallen

6. Vermogen van het voertuig

Doordat het bedrag van de premie ook door het vermogen van het voertuig wordt bepaald, is het interessant om te onderzoeken of er op dit vlak verschillen bestaan tussen de verschillende leeftijdscategorieën. Grafiek B.6.1. toont in dit verband weinig verschillen hoofdzakelijk tussen de eerste twee klassen. De variatie binnen de groep van de oudere bestuurders kan door het lage aantal dossiers worden verklaard.



B.6.1. – Gemiddeld vermogen (in kW) per leeftijdscategorie

7. Gemiddelde premies

Uit wat voorafgaat, kunnen we afleiden dat de jongste bestuurders die zich tot het Tarifieringsbureau richten, ook het zwaarste verleden hebben. Die jonge bestuurders veroorzaken veel meer ongevallen. Bovendien gebeurt dit vaker met verzwarende omstandigheden. De oudste bestuurders scoren zowel op het vlak van de frequentie van de ongevallen als op het vlak van de omstandigheden van die ongevallen beter.

Het lijkt dan ook logisch dat de premies van de jongste bestuurders de hoogste zijn en die van de oudste de laagste. Aangezien het gemiddelde vermogen van de voertuigen ongeveer op hetzelfde niveau blijft en de betalingsproblemen geen enkele invloed hebben op de premies, worden de verschillen in de premies voornamelijk verklaard door de verschillende schadelast in iedere categorie.

Ten slotte stellen we vast dat de algemene trend dalend is. Aangezien het gemiddelde vermogen van de voertuigen en de schadelast van jaar tot jaar weinig varieert, durven we te stellen dat die trend het gevolg is van het beleid van het Tariferingsbureau en dan meer bepaald van de invoering van plafonds, waardoor het bedrag van de hoogste premies kon worden beperkt.



B.7.1. – Gemiddelde premie per leeftijdscategorie

C. Schadestatistieken Tariferingsbureau 2004-2007 (portefeuille van de verzekerden)

1. Aantal verzekerden

De gegevens in dit deel hebben alleen betrekking op de personen die via het Tariferingsbureau zijn verzekerd. Ze zijn uitsluitend gebaseerd op de dossiers die het Bureau in portefeuille heeft – d.w.z. de dossiers waarvan de aanvrager gevolg heeft gegeven aan het aanbod dat werd opgesteld. Het is dan ook logisch dat de gegevens van dit deel verschillen van de gegevens van de delen A en B, die betrekking hebben op respectievelijk alle aanvragen tot tarifiering en alle aanvragen tot tarifiering met betrekking tot de voertuigen voor toerisme en zaken.

In de periode van 2004 - 2007 werden 29.383 voertuigen, uitgedrukt in **verzekeringsjaren**, verzekerd via het Tariferingsbureau. Gezien niet elk contract loopt van 1 januari tot 31 december ligt dit aantal lager dan het aantal risico's dat inging op het voorstel van het Tariferingsbureau. Een contract dat bijvoorbeeld ingaat op 1 juli 2007 bestrijkt een half verzekeringsjaar in 2007 en een half verzekeringsjaar in 2008. Er zijn ook een beperkt aantal contracten die een duurtijd van minder dan één jaar hebben.

2. Uitsplitsing per voertuig categorie

In onderstaande tabel wordt de schadestatistiek van de voertuigen verzekerd bij het Tarifieringsbureau in de periode 2004 – 2007 weergegeven. De resultaten worden weergegeven per voertuigcategorie.

2004-2007	Aantal verzekeringsjaren	Schade frequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Toerisme en zaken	25.882	15,6%	3.474	543	67%
Tweewielers (en gelijkgestelde)	717	9,5%	5.156	489	147%
Transport van zaken/goederen MTM ≤ 3,5 t	2.065	20,3%	5.183	1.052	109%
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t	203	46,8%	1.707	799	47%
Vervoer van personen ²⁴	396	34,6%	50.164	17.355	905%
Landbouwwerktuigen	102	17,6%	9.205	1.624	204%
Andere en onbekend	18	22,2%	2.868	637	77%
TOTAAL	29.383	16,3%	4.969	810	99%

C.2.1. - Uitsplitsing per voertuig categorie

De eerste kolom geeft de opsplitsing van de voertuigcategorieën. In de tweede kolom hebben we de verdeling van het aantal verzekeringsjaren over de verschillende voertuigcategorieën. In de derde kolom is de schadefrequentie opgenomen, gedefinieerd als het aantal schadegevallen (aansprakelijke, gedeeltelijk aansprakelijke of aansprakelijkheid onbekend) gedeeld door het aantal verzekeringsjaren. De vierde kolom bevat de gemiddelde schadelast (inclusief voorzieningen) per schadegeval. De voorlaatste kolom geeft de zuivere premie. De zuivere premie omvat het gedeelte van de premie dat het effectief risico dekt en wordt gedefinieerd als de totale schadelast gedeeld door het aantal verzekeringsjaren. De laatste kolom omvat de ratio S/P_{net} en wordt verder aangeduid met de term *sinistraliteit*.

De sinistraliteit wordt hier gedefinieerd als de totale schadelast (exclusief beheerskosten) gedeeld door de totale effectieve premies (exclusief taksen). Om winstgevend te zijn dient deze ratio onder de grens van de 70 % te blijven aangezien naast de schadelast ook nog de beheerskosten en de commissielonen door de totale effectieve premies dienen vergoed te worden.

Uit deze tabel blijkt onmiddellijk het belang van de categorie Toerisme en zaken. Deze categorie vertegenwoordigt immers 88 % van het totaal aantal verzekeringsjaren.

De gemiddelde schadefrequentie over alle categorieën heen bedraagt 16,3 %. Wanneer we de schadefrequentie van de categorieën apart bekijken, stellen we vast dat de verdeling van de gemiddelde schadefrequentie een grote variëteit vertoont. Tweewielers hebben van alle voertuigcategorieën de laagste schadefrequentie, namelijk 9,5 %.

²⁴ De hoge ratio S/P_{net} wordt vooral veroorzaakt door één uitzonderlijk ongeval. Zie verder in de commentaar.

Toch zal verder blijken dat dit « goede » cijfer genuanceerd moet worden. De schadefrequentie van tweewielers, verzekerd via het Tariferingsbureau, is bijna het vijfvoudige (!) van de schadefrequentie Tweewielers van de volledige markt. De categorieën Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t en Vervoer van personen hebben een hoge schadefrequentie, welke meer dan het dubbele van de gemiddelde schadefrequentie bedraagt. Bij Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t ligt de schadefrequentie het hoogst (46,8 %). De gemiddelde schadelast is wel het laagst voor deze categorie (1.707 €). In vergelijking met de andere categorieën zijn er bij het vervoer boven 3,5 ton relatief gezien veel meer ongevallen, maar ze zijn gemiddeld minder zwaar.

Uit de bovenstaande tabel volgt dat de sinistraliteit, globaal gezien, 99 % bedraagt, wat veel meer is dan de vooropgestelde grens van 70 %. In 2004 (50 %) was de sinistraliteit het best van de afgelopen vier jaren, gevolgd door 2007 (71 %), 2005 (81 %) en 2006 (165 %). Er bestaan wel aanzienlijke verschillen in sinistraliteit tussen de verschillende voertuigcategorieën.

In de laatste drie kolommen van voorgaande tabel zijn het vooral de cijfers van de categorie Vervoer van personen die in het oog springen. Die cijfers liggen zo hoog omdat er in 2006 één schadegeval voorviel met een geschatte schadelast van meer dan 6,5 miljoen €. Dit is het zwaarste schadegeval bij het Tariferingsbureau. Dit schadegeval weegt dan ook sterk door op de resultaten.

De resultaten voor de periode 2004-2007 zonder het grootste schadegeval worden weergegeven in onderstaande tabel. De aangepaste gegevens staan cursief en onderstreept.

2004-2007 Zonder het grootste schadegeval	Aantal verzeke- ringsjaren	Schade frequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Toerisme en zaken	25.882	15,6%	3.474	543	67%
Tweewielers (en gelijkgestelde)	717	9,5%	5.156	489	147%
Transport van zaken/goederen MTM ≤ 3,5 t	2.065	20,3%	5.183	1.052	109%
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t	203	46,8%	1.707	799	47%
Vervoer van personen	396	34,6%	<u>1.810</u>	<u>626</u>	<u>48%</u>
Landbouwwerktuigen	102	17,6%	9.205	1.624	204%
Andere en onbekend	18	22,2%	2.868	637	77%
TOTAAL	29.383	16,3%	<u>3.585</u>	<u>584</u>	<u>69%</u>

C.2.2. - Resultaten voor de periode 2004-2007

Deze resultaten geven onmiddellijk een ander beeld. De totale gemiddelde schadelast zou niet 4.969 € maar 3.585 € zijn en de gemiddelde globale sinistraliteit wijzigt van 99 % naar 69 %. De categorie Vervoer van personen wordt vergelijkbaar met Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t : relatief veel schadegevallen, maar over het algemeen wel kleinere schadegevallen in vergelijking met de andere voertuigcategorieën.

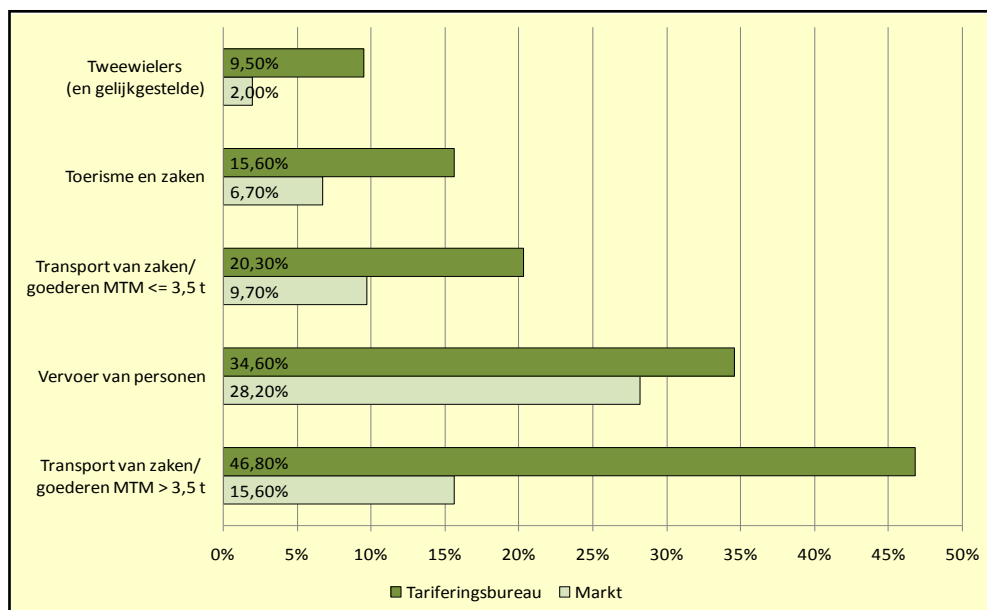
Bovenstaande tabel toont daarnaast ook aan dat de gemiddelde kost per schadegeval een grote heterogeniteit vertoont, gaande van 1.707 € (Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t) tot 9.205 € (Landbouwwerktuigen).

Onderstaande tabel en grafiek geven een vergelijking tussen de schadefrequentie op de markt (2007) en de schadefrequentie van het Tariferingsbureau in de periode 2004 - 2007. (De schadefrequentie van de markt is gebaseerd op een steekproef van circa 78 % van het incasso).

2004-2007	Markt	Tariferingsbureau	Factor
Toerisme en zaken	6,7%	15,6%	2,3
Tweewielers (en gelijkgestelde)	2,0%	9,5%	4,7
Transport van zaken/goederen MTM <= 3,5 t	9,7%	20,3%	2,1
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t	15,6%	46,8%	3,0
Vervoer van personen	28,2%	34,6%	1,2
TOTAAL	6,8%	16,3%	2,4

C.2.3. - Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau

Uit deze gegevens volgt onmiddellijk dat enkel de categorie Vervoer van personen een enigszins vergelijkbare schadefrequentie heeft bij het Tariferingsbureau en op de markt. Voor alle andere categorieën ligt de schadefrequentie bij het Tariferingsbureau minstens dubbel zo hoog. Vooral tweewielers en transport van zaken/goederen MTM > 3,5 t springen er bovenuit.



C.2.4. - Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau

Deze gegevens tonen aan dat heel wat brokkenmakers hun verzekering via het Tariferingsbureau afsluiten. Een slechte sinistraliteit kan nog betekenen dat er één of enkele grote schadegevallen in de portefeuille zitten. Een hoge schadefrequentie betekent dat een verzekeringsportefeuille veel slechte risico's bevat.

Gezien de impact van de categorie Toerisme en zaken, zullen we ons hierna enkel nog op deze categorie toespitsen.

3. Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)

De onderstaande tabel geeft een opdeling van de categorie Toerisme en zaken weer volgens leeftijd, met hierin specifieke aandacht voor de jongeren tussen 18 en 25 jaar.

2004-2007	Aantal verzeke- ringsjaren	Schade frequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
18 - 20 jaar: beginnend bestuurder	11	46,4%	13.553	6.254	819%
18 - 20 jaar: gewone bestuurder	397	31,2%	3.516	1.096	96%
21 - 22 jaar: beginnend bestuurder	9	31,9%	1.736	550	68%
21 - 22 jaar: gewone bestuurder	1.054	24,6%	3.732	916	77%
23 - 25 jaar: gewone bestuurder	2.540	17,2%	4.095	704	68%
26 - 75 jaar: gewone bestuurder	19.612	14,9%	3.364	502	62%
> 75 jaar: gewone bestuurder	1.167	12,9%	2.743	355	53%
TOTAAL	24.790	15,7%	3.500	551	64%

C.3.1. - Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)

Sinds 2004 zijn er 25 jongeren onder het statuut van beginnend bestuurder verzekerd door het Tariferingsbureau. Veertien van hen waren tussen 18 en 20 jaar, samen vertegenwoordigen ze 11 verzekeringsjaren en zijn ze verantwoordelijk voor vijf schadegevallen. Hierdoor komt de schadefrequentie van beginnende bestuurders tussen 18 en 20 jaar uit op 46,4 %! De gemiddelde effectieve premie (inclusief taksen), die deze beginnende bestuurders betaalt hebben, bedraagt 896 €. Hun gemiddelde zuivere premie bedraagt 6.254 €! De gemiddelde schadelast die deze beginnende bestuurders veroorzaakt hebben komt neer op 13.553 € per schadegeval. De sinistraliteit voor de groep van de beginnende bestuurders, tussen 18 en 22 jaar, bedraagt 819%. Een kleine nuancering moet wel toegevoegd worden, namelijk het betreft hier slechts een steekproef met vijf schadegevallen.

De schadefrequentie ligt niet alleen hoog bij de jonge beginnende bestuurders, ook bij de jonge gewone bestuurders wordt een hoge schadefrequentie genoteerd. Uit de tabel blijkt duidelijk de hogere schadefrequentie voor de jonge bestuurders tot de leeftijd van 25 jaar in vergelijking met de andere bestuurders. Deze jongeren hebben een schadefrequentie van 20,5 %.

Indien we die groep van bestuurders tussen 18 en 25 jaar, die zich verzekeren via het Tariferingsbureau, vergelijken met hun leeftijdsgenoten, die zich via de markt verzekeren, dan blijkt dat de schadefrequentie voor het Tariferingsbureau maar liefst zeven procentpunten hoger ligt dan deze van de markt. Voor de via de markt verzekerde jongeren van 18 tot 25 jaar bedraagt de schadefrequentie 13,1 %.

Bij de jongere gewone bestuurders van 18 tot 20 jaar springt de schadefrequentie het meest in het oog : 31,2 %. Of anders gezegd: voor zowat elke 3 verzekeringsjaren bij deze jongeren was er bijna één schadegeval in fout. De categorie 26 – 75 jaar heeft een schadefrequentie van 14,9 % en de bestuurders >75 jaar hebben een schadefrequentie van 12,9 %. Hoe ouder men wordt, hoe kleiner de kans op een ongeval.

Naast de hoge schadefrequentie wordt voor de bestuurders tussen 18 en 25 jaar ook een aanzienlijke gemiddelde schadelast per ongeval genoteerd. Als alle jongeren tot de leeftijd van 25 jaar samengevoegd worden, bedraagt de gemiddelde schadelast 3.943 €.

De volgende tabel geeft de koppeling tussen leeftijdsklasse en geslacht weer.

	18 -25			26 - 74			> 75		
	VJ* (#)	Freq.**	ZP***	VJ (#)	Freq.	ZP	VJ (#)	Freq.	ZP
Vrouw	419	18%	488	4.289	15%	418	319	13%	297
Man	3.596	21%	855	15.324	15%	534	848	13%	372
TOTAAL	4.015	21%	818	19.613	15%	509	1.167	13%	355
VJ* = verzekeringsjaren Freq.** = schadefrequentie ZP*** = zuivere premie									

C.3.2. - Leeftijdsklasse en geslacht (Toerisme et zaken)

Slechts 20 % van de bestuurders die zich via het Tarifieringsbureau verzekerd hebben, zijn van het vrouwelijke geslacht. Bij de jongste groep verzekerden is iets meer dan 10 % van de verzekerden een vrouw, terwijl het aandeel in de leeftijdscategorie > 75 jaar groter is, namelijk 27 %. Bij de hogere leeftijdscategorieën zitten procentueel gezien meer vrouwen dan bij de lagere categorieën.

Net zoals voorgaande tabel, toont deze tabel aan dat de schadefrequentie voor zowel mannen als vrouwen daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Daarnaast duidt de tabel aan dat de gemiddelde zuivere premie zowel bij de vrouwelijke als bij mannelijke bestuurders lager komt te liggen naarmate hun leeftijd toeneemt.

Bij de leeftijdsklasse 18 – 25 jaar zijn het de mannen die in vergelijking met hun vrouwelijke collega's de hoogste schadefrequentie hebben, terwijl bij de andere leeftijdsgroepen tussen beide geslachten geen verschil in schadefrequentie op te merken valt.

Bij analyse van de totale steekproef blijkt dat mannen (585 €) een hogere zuivere premie hebben dan vrouwen (416 €) en dat vrouwelijke bestuurders (15,2 %) een net iets lagere schadefrequentie hebben dan mannelijke bestuurders (15,7 %).

4. Verval van het recht tot sturen / verzwarende omstandigheden (Toerisme en zaken)

Onderstaande tabel toont aan dat 12,9 % van de bestuurders die zich via het Tariferingsbureau verzekeren minstens 1 maal een verval van rijbewijs heeft gehad.

2004-2007		Aantal verzekerings-jaren	Schade frequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verval van rijbewijs	0	21.593	15,9%	3.377	537	65%
	1	2.642	14,3%	3.343	477	50%
	2	457	14,7%	3.632	532	48%
	3+	109	23,8%	21.633	5.173	390%

C.4.1. - Verval van rijbewijs (Toerisme et zaken)

De schadefrequentie voor bestuurders zonder verval van rijbewijs bedraagt 15,9 %. Daarna merken we een daling op van de schadefrequentie voor de bestuurders met 1 maal verval van rijbewijs om dan opnieuw licht te stijgen bij de bestuurders met 2 maal verval van rijbewijs. Bestuurders met 3 of meer maal een verval van rijbewijs hebben de hoogste schadefrequentie (23,8%).

Bij de sinistraliteit en zuivere premie zien we een verbetering als het aantal keer verval van rijbewijs van 0 naar 1 gaat. Bij 3 of meer verval van rijbewijs zijn de resultaten het slechtst.

Onderstaande tabel toont aan dat 7,6 % van de bestuurders die zich via het Tariferingsbureau verzekerden minstens één maal een verzwarende omstandigheid gepleegd heeft. Het aandeel van de bestuurders die minstens één maal een verzwarende omstandigheid gepleegd hebben, is doorheen de jaren gestegen: van 6,6 % in 2004 naar 8,1 % in 2006 en 8,5 % in 2007.

2004-2007		Aantal verzekerings-jaren	Schade frequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verzwarende omstandigheden	0	22.925	15,8%	3.490	551	65%
	1	1.796	14,9%	3.664	547	61%
	2+	100	25,0%	2.922	731	69%

C.4.2 - Verzwarende omstandigheden (Toerisme et zaken)

De bestuurders met twee of meer verzwarende omstandigheden hebben, in vergelijking met anderen, een hogere schadefrequentie, een hogere zuivere premie en een hogere sinistraliteit, maar een lagere gemiddelde schadelast.

5. Aantal jaren rijbewijs (Toerisme en zaken)

Zoals blijkt uit de onderstaande tabel, heeft één op zeven, van de bestuurders verzekerd via het Tarifieringsbureau, het rijbewijs minder dan vier jaren geleden verkregen. Het gros van de bestuurders aangesloten bij het Tarifieringsbureau, namelijk 55,7 %, zijn bestuurders die al langer dan tien jaar een rijbewijs bezitten.

2004-2007		Aantal verzekerings-jaren	Schade frequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Aantal jaren rijbewijs	< 1	427	30,7%	3.379	1.036	118%
	1 - 3	3.335	21,7%	3.085	717	66%
	4 - 10	7.238	15,6%	3.696	575	64%
	> 10	13.803	14,0%	3.547	496	64%

C.5.1. - Aantal jaren rijbewijs (Toerisme et zaken)

De tabel toont aan dat bestuurders die hun rijbewijs minder dan 1 jaar hebben, een schadefrequentie van 30,7 % hebben. De schadefrequentie daalt naarmate de bestuurder langer over een rijbewijs beschikt. Personen die hun rijbewijs langer dan tien jaar hebben, hebben een schadefrequentie van 14,0 %. De verzekerden die minder dan een jaar over hun rijbewijs beschikken, hebben dubbel zoveel kans op een ongeval dan de bestuurders die hun rijbewijs minstens tien jaren geleden verkregen.

Bij de gemiddelde schadelast is deze lijn niet terug te vinden. Gemiddeld gezien gebeurden de zwaarste schadegevallen bij de personen uit de categorie vier tot tien jaar rijbewijs, gevolgd door de bestuurders die al minstens tien jaar in het bezit zijn van het rijbewijs.

Net als de schadefrequentie, dalen de zuivere premie en de sinistraliteit naarmate het aantal jaren rijbewijs stijgt. Chauffeurs met een rijbewijs van maximum één jaar hebben de slechtste statistieken van de vier groepen. De categorie >10 jaar rijbewijs scoort het best over de ganse lijn.

6. Schadeverleden (Toerisme en zaken)

In de onderstaande tabel zijn de schadestatistieken uitgesplitst over het aantal schadegevallen in fout gedurende de vijf laatste jaren op het moment van het onderschrijven van de verzekering. Vanaf één schadegeval in fout zien we de schadefrequentie stijgen naarmate het aantal schadegevallen in fout toeneemt. Er is dus een positief verband tussen het aantal schadegevallen dat iemand in het verleden veroorzaakt heeft, en het aantal schadegevallen dat hij in de toekomst zal veroorzaken. Hoe meer schadegevallen iemand reeds veroorzaakt heeft, hoe groter de kans op een nieuw schadegeval in de nabije toekomst.

Daarnaast toont deze tabel aan dat de gemiddelde schadelast onafhankelijk is van het aantal schadegevallen dat iemand veroorzaakt. De gemiddelde schadelast ligt zelfs het laagst bij die bestuurders die in de voorgaande vijf jaren vier of meer ongevallen in fout hadden.

De categorie 4+, die in het verleden het meeste brokken maakte, heeft merkwaardig genoeg een sinistraliteit die met de rest te vergelijken valt. De reden hiervoor is tweeledig: ten eerste betalen ze een hogere startpremie omwille van hun slecht schadeverleden en ten tweede veroorzaken ze meestal kleinere schadegevallen.

2004-2007		Aantal verzekerings-jaren	Schade frequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Aantal schadegevallen in fout	0	8.163	14,6%	2.745	402	56%
	1	7.288	14,4%	5.295	761	92%
	2	5.880	15,9%	3.013	478	52%
	3	2.589	19,5%	2.917	570	54%
	4+	902	25,5%	2.483	633	55%

C.6.1. - Schadeverleden (Toerisme et zaken)

D. Wat na het Tariferingsbureau ?

Een van de vragen die men zich kan stellen, betreft de evolutie van het gedrag van de bestuurders na hun verblijf in het « vagevuur » van het Tariferingsbureau. Doordat er jaarlijkse contracten worden gebruikt, is het moeilijk om een antwoord op die vraag te geven, want de databank laat niet toe om de dossiers jaar na jaar op te volgen.

De grafiek D.1. werd opgesteld op basis van 2.372 aanvragen die tussen oktober 2008 en januari 2009 werden ingediend voor voertuigen toerisme en zaken waarvan de verzekerden voor de tweede keer naar het Tariferingsbureau komen. De grafiek toont de evolutie van de bonus-malus van deze verzekerden tussen het eerste en het tweede jaar dekking via het Bureau²⁵.

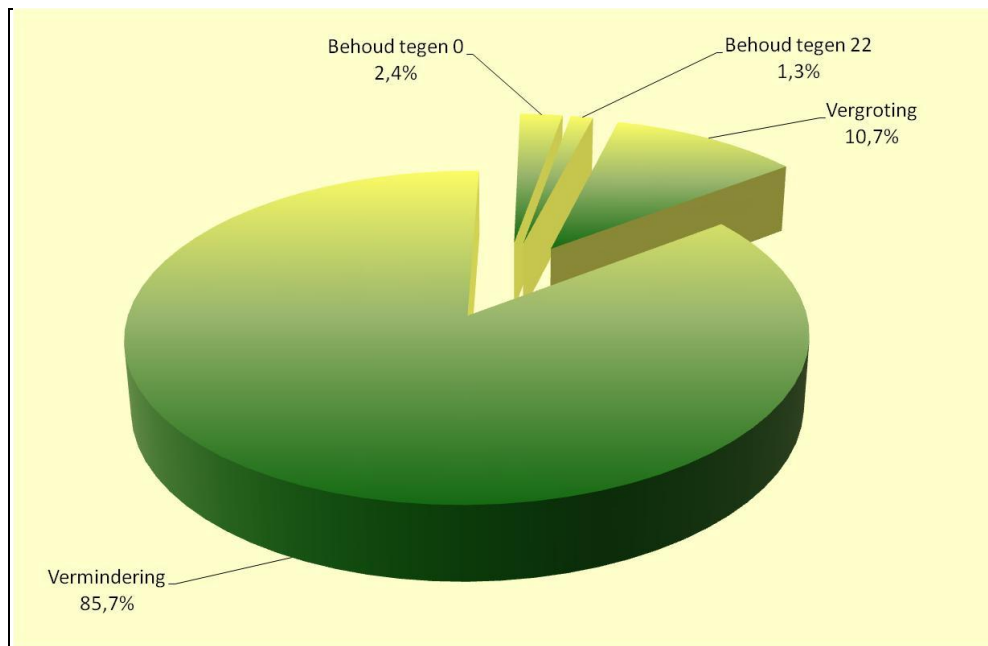
De grafiek D.2. werd opgesteld op basis van 4.458 aanvragen tot hernieuwing ingediend tussen oktober 2008 en januari 2009 en die alle categorieën van voertuigen betreffen. De grafiek visualiseert de verhouding van de aanvragen in functie van het aantal hernieuwingen²⁶.

Grafiek D.1. geeft aan dat de grote meerderheid van de verzekerden bij het Tariferingsbureau zijn bonus-malusgraad ieder jaar ziet verbeteren. Men moet eveneens veronderstellen dat onder de verzekerden die hun contract niet hernieuwen en dus opnieuw een dekking op de markt vinden, het merendeel ook zijn bonus-malusgraad verbeterd heeft.

²⁵ Het gaat dus niet om de schadefrequentie.

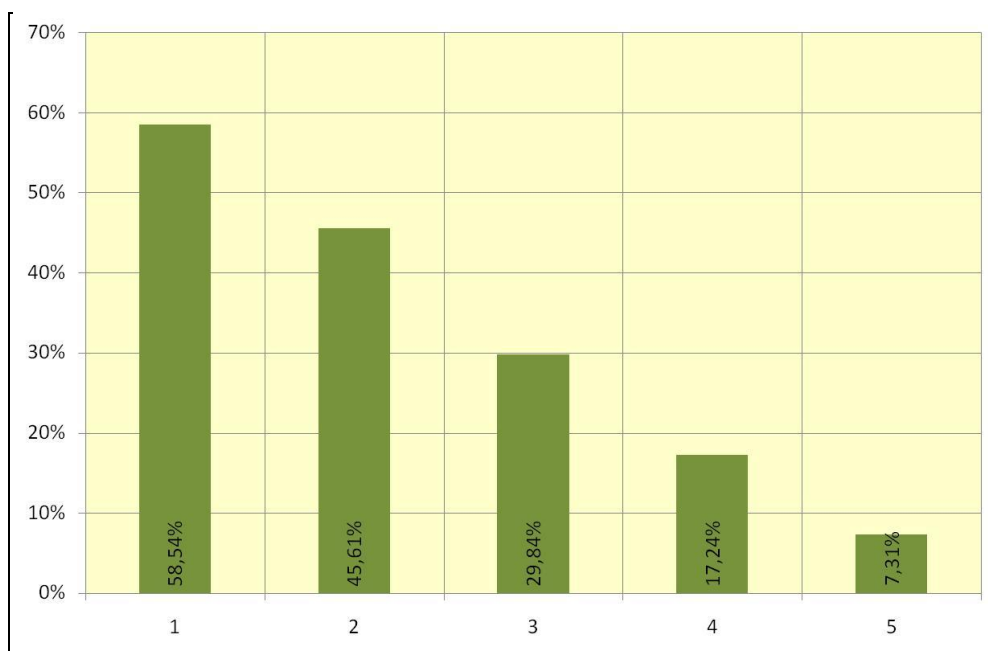
²⁶ Anders gezegd, men berekent, op het geheel van de hernieuwingen van de steekproef, het aandeel van eerste, tweede, derde, vierde en vijfde hernieuwingen.

Bij de verzekerden bij het Tariferingsbureau blijven er helaas nog altijd een groot aantal – ongeveer één op acht – van wie de bonus-malusgraad verslechtert of op de absolute plafondwaarde van 22 blijft hangen.



D.1. – Evolutie van de bonus-malusgraad

In de grafiek D.2. stellen we vast dat een groot aantal verzekerden twee tot drie jaar bij het Tariferingsbureau blijven, terwijl een duur van vijf tot zes jaar het maximum lijkt voor de meesten onder hen.



D.2. - Aandeel van de aanvragen in functie van het aantal hernieuwingen

Op basis van de grafieken D.1. en D.2. stellen we vast dat een meerderheid van de bestuurders het Tariferingsbureau na drie tot vijf jaar verlaten. Meestal hebben ze op dat moment een lagere bonus-malusgraad dan op het moment dat ze hun eerste aanvraag indienden.

Het aanbod van het Tariferingsbureau beperkt zich tot de burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering met uitsluiting van facultatieve dekkingen (materiële schade, rechtsbijstand). Dit feit, dat een filter vormt bij de indiening van de aanvragen²⁷, is ook een uitnodiging om zo snel mogelijk de markt te raadplegen.

E. Financieel verslag

In tabel E.1.1 zijn de belangrijkste financiële gegevens van de activiteiten van het Tariferingsbureau weergegeven. Belangrijk in dit verband is het feit dat een boekjaar ook de laatste twee maanden van het voorgaande kalenderjaar omvat en dat dat boekjaar op 31 oktober wordt afgesloten. Het boekjaar 2004 heeft daarom betrekking op de activiteiten die van 1 november 2003 tot 31 oktober 2004 werden uitgevoerd. Op die manier kan men enerzijds rekening houden met de activiteiten van de maanden oktober en november 2003 en kunnen anderzijds de verzekeraars de resultaten van het Tariferingsbureau in hun eigen jaarrekeningen opnemen, die op 31 december worden afgesloten.

	2004	2005	2006	2007	2008
Premies	4.955.107	6.686.786	7.330.888	7.972.434	7.551.625
Prestaties en beheer van schadegevallen	900.690	2.500.215	3.739.216	5.466.962	6.246.596
Technische voorzieningen en technische lasten die moeten worden gerecupereerd	3.348.785	4.352.374	9.711.909	4.661.944	1.585.007
Aanwervingskosten en commissies	1.148.952	1.586.870	1.656.159	1.798.336	1.757.464
Bruto saldo van de verzekeringsactiviteiten	-443.320	-1.752.673	-7.776.396	-3.954.808	-2.037.442
Administratieve kosten	427.511	616.155	758.075	789.973	796.716
Netto saldo van de verzekeringsactiviteiten	-870.831	-2.368.828	-8.534.471	-4.744.781	-2.834.158
Secretariaat van het Tariferingsbureau	288.389	169.142	193.844	166.907	224.967
Saldo van de activiteiten van het Tariferingsbureau	-1.159.220	-2.537.970	-8.728.315	-4.911.688	-3.059.125

E.1.1. – Financiële gegevens

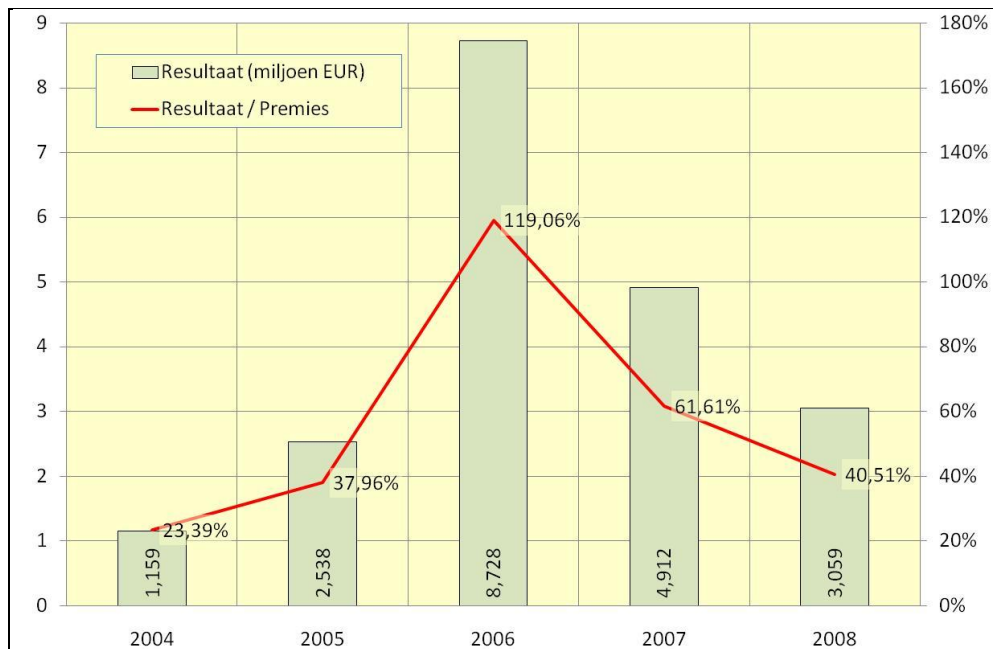
In tabel E.1.2 zijn enkele interessante gegevens en ratio's opgenomen, onder meer met betrekking tot de jaarlijkse last van de schadegevallen (prestaties en dotaties voor de voorzieningen voor schadegevallen).

	2004	2005	2006	2007	2008
Prestaties en beheer van de schadegevallen	900.690	2.500.215	3.739.216	5.466.962	6.246.596
Voorzieningen voor schadegevallen	1.204.900	3.870.570	9.846.204	4.325.206	1.776.300
Last van de schadegevallen (prestaties + voorzieningen)	2.105.590	6.370.785	13.585.420	9.792.168	8.022.896
Ratio S/P	42,5%	95,3%	185,3%	122,8%	106,2%
Bruto saldo in functie van de premies	-8,9%	-26,2%	-106,1%	-49,6%	-27,0%
Netto saldo in functie van de premies	-17,6%	-35,4%	-116,4%	-59,5%	-37,5%
Saldo van de activiteiten van het Bureau in functie van de premies	-23,4%	-38,0%	-119,1%	-61,6%	-40,5%

E.1.2. – Ratio's

²⁷ Zie Hoofdstuk II, A.1.

Grafiek E.1.3 ten slotte geeft het jaarlijkse verlies (in miljoen euro) en in percentage van de premies weer.



E.1.3. – Resultaat van de activiteiten van het Tariferingsbureau

De impact van het uitzonderlijke ongeval in 2006 is duidelijk zichtbaar – zowel in de tabellen als op de grafiek. We stellen ook vast dat ieder jaar met verlies wordt afgesloten. Dat verlies situeert zich – behalve in uitzonderlijke gevallen – gemiddeld in de buurt van 3 miljoen €. Dat bedrag wordt gespreid over de verzekeringsondernemingen die BA autocontracten in België aanbieden.

In absolute cijfers uitgedrukt lijkt het verlies misschien aanzienlijk. Toch moet dit resultaat worden gerelativeerd. Ter vergelijking: de schadelast van de verzekerden bij het Tariferingsbureau bedroeg in 2007 9,79 miljoen €, terwijl de schadelast van alle verzekerden op de markt 1,04 miljard € bedroeg. De ongevallen die door de verzekerden van het Tariferingsbureau worden veroorzaakt, vertegenwoordigen dus minder dan één procent van de kostprijs van alle verkeersongevallen die door de premies van de contracten op de markt worden gedragen.

Een andere vergelijking is de bijdrage ten laste van ieder verzekerd voertuig, die nodig is om het verlies van de activiteiten van het Tariferingsbureau aan te zuiveren. Zonder gebruik te willen maken van erg gecompliceerde berekeningen en rekening houdend met ongeveer 6,5 miljoen verzekerde voertuigen, kan dit bedrag²⁸ op minder dan een euro worden geschat. Alleen in 2006 lag dit bedrag hoger – tussen 1 en 1,5 euro.

De kostprijs van de schadegevallen die waren veroorzaakt door niet-verzekerde bestuurders bedroeg in 2007 iets meer dan 26 miljoen euro²⁹, wat overeenstemt met een bijdrage van ongeveer 4 euro per verzekerd voertuig.

²⁸ Uiteraard gaat het hier om een gemiddelde, want de bijdragen verschillen naargelang van het type voertuig.

²⁹ Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, Verslag 2007, p. 6.

Hoofdstuk III

Balans en vooruitzichten

A. Het recht op verzekering

Het Tariferingsbureau heeft de opdracht om ervoor te zorgen dat iedere bestuurder – als tegenprestatie voor de verplichting om zich te verzekeren – ook recht op een verzekering heeft op het vlak van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid auto. Die opdracht is een preventieve maatregel die kadert in de strijd tegen de niet-verzekering.

Het Tariferingsbureau behandelde van 1 november 2003 tot 31 december 2008 61.806 aanvragen, die betrekking hadden op 68.018 bestuurders. Dit stemt overeen met respectievelijk 1.000 aanvragen en 1.100 bestuurders per maand.

De wetgever heeft geen strakke normen opgelegd met betrekking tot de activiteiten van het Tariferingsbureau. De wet bepaalt wel dat de premie moet worden bepaald “rekening houdend met het risico dat de verzekeringnemer vormt en de solidariteit tussen alle verzekerden”, maar liet het Bureau wel de vrijheid in zijn keuze van tarifieringscriteria.

De taak van het Bureau is in dat opzicht niet gemakkelijk, zeker wanneer het erop aankomt om een ‘betaalbare’ premie te bepalen. Dit begrip wordt in de wet niet vermeld, maar werd wel al vaak gebruikt tijdens de parlementaire debatten en bij bepaalde commentaren. Toch is dit begrip moeilijk te omschrijven omdat het in hoge mate een subjectief aspect bevat.

De premie die door het Bureau wordt voorgesteld, bedraagt in 2008 voor alle voertuigen iets meer dan 1.000 euro all-in³⁰. Deze premie wordt op basis van verschillende elementen samengesteld.

In de eerste plaats stemt de premie met een hoog risico overeen. Op alle dossiers die het Tariferingsbureau sinds 1 november 2003 heeft behandeld, is de frequentie van de schadegevallen ongeveer drie keer hoger dan de gemiddelde frequentie op de markt. Het is dan ook geen verrassing dat de gemiddelde bonus-malusgraad van de personen die zich tot het Tariferingsbureau wenden, 13,7 bedraagt, terwijl die graad op de markt gemiddeld rond de 2 ligt. Alleen al die parameter verklaart waarom de premies van het Tariferingsbureau minstens 85% hoger liggen dan de premies die op de markt worden gehanteerd!

Bovenop de eigenlijke schadelast komen bovendien nog verscheidene asociale gedragingen, die bij 12,8% van de aanvragers tot een of meerdere intrekkingen van het rijbewijs leidden tijdens de vijf jaar voorafgaand aan de aanvraag. Bij 6,7% van de aanvragers konden voor dezelfde periode verscheidene laakbare gedragingen (rijden onder invloed van alcohol of drugs, overdreven snelheid, vluchtmisdrijf, rijden zonder verzekering,...) worden vastgesteld.

Anderzijds kunnen de premies dankzij het bonus-malussysteem³¹ en de plafondwaarden³² voor de premies binnen bepaalde limieten worden gehouden. De tarieven die door het Tariferingsbureau worden toegepast, liggen in ieder geval lager dan de tarieven die vroeger door de pool van de moeilijk te plaatsen risico's werden

³⁰ Rekening houdend met het grote aantal voertuigen voor toerisme en zaken, ligt de gemiddelde premie van deze categorie dicht in de buurt van het gemiddelde van alle voertuigen.

³¹ Zie hoofdstuk I, B.2.a.

³² Zie hoofdstuk I, B.2.d.

gehanteerd. Bovendien verplicht het Tariferingsbureau – in tegenstelling tot de pool – de verzekerden niet om vrijstellingen te consigneren, waarmee de financiële druk op de verzekerden nog meer wordt beperkt.

Voorbeelden

- Een bestuurder van 55 jaar dient een aanvraag in voor een wagen met vierwielaandrijving met een vermogen van 230 kW (312 pk) die als bestelwagen is ingeschreven. Rekening houdend met een bonus-malusgraad van 22 en het beroepsgebruik van het voertuig zou de premie volgens de tariferingsprincipes 6.435,36 € bedragen. In het Bureau wordt die premie teruggebracht tot 3.333,75 €, met een vrijstelling van € 2.000. Het contract werd nooit afgesloten.
- Een bestuurder van 19 jaar dient een aanvraag in voor een voertuig voor toerisme en zaken met een vermogen van 66 kW (90 pk). Rekening houdend met een bonus-malusgraad van 22 en het feit dat het voertuig ook voor beroepsdoeleinden wordt gebruikt, zou de premie 3.172,72 € bedragen, met een vrijstelling van 1.250 €. Het Bureau past het plafondbedrag van 1.980 € toe, in combinatie met een vrijstelling van 2.000 €.

Toch blijven de resultaten van de activiteiten van het Tariferingsbureau – ook met het huidige niveau van de premies – negatief. Ieder jaar moet gemiddeld iets minder dan 3 miljoen euro (meer bij een uitzonderlijke schadegeval) worden gerecupereerd bij de verzekeraars die op de markt actief zijn – d.w.z. bij de verzekerden die op een regelmatige manier zijn verzekerd.

Het verlies van het Tariferingsbureau is de prijs die men moet betalen voor de solidariteit tussen de verzekerden van het Tariferingsbureau en de verzekerden op de markt. Momenteel bedraagt de bijdrage³³ van de mensen die op een regelmatige manier verzekerd zijn, ongeveer 1 tot 1,5 euro per voertuig, wat minder is dan wat dezelfde verzekerden betalen voor schadegevallen die worden veroorzaakt door bestuurders die niet verzekerd zijn³⁴.

Rekening houdend met de vrijheid waarover het beschikt, kan het Tariferingsbureau zijn tarieven verlagen. Dit is in het verleden overigens al gebeurd. Op die manier kunnen de premies worden verlaagd voor de bestuurders die zich tot het Bureau richten, maar die aanpak leidt wel automatisch tot een groter verlies voor de activiteiten van het Tariferingsbureau en dus tot een groter bedrag dat zal moeten worden gerecupereerd bij de bestuurders die op een regelmatige manier zijn verzekerd.

Het Tariferingsbureau lijkt een positief effect te hebben op het gedrag van de meeste bestuurders die er een beroep op doen³⁵, aangezien een groot deel van zijn 'cliënten' het Bureau na een periode van drie tot vijf jaar verlaten met een lagere bonus-malusgraad dan de graad die ze hadden op het moment van hun eerste aanvraag. De activiteiten van het Tariferingsbureau hebben echter geen enkele invloed op de algemene schadelast van de markt. Het biedt dan ook geen mechanisme waarmee de premies in het algemeen kunnen worden verlaagd.

B. De strijd tegen de niet-verzekering

De opdracht van het Tariferingsbureau vormt een preventieve maatregel in de strijd tegen de niet-verzekering. De effecten van de activiteiten van het Bureau op dit vlak zijn moeilijk meetbaar.

³³ Zie hoofdstuk II, E.

³⁴ Idem.

³⁵ Zie hoofdstuk II, D.

De gegevens van het vorige hoofdstuk tonen wel aan dat de meeste personen die van de diensten van het Tariferingsbureau gebruikmaken, hoge risico's vormen omwille van het hoge aantal ongevallen, dat ze hebben veroorzaakt of het laakbare gedrag dat ze aan het stuur aan de dag hebben gelegd (verval van het recht tot sturen en andere verzwarende omstandigheden enz...). Anderen hadden in het verleden betalingsmoeilijkheden gekend of hadden die nog altijd op het moment dat ze hun aanvraag indienden.

Men mag aannemen dat die mensen zonder tussenkomst van het Tariferingsbureau grote moeilijkheden zouden gekend hebben om hun B A te dekken. Heel waarschijnlijk zou een aantal van hen ook zonder verzekering blijven rijden zijn.

Niet alle offertes die door het Tariferingsbureau worden opgesteld, worden aanvaard. Dat betekent niet noodzakelijkerwijze dat de voertuigen in kwestie onverzekerd blijven. In de praktijk wordt dit soort voertuigen gedetecteerd door de maatregelen die door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds worden genomen. Dat Fonds spoort de niet-verzekerde voertuigen op en meldt de identiteit van de titularissen van de platen aan de politie van de zone waar ze verblijven.

C. Bonus-malus

Het Tariferingsbureau past het personaliseringsmechanisme a posteriori toe, dat meer bekend is onder de naam bonus-malus³⁶, zoals dat door het koninklijk besluit van 14 december 1992 was voorzien.

Toch kan men zich afvragen of het maximumniveau van de premie (200% van de basispremie) volstaat in het geval van vaak recidiverende wegpiraten. We herinneren er in dit verband aan dat de premieverschillen tussen de laagste en de hoogste graad 3,7 bedragen. Ter vergelijking: de officiële schalen die in het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk worden toegepast, leiden tot een premieverschil dat respectievelijk 1 tot 5 en 1 tot 7 bedraagt.

Voorbeeld

- Een bestuurder van 52 jaar dient een aanvraag voor een voertuig voor toerisme en zaken in met een vermogen van 120 kW (163 pk). Hij heeft tijdens de vijf vorige jaren zeven ongevallen veroorzaakt en zijn rijbewijs werd drie keer ingetrokken wegens dronkenschap achter het stuur. Zijn bonus-malusgraad bedraagt 22, de hoogste waarde. Indien dat plafond er niet was geweest, zou hij in het gunstigste geval³⁷ een graad 30 toegewezen krijgen.

Het Tariferingsbureau zal bovendien, net als de meeste Belgische verzekeringsondernemingen, worden geconfronteerd met de geleidelijke, maar op termijn onvermijdelijke verdwijning van de laatste gegevens met betrekking tot het oude bonus-malussysteem. Sinds 1 januari 2009 vermelden de schadeattesten immers niet meer de oude bonus-malusgraad. Dit betekent dat het historische overzicht van de schadegevallen voortaan beperkt blijft tot de laatste vijf jaar, terwijl het mechanisme dat het Tariferingsbureau (zoals de andere verzekeringsondernemingen) gebruikt, gebaseerd is op een waarnemingsperiode van tien jaar.

³⁶ Zie hoofdstuk I, B.2.a.

³⁷ In de veronderstelling dat de bestuurder vertrekt van graad 0 en een ongeval voor drie jaar (stijging van 12 graden) en twee ongevallen voor de twee andere jaren veroorzaakt (stijging van 18 graden).

Tot nog toe is het nog altijd mogelijk om de nodige extra informatie over de laatste tien jaar bij de vorige verzekeraar(s) in te winnen, maar dit zal op termijn steeds moeilijker en uiteindelijk zelfs onmogelijk worden.

Men zal daarom ook eens moeten nadenken over de toekomst van de bonus-malusschaal die door het Tariferingsbureau wordt toegepast.

D. Rijgeschiktheid

Een andere moeilijkheid is de beheersing van het risico dat door sommige bestuurders wordt gevormd. De hoogte van de premie en de verplichte toepassing van een vrijstelling kunnen weliswaar een preventief effect hebben, maar er zijn nog andere oplossingen mogelijk. Die mogelijkheden moeten dan ook worden onderzocht. Het Tariferingsbureau werkt intussen al samen met twee organisaties³⁸ die de bestuurder wijzen op zijn rijgeschiktheid. Momenteel wordt nagedacht over mogelijkheden om nog andere manieren toe te passen om het risico te beperken, zoals defensieve rijcursussen of de plaatsing van systemen die voorkomen dat de bestuurder het voertuig gebruikt wanneer hij onder invloed van alcohol is.

Deze benaderingen brengen echter grote moeilijkheden met zich mee. In de eerste plaats zou de nodige tijd moeten worden voorzien om de kandidaat toe te laten om examens af te leggen, cursussen te volgen of de nodige apparatuur in zijn voertuig te laten installeren. Daardoor zou het Bureau pas veel later een tarifiering kunnen uitvoeren en een aanbod doen, waardoor het risico toeneemt dat de aanvrager zich toch zonder verzekering in het verkeer begeeft. Dat is de reden waarom het Tariferingsbureau in de meeste gevallen een aanbod doet zonder het resultaat van de rijgeschiktheidstest af te wachten.

We mogen hierbij ook de kostprijs van de examens, de cursussen en diverse apparatuur niet uit het oog verliezen. Ook hier moet dus weer een compromis worden gezocht tussen de kosten die de slechte bestuurder voor eigen rekening neemt en de verdeling van een deel van de kostprijs over alle goede bestuurders in naam van de solidariteit.

We mogen ook niet vergeten dat de geschiktheid om te rijden heel vaak met een gezondheidsprobleem verband houdt. Dat betekent dat er al snel een probleem kan opduiken op het vlak van de privacy in verband met medische gegevens. Dat is ook de reden waarom de resultaten van de tests en de onderzoeken die door Driving Know How en het CARA worden uitgevoerd, nooit rechtstreeks aan het Tariferingsbureau, maar wel aan de aanvrager worden meegedeeld. Deze laatste moet dan het Bureau op de hoogte brengen van zijn rijgeschiktheid.

Het komt dus wel voor dat het Bureau geen zicht heeft op het risico dat door een bestuurder wordt gevormd, zelfs wanneer heel sterke vermoedens bestaan in de richting van ongeschiktheid om een voertuig te besturen. De wet voorziet echter geen uitzonderingen op de verplichting van het Bureau om een aanbod te doen.

Voorbeelden

- Het verzekeringscontract van een bestuurster van 77 jaar werd door haar verzekeraar opgezegd naar aanleiding van een rijtest die bij een privé-instelling werd uitgevoerd en waarvan de resultaten negatief bleken. Op 21 januari vraagt het Bureau een onderzoek bij het CARA. In overeenstemming met zijn wettelijke opdracht heeft het Bureau toch dekking verleend zonder het resultaat van het onderzoek af te wachten.

³⁸ Zie hoofdstuk I, E, 3.

- Een bestuurder van ongeveer veertig jaar heeft tussen augustus 2004 en juli 2008 zeven schadegevallen veroorzaakt. In één geval moest hij zijn rijbewijs inleveren wegens dronkenschap achter het stuur. Het Bureau vraagt hem om een test uit te voeren bij Driving Know How. Ten gevolge van de negatieve resultaten van die test beslist het Bureau in oktober 2008 een onderzoek te laten uitvoeren bij het CARA. In dit geval en in overeenstemming met zijn wettelijke opdracht heeft het Bureau dekking verleend zonder het resultaat van het onderzoek af te wachten.

Het Bureau moet ten slotte vaststellen dat sommige bestuurders tijdelijk of definitief ongeschikt zijn om een voertuig te besturen en daardoor een echt gevaar vormen voor de andere weggebruikers. Voor die gevallen – die gelukkig heel zelden voorvallen – ligt de oplossing niet in het opleggen van premies of vrijstellingen (hoe hoog die ook zijn), maar wel in een rijverbod.

Voorbeelden

- Een bestuurster van ongeveer vijftig jaar heeft tussen juni 2005 en oktober 2008 zes schadegevallen veroorzaakt. Ze lijdt aan chronisch alcoholisme.
- Een bestuurder van 20 jaar heeft in twee jaar tijd drie schadegevallen veroorzaakt. Bij het eerste schadegeval was hij niet in het bezit van een geldig rijbewijs. In het tweede geval sloeg hij op de vlucht en in het derde geval was hij dronken.

Het Tariferingsbureau is niet bevoegd om te beslissen wie in België een motorvoertuig mag besturen. De opdracht van het Bureau is de vaststelling van de premie voor zulke risico's.

Toch stellen we vast dat de reglementeringen op dit vlak onvolledig zijn. In de meeste gevallen moet men wachten op een of meerdere zware ongevallen die aanleiding geven tot vervolgingen voor de Hoven en Rechtbanken alvorens dat een rijbewijs *in fine* ingetrokken wordt door de rechterlijke macht.

Er bestaan bijna geen preventieve maatregelen. De bestuurder die niet slaagt voor de test bij het CARA³⁹, is weliswaar verplicht om zijn rijbewijs bij de dienst bevolking van zijn gemeente in te leveren, maar deze verplichting wordt op geen enkele manier gecontroleerd. Het CARA kan bij geen enkele overheidsdienst terecht om te melden dat een bepaalde persoon niet meer in staat is om een voertuig te besturen.

³⁹ Zie hoofdstuk I, E, 3.

Bijlagen

A. Wet van 21 november 1989 (uittreksel)

Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte
aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen

Hoofdstuk II*bis* - Tariferingsbureau

(Hoofdstuk ingevoegd bij artikel 2 van de wet van 2 augustus 2002)

Artikel 9*bis*

§ 1. Binnen het Gemeenschappelijk Waarborgfonds bedoeld in artikel 79, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen⁴⁰ wordt een tariferingsbureau opgericht dat tot taak heeft vast te stellen tegen welke premie en onder welke voorwaarden een verzekeringsonderneming een persoon moet dekken die gehouden is tot de verplichting bedoeld in artikel 2 en die zich bevindt in de voorwaarden bepaald door of krachtens dit hoofdstuk.

[Het Bureau wordt niet beschouwd als een verzekeringstussenpersoon in de zin van de wet van 27 maart 1995 betreffende de verzekeringsbemiddeling en de distributie van verzekeringen.]

(Ingevoegd bij artikel 17 van de wet van 27 december 2005)

§ 2. Het bureau bestaat uit vier leden die de verzekeringsondernemingen vertegenwoordigen en vier leden die de verbruikers vertegenwoordigen, benoemd door de Koning voor een termijn van zes jaar. Deze leden worden gekozen op twee dubbele lijsten respectievelijk voorgedragen door de beroepsorganisaties van verzekeringsondernemingen en door de verenigingen ter verdediging van de consumentenbelangen.

De Koning wijst voor elk lid eveneens een plaatsvervanger aan. De plaatsvervangende leden worden op dezelfde manier gekozen als de leden.

De Koning benoemt voor een termijn van zes jaar een voorzitter die niet tot de voorgaande categorieën behoort. Het bureau kan zich experts toevoegen die geen stemrecht hebben.

De minister bevoegd voor Economische Zaken kan een waarnemer bij het bureau afvaardigen.

§ 3. Het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zorgt voor het secretariaat en het dagelijks bestuur van het Tariferingsbureau.

Het Tariferingsbureau bepaalt zijn huishoudelijk reglement en legt het ter goedkeuring voor aan de minister bevoegd voor Economische Zaken.

Artikel 9*ter*

§ 1. Iedere persoon, onderworpen aan de verplichting van artikel 2, kan bij het Tariferingsbureau een aanvraag indienen, als ten minste drie verzekeringsondernemingen waartoe de persoon zich heeft gewend, geweigerd hebben hem een dekking toe te staan.

⁴⁰ Lezen : « bedoeld in artikel 19*bis*-2 » (zie art. 7 en 12 van de wet van 22 augustus 2002).

§ 2. Het voorstel van een premie die hoger is dan de door de Koning bepaalde drempel, wordt met een weigering gelijkgesteld.

Deze drempel wordt vastgesteld door de laagste premie van het tarief van de verzekeringsonderneming, voor een motorrijtuig dat identiek is aan datgene wat het voorwerp uitmaakt van de aanvraag tot dekking, te vermenigvuldigen met 5. Deze coëfficiënt kan gewijzigd worden door de Koning zonder dat hij lager mag zijn dan 4.

§ 3. Een vrijstelling die hoger is dan de door de Koning bepaalde drempel wordt met een weigering gelijkgesteld.

Deze drempel wordt vastgesteld door de laagste premie van het tarief van de verzekeringsonderneming, voor een motorrijtuig dat identiek is aan datgene wat het voorwerp uitmaakt van de aanvraag tot dekking, te vermenigvuldigen met 3. Deze coëfficiënt kan gewijzigd worden door de Koning zonder dat hij lager mag zijn dan 2,5.

§ 4. De Koning kan de coëfficiënten bedoeld in de §§ 2 en 3 onderverdelen, meer bepaald in functie van de leeftijd, het aantal jaren dat men over een rijbewijs beschikt en de statistieken van de bestuurder inzake ongevallen.

§ 5. De verzekeringsonderneming moet de kandidaatverzekeringsnemer informeren over het feit dat hij zich in één van de gevallen bevindt als bedoeld in de §§ 2 en 3.

Artikel 9^{quater}

§ 1. Het verzoek moet bij het Tariferingsbureau worden ingediend binnen de twee maanden na de weigering of het tariferingsvoorstel bedoeld in artikel 9^{ter}. Het is niet ontvankelijk wanneer de verzoeker in de negen maanden voorafgaande aan deze weigering of dit voorstel voor hetzelfde risico een aanbod van het Tariferingsbureau heeft ontvangen.

§ 2. Het Tariferingsbureau bepaalt de premie rekening houdend met het risico dat de verzekeringnemer vertoont en met de omslag over alle verzekerden. Het kan voorwaarden opleggen ter beperking van het risico dat de verzekeringnemer vertoont.

§ 3. Het Tariferingsbureau doet een tariferingsvoorstel binnen de maand na de ontvangst van het verzoek en van de inlichtingen die nodig zijn om het tarief vast te stellen. Het voorstel wordt binnen acht dagen ter kennis gebracht van de verzoeker. Het is een maand geldig te rekenen vanaf de uitgifte.

Artikel 9^{quinquies}

§ 1. Het Tariferingsbureau vertrouwt het beheer van de door hem getarifeerde risico's toe aan een of meer verzekeringsondernemingen die lid zijn van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds dat is *ingesteld door artikel 79, § 2, van de voornoemde wet van 9 juli 1975*⁴¹.

§ 2. Het resultaat van het schadegevallenbeheer betreffende de door het Tariferingsbureau getarifeerde risico's wordt opgenomen in de rekening van het Fonds.

§ 3. De Koning kan regels bepalen om dit resultaat te verdelen over de verzekeringsondernemingen die lid zijn van het fonds.]

⁴¹ Lezen : « ingesteld door artikel 19^{bis}-2 » (zie art. 7 en 12 van de wet van 22 augustus 2002).

B. Documenten van het Tariferingsbureau

1. Aanvraagformulier

TARIFERINGSAANVRAAG “burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen” (BA Auto)

Het bijgevoegde formulier heeft als doel een tarifieringsaanvraag in te dienen bij het, door art. 9 bis van de wet van 21.11.1989, daartoe opgerichte Bureau.

Het formulier dient naar het volgende adres verstuurd te worden:

« **TARIFERINGSBUREAU BA AUTO** »
P/A GEMEENSCHAPPELIJK MOTORWAARBORGFONDS
Liefdadigheidstraat 33 Bus 1
1210 BRUSSEL

NIEUWE ZAAK

Wanneer mag U zich richten tot het Tariferingsbureau?

Wanneer tenminste 3 verzekeringsondernemingen BA-motorrijtuigen, die U raadpleegde, geweigerd hebben U in BA auto te verzekeren.

Een voorstel van premie of een vrijstelling hoger dan de door de Koning bepaalde drempel wordt met een weigering gelijkgesteld (de verzekeringsonderneming moet U informeren over het feit dat U zich in deze situatie bevindt).

Hoe dient U uw aanvraag bij het Tariferingsbureau in?

U vult het hierbij gevoegde document “Tarifieringsaanvraag” in. Zorg ervoor dat U al de gevraagde inlichtingen doorgeeft. Indien een punt niet van toepassing is, gelieve “nihil” te schrijven.

Daarna stuurt U deze aanvraag, **behoorlijk ingevuld en ondertekend**, naar het Tariferingsbureau, **vergezeld van de documenten** vermeld op pagina 7.

Zodra het secretariaat van het Tariferingsbureau in het bezit is van uw **volledige en ondertekende** aanvraag en van **de bijlagen**, zal uw dossier aan het Tariferingsbureau worden doorgegeven. Het Bureau beschikt dan over één maand om een tarifieringsvoorstel te doen. Duur van het contract : 1 jaar.

HERNIEUWING

Indien U zich in de volgende omstandigheden bevindt :

- U bent thans via het Tariferingsbureau verzekerd,
- U hebt een opzeggingsbrief ontvangen van de verzekeringssmaatschappij die uw contract beheert,
- U slaagt er niet in een nieuwe verzekeraar te vinden,

dan mag U een nieuwe aanvraag bij het Tariferingsbureau indienen. Het Bureau zal U een nieuw voorstel overmaken voor een nieuw contract voor een duur van een jaar. Dit contract zal ingaan op de dag volgend op de vervaldatum van uw huidig contract, vermeld in de opzeggingsbrief (op voorwaarde dat de volledige betaling voor die datum ontvangen werd).

Dit kan gebeuren door het invullen van de nieuwe tarifieringsaanvraag die U in de bijlage kan vinden en de voorlegging van een kopie van de volgende documenten:

- de opzeggingsbrief verstrekt door de verzekeraar-beheerder,
- het attest schadeverleden verstrekt door de verzekeraar-beheerder,
- het rijgeschiktheidsattest verleend door het CARA indien U, bij het onderschrijven van het contract, uitgenodigd werd u tot deze instelling te richten

In het overzicht van de schadegevallen (bijlage 1 van de aanvraag) dient U enkel het laatste dekkingsjaar in te vullen.

Indien U een volledig dossier terugstuurt naar het Tariferingsbureau ten laatste vijf weken vóór de vervaldatum van uw contract, dan wordt U niet verplicht het bewijs van drie weigeringen of van voorstellen die aan een weigering gelijkgesteld zijn bij de tarifieringsaanvraag te voegen.

Buiten die termijn zal uw dossier als een nieuwe aanvraag worden beschouwd en die documenten zullen aan uw dossier moeten worden gevoegd.

In alle gevallen, indien U een beroep doet op een verzekeringstussenpersoon, raden wij U aan terug contact op te nemen met hem.

TARIFERINGSAAINVRAAG

Terug te sturen document:

- per fax op het nummer **02/287.18.04**
- per post naar:

8.1

TARIFERINGSBUREAU BA AUTO
P/A GEMEENSCHAPPELIJK MOTORWAARBORGFONDS
Liefdadigheidstraat 33 bus 1

1210 BRUSSEL

Voorbehouden aan de dienst

GAAT HET OM EEN EERSTE AANVRAAG BIJ HET TARIFERINGSBUREAU OP NAAM VAN DE VERZEKERINGSNEMER : ☐ ja ☐ neen

I. VERZEKERINGSNEMER

Natuurlijke persoon:

Naam Voornaam

Geboortedatum (dd/mm/jjjj): Geslacht : ☐ mannelijk ☐ vrouwelijk Nationaliteit :

Sociaal statuut : ☐ 1. bediende/arbeider ☐ 3. zelfstandige ☐ 5. gepensioneerde
☐ 2. werkzoekende ☐ 4. student ☐ 6. andere

Indien 'Andere', preciseren :

Beroep :

Rechtspersoon :

Sociale benaming : Juridische vorm :

Activiteit :

Naam van de contactpersoon : Voornaam :

☐ Mevrouw ☐ Mijnheer

Adres :

Straat : Nummer : Bus :

Postcode : Gemeente : Land :

Tel. : Fax : E-mail :

Bankrekeningnummer van de verzekeringsnemer: - -

Vorige verzekeraars tijdens de laatste 5 jaar :

Aantal :

Indien "0", reden voor de weigeringen :

Exacte reden voor de beëindiging van het laatste contract :

- ☐ Einde van verzekeringscontract. Reden :
 - ☐ Einde van het contract van het Tariferingsbureau op de vervaldag.
 - ☐ Einde van het contract van het Tariferingsbureau vóór de vervaldag.
- Reden :

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er NIHIL in te schrijven.

TARIFERINGSAAVRAAG

II. GEBRUIKELIJKE BESTUURDERS

(Gegevens te verstrekken voor alle gebruikelijke bestuurders, ook voor de verzekeringsnemer indien hij gebruikelijke bestuurder is – blz. te fotokopiëren indien er meer dan 2 bestuurders zijn).

1. Naam en voornaam :	
Geboren op (dd/mm/jjjj) - Geslacht :	☐ Mannelijk ☐ Vrouwelijk
Nationaliteit :	
Sociaal statuut :	☐ 1. bediende/arbeider ☐ 3. zelfstandige ☐ 5. gepensioneerde ☐ 2. werkzoekende ☐ 4. student ☐ 6. andere
2. Rijbewijs :	
Type – datum van uitreiking :	
Verval(-len) van het recht tot sturen tijdens de afgelopen 3 jaar, preciseren :	Aantal verval(-len) Reden(en) : Totale duur van de vervallen : week(-en)
3. Schadegevallen tijdens de afgelopen 5 jaar	Gelieve het 5 jaar omvattend overzicht in te vullen (zie bijlage)
4. Zijn er omstandigheden die het rijden beïnvloeden (ziekte, gebruik van medicatie, handicap) ?	☐ ja ☐ neen
Indien ja:	
a) gelieve een apart blad bij te voegen waarop U aangeeft dat U geschikt bent tot het rijden (na raadpleging van uw arts) en dit document te ondertekenen	
b) Werd het gebruikte voertuig hieraan aangepast?	☐ ja ☐ neen

1. Naam en voornaam :	
Geboren op (dd/mm/jjjj) - Geslacht :	☐ Mannelijk ☐ Vrouwelijk
Nationaliteit :	
Sociaal statuut :	☐ 1. bediende/arbeider ☐ 3. zelfstandige ☐ 5. gepensioneerde ☐ 2. werkzoekende ☐ 4. student ☐ 6. andere
2. Rijbewijs :	
Type – datum van uitreiking :	
Verval(-len) van het recht tot sturen tijdens de afgelopen 3 jaar, preciseren :	Aantal verval(-len) Reden(en) : Totale duur van de vervallen : week(-en)
3. Schadegevallen tijdens de afgelopen 5 jaar	Gelieve het 5 jaar omvattend overzicht in te vullen (zie bijlage)
4. Zijn er omstandigheden die het rijden beïnvloeden (ziekte, gebruik van medicatie, handicap) ?	☐ ja ☐ neen
Indien ja:	
a) gelieve een apart blad bij te voegen waarop U aangeeft dat U geschikt bent tot het rijden (na raadpleging van uw arts) en dit document te ondertekenen	
b) Werd het gebruikte voertuig hieraan aangepast?	☐ ja ☐ neen

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er NIHIL in te schrijven.

TARIFERINGSAANVRAAG

III. TE VERZEKEREN VOERTUIG(EN) :

Beschrijving van het voertuig

Is het voertuig ingeschreven ? ☐ ja ☐ neen

Merk : 	
Model : 	Type :
Indien voertuig > 3,5 T., kan het ertoe gebracht worden een aanhangwagen te trekken? ☐ ja ☐ neen	
Onderstelnummer : 	Cilinderinhoud : Vermogen KW (niet in te vullen indien motorfiets)
Indien het voertuig ingeschreven is, plaatnummer:	
Indien categorie = vervoer van zaken (zie bijlage 2), maximaal toegelaten massa kg	
Het betreft GEEN huurvoertuig ☐ Het betreft een huurvoertuig met bestuurder ☐ Het betreft een huurvoertuig op korte termijn ☐	
Jaar van eerste inkeerstelling 	Aantal zitplaatsen, uitgezonderd bestuurder (behalve voor tweewielers en gelijkgestelde)

Brandstof : ☐ 1. benzine ☐ 2. diesel ☐ 3. LPG ☐ 4. elektriciteit ☐ 5. andere

Vragen inzake de categorie en het gebruik van het voertuig

Door middel van de tabel in bijlage 2, gelieve de code van de categorie waaraan het voertuig toebehoort alsook de code inzake zijn gebruik hieronder te willen vermelden. Beide codes moeten in dezelfde voertuigklasse (A, B, C, D of E) worden gekozen.

Bijvoorbeeld: U hebt een wagen van het type "break". U kiest de categorie **01** (toerisme & zaken) en de code "gebruik" **51** (privé-gebruik en op weg van/naar het werk), beide in de voertuigklasse A.

Code categorie van het voertuig	
Indien code categorie 04 of 12, preciseren :	
Code gebruik van het voertuig	
Indien code gebruik 77 of 82, preciseren:	

De aanvraag mag voor meerdere voertuigen worden ingediend. De dekkingsperiodes zullen identiek zijn (dezelfde aanvangsdatum). U mag dit blad fotokopiëren in zoveel exemplaren dat er voertuigen zijn.
Indien volgens U aanvullende opmerkingen noodzakelijk zijn voor de tarifiering, mag U deze op een apart blad papier toevoegen.

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er NIHIL in te schrijven.

TARIFERINGSAANVRAAG

Kenmerken van de aanhangwagen indien > 500 kg

Gaat het om een caravan ? ☐ ja ☐ neen

Is de aanhangwagen ingeschreven ? ☐ ja ☐ neen

Merk :

Model :

Type :

Onderstelnummer :

Indien de aanhangwagen ingeschreven is, nummerplaat : _____

Maximaal toegelaten massa

_____ Kg

Jaar van eerste inverkeerstelling :

Voor aanhangwagens van bussen of taxi's, inhoud

☐

bagages

☐

goederen

Code gebruik van de aanhangwagen

Indien code gebruik 77 of 82, preciseren:

De aanvraag mag voor meerdere voertuigen worden ingediend. De dekkingperiodes zullen identiek zijn (dezelfde aanvangsdatum). U mag dit blad fotokopiëren in zoveel exemplaren dat er voertuigen zijn. Indien volgens U aanvullende opmerkingen noodzakelijk zijn voor de tarifiering, mag U deze op een apart blad papier toevoegen.

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er NIHIL in te schrijven.

TARIFERINGSAANVRAAG

IV. AANVANGSDATUM VAN HET CONTRACT :

- ☐ De dag na ontvangst van de betaling van de premie.
- ☐ Een latere datum na ontvangst van de betaling : _ _ _ _ _
- ☐ Aan het einde van het vorige contract van het Tariferingsbureau,
d.w.z. _ _ _ _ _

De ondergetekende bevestigt dat deze aanvraag volledig en oprecht werd ingevuld.
Alle oplichting of poging tot oplichting van de verzekeringsonderneming kan
strafrechtelijk vervolgd worden op grond van artikel 496 van het Strafwetboek.

Indien de verzekeringsnemer een natuurlijke persoon is, is hij gebruikelijke bestuurder
van één van de voertuigen vermeld in de tarifieringsaanvraag ? ☐ ja ☐ neen

Gedaan te, op _ _ _ _ _

**Handtekening van de
verzekeringsnemer,**

V. PERSONALIA VAN DE VERZEKERINGSTUSSENPERSOON¹:

Indien U ons deze aanvraag terugstuurt zonder dit kader te hebben laten invullen, dan betekent dit dat U niet wenst beroep te doen op een tussenpersoon.

Benaming of naam :	_ _ _ _ _
Identificatienummer CBFA :	_ _ _ _ _ - _ _
Numer KBO :	_ _ _ _ _
Referenties van het dossier :	
Adres :	_ _ _ _ _
Postcode + gemeente :	_ _ _ _ _ _ _ _ _ _
Telefoonnummer :	_ _ _ _ _ Fax : _ _ _ _ _
E-mail :	
Bankrekeningnummer :	_ _ _ - _ _ _ _ _ - _ _
NAAM : HANDTEKENING :	

De verstrekte persoonsgegevens worden uitsluitend verwerkt met het oog op het onderschrijven en het beheer van het verzekeringscontract. Zij zullen daartoe aan de aangewezen verzekeraar-beheerder worden megedeeld. De betrokken persoon heeft een individueel recht van toegang tot en verbetering van de gegevens. Om die rechten uit te oefenen stuurt de bovengenoemde persoon een gedateerde en ondertekende aanvraag, met kopie van zijn identiteitskaart, naar het GEMEENSCHAPPELIJK MOTORWAARBORGFONDS, Liefdadigheidstraat 33 bus 1, 1210 BRUSSEL (wet van 8 december 1992).

¹ Indien U beroep doet op een tussenpersoon, zal deze die gegevens zelf invullen

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er NIHIL in te schrijven.

TARIFERINGSAANVRAAG

VI. AAN DIT FORMULIER TOE TE VOEGEN DOCUMENTEN :

NIEUWE ZAAK

Voor de verzekeringsnemer :

1. 3 weigeringen en/of daarmee gelijkgestelde documenten (voorstel van een premie of vrijstelling hoger dan de legale drempel), **minder dan 2 maanden oud**, van de geraadpleegde verzekeraars BA-motorrijtuigen. Een opzegbrief **mag niet** worden beschouwd als een weigering.

Voor **elke** gebruikelijke bestuurder :

2. het attest schadeverleden en/of bonus-malus verstrekt door de onderneming(en) die het risico tijdens **de laatste 5 jaar** hebben gedekt (behalve voor de nieuwe bestuurders).
3. een afdruk **recto/verso** van zijn rijbewijs.
4. ingeval U positief antwoordde op de vraag 4 van afdeling II « Gebruikelijke bestuurders », uw bevestiging van rijgeschiktheid, op een apart blad, door U ondertekend na raadpleging van uw arts.

HERNIEUWING

Voor de verzekeringsnemer :

1. de opzeggingsbrief van de onderneming die het risico gedurende het **laatste jaar** gedekt heeft.

Voor **elke** gebruikelijke bestuurder :

2. het attest schadeverleden van de onderneming die het risico gedurende het **laatste jaar** gedekt heeft.
3. indien U uitgenodigd werd om U tot het CARA te richten, het attest van geschiktheid voor het besturen afgeleverd door deze instelling.

Opgelet

- Indien **een bestuurder** niet verzekerd was in het te hernieuwen contract via het TB, moet hij de aanvraag invullen zoals in het geval van een nieuwe zaak (zie hierboven).
- Indien het volledige dossier niet in ons bezit is **ten laatste 5 weken** voor de datum van de vervaldag van het contract, dan zal dit dossier beschouwd worden als een nieuwe zaak.

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er **NIHIL** in te schrijven.

BIJLAGE 1

In te vullen voor alle gebruikelijke bestuurders, de verzekeringsnemer inbegrepen (blz. te fotokopiëren indien er meer dan 2 gebruikelijke bestuurders zijn).

Alle oplichting of poging tot oplichting van de verzekeringsonderneming kan strafrechtelijk vervolgd worden op grond van artikel 496 van het Strafwetboek.

[illegible]

(**) Gelieve de juiste vermelding te omcirkelen.

Dit document moet per gebruikelijke bestuurder worden ingevuld. Het vervangt geenszins het attest schadeverleiden verstrekt door de onderneming, waarvan sprake in punt VI.2.

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er NIHIL in te schrijven.

TARIFERINGSAAVRAAG

BIJLAGE 2

TABEL CATEGORIE EN GEBRUIK VAN HET VOERTUIG

De codes « categorie » en « gebruik » van het voertuig moeten in dezelfde voertuigklasse worden gekozen (A, B, C, D of E).

Klasse	Code « categorie » van het voertuig	Code « gebruik » van het voertuig
A	01 toerisme en zaken	51 privé-gebruik en op weg naar/van het werk (of daarmee gelijkgesteld)
	02 tweewieler : bromfiets	52 beroeps- en privé-gebruik
	03 tweewieler : motorfiets	53 koerierdienst voor eigen rekening
	04 gelijkgesteld aan een tweewieler (quads,...)	54 koerierdienst voor rekening van derden
B	Transport van zaken/goederen :	55 voor eigen rekening
	05 MTM <= 3,5 T. (*)	56 voor eigen rekening, koerierdienst
	06 MTM > 3,5 T. (*), nationaal vervoer, vrachtwagen	57 voor eigen rekening, vervoer van gevaarlijke produkten : categorie 1
	07 MTM > 3,5 T. (*), nationaal vervoer, trekker	58 voor eigen rekening, vervoer van gevaarlijke produkten : categorie 2
	08 MTM > 3,5 T. (*), internationaal vervoer, vrachtwagen	59 voor eigen rekening, vervoer van gevaarlijke produkten : categorie 3
	09 MTM > 3,5 T. (*), internationaal vervoer, trekker	60 voor eigen rekening, gratis vervoer van meer dan twee personen op weg naar/van het werk (*)
	(*) MTM = maximaal toegelaten massa	61 voor eigen rekening, gratis vervoer van meer dan twee personen tijdens de werkuren en voor de behoeften van de dienst (**)
		62 voor rekening van derden
		63 voor rekening van derden, koerierdienst
		64 voor rekening van derden, vervoer van gevaarlijke produkten : categorie 1
		65 voor rekening van derden, vervoer van gevaarlijke produkten : categorie 2
		66 voor rekening van derden, vervoer van gevaarlijke produkten : categorie 3
		67 voor rekening van derden, gratis vervoer van meer dan twee personen op weg naar/van het werk (*)
		68 voor rekening van derden, gratis vervoer van meer dan twee personen tijdens de werkuren en voor de behoeften van de dienst (**)
		(*) Het aantal gratis vervoerde personen, per vrachtwagen, overschrijdt TWEE, <u>zonder de bestuurder</u> , en het gaat om het vervoer van arbeiders of werknemers op weg naar/van het werk, verricht door de werkgever in de beperkingen toegelaten door de wetgeving.
		(**) Het aantal gratis vervoerde personen, per vrachtwagen, overschrijdt TWEE, <u>zonder de bestuurder</u> , en het gaat om het vervoer van arbeiders of werknemers, tijdens de werkuren en voor de behoeften van de dienst verricht door de werkgever.
C	10 Vervoer van personen	69 taxi
		70 autobus (openbare dienst)
		71 werkgeversdienst
		72 verhuur met chauffeur
		73 autocar
D	11 Landbouwvoertuig	74 hoteldienst
		75 ziekenwagen
		76 verhuur op korte termijn
E	12 Andere	77 ander transport
D	11 Landbouwvoertuig	78 voor eigen rekening zonder levering
		79 voor eigen rekening <u>met</u> levering
E	12 Andere	80 voor rekening van derden zonder levering
		81 voor rekening van derden <u>met</u> levering
E	12 Andere	82 Andere

Indien een rubriek niet van toepassing is, gelieve er NIHIL in te schrijven.

2. Typeclausules

a. Weigering

Indien drie verzekeringsondernemingen weigeren u te verzekeren of u een offerte doen die met een weigering kan gelijkgesteld worden, dan kan u een aanvraag richten tot het Tariferingsbureau (*) conform artikel 9ter van de wet van 21 november 1989 (ingevoerd door de wet van 2 augustus 2002) betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Dit document laat u toe één van die weigeringen aan te tonen.

(*) Tariferingsbureau
p/a Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds
Liefdadigheidstraat 33, bus 1
1210 Brussel
www.fcga-gmwf.be

b. Hoge tarifiering

Deze verzekeringsofferte wordt gelijkgesteld met een weigering vermits :

- het bedrag van de premie hoger ligt dan de door de wet bepaalde drempel.
- en/of
- het bedrag van de vrijstelling hoger ligt dan de door de wet bepaalde drempel.

Indien drie verzekeringsondernemingen weigeren u te verzekeren of u een offerte doen die met een weigering kan gelijkgesteld worden, dan kan u een aanvraag richten tot het Tariferingsbureau (*) conform artikel 9ter van de wet van 21 november 1989 (ingevoerd door de wet van 2 augustus 2002) betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Dit document laat u toe één van die weigeringen aan te tonen.

(*) Tariferingsbureau
p/a Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds
Liefdadigheidstraat 33, bus 1
1210 Brussel (www.fcga-gmwf.be)

c. Opzegging van een contract afgesloten voor rekening van het Tarifieringsbureau

In overeenstemming met artikel 26 van de algemene voorwaarden zeggen wij de in rand vermelde verzekeringsovereenkomst op in datum van __/__/____. Wij nodigen u uit tegen die datum een nieuwe overeenkomst BA Auto te sluiten bij een verzekeringsonderneming naar uw keuze aan wie u onder andere het attest schadeverleden in bijlage dient over te maken.

Mocht u echter geen nieuwe verzekeraar vinden dan heeft u het recht om een nieuwe aanvraag in te dienen bij het Tarifieringsbureau dat een nieuw tarief zal bepalen. Daartoe moet u huidig schrijven voorleggen op voorwaarde dat u dit doet binnen een termijn van vijf weken vóór de hierboven aangehaalde vervaldatum. Buiten deze termijn zal bij uw aanvraag opnieuw het bewijs moeten worden gevoegd dat drie verzekeringsondernemingen ofwel het risico hebben geweigerd ofwel een offerte hebben voorgesteld die aan een weigering gelijkgesteld is in overeenstemming met artikel 9^{ter} van de wet van 21 november 1989 (ingevoerd door de wet van 2 augustus 2002) betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

In ieder geval zal een nieuwe tarifieringsaanvraag moeten ingevuld en tijdig ingediend worden bij het Tarifieringsbureau. Wij raden u daarom aan terug contact op te nemen met uw verzekeringstussenpersoon of anders een nieuwe tarifieringsaanvraag in te vullen die u bij het Tarifieringsbureau kunt bekomen.

(*) Tarifieringsbureau
p/a Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds
Liefdadigheidstraat 33, bus 1
1210 Brussel
www.fcga-gmwf.be

C. Aanvragen per jaar ingediend bij het Tariferingsbureau

- 2003 (van 1 november tot 31 december)

2003	Alle	T&Z	2W	VZ	VP	ZZ	TZ 28-25	TZ 26-64	TZ 65-99
Aantal aanvragen	1.358	1.173	21	111	21	32	116	956	100
Aantal bestuurders	1.574	1.289	27	185	41	32	159	1.020	109
Tussenpersonen	1.285	1.107	21	105	20	32	108	904	94
Bevestigde dossiers	972	849	11	77	17	18	70	688	90
Hernieuwingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beroepsgebruik	194	50	3	111	21	9	4	43	3
Gemiddeld vermogen (kW)	64,1	63,2		76,6	65,0		61,1	63,7	60,1
Gemiddeld bonus-malus		14,5					14,5	14,8	12,4
Mannen	1.125	967	19	105	10	24	112	783	71
Vrouwen	220	206	2	5	4	3	4	173	29
Gemiddelde leeftijd	43,9	43,8	38,4	44,5	49,1	47,4	24,0	42,3	81,1
Minder dan 26 jaar	128	116	4	7	1	-	116	-	-
Van 26 jaar tot 64 jaar	1.033	956	16	101	11	27	-	956	-
65 jaar en meer	182	100	1	2	1	-	-	-	100
Beginnende bestuurders		1					-	1	-
Aantal vervallen	259	229	7	21	-	2	14	210	5
Aantal dossiers met verval	205	186	4	13	-	2	14	167	5
Aantal verzw. omstandigheden	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aantal dossiers met verzw. omst.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aantal ongevallen	1.055	914	12	106	6	17	116	708	90
Aantal dossiers met ongeval	691	607	8	58	5	13	74	476	57
Jaarlijkse betaling uitgesloten	171	148		10	-	4	10	133	5
Gemiddelde premie	1.427,64	1.391,23	496,52	2.092,23	2.260,16	521,50	1.628,51	1.385,36	1.174,51
Aantal dossiers met vrijstelling	189	135	-	31	14	9	46	85	4

T&Z	Voertuigen van Toerisme en Zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor Vervoer van zaken
VZ	Voertuigen voor Vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
TZ 18-25	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder minder dan 26 jaar
TZ 26-74	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder tussen 26 jaar en minder dan 75 jaar
TZ 75-99	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder meer dan 26 jaar

• 2004

2004	Alle	T&Z	2W	VZ	VP	ZZ	TZ 28-25	TZ 26-64	TZ 65-99
Aantal aanvragen	9.810	8.394	245	671	337	163	989	6.909	490
Aantal bestuurders	11.424	8.930	346	815	1.067	266	1.040	7.365	517
Tussenpersonen	9.031	7.683	225	630	336	157	929	6.293	456
Bevestigde dossiers	7.001	6.099	169	476	142	115	652	5.025	419
Hernieuwingen	873	767	15	57	16	18	55	609	103
Beroepsgebruik	1.573	455	31	671	337	79	13	426	14
Gemiddeld vermogen (kW)	63,5	62,2		76,0	75,8		61,9	62,1	63,5
Gemiddeld bonus-malus		14,0					14,5	14,1	11,8
Mannen	8.007	6.799	224	625	218	141	901	5.542	354
Vrouwen	1.671	1.591	16	43	12	9	88	1.367	136
Gemiddelde leeftijd	42,4	42,3	37,2	43,8	46,6	46,5	23,6	42,2	81,6
Minder dan 26 jaar	1.082	989	49	35	4	5	989	-	-
Van 26 jaar tot 64 jaar	7.623	6.909	179	588	214	132	-	6.909	-
65 jaar en meer	963	490	10	42	11	11	-	-	490
Beginnende bestuurders		-					8	2	-
Aantal vervallen	1.462	1.275	56	110	2	19	115	1.141	19
Aantal dossiers met verval	1.186	1.042	41	83	2	18	96	928	18
Aantal verzw. omstandigheden	218	199	9	8	-	2	44	155	-
Aantal dossiers met verzw. omst.	215	196	9	8	-	2	43	153	-
Aantal ongevallen	7.775	6.890	166	569	35	115	1.059	5.419	410
Aantal dossiers met ongeval	4.808	4.277	110	335	20	66	616	3.407	252
Jaarlijkse betaling uitgesloten	1.458	1.223		83	8	21	77	1.134	10
Gemiddelde premie	1.211,99	1.187,62	471,75	1.623,06	1.958,00	345,09	1.473,92	1.160,63	988,41
Aantal dossiers met vrijstelling	2.469	1.876	49	174	322	48	296	1.458	120

T&Z	Voertuigen van Toerisme en Zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor Vervoer van zaken
VZ	Voertuigen voor Vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
TZ 18-25	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder minder dan 26 jaar
TZ 26-74	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder tussen 26 jaar en minder dan 75 jaar
TZ 75-99	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder meer dan 26 jaar

- 2005

2005	Alle	T&Z	2W	VZ	VP	ZZ	TZ 28-25	TZ 26-64	TZ 65-99
Aantal aanvragen	11.612	10.093	178	716	83	58	1.403	8.067	381
Aantal bestuurders	12.898	10.757	208	845	147	66	1.466	8.626	403
Tussenpersonen	10.626	9.200	157	671	80	55	1.321	7.303	349
Bevestigde dossiers	8.382	7.351	128	515	56	39	996	5.850	322
Hernieuwingen	4.913	4.314	46	327	47	30	424	3.547	238
Beroepsgebruik	1.660	473	13	716	83	40	23	417	3
Gemiddeld vermogen (kW)	63,2	61,9		72,8	83,6		63,7	61,7	62,1
Gemiddeld bonus-malus		13,8					15,1	13,7	10,6
Mannen	9.533	8.116	167	671	79	56	1.264	6.382	282
Vrouwen	2.050	1.969	10	45	3	2	139	1.685	99
Gemiddelde leeftijd	41,4	41,3	34,2	43,8	59,9	56,0	23,3	42,1	82,9
Minder dan 26 jaar	1.594	1.475	18	-	-	-	1.403	-	-
Van 26 jaar tot 64 jaar	9.372	8.094	131	695	77	52	-	8.067	-
65 jaar en meer	522	493	2	10	2	1	-	-	381
Beginnende bestuurders		18					15	3	-
Aantal vervallen	1.735	1.504	30	113	12	10	199	1.280	6
Aantal dossiers met verval	1.390	1.223	22	90	1	7	167	1.033	6
Aantal verzw. omstandigheden	731	654	20	38	-	2	132	510	5
Aantal dossiers met verzw. omst.	684	616	16	35	-	2	127	478	5
Aantal ongevallen	11.953	10.428	173	877	31	74	1.946	7.915	371
Aantal dossiers met ongeval	6.694	5.906	106	440	22	33	1.029	4.548	209
Jaarlijkse betaling uitgesloten	2.012	1.711		104	14	7	143	1.537	12
Gemiddelde premie	1.155,83	1.136,75	483,18	1.448,96	2.596,65	285,52	1.441,06	1.096,68	843,96
Aantal dossiers met vrijstelling	3.062	2.420	38	246	82	19	452	1.797	92

T&Z	Voertuigen van Toerisme en Zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor Vervoer van zaken
VZ	Voertuigen voor Vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
TZ 18-25	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder minder dan 26 jaar
TZ 26-74	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder tussen 26 jaar en minder dan 75 jaar
TZ 75-99	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder meer dan 26 jaar

• 2006

2006	Alle	T&Z	2W	VZ	VP	ZZ	TZ 28-25	TZ 26-64	TZ 65-99
Aantal aanvragen	12.980	11.152	370	1.040	199	219	1.879	8.732	523
Aantal bestuurders	14.070	11.812	426	1.204	338	290	1.955	9.280	558
Tussenpersonen	11.962	10.224	345	980	199	214	1.787	7.938	483
Bevestigde dossiers	9.300	8.118	263	689	82	148	1.292	6.382	432
Hernieuwingen	6.720	5.908	132	500	72	108	805	4.728	367
Beroepsgebruik	1.953	476	57	1.040	199	181	36	429	9
Gemiddeld vermogen (kW)	63,9	62,5		75,5	86,8		62,1	62,8	60,4
Gemiddeld bonus-malus		13,7					15,4	13,5	10,7
Mannen	10.673	8.943	346	982	194	208	1.681	6.875	385
Vrouwen	2.290	2.194	24	56	5	11	198	1.857	138
Gemiddelde leeftijd	40,7	40,5	36,5	41,9	47,8	47,6	23,0	41,9	80,7
Minder dan 26 jaar	2.029	1.879	78	65	1	6	1.879	-	-
Van 26 jaar tot 64 jaar	10.304	8.732	271	925	193	183	-	8.732	-
65 jaar en meer	550	523	8	15	1	3	-	-	523
Beginnende bestuurders		4					2	2	-
Aantal vervallen	2.094	1.780	103	178	1	32	318	1.445	17
Aantal dossiers met verval	1.669	1.437	71	139	1	21	261	1.160	16
Aantal verzw. omstandigheden	1.172	995	39	116	3	19	221	758	15
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.094	935	36	101	3	19	209	711	14
Aantal ongevallen	17.499	15.154	362	1.576	98	309	2.915	11.510	727
Aantal dossiers met ongeval	9.115	7.977	222	736	49	131	1.502	6.090	384
Jaarlijkse betaling uitgesloten	2.588	2.140		188	55	33	235	1.882	21
Gemiddelde premie	1.041,31	1.022,31	419,25	1.370,33	2.510,85	161,93	1.327,06	971,03	784,24
Aantal dossiers met vrijstelling	3.307	2.579	88	352	190	98	492	1.950	130

T&Z	Voertuigen van Toerisme en Zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor Vervoer van zaken
VZ	Voertuigen voor Vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
TZ 18-25	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder minder dan 26 jaar
TZ 26-74	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder tussen 26 jaar en minder dan 75 jaar
TZ 75-99	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder meer dan 26 jaar

- 2007

2007	Alle	T&Z	2W	VZ	VP	ZZ	TZ 28-25	TZ 26-64	TZ 65-99
Aantal aanvragen	13.014	11.370	394	961	87	202	1.826	8.984	551
Aantal bestuurders	14.036	12.004	439	1.094	227	272	1.903	9.507	585
Tussenpersonen	11.969	10.411	368	912	86	192	1.742	8.149	513
Bevestigde dossiers	10.042	8.815	279	737	49	162	1.293	7.030	486
Hernieuwingen	7.598	6.663	185	559	60	131	804	5.445	407
Beroepsgebruik	1.766	502	46	961	87	170	23	468	11
Gemiddeld vermogen (kW)	64,4	63,6		73,8	100,5		63,9	63,8	60,7
Gemiddeld bonus-malus		13,6					15,6	13,4	10,3
Mannen	10.592	9.048	366	910	78	190	1.613	7.032	403
Vrouwen	2.409	2.313	28	50	6	12	213	1.952	148
Gemiddelde leeftijd	40,9	40,8	36,5	42,0	43,9	48,5	23,0	41,9	80,9
Minder dan 26 jaar	1.977	1.826	79	68	1	3	1.826	-	-
Van 26 jaar tot 64 jaar	10.447	8.984	305	880	83	195	-	8.984	-
65 jaar en meer	570	551	5	10	-	4	-	-	551
Beginnende bestuurders		4					3	-	1
Aantal vervallen	2.221	1.903	99	177	-	42	330	1.551	22
Aantal dossiers met verval	1.801	1.546	75	151	-	29	264	1.262	20
Aantal verzw. omstandigheden	1.112	984	32	83	1	12	198	765	21
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.032	911	30	79	1	11	192	698	21
Aantal ongevallen	18.399	16.097	420	1.469	76	337	2.902	12.456	739
Aantal dossiers met ongeval	9.407	8.288	245	708	38	128	1.465	6.421	402
Jaarlijkse betaling uitgesloten	2.816	2.390		188	19	35	285	2.088	15
Gemiddelde premie	1.020,54	1.021,05	408,99	1.320,13	2.425,53	154,65	1.353,30	969,21	768,82
Aantal dossiers met vrijstelling	3.300	2.731	90	321	80	78	509	2.096	125

T&Z	Voertuigen van Toerisme en Zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor Vervoer van zaken
VZ	Voertuigen voor Vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
TZ 18-25	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder minder dan 26 jaar
TZ 26-74	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder tussen 26 jaar en minder dan 75 jaar
TZ 75-99	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder meer dan 26 jaar

• 2008

2008	Alle	T&Z	2W	VZ	VP	ZZ	TZ 28-25	TZ 26-64	TZ 65-99
Aantal aanvragen	13.032	11.151	448	1.068	121	244	1.716	8.816	604
Aantal bestuurders	14.076	11.768	489	1.165	380	274	1.787	9.327	638
Tussenpersonen	12.063	10.288	418	1.011	115	231	1.642	8.071	563
Bevestigde dossiers	9.832	8.461	329	788	67	187	1.195	6.728	525
Hernieuwingen	8.083	7.029	209	655	36	154	800	5.751	466
Beroepsgebruik	1.910	445	67	1.068	121	209	17	408	16
Gemiddeld vermogen (kW)	65,4	64,7		73,4	93,8		63,7	65,0	62,0
Gemiddeld bonus-malus		13,5					15,8	13,3	10,2
Mannen	10.566	8.800	415	1.012	113	226	1.544	6.823	430
Vrouwen	2.448	2.339	30	54	8	17	172	1.993	174
Gemiddelde leeftijd	41,5	41,4	37,8	42,3	39,8	47,2	22,9	42,3	81,0
Minder dan 26 jaar	1.908	1.716	82	80	24	6	1.716	-	-
Van 26 jaar tot 64 jaar	10.452	8.816	345	965	92	234	-	8.816	-
65 jaar en meer	630	604	7	16	-	3	-	-	604
Beginnende bestuurders		4					3	1	-
Aantal vervallen	2.052	1.732	106	182	1	31	309	1.406	17
Aantal dossiers met verval	1.690	1.442	76	145	1	26	259	1.167	16
Aantal verzw. omstandigheden	1.195	1.037	43	97	-	18	223	794	20
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.108	967	40	85	-	16	204	745	18
Aantal ongevallen	18.877	16.318	510	1.607	70	372	2.857	12.630	831
Aantal dossiers met ongeval	9.526	8.274	283	778	30	161	1.419	6.441	414
Jaarlijkse betaling uitgesloten	2.897	2.345		257	46	33	266	2.058	19
Gemiddelde premie	1.025,92	1.030,06	408,70	1.319,43	2.101,18	152,08	1.399,26	975,23	785,58
Aantal dossiers met vrijstelling	3.338	2.701	132	333	84	88	467	2.084	146

T&Z	Voertuigen van Toerisme en Zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor Vervoer van zaken
VZ	Voertuigen voor Vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
TZ 18-25	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder minder dan 26 jaar
TZ 26-74	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder tussen 26 jaar en minder dan 75 jaar
TZ 75-99	Voertuigen van Toerisme en Zaken, bestuurder meer dan 26 jaar