

Tariferingsbureau Auto

Statistische gegevens 2015-2019



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Tabellen en grafieken	3
Inleiding	4
Deel I. De werking van het Tarifieringsbureau	5
A. De werking van het Tarifieringsbureau	5
1. De aanvraag	5
2. De vaststelling van de premie	6
3. Het aanbod	8
4. De dekking	8
5. Beheer van de overeenkomst	9
6. Duur van de overeenkomst	9
B. Ondervonden problemen	10
1. Corona-crisis	10
2. Informatie van CARA	10
3. Groot aantal hernieuwingen	10
Deel II. De Cijfergegevens	11
A. Geheel van aanvragen en aanvaardingen.....	11
1. Aanvragen en aanvaardingen	11
2. Nieuwe zaken en hernieuwingen	12
3. Types voertuigen.....	13
B. Gegevens per leeftijdsklasse voor toerisme en zaken	15
1. Woord vooraf	15
2. Aanvragen, aanvaarde offertes en hernieuwingen	15
3. Verdeling mannen - vrouwen.....	17
4. Vermogen van het voertuig	19
5. Antecedenten die maken dat personen zich wenden tot het Tarifieringsbureau	19
6. Gemiddelde premies	24
C. Statistieken Tarifieringsbureau 2019 (portefeuille van de verzekerden).....	26
1. Aantal verzekerde voertuigen	26
2. Uitsplitsing per voertuig categorie	26
3. Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken)	29
4. Verval van het recht tot sturen / verzwarende omstandigheden (Toerisme en zaken)	30
5. Aantal jaren rijbewijs (Toerisme en zaken)	31
6. Schadeverleden (Toerisme en zaken)	32
D. Analyse Tarifieringsbureau per voorval jaar	33
E. Financieel verslag	34
Bijlage Tabellen met cijfergegevens, opgesplitst per jaar	37

Tabellen en grafieken

A.1.1. – Aanvragen en aanvaarde offertes.....	11
A.1.2. – Nieuwe zaken en hernieuwingen.....	13
A.1.3. – Types voertuigen.....	14
B.2.1. – Verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie.....	16
B.2.2. – Percentage aanvaardingen per leeftijdscategorie.....	16
B.2.3. – Percentages hernieuwingen per leeftijdscategorie.....	17
B.3.1. – Aandeel mannelijke bestuurders.....	18
B.3.2. – Gemiddeld vermogen (in kW) volgens leeftijdscategorie en geslacht.....	18
B.4. – Gemiddeld vermogen (in kW) per leeftijdscategorie.....	19
B.5.1. – Frequentie schadegevallen per leeftijdscategorie.....	20
B.5.2. – Verhouding tussen leeftijd en frequentie van schadegevallen.....	21
B.5.3. – Gemiddelde bonus-malusgraad per leeftijdscategorie.....	22
B.5.4. – Dossiers waarbij bestuurders één of meerdere keren hun rijbewijs moesten inleveren.....	23
B.5.5. – Dossiers met één of meerdere verzwarende omstandigheden.....	23
B.5.6. – Dossiers met betalingsmoeilijkheden.....	24
B.6. – Gemiddelde premie (inclusief taks) per leeftijdscategorie.....	25
C.2.1. – Uitsplitsing per voertuig categorie.....	26
C.2.3. – Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau.....	28
C.2.4. – Schadefrequentie op de markt en van het Tariferingsbureau.....	28
C.3.1. – Demografische uitsplitsing (Toerisme en zaken).....	29
C.3.2. – Leeftijdsklasse en geslacht (Toerisme et zaken).....	29
C.4.1. – Verval van rijbewijs (Toerisme et zaken).....	30
C.4.2. – Verzwarende omstandigheden (Toerisme et zaken).....	30
C.5. – Aantal jaren rijbewijs (Toerisme et zaken).....	31
C.6. – Schadeverleden (Toerisme et zaken).....	32
D.1. – Schadefrequentie per voorvaljaar en observatiejaar.....	33
D.2. – Sinistraliteit per voorval jaar en observatiejaar.....	33
E.1.1. – Financiële gegevens.....	34
E.1.2. – Ratio's.....	35
E.1.3. – Resultaat van de activiteiten van het Tariferingsbureau.....	35

Inleiding

Het Tarifieringsbureau BA Auto is opgericht in de schoot van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. De wetgever heeft in 2002 de opdracht gegeven dit Tarifieringsbureau op te richten. Hoofdstuk Ibis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna “WAM”) betreft het Tarifieringsbureau. Zijn taak bestaat in het vaststellen tegen welke premie en onder welke voorwaarden een verzekeringsonderneming een persoon moet dekken die gehouden is tot de verplichting tot het sluiten van een verzekeringsovereenkomst BA Motorrijtuigen, en die door ten minste drie verzekeraars wordt geweigerd of waarvoor de verzekeraars een te hoge premie voorstellen.

De eerste leden van het Tarifieringsbureau Auto werden op 1 maart 2003 door de Koning benoemd en het Bureau begon op 1 november van hetzelfde jaar met zijn activiteiten.

Het laatste verslag van het Tarifieringsbureau betreft de periode van 2011 tot 2015. Tot 2017 verplichtte de wet het Tarifieringsbureau niet om een verslag over zijn activiteiten op te stellen. De wet van 31 mei 2017 tot wijziging van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen heeft voor het Tarifieringsbureau de verplichting ingevoerd om driejaarlijks een verslag op te stellen over zijn werking en de ondervonden problemen, dit bekend te maken op zijn website en het onverwijld door te geven aan de Federale Wetgevende Kamers.

In huidig verslag worden in deel I *de werking en de ondervonden problemen van het Tarifieringsbureau* toegelicht, zoals dit gevraagd wordt door de wetgever, en in deel II de cijfergegevens van het Tarifieringsbureau BA Auto over de periode 2015-2019.

De cijfergegevens in deel II zijn ingedeeld in verschillende hoofdstukken. Deel II A. heeft betrekking op de tarifieringsaanvragen en de aanvaarde offertes, waarbij algemene informatie wordt gegeven over het geheel van de aanvragen.

In deel II B. wordt het profiel van de personen die de offerte van het Tarifieringsbureau aanvaard hebben, nauwkeuriger omschreven. Er worden met betrekking tot de voertuigen voor toerisme en zaken (d.w.z. personenwagens), die de belangrijkste categorie voor het Tarifieringsbureau vormen, analyses gemaakt per leeftijdscategorie.

Deel II C. biedt statistieken over de voertuigen die via het Tarifieringsbureau waren verzekerd in 2019, waarbij bijzondere aandacht wordt gegeven aan de schadefrequentie en de gemiddelde schadelast. In deel II D. wordt de evolutie gegeven van de schadefrequentie in de jaren die volgen op het schadegeval en dit voor de jaren 2015 tot 2019.

Ten slotte worden in deel II E. de financiële resultaten van de activiteiten van het Tarifieringsbureau voorgesteld.

Het verslag wordt nog aangevuld met een bijlage met cijfergegevens voor de jaren 2015 tot en met 2019.

Deel I. De werking van het Tariferingsbureau

Het Tariferingsbureau is paritair samengesteld: zowel de consumenten als de verzekeringsondernemingen worden vertegenwoordigd door vier leden. Voor elk lid is er ook een plaatsvervangend lid aangeduid. Er is een voorzitter die tot geen van voormelde categorieën behoort. De Koning benoemt de leden en de voorzitter voor een termijn van zes jaar. De leden mogen zich laten bijstaan door experts en de vergaderingen worden ook bijgewoond door een waarnemer van de minister die bevoegd is voor verzekeringen. De experts en de waarnemer zijn niet stemgerechtigd. De beslissingen van het Tariferingsbureau worden in de meeste gevallen bij consensus genomen.

Zoals in de inleiding al is vermeld, kan iedereen die een verzekeringsovereenkomst BA Motorrijtuigen dient te onderschrijven en daarvoor door drie verzekeraars wordt geweigerd of waarvoor de verzekeraars een te hoge premie voorstellen, bij het Tariferingsbureau een aanvraag indienen. Het Tariferingsbureau is een vangnet voor diegenen die geen betaalbare verzekeringsovereenkomst BA Motorrijtuigen kunnen sluiten.

Het dagelijkse werk van het Tariferingsbureau wordt geleverd door het secretariaat, dat bestaat uit 14 personen die het Belgisch Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds ter beschikking stelt. Het secretariaat staat in voor de behandeling van de aanvragen, d.w.z. het verzamelen en de analyse van alle vereiste documenten en - bij onvolledige aanvragen - het meedelen aan de tussenpersonen en/of kandidaat-verzekeringnemers van de ontbrekende documenten; het bepalen van een premie met of zonder vrijstelling; het naleven van de wettelijke behandelingstermijnen; het beheer van alle briefwisselingen met de tussenpersonen en/of kandidaat-verzekeringnemers; het verzenden van het voorlopige verzekeringsbewijs naar de tussenpersonen en/of nemers; het toekennen van het beheer van de aan de voorwaarden van het Tariferingsbureau getarifeerde contracten tussen de drie beherende verzekeringsondernemingen; het opstellen van de statistieken; het voeren van het secretariaat van de vergaderingen van het Tariferingsbureau, het voorleggen van specifieke gevallen aan de leden en de voorzitter, wiens expertise nuttig kan zijn om de gepaste aanpak aan te scherpen.

A. De werking van het Tariferingsbureau

1. De aanvraag

De kandidaat-verzekeringnemer kan zijn aanvraag voor een verzekering per post, per fax, per mail, of via het onlinesysteem van het Tariferingsbureau Auto indienen. Sinds 2013 is het voor zowel particulieren als verzekeringstussenpersonen mogelijk om de aanvraag online in te dienen. Tussen november 2019 en oktober 2020 maakte 89,3% van de kandidaat-verzekeringnemers hiervan gebruik.

Bij het indienen van de aanvraag dient de kandidaat-verzekeringnemer het bewijs te leveren van drie weigeringen of te hoge premies of vrijstellingen.

In de meeste gevallen legt een kandidaat-verzekeringnemer het bewijs van drie weigeringen voor. Slechts zeer uitzonderlijk wordt aangevoerd dat een hoge premie of vrijstelling wordt toegepast. De verzekeringsonderneming moet de kandidaat-verzekeringnemer informeren over het feit dat hij of zij zich in deze situatie bevindt.

De andere informatie die de aanvrager dient over te maken: het volledig ingevulde aanvraagformulier, de attesten schadeverleden van alle BA Autoverzekeraars tijdens de laatste vijf jaren, een recto/verso kopie van de rijbewijzen van alle gebruikelijke bestuurders en in bepaalde gevallen een bevestiging van rijgeschiktheid.

De verwerking van de aanvraag gebeurt als volgt: de medewerkers van het secretariaat onderzoeken de aanvraag, zij gaan na of alle in het formulier gevraagde informatie correct werd opgegeven, of alle benodigde documenten aan de aanvraag werden toegevoegd, en of aan alle voorwaarden is voldaan. Wanneer de aanvraag volledig is, kan het secretariaat overgaan tot tarifiering. Het beschikt daartoe over een maand, maar sinds lange tijd is de verwerkingstermijn een stuk korter.

2. De vaststelling van de premie

Artikel 9 quater van de WAM stelt dat het Tariferingsbureau bij het bepalen van de premie rekening houdt met het risico dat de kandidaat-verzekeringnemer vertoont en met de omslag over alle verzekerden. Er kunnen voorwaarden opgelegd worden ter beperking van het risico dat de kandidaat-verzekeringnemer vertoont.

Het Tariferingsbureau dient dus een evenwicht te zoeken tussen enerzijds het risico van de kandidaat-verzekeringnemer, dat al een verhoogd risico is, anders zou hij een overeenkomst op de markt hebben gevonden, en de solidariteit die van alle verzekerden gevraagd wordt. De premies die betaald worden door de verzekeringnemers die via het Tariferingsbureau verzekerd worden, volstaan immers niet om alle schadegevallen in het kader van deze overeenkomsten te dragen.

De wetgever heeft aan het Tariferingsbureau niet de verplichting opgelegd om een tarief te bepalen. Het Tariferingsbureau kan voor elke aanvraag de premie bepalen die gevraagd wordt.

In de praktijk heeft het Tariferingsbureau in de loop der jaren regels uitgewerkt die het secretariaat gebruikt om de premie te bepalen. Door deze tarifieringsregels krijgen kandidaat-verzekeringnemers met een gelijklopend risico ook eenzelfde premie aangeboden. Op die manier kan het secretariaat voor bijna alle aanvragen een premie en eventueel bijkomende voorwaarden bepalen.

Slechts wanneer een aanvraag wordt ingediend voor een risico dat niet voorkomt in de tarifieringsregels, zal het secretariaat aan het Tariferingsbureau vragen om een premie en eventueel voorwaarden voor te stellen. De leden zullen het risico dan beoordelen om na te gaan of het kan verzekerd worden en tegen welke premie.

De tarifieringsregels van het Tariferingsbureau worden niet publiek gemaakt maar een korte toelichting betreffende de toe te passen criteria kan geboden worden. De segmentatiecriteria zijn op de site van het Tariferingsbureau Auto te vinden: http://www.bt-tb.be/auto/documents/segm_crit.pdf.

Voor de voertuigen Toerisme en Zaken wordt de premie voornamelijk bepaald op basis van de Bonus-Malus-graad en het vermogen van het voertuig. Om de premies

betaalbaar te houden, heeft het Tariferingsbureau plafondwaarden ingevoerd voor de voertuigen voor toerisme en zaken die voor privédoeleinden worden gebruikt. Immers, de toepassing van de tariferingscriteria kan tot hoge en dus moeilijk betaalbare premies leiden. Het risico bestaat dat sommige bestuurders dan onverzekerd gaan rijden, wat het tegengestelde is van de opdracht van het Tariferingsbureau. Daarom werd voor de premie een plafondwaarde 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.

In 2017 heeft het Tariferingsbureau op vraag van de politieke overheid een nieuw tarief uitgewerkt voor de zogenaamde 'starter'. Dit tarief wordt toegepast vanaf 1 juli 2017. Het gaat om een forfaitair tarief voor jongeren (jonger dan 26 jaar), die aan bepaalde voorwaarden voldoen. Er wordt geen Bonus-Malus-grad toegepast.

Voor andere voertuigen zijn er verschillende criteria die toegepast worden, zoals het vermogen, de maximaal toegelaten massa, de aard van het vervoer, de bestemming, het aantal plaatsen voor vervoerde personen... Voor landbouwvoertuigen, aanhangwagens en bijzondere voertuigen zijn forfaitaire premies vastgelegd.

In 2019 hebben de leden van het Tariferingsbureau beslist om de tarieven van sommige voertuigcategorieën aan te passen om ervoor te zorgen dat de premies van het Tariferingsbureau meer vergelijkbaar zijn met de premies van de markt.

Voor alle voertuigen wordt er bij het bepalen van de premie rekening gehouden met zogenaamde verzwarende omstandigheden: ontzetting uit het recht tot sturen, rijden onder invloed van alcohol of drugs, vluchtmisdrijf, onverzekerd rijden, fraude, groot aantal schadegevallen in fout in korte periode... Wanneer deze omstandigheden worden vastgesteld, zal de in de tariferingsregels bepaalde premie verhoogd worden met een bepaald percentage of wordt een vrijstelling in het contract bepaald.

Een belangrijk onderdeel van de tariferingsregels is deze vrijstelling. De wetgever heeft bepaald dat het Tariferingsbureau ook voorwaarden kan opleggen. De vrijstelling is er een van. Door het opleggen van een vrijstelling tracht het Tariferingsbureau de kandidaat-verzekeringnemer of een bepaalde bestuurder de nodige verantwoordelijkheidszin bij te brengen. Deze vrijstellingen dienen niet geconsigneerd te worden, ze zullen pas opgeëist worden bij een schadegeval in fout. Het Tariferingsbureau loopt dan wel het risico dat bij schadegeval die vrijstelling niet of niet tijdig zal worden betaald.

Een andere voorwaarde die het Tariferingsbureau voor sommige kandidaat-verzekeringnemers oplegt, is het onderzoek naar de geschiktheid om een voertuig te besturen. Het afleggen van deze test wordt beslist op basis van het schadeverleden van de bestuurder. Ook de verkeersveiligheid is immers een belangrijk aspect dat in acht dient genomen te worden.

Het Tariferingsbureau werkt hiervoor samen met het CARA. Het CARA is een afdeling van het Vias Institute, dat de rijgeschiktheid kan beoordelen en daarvoor de officiële rijgeschiktheidsattesten kan afleveren. Het Tariferingsbureau werkt hiertoe ook samen met het DAC, dat bepaalde taken overneemt van CARA voor het Waals Gewest vanaf midden 2019. Het gebruik van het rijbewijs kan op die manier aan bepaalde voorwaarden en beperkingen worden onderworpen. Wanneer het CARA een rijgeschiktheidsattest weigert af te leveren of een attest aflevert met beperkingen, dient de houder van het rijbewijs bij de bevoegde instanties een

aanpassing van zijn rijbewijs te vragen. Het Tariferingsbureau wijst er op dat hierop geen enkele controle bestaat. Ook als het Tariferingsbureau zelf een onderzoek heeft gevraagd, worden de resultaten alleen aan de houder van het rijbewijs meegedeeld. Het Tariferingsbureau moet er dan op rekenen dat deze de informatie overmaakt.

Eenzijds duurt het meestal een aantal maanden vooraleer het CARA een rijgeschiktheidsattest kan afleveren. Anderzijds heeft de wetgever aan het Tariferingsbureau opgelegd om binnen de maand¹ na de ontvangst van het verzoek en van de inlichtingen die nodig zijn om het tarief vast te stellen, een tariferingsvoorstel te doen. Om die reden heeft het Tariferingsbureau een ‘tussenplossing’ gezocht door een audit te laten uitvoeren van het rijgedrag van de betrokken bestuurder door bedrijven die een verwerking van de audit binnen een termijn van twee weken kunnen garanderen. Die bestuurder dient dan bepaalde tests uit te voeren en als de resultaten slecht zijn, kan het Tariferingsbureau een bijkomend onderzoek bij het CARA (en voortaan ook bij DAC) vragen om de rijgeschiktheid te beoordelen.

3. Het aanbod

Wanneer alle documenten gecontroleerd zijn en de premie en eventueel ook de voorwaarden vastgesteld zijn, maakt het secretariaat van het Tariferingsbureau een aanbod met voorstel van premie en eventueel van bijkomende voorwaarden over aan de kandidaat-verzekeringnemer of aan diens verzekeringstussenpersoon, als die de aanvraag heeft ingediend. De tussenpersoon wordt gevraagd het aanbod aan de klant – de kandidaat-verzekeringnemer – over te maken. Wanneer de aanvraag via het onlinesysteem van het Tariferingsbureau wordt ingediend, wordt ook het aanbod naar het mailadres dat als profiel dient (voor klant of makelaar), verstuurd.

Het aanbod vermeldt het bedrag van de premie, de eventuele vrijstelling en eventueel de bijkomende voorwaarden. De aanvrager heeft na de verzending van het aanbod één maand de tijd om het al dan niet te aanvaarden. Het secretariaat past deze regel soepel toe in het belang van de aanvrager, maar de geboden termijn is beperkt. De kandidaat-verzekeringnemer kan ook een welbepaalde begindatum opgeven, die binnen de periode van drie maanden na het versturen van het aanbod moet liggen. Het aanbod blijft in dat geval uiteraard geldig tot aan de gewenste begindatum.

4. De dekking

Door de voorgestelde premie te betalen, verklaart de aanvrager/kandidaat-verzekeringnemer zich akkoord met het aanbod. De dekking zal ten vroegste ingaan de dag na ontvangst van de betaling. Een latere gewenste begindatum is ook mogelijk.

Wanneer de aanvrager bijvoorbeeld nog een lopende overeenkomst BA Motorrijtuigen heeft, kan hij vragen dat de dekking pas ingaat op de eerste dag na het einde van die overeenkomst. Het secretariaat maakt het verzekeringsbewijs over

¹ Artikel 9quater, §3 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

aan de verzekeringnemer. Dit bewijs is opgesteld op naam van de verzekeringsonderneming die het contract beheert.

5. Beheer van de overeenkomst

De overeenkomsten die via het Tariferingsbureau zijn getarifeerd en door de aanvrager zijn aanvaard, worden beheerd door verzekeringsondernemingen die daartoe door het Tariferingsbureau zijn aangeduid. Deze verzekeraars moeten voldoen aan de voorwaarden van het lastenboek en worden na een oproep tot kandidaatstelling aangeduid. Thans betreft het de verzekeraars AG Insurance, AXA Belgium en ETHIAS.

Deze verzekeraars stellen de overeenkomst op, een polis die voldoet aan de Minimumvoorwaarden van de verzekeringsovereenkomsten tot dekking van de verplichte aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen bepaald bij het koninklijk besluit van 16 april 2018.

De betrokken verzekeraars beheren de overeenkomsten: ze vergoeden de slachtoffers, verhalen eventuele vrijstellingen, vorderen niet-betaalde premies...

6. Duur van de overeenkomst

Zoals alle BA Auto-verzekeringsovereenkomsten hebben de overeenkomsten die via het Tariferingsbureau getarifeerd zijn een duur van een jaar. Overeenkomstig de wet worden deze overeenkomsten stilzwijgend verlengd voor opeenvolgende periodes van een jaar, als ze niet ten minste drie maanden vóór de vervaldag van de overeenkomst opgezegd werden.

Omdat het de bedoeling is dat de betrokken verzekeringnemers zo vlug mogelijk een verzekering zoeken op de markt, zeggen de beherende verzekeringsondernemingen de aan hen toevertrouwde overeenkomsten aan het einde van het verzekeringsjaar op. Op die manier worden de verzekeringnemers aangemoedigd om een verzekering te zoeken op de markt.

Omdat deze zoektocht niet altijd het verhoopte resultaat geeft, is er de mogelijkheid voor de verzekeringnemer om een hernieuwing van zijn overeenkomst te vragen. In dit geval dient hij enkel de opzegbrief en het attest schadeverleden van zijn huidig contract aan het secretariaat te bezorgen.

Een groot deel van de tariferingsdossiers van het Tariferingsbureau betreft hernieuwingen van overeenkomsten. In 2019 bedroeg dit aandeel 65,9%.

B. Ondervonden problemen

De wetgever vraagt dat het verslag toelichting zou gegeven over de ondervonden problemen.

1. Corona-crisis

Het coronavirus heeft ook gevolgen met zich meegebracht voor de werkwijze van het Tariferingsbureau. Het secretariaat heeft zich moeten aanpassen aan thuiswerk - wat weinig problemen gaf voor online-dossiers - maar heeft er ook moeten voor zorgen dat de aanvragen op papier nog op tijd konden worden behandeld.

In 2020 hebben de leden van het Tariferingsbureau geen gelegenheid gehad om samen te komen. Wanneer het Tariferingsbureau een beslissing diende te nemen werden deze, conform het Huishoudelijk Reglement, via schriftelijke procedure genomen.

2. Informatie van CARA

CARA en DAC zijn bevoegd om een rijbewijs in te trekken als de instelling na zijn onderzoek vaststelt dat de bestuurder niet meer rijgeschikt is, of ze kunnen ook beperkingen opleggen aan het rijbewijs. De intrekking en de beperkingen worden meegedeeld aan de bestuurder die gevraagd wordt om het rijbewijs terug te geven aan de gemeentediensten of om zijn rijbewijs te laten aanpassen. In de praktijk gebeurt dit niet altijd en de plaatselijke overheden zijn zich niet altijd bewust van deze maatregel. Ook het Tariferingsbureau dient te rekenen op de bestuurder om de gepaste informatie te krijgen.

3. Groot aantal hernieuwingen

Het secretariaat stelt vast dat het aantal hernieuwingen elk jaar een groter aandeel vormt ten opzichte van de nieuwe zaken. Voor het 17^{de} boekjaar (november 2019 - oktober 2020) bedraagt dit aandeel 67,7% van de behandelde aanvragen.

Sommige makelaarskantoren leveren weinig inspanningen om een gedeelte van hun klanten terug op de markt te proberen te laten verzekeren na een dekking van enkele jaren aan de voorwaarden van het Tariferingsbureau Auto terwijl deze klanten geen bijkomende schadegevallen hebben veroorzaakt of geen betalingsproblemen meer hebben gekend en dus zeker een kans zouden hebben om op de markt een BA -Motorrijtuigenverzekering te vinden.

Deel II. De Cijfergegevens

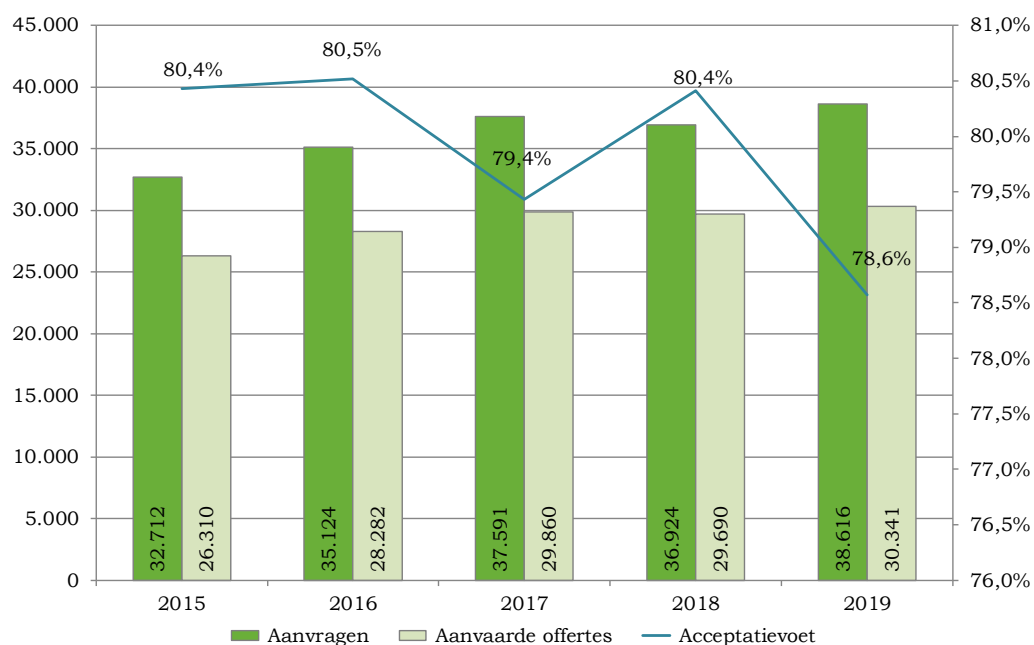
A. Geheel van aanvragen en aanvaardingen

In dit deel vindt u de gegevens met betrekking tot de activiteiten van het Tariferingsbureau, en dan meer bepaald met betrekking tot het aantal aanvragen en het aantal aanvaardingen. De verzekeringsondernemingen, die de door het Tariferingsbureau aangebrachte overeenkomsten beheren, bieden verzekeringsovereenkomsten aan met een duur van één jaar, conform de wet. Om de verzekeringnemer aan te moedigen een verzekering op de markt te zoeken, wordt de overeenkomst tegen de jaarlijkse vervaldatum door de verzekeringsondernemingen opgezegd. Voor het aantal aanvragen wordt gekeken naar de aanvragen die aanleiding hebben gegeven tot een tarifiering en een aanbod van een premie. De enige dossiers die hierin niet werden opgenomen, zijn de aanvragen die ondanks herinneringen niet werden vervolledigd en daardoor niet konden getarifeerd worden.

Het aantal aanvaardingen betreft het aantal aanvragen die tot een tarifiering en een aanbod van een premie hebben geleid én waarbij het aanbod door de aanvrager werd aanvaard.

1. Aanvragen en aanvaardingen

Grafiek A.1.1 geeft de evolutie weer van de aanvragen tot tarifiering, van de aanvaarde offertes en de acceptatievoet (aantal aanvaarde offertes gedeeld door het aantal aanvragen). De acceptatievoet bedraagt ongeveer 80 %. Dit betekent dat vier op vijf 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 zijn ingegaan.

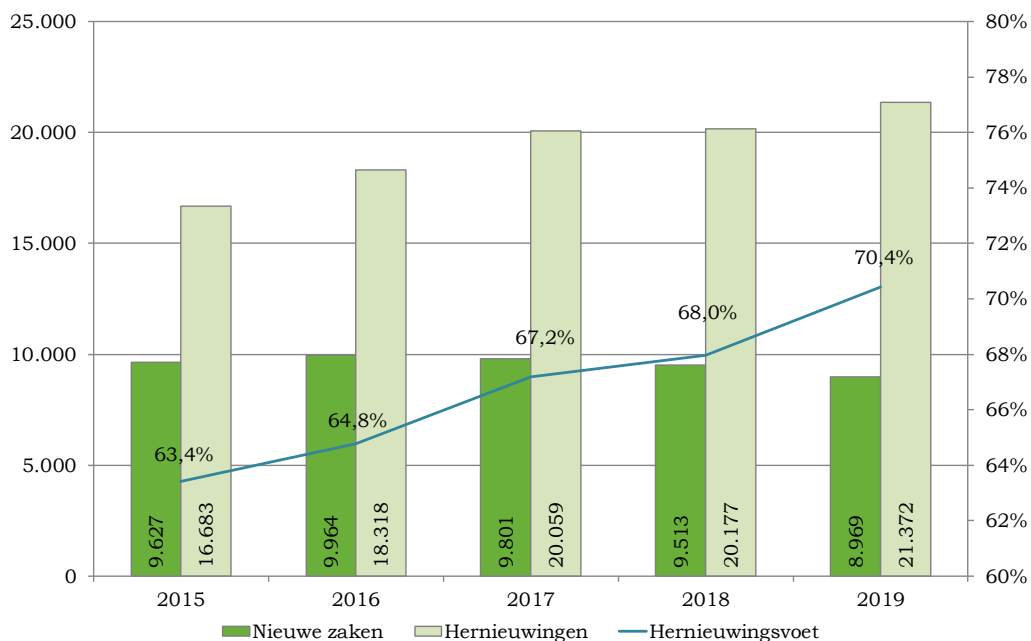
Sommige gevallen kunnen gemakkelijk worden geïdentificeerd door het Bureau: de gevallen waarbij iemand een tweede aanvraag heeft ingediend omdat de geldigheidstermijn van het eerste aanbod verstreken was of omdat de eerste aanvraag niet meer met de reële toestand overeenstemde (ander voertuig, toevoeging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

De andere gevallen maken dan het voorwerp uit van een onderzoek van de dienst van de opsporing van de niet verzekering bij het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. Voor alle gevallen waarvoor het kentekennummer nog officieel ingeschreven is en waarvoor geen verzekeringsonderneming kan worden geïdentificeerd, verschijnen deze voertuigen in het daarvoor voorziene detectiesysteem dat door het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds wordt beheerd.

Om reden van zijn wettelijke opdracht, wordt een aanbod door het Tarifieringsbureau 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 soms moeilijk blijken. Het feit dat het Tarifieringsbureau 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 heeft ook tot gevolg 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 opnieuw aanvaarde offertes van consumenten die al via het Tarifieringsbureau waren verzekerd. Het aandeel van hernieuwingen in de aanvaarde offertes stijgt jaarlijks in de periode 2015-2019.



A.1.2. – Nieuwe zaken en hernieuwingen

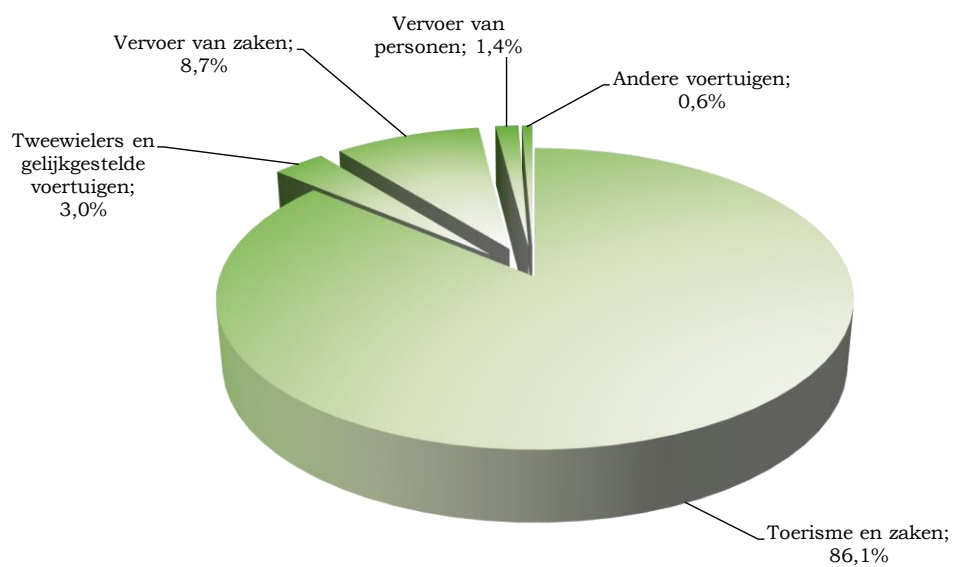
3. Types voertuigen

Grafiek A.1.3. geeft de verdeling weer van de aanvaarde offertes per type van voertuig in de periode van 1 januari 2015 tot en met 31 december 2019. De gegevens hebben betrekking op de 142.817 aanvaarde offertes, waarvoor het voertuigtype gekend is bij het opstellen van de statistieken.

Er werd hierbij een onderscheid gemaakt tussen vijf types voertuigen:

- Toerisme en zaken (personenwagens);
- Tweewielers en gelijkgestelde voertuigen (rijwielen met hulpmotoren, motorfietsen, quads enz.);
- Voertuigen voor het vervoer van zaken (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 zaken, tweewielers, voertuigen voor het vervoer van personen en ten slotte de andere voertuigen.



A.1.3. – Types voertuigen

B. Gegevens per leeftijdsklasse voor toerisme en zaken

1. Woord vooraf

De gegevens in deel B hebben enkel betrekking op 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 vanaf 26 tot en met 75 jaar;
- senioren, met een leeftijd van 76 jaar en ouder.

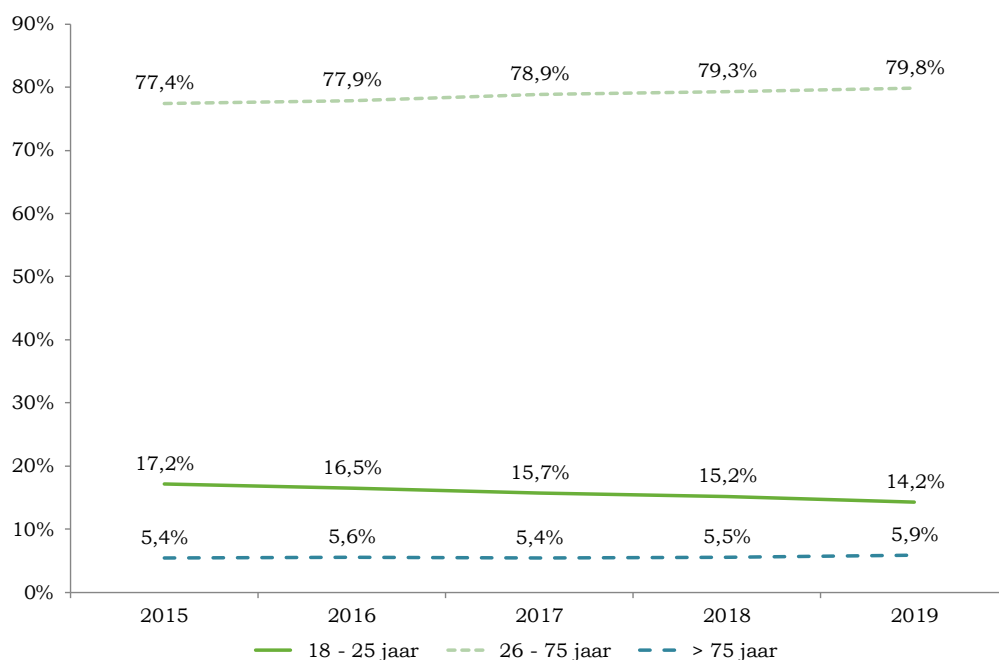
De percentages weergegeven in de grafieken in dit deel houden geen rekening met een klein aantal observaties waarvoor één of meerdere variabelen ontbreken. Dit heeft als gevolg dat de percentages in deze grafieken licht kunnen verschillen van de percentages die berekend kunnen worden uit de gegevens in bijlage.

De resultaten in de grafieken vanaf B.2.3. tot en met B.6 hebben enkel betrekking op de aanvaarde offertes.

2. Aanvragen, aanvaarde offertes en hernieuwingen

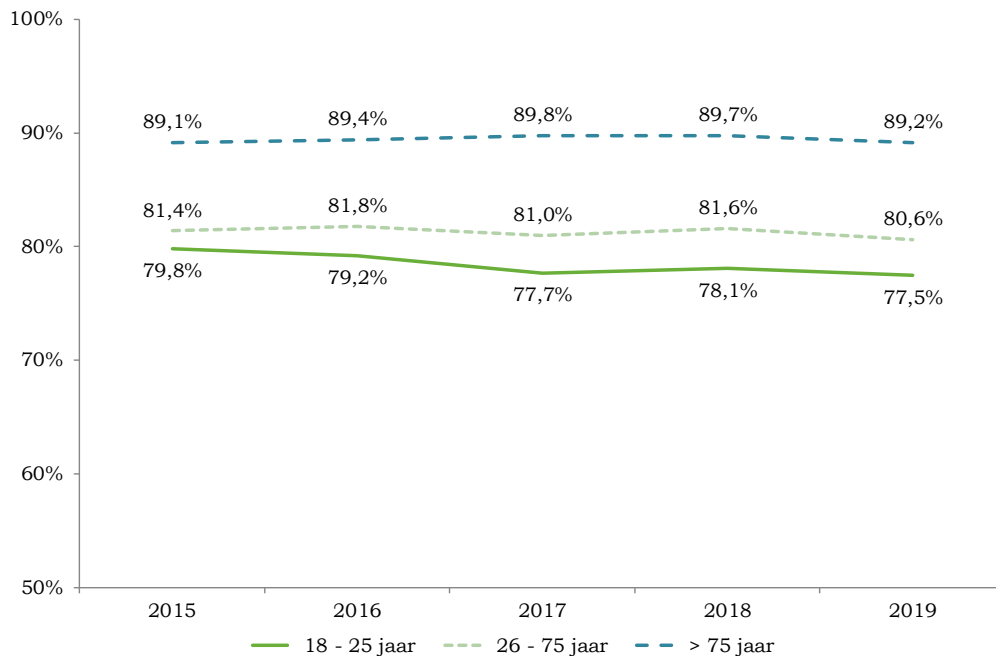
Grafiek B.2.1. geeft de verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie. Zoals uit deze grafiek kan afgeleid worden, horen de meeste bestuurders thuis in de leeftijdscategorie van 26 tot 75 jaar. Daarna volgen de bestuurders die jonger zijn dan 26 jaar. Bestuurders van 76 jaar en ouder vormen slechts een klein percentage van de aanvragers.

De studie van de antecedenten op het vlak van de schadelast (zie B.5 hieronder) toont evenwel aan dat de jonge bestuurders die zich tot het Tariferingsbureau richten, moeilijke gevallen zijn omwille van de frequentie of de ongevalsomstandigheden.



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

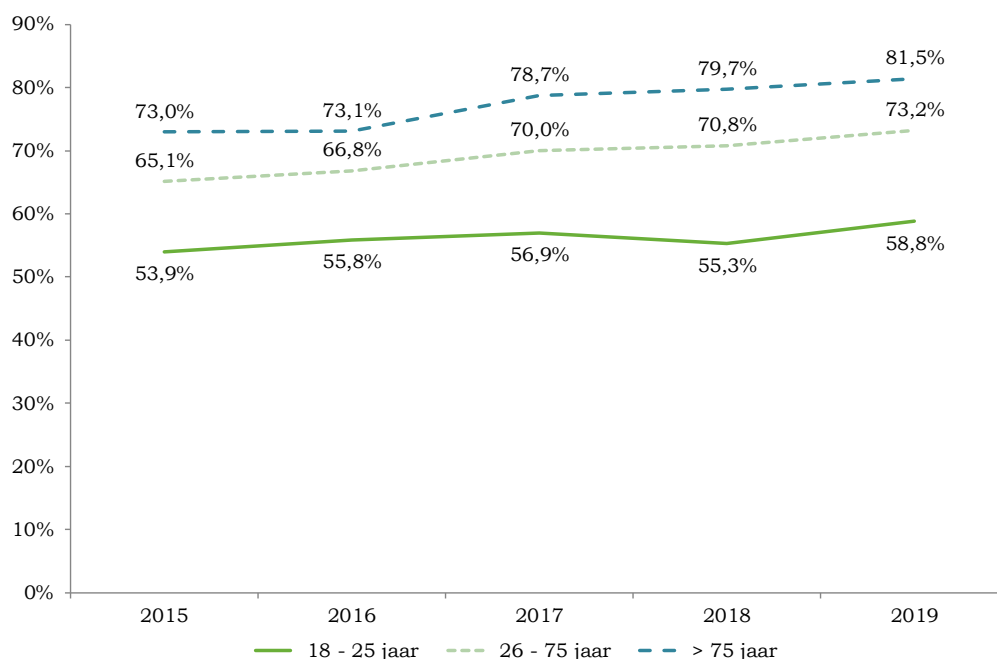
Grafiek B.2.2. geeft de evolutie weer van het percentage aanvaarde gevallen. Hierbij valt vooral een verschil op in functie van de leeftijdscategorie. Dit verschil kan toe te schrijven zijn aan het feit dat jonge bestuurders gemakkelijker een dekking op de markt vinden of terugvinden.



B.2.2. – Percentage aanvaardingen per leeftijdscategorie

Het percentage aanvaardingen bij de senioren ligt ruim boven dit van de andere leeftijdscategorieën. Oudere bestuurders 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. Het percentage hernieuwingen ligt voor deze leeftijdscategorie dan ook boven dat van de andere leeftijdscategorieën.

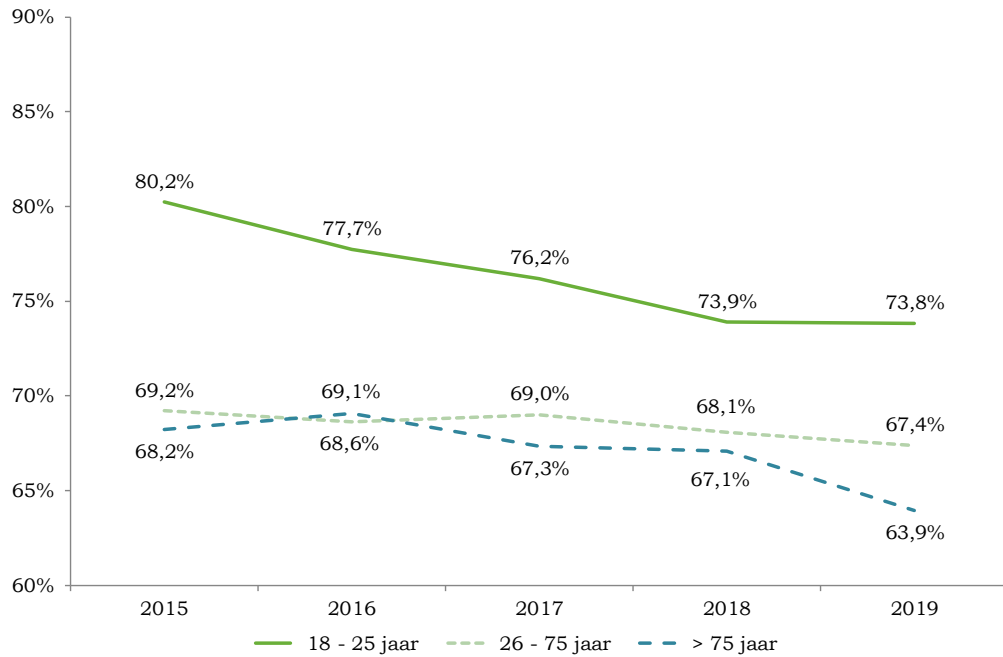


B.2.3. – Percentages hernieuwingen per leeftijdscategorie

3. Verdeling mannen - vrouwen

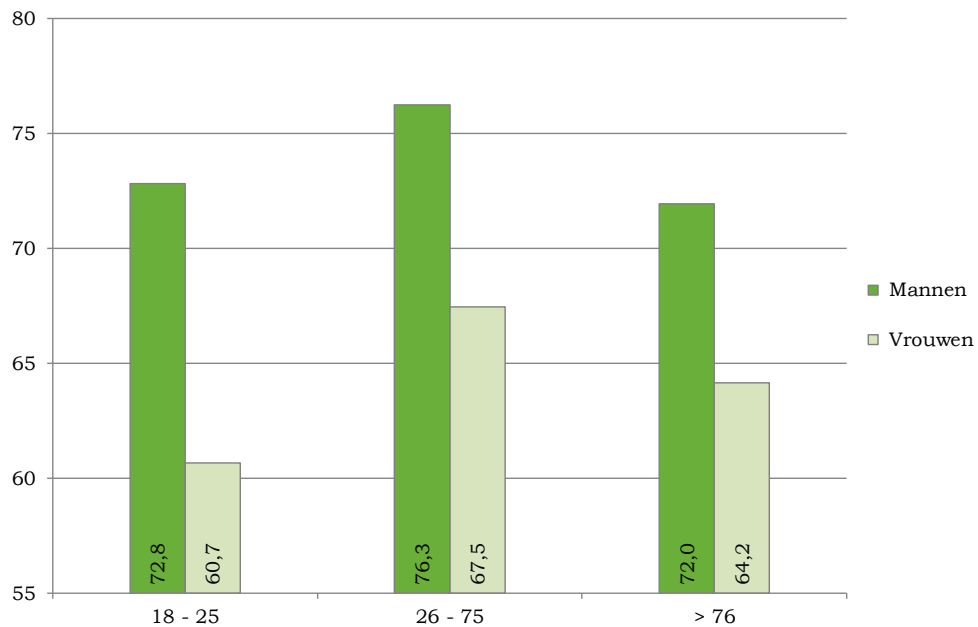
Het Tariferingsbureau heeft nooit een onderscheid gemaakt tussen gevallen waarbij de gebruikelijke bestuurder een man of een vrouw is. Toch kunnen de statistieken ons hierover iets vertellen. Wanneer er meerdere gebruikelijke bestuurders zijn geregistreerd (in ongeveer 5 % van de aanvaarde zaken) vermelden 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 daalt tijdens de periode 2015-2019 maar duidelijk het grootste blijft. 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 voor deze leeftijdscategorie 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. 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.



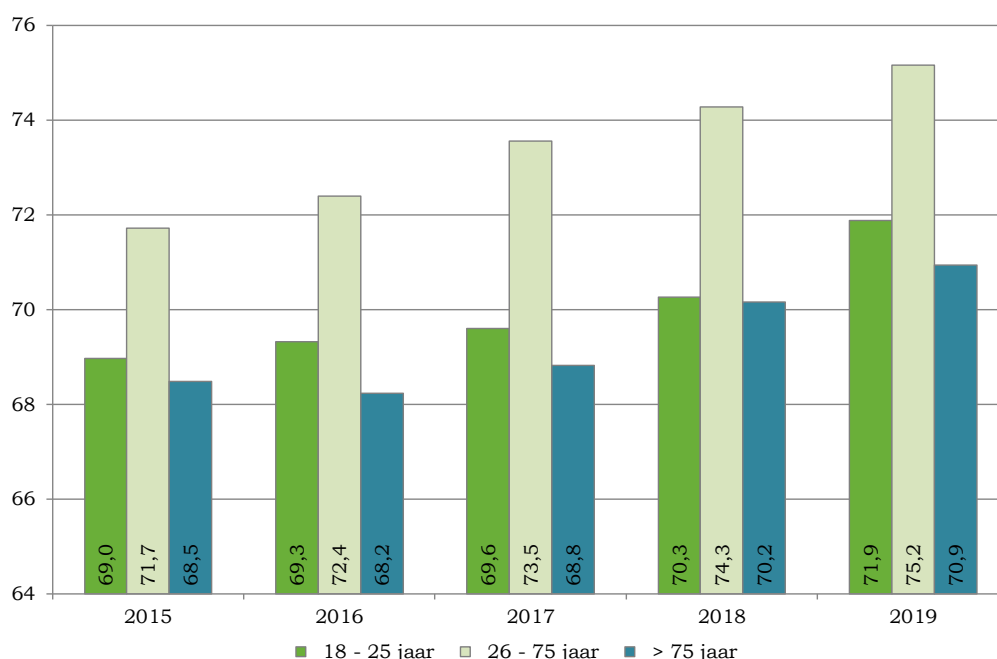
B.3.2. – Gemiddeld vermogen (in kW) volgens leeftijdscategorie en geslacht

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 antidiscriminatie wetten niet mogelijk).

4. 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.4. toont in dit verband dat de hoogste vermogens terug te vinden zijn bij de bestuurders van 26 tot 75 jaar en dat de oudere bestuurders vaak voor een wagen met een kleiner vermogen kiezen. Voor alle leeftijdscategorieën geldt dat het gemiddeld vermogen de laatste vijf jaren is toegenomen.



B.4. – Gemiddeld vermogen (in kW) per leeftijdscategorie

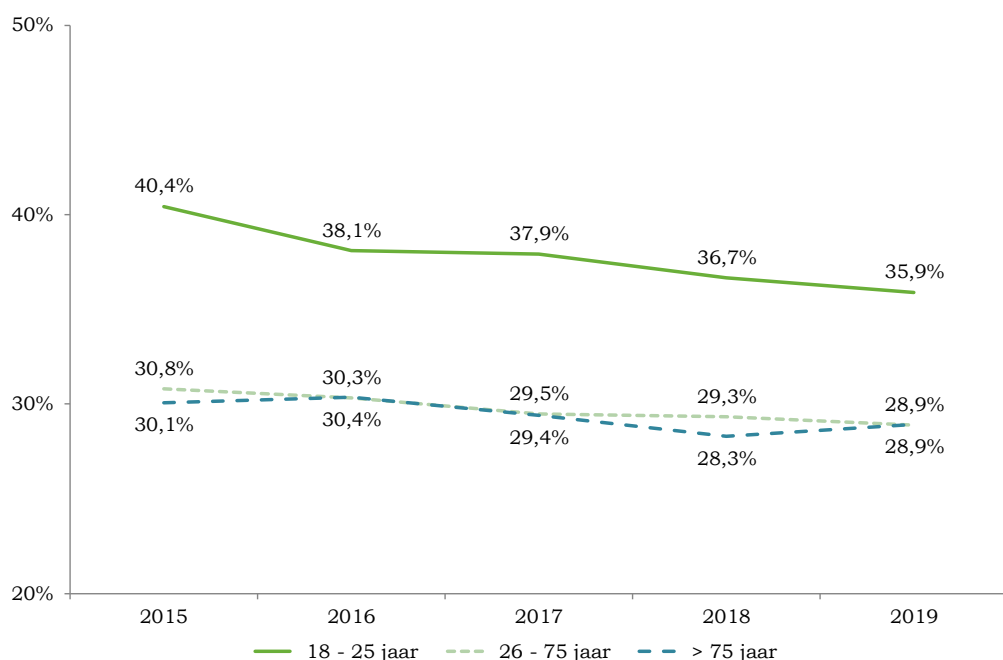
5. Antecedenten die maken dat personen zich wenden tot het Tariferingsbureau

In dit gedeelte worden de antecedenten geanalyseerd die maken dat een persoon zich wendt tot het Tariferingsbureau. Hierbij wordt uitgegaan 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, 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.

a. Frequentie van schadegevallen

De volgende grafieken proberen de verschillen bloot te leggen in verband met de antecedenten op het vlak van schadegevallen in functie van de leeftijdscategorie.

Grafiek B.5.1. toont de frequentie van de schadegevallen² per leeftijdscategorie. Hieruit blijkt dat de jongeren een duidelijk hogere frequentie van schadegevallen vertonen dan de andere bestuurders, maar dat het verschil afneemt. De jongere bestuurders die zich willen verzekeren bij het Tariferingsbureau hebben gemiddeld een beter schadeverleden in 2019 dan in 2015. Zo heeft in 2019 29 % van de jongere bestuurders geen schadegeval in fout gehad de laatste vijf jaren, terwijl dit in 2015 slechts 23 % was.

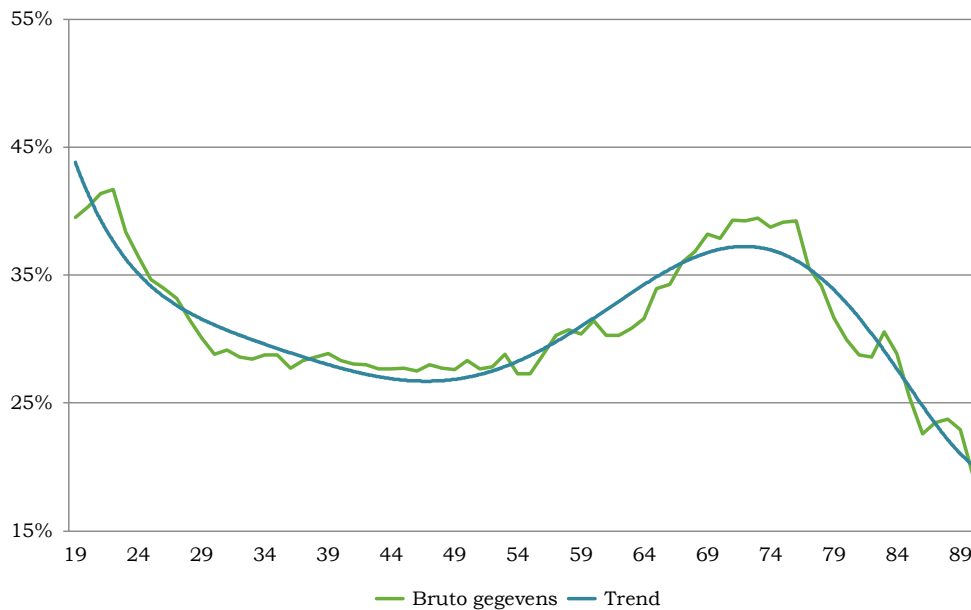


B.5.1. – Frequentie schadegevallen per leeftijdscategorie

Grafiek B.5.2. geeft een indicatie van de verhouding tussen de leeftijd en de frequentie van de ongevallen. Jonge bestuurders van 18 jaar werden niet in de gegevens opgenomen, net zomin als bestuurders van 90 jaar of ouder, omdat die een te kleine groep vormen.

Grafiek B.5.2. geeft een hoge frequentie aan bij het begin van de rijperiode. Die frequentie daalt tot een minimum op ongeveer 50 jaar en stijgt daarna opnieuw tot een leeftijd van 73 jaar. De daling na 73 jaar kan worden verklaard door het feit dat het voertuig vanaf die leeftijd minder vaak wordt gebruikt.

² 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. Er wordt geen rekening gehouden met het voertuig dat bestuurd werd tijdens het ongeval.



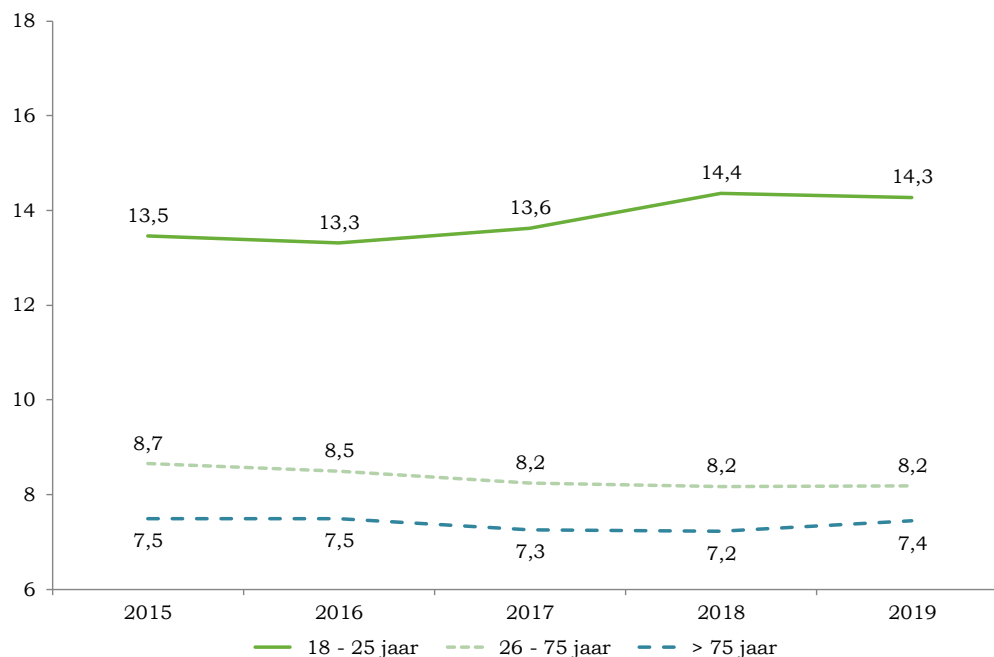
B.5.2. – Verhouding tussen leeftijd en frequentie van schadegevallen

b. Bonus-malusgraad (BM)

In 2017 hebben de leden van het Tariferingsbureau Auto beslist om een nieuw tarief “beginnende bestuurders” te hanteren. Dit nieuwe tarief, genoemd “Tarief Starter”, maakt geen gebruik van een BM en past een forfaitaire premie toe zolang de jonge bestuurder aan de vastgelegde voorwaarden blijft voldoen.

Deze nieuwe beginnende bestuurders worden bijgevolg niet meegerekend in onderstaande grafiek. De oudere beginnende bestuurders – en de -26-jarigen die niet voldeden aan de voorwaarden – hadden wel een BM (11 of lager) en werden meegerekend. Aangezien de betere risico’s bij de jongeren uit deze statistiek verdwijnen, verklaart dit deels de verhoging van de BM voor de categorie 18-25 in 2018 en 2019.

Grafiek B.5.3. toont de gemiddelde bonus-malusgraad van de bestuurders die zich bij het Tariferingsbureau verzekeren. Er bestaat sinds 2003 geen eenduidig en verplicht bonus-malussysteem meer in België. Daarom maakt het Tariferingsbureau sinds eind 2012 gebruik van een intern inschalingsstelsel voor nieuwe aanvragen in het vroegere verplichte bonus-malussysteem, op basis van het aantal schadegevallen in fout en het aantal jaren rijervaring. Dit interne inschalingsstelsel waarborgt een verwerkingshomogeniteit voor alle nieuwe aanvragen.



B.5.3. – Gemiddelde bonus-malusgraad per leeftijdscategorie

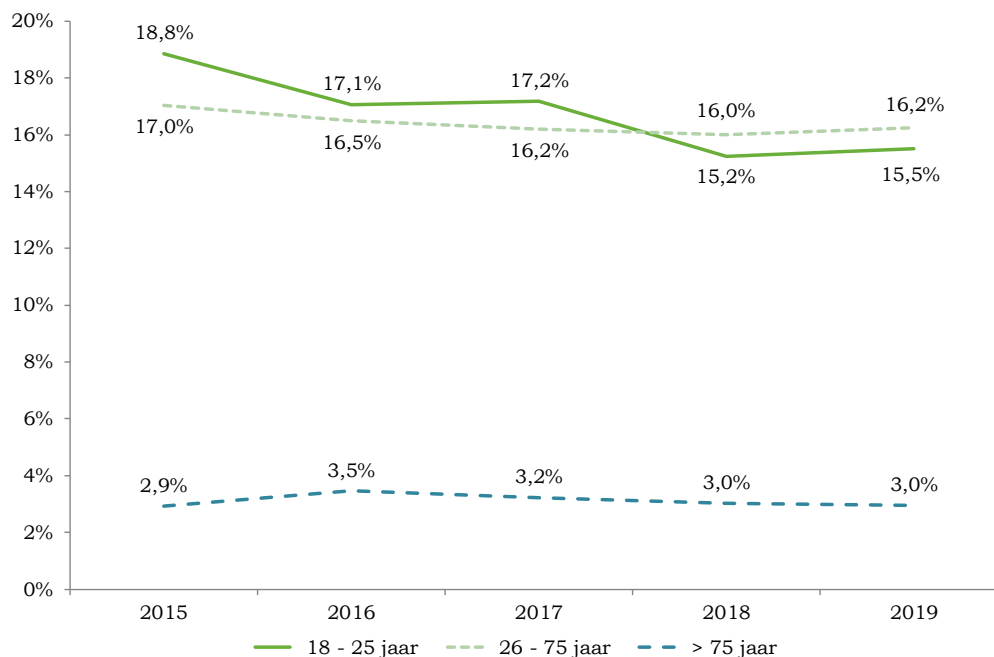
We willen hierbij opmerken dat de frequentie van de schadegevallen niet volledig in de bonus-malusgraad wordt weerspiegeld. Deze graad is immers gebaseerd op een contract met betrekking tot een bepaald voertuig. De frequentie van de schadegevallen die door het Tariferingsbureau wordt berekend, is dan 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 persoon (ouder, partner, bedrijf, ...). In dat geval wordt op het voertuig van deze andere persoon de overeenstemmende bonus-malusgraad toegepast.

De hoge frequentie van schadegevallen bij jonge bestuurders levert logischerwijze een hogere bonus-malusgraad op dan bij de andere leeftijdscategorieën. De minder hoge bonus-malusgraad van de senioren in vergelijking met die van de bestuurders van 26 tot 75 jaar volgt ook uit hun lagere schadefrequentie.

c. Vervallen van het recht tot sturen

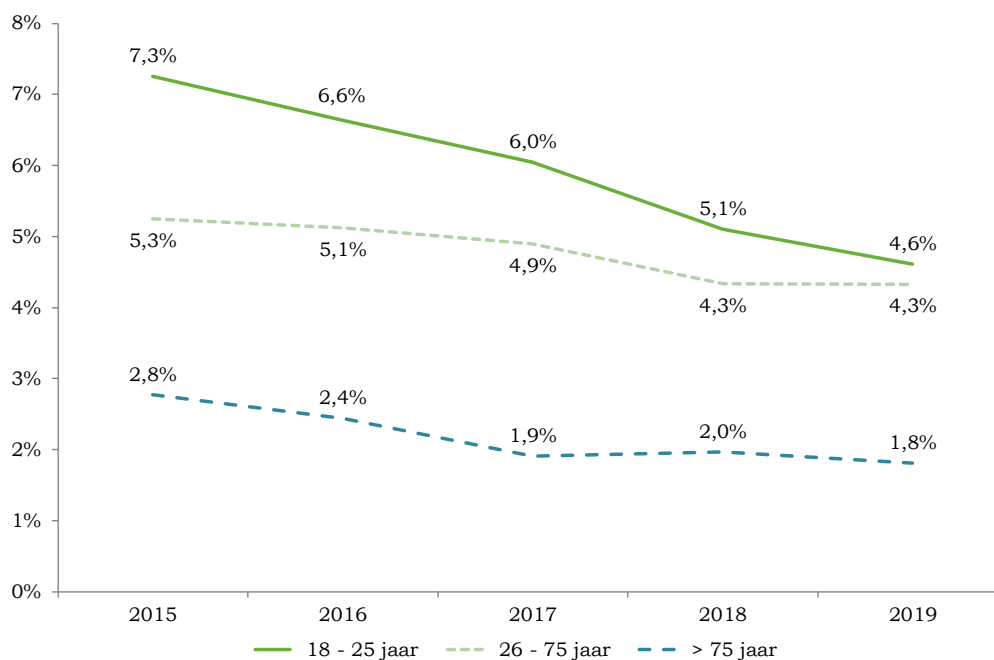
Wat het aantal bestuurders betreft van wie het rijbewijs werd ingetrokken, stellen we een duidelijk lager percentage vast bij de oudere bestuurders. In de andere twee categorieën liggen die cijfers vrij dicht bij elkaar.



B.5.4. – Dossiers waarbij bestuurders één of meerdere keren hun rijbewijs moesten inleveren

d. Verzwarende omstandigheden

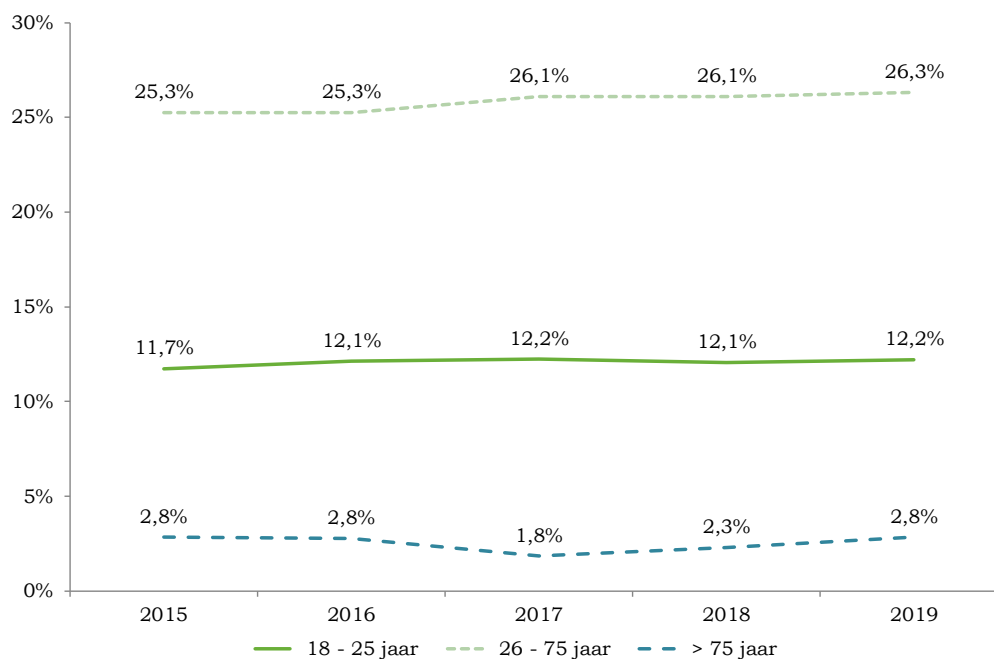
Op het vlak van de verzwarende omstandigheden (alcohol, drugs, overdreven snelheid, vluchtmisdrijf, rijden zonder verzekering...) zien we opnieuw een duidelijk verschil tussen de leeftijdscategorieën. Ook voor dit criterium hebben de jongste bestuurders de hoogste frequentie. Dit verschil was wel duidelijk groter in 2015 dan in 2019.



B.5.5. – 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.

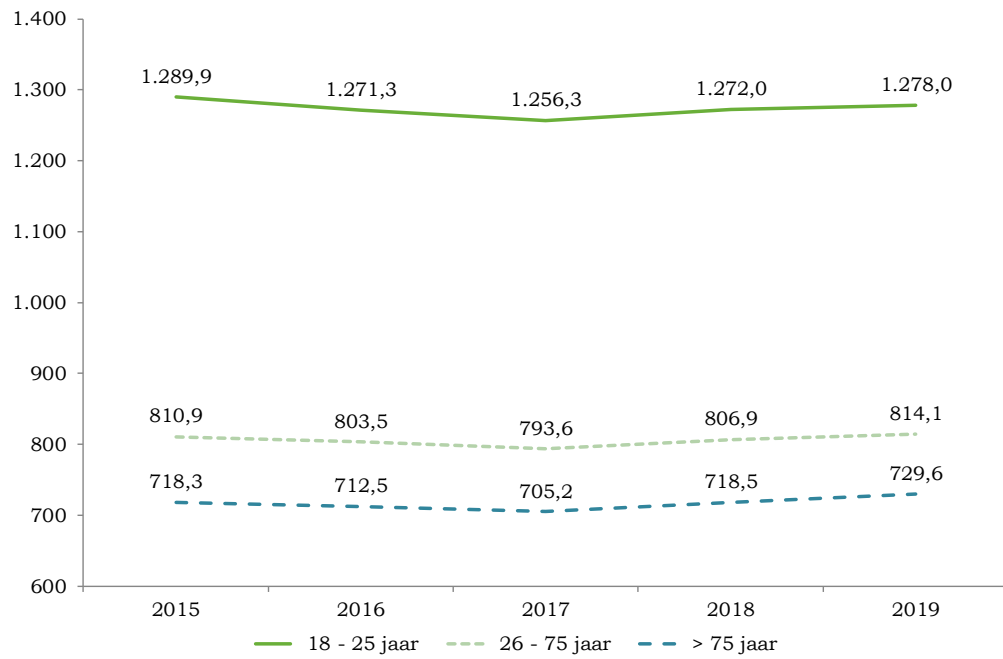


B.5.6. – Dossiers met betalingsmoeilijkheden

6. Gemiddelde premies

Uit wat voorafgaat, kunnen we afleiden dat de jongste bestuurders die zich tot het Tariferingsbureau richten, ook het zwaarste schadeverleden 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 licht stijgt voor alle leeftijdscategorieën en de betalingsproblemen geen enkele invloed hebben op de premies, worden de verschillen in de premies voornamelijk verklaard door de verschillende schadefrequentie in iedere categorie.



B.6. – Gemiddelde premie (inclusief taks) per leeftijdscategorie

C. Statistieken Tariferingsbureau 2019 (portefeuille van de verzekerden)

1. Aantal verzekerde voertuigen

De gegevens in dit deel hebben alleen betrekking op de voertuigen die via het Tariferingsbureau zijn verzekerd. In 2019 werden 28.452 voertuigen, uitgedrukt in verzekeringsjaren, verzekerd via het Tariferingsbureau. Gezien het toenemend aantal verzekerden bij het Tariferingsbureau en 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 2019 bestrijkt een half verzekeringsjaar in 2019 en een half verzekeringsjaar in 2020. Er zijn ook een beperkt aantal contracten die, bijvoorbeeld wegens opzeg, een uiteindelijk duurtijd van minder dan één jaar hebben.

Voor de verschillende schadestatistieken die hierna volgen, wordt telkens uitgegaan van de gegevens waarvoor de desbetreffende variabelen correct zijn verstrekt. Dit kan tot gevolg hebben dat het totaal aantal verzekeringsjaren afwijkt van het hierboven vermelde totaal.

2. Uitsplitsing per voertuig categorie

In onderstaande tabel wordt de schadestatistiek van de voertuigen verzekerd bij het Tariferingsbureau in 2019 weergegeven. De resultaten worden weergegeven per voertuigcategorie.

2019	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Toerisme en zaken	24.223	14,7%	3.070	450	66%
Tweewielers (en gelijkgestelde)	904	7,4%	2.100	156	55%
Transport van zaken/goederen MTM ≤ 3,5 T	2.467	16,3%	3.495	568	61%
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T	148	39,2%	3.925	1.538	86%
Vervoer van personen	482	34,4%	1.800	619	27%
Landbouwwerktuigen	170	10,0%	2.417	242	95%
TOTAAL (zonder andere en onbekend)	28.394	15,0%	3.054	459	63%

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 voorgevallen in 2019 geëvalueerd einde 2019 (aansprakelijke, gedeeltelijk aansprakelijke of aansprakelijkheid onbekend) gedeeld door het aantal verzekeringsjaren.

De vierde kolom bevat de gemiddelde schadelast per schadegeval. Om deze te berekenen wordt uitgegaan van de totale schadelast, bestaande uit de uitkeringen en de voorzieningen voor de schadegevallen voorgevallen in 2019 geëvalueerd einde 2019, gedeeld door het aantal schadegevallen voorgevallen in 2019.

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/Pnet en wordt verder aangeduid met de term sinistraliteit. De sinistraliteit wordt 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.

In bovenstaande tabel wordt de sinistraliteit weergegeven zoals geëvalueerd einde 2019. In deel D. zal blijken dat de sinistraliteit echter nog sterk kan evolueren in de komende jaren.

Uit deze tabel blijkt onmiddellijk het belang van de categorie Toerisme en zaken. Deze categorie vertegenwoordigt immers 85 % van het totaal aantal verzekeringsjaren.

De gemiddelde schadefrequentie over alle categorieën heen bedraagt 15,0 %. 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 7,4 %.

Toch moet dit « goede » cijfer genuanceerd worden. De schadefrequentie van tweewielers, verzekerd via het Tariferingsbureau, is bijna het zesvoudige van de schadefrequentie Tweewielers van de volledige markt.

De categorie Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T heeft in 2019 een hoge schadefrequentie, welke ruim meer dan het dubbele van de gemiddelde schadefrequentie bedraagt, namelijk 39,2 %. De gemiddelde schadelast is met 3.925 euro ook duidelijk hoger dan het algemeen gemiddelde van 3.054 euro in 2019. In vergelijking met de andere categorieën zijn er in 2019 bij het zwaar vrachtvervoer relatief gezien meer ongevallen en ze zijn ook gemiddeld zwaarder.

Uit de bovenstaande tabel volgt dat de sinistraliteit, globaal gezien, 63 % bedraagt bij evaluatie einde 2019, wat onder de vooropgestelde grens van 70 % ligt. Zoals al eerder vermeld kan de sinistraliteit nog sterk evolueren in de komende jaren. Uit de tabel blijken ook aanzienlijke verschillen in sinistraliteit tussen de verschillende voertuigcategorieën.

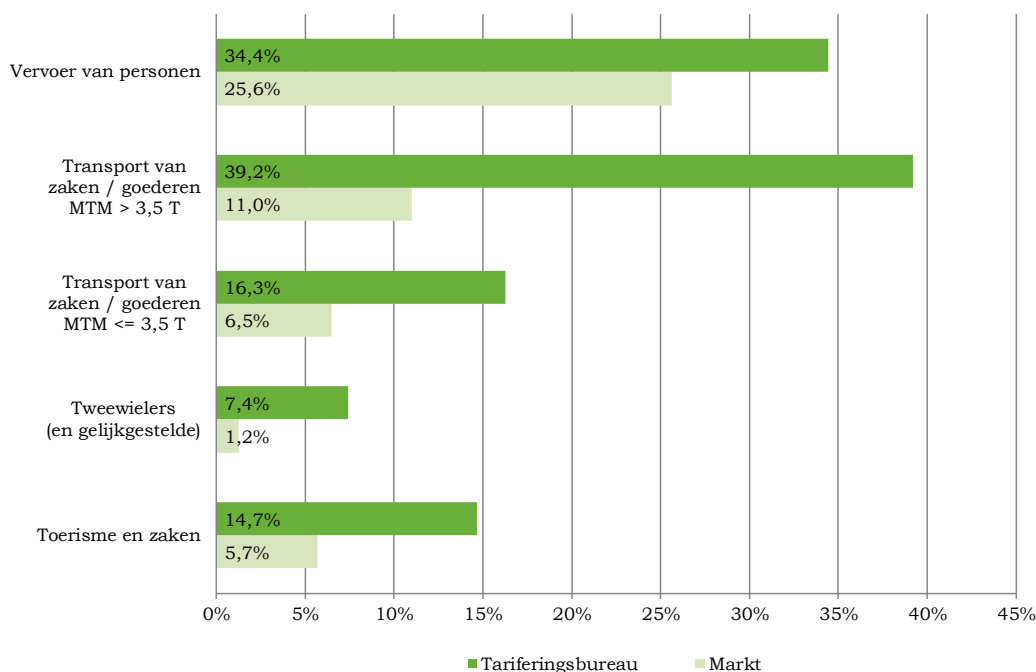
Onderstaande tabel en grafiek geven een vergelijking tussen de schadefrequentie op de markt en de schadefrequentie van het Tariferingsbureau in 2019. De schadefrequentie van de markt is gebaseerd op een steekproef van circa 81 % van de voertuigen op het Belgische voertuigenpark.

2019	Markt	Tarifieringsbureau	Factor
Toerisme en zaken	5,7%	14,7%	2,57
Tweewielers (en gelijkgestelde)	1,2%	7,4%	5,96
Transport van zaken/goederen MTM <= 3,5 T	6,5%	16,3%	2,50
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T	11,0%	39,2%	3,56
Vervoer van personen	25,6%	34,4%	1,34
TOTAAL	5,7%	15,0%	2,62

C.2.3. – Schadefrequentie op de markt en van het Tarifieringsbureau

Uit deze gegevens volgt onmiddellijk dat voor bijna alle categorieën de schadefrequentie bij het Tarifieringsbureau minstens dubbel zo hoog ligt als op de markt. Vooral tweewielers springen er bovenuit. Daarentegen ligt de schadefrequentie voor Vervoer van personen slechts een factor 1,34 hoger bij het Tarifieringsbureau dan op de markt.

Deze gegevens tonen aan dat de schadefrequentie van de verzekerden van het Tarifieringsbureau duidelijk hoger ligt dan de schadefrequentie van de markt. 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.



C.2.4. – Schadefrequentie op de markt en van het Tarifieringsbureau

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 van de verzekeringnemer (of van de bestuurder waarop getarifeerd werd in geval er meerdere bestuurders opgegeven werden).

2019	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
18 - 20 jaar	505	19,0%	2.426	461	46%
21 - 22 jaar	950	16,4%	3.628	596	56%
23 - 25 jaar	1.934	16,2%	5.659	916	94%
26 - 75 jaar	19.237	14,2%	2.794	397	62%
> 75 jaar	1.494	16,9%	2.715	458	81%
TOTAAL	24.120	14,7%	3.067	451	66%

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

Uit de tabel blijkt een hogere schadefrequentie voor de jongste verzekeringnemers tot de leeftijd van 20 jaar in vergelijking met de andere verzekeringnemers. Deze jongeren hebben een schadefrequentie van 19,0 %.

Indien we de groep van verzekeringnemers tussen 18 en 20 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 bijna acht procentpunten hoger ligt dan deze van de markt. Voor de via de markt verzekerde jongeren van 18 tot 20 jaar bedraagt de schadefrequentie 11,3 % in 2018.

De categorie 26 – 75 jaar heeft een schadefrequentie van 14,2 % en de verzekeringnemers >75 jaar hebben een schadefrequentie van 16,9 %.

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

	18 - 25			26 - 75			> 75			
	VJ* (#)	Freq.**	ZP***	VJ (#)	Freq.	ZP	VJ (#)	Freq.	ZP	
Vrouw	888	14%	289	6.233	15%	330	520	14%	692	
Man	2.501	18%	925	13.004	14%	429	974	18%	333	
TOTAAL	3.389	17%	758	19.237	14%	397	1.494	17%	458	
VJ*	=	verzekeringsjaren								
Freq.**	=	schadefrequentie								
ZP***	=	zuivere premie								

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

Slechts 32 % van de verzekeringnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekerd hebben, zijn van het vrouwelijke geslacht. Bij de jongste groep verzekerden is 26 % van de verzekerden een vrouw, terwijl het aandeel in de leeftijdscategorie >75 jaar groter is, namelijk 35 %.

In 2019 is de schadefrequentie bij vrouwelijke verzekeringnemers (14,8 %) quasi gelijk aan die van de mannelijke verzekeringnemers (14,7 %). Bij mannen ligt de schadefrequentie het laagst voor de categorie '26-75 jaar' terwijl bij vrouwen juist de schadefrequentie het hoogst ligt voor deze categorie.

Bij analyse van de totale steekproef in 2019 blijkt dat mannen (499 euro) een hogere zuivere premie hebben dan vrouwen (350 euro).

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

Uit onderstaande tabel volgt dat 14,9 % van de verzekeringnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekeren minstens 1 maal een verval van rijbewijs heeft gehad gedurende de drie jaren voor de onderschrijving van het contract.

2019		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verval van Rijbewijs	0	20.506	15,2%	2.770	422	63%
	1	3.145	12,0%	5.569	666	91%
	2	394	11,2%	2.785	311	34%
	3+	76	13,2%	3.193	420	39%

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

De schadefrequentie voor verzekeringnemers zonder verval van rijbewijs bedraagt 15,2 %. Dit is de hoogste schadefrequentie van alle categorieën. Bij 1 keer verval van rijbewijs is de schadefrequentie 12,0 %. De schadefrequentie van de categorie '3 of meer maal verval van rijbewijs' bedraagt 13,2 %. Verzekeringnemers met verval van rijbewijs die door het Tariferingsbureau verzekerd zijn, rijden misschien voorzichtiger om zodoende terug een verzekering te vinden op de reguliere markt.

De hoogste zuivere premie is in 2019 terug te vinden in de categorie '1 verval van rijbewijs' evenals de hoogste sinistraliteit (91 %).

Onderstaande tabel toont aan dat 4,2 % van de verzekeringnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekerden minstens eenmaal een verzwarende omstandigheid gepleegd heeft.

2019		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verzwarende omstandigheden	0	23.123	14,8%	3.055	451	66%
	1+	1.024	13,7%	3.427	468	64%

C.4.2. – Verzwarende omstandigheden (Toerisme et zaken)

De verzekeringnemers met één of meer verzwarende omstandigheden hebben, in vergelijking met de andere aan de voorwaarden van het Tariferingsbureau Auto verzekerden zonder verzwarende omstandigheden, in

2019 een lagere schadefrequentie, een hogere gemiddelde schadelast, een hogere zuivere premie en een lagere sinistraliteit.

5. Aantal jaren rijbewijs (Toerisme en zaken)

Zoals blijkt uit de onderstaande tabel, heeft 10,9 % van de verzekerden via het Tariferingsbureau, het rijbewijs minder dan 4 jaren geleden verkregen. Het gros van de verzekeringnemers aangesloten bij het Tariferingsbureau, namelijk 61,4 %, zijn verzekeringnemers die al langer dan 10 jaar een rijbewijs bezitten.

De onderstaande tabel toont aan dat verzekeringnemers die hun rijbewijs minder dan 1 jaar hebben, een schadefrequentie van 25,6 % hebben. De schadefrequentie daalt naarmate de verzekeringnemer langer over een rijbewijs beschikt. Vanaf 4 jaar rijbewijs ligt de schadefrequentie onder de 15 %. De verzekerden die minder dan een jaar over hun rijbewijs beschikken, hebben meer kans op een ongeval dan de verzekerden die hun rijbewijs al langer bezitten.

Bij de gemiddelde schadelast is deze lijn niet terug te vinden. Gemiddeld gezien gebeurden in 2019 de zwaarste schadegevallen bij verzekerden die tussen 4 en 10 jaar in het bezit zijn van hun rijbewijs.

2019		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Aantal jaren rijbewijs	< 1	223	25,6%	1.584	405	48%
	1 - 3	2.402	18,4%	2.469	455	49%
	4 - 10	6.697	14,3%	3.592	515	64%
	> 10	14.798	14,1%	2.997	423	72%

C.5. – Aantal jaren rijbewijs (Toerisme et zaken)

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. De schadefrequentie stijgt als het aantal schadegevallen in fout gedurende de vijf laatste jaren 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.

In 2019 zijn de hoogste zuivere premie en de hoogste schadefrequentie terug te vinden in de categorie '4 of meer schadegevallen in fout'. De gemiddelde schadelast en de sinistraliteit ligt echter hoger in de categorie '0 schadegevallen in fout'.

2019		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Aantal schadegevallen in fout	0	7.033	12,2%	3.777	462	84%
	1	7.244	13,0%	2.479	323	52%
	2	5.781	15,2%	3.444	525	69%
	3	2.858	18,4%	2.580	475	55%
	4+	1.231	27,8%	2.713	754	74%

C.6. – Schadeverleden (Toerisme et zaken)

D. Analyse Tariferingsbureau per voorval jaar

In deel C. werden de schadestatistieken van 2019 in eerste observatie geanalyseerd. Hierbij werd de schadefrequentie en de sinistraliteit berekend uitgaande van de schadegevallen voorgevallen in 2019 en geëvalueerd einde 2019. Indien de schadefrequentie en de sinistraliteit niet enkel op het einde van het jaar zelf worden bepaald, maar ook op het einde van de volgende jaren dan valt op dat de schadefrequentie en sinistraliteit nog aanzienlijk evolueren.

Schadefrequentie voor aansprakelijke schadegevallen					
Waarnemingsjaar	1e obs	2e obs	3e obs	4e obs	5e obs
2015	15%	18%	18%	18%	18%
2016	16%	19%	19%	19%	
2017	15%	19%	19%		
2018	16%	18%			
2019	15%				

D.1. – Schadefrequentie per voorvalsjaar en observatiejaar

Uit tabel D.1. volgt dat de schadefrequentie voor 2018 geëvalueerd einde 2018 (of situatie 2018 in eerste observatie) 16 % bedraagt. De schadefrequentie voor 2018 geëvalueerd einde 2019 (of situatie 2018 in tweede observatie) bedraagt 18 %.

Tabel D.1. geeft aan dat de schadefrequentie voor de verschillende jaren tussen eerste en tweede observatie toeneemt met ongeveer 3 % en in volgende observaties vrij stabiel blijft.

Evolutie sinistraliteit per waarnemingsjaar					
Waarnemingsjaar	1e obs	2e obs	3e obs	4e obs	5e obs
2015	75%	88%	85%	84%	84%
2016	74%	100%	101%	99%	
2017	83%	105%	107%		
2018	71%	92%			
2019	63%				

D.2. – Sinistraliteit per voorval jaar en observatiejaar

Uit tabel D.2. volgt dat de sinistraliteit voor 2018 geëvalueerd einde 2018 (of situatie 2018 in eerste observatie) 71 % bedraagt. De sinistraliteit voor 2018 geëvalueerd einde 2019 (of situatie 2018 in tweede observatie) ligt een stuk hoger en bedraagt 92 %. De voorzieningen voor de schadegevallen voorgevallen in 2018 werden einde 2018 dus te laag ingeschat.

Tabel D.2. geeft aan dat de sinistraliteit voor de verschillende jaren van eerste naar volgende observaties aanzienlijk toeneemt.

Zoals al in sectie C. vermeld werd, dient de sinistraliteit om winstgevend te zijn onder de grens van de 70 % te liggen, aangezien naast de schadelast ook nog de beheerskosten en de commissielonen door de totale effectieve premies dienen vergoed te worden.

Bij evaluatie einde 2019 ligt de sinistraliteit voor de jaren 2015 tot en met 2018 ruim boven de 70 %, wat duidt op verlieslatende resultaten. In 2017 is de sinistraliteit in 3^e observatie gelijk aan 107 %.

E. Financieel verslag

In tabel E.1.1 zijn de belangrijkste financiële gegevens van de activiteiten van het Tariferingsbureau weergegeven.

	2015	2016	2017	2018	2019
Premies	17.477.955	18.995.024	20.771.155	21.088.126	20.869.829
Prestaties en beheer van schadegevallen	10.673.919	13.205.028	14.310.311	14.622.641	16.571.092
Wijziging in technische voorzieningen en technische lasten die moeten worden gerecupereerd.	8.407.615	3.770.157	10.669.846	8.080.166	-435.962
Acquisitiekosten en commissie	4.000.545	4.374.751	4.762.019	4.526.249	4.514.666
Bruto saldo van de verzekeringsactiviteiten	-5.605.345	-1.974.125	-9.299.784	-6.157.710	210.145
Administratieve kosten	1.298.659	1.338.067	1.391.753	2.064.428	1.883.634
Netto saldo van de verzekeringsactiviteiten	-6.904.004	-3.312.192	10.691.537	-8.222.138	-1.673.489
Secretariaat van het Tariferingsbureau	237.841	5.630	-170.244	-111.489	-132.117
Saldo van de activiteiten van het Tariferingsbureau	-7.141.845	-3.317.822	10.521.293	-8.110.649	-1.541.372

E.1.1. – Financiële gegevens

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 2015 heeft daarom betrekking op de activiteiten die van 1 november 2014 tot 31 oktober 2015 werden uitgevoerd. Op die manier kan men enerzijds rekening houden met de activiteiten van de maanden november en december 2014 en kunnen anderzijds de verzekeraars de resultaten van het Tariferingsbureau in hun eigen jaarrekeningen opnemen, die op 31 december worden afgesloten.

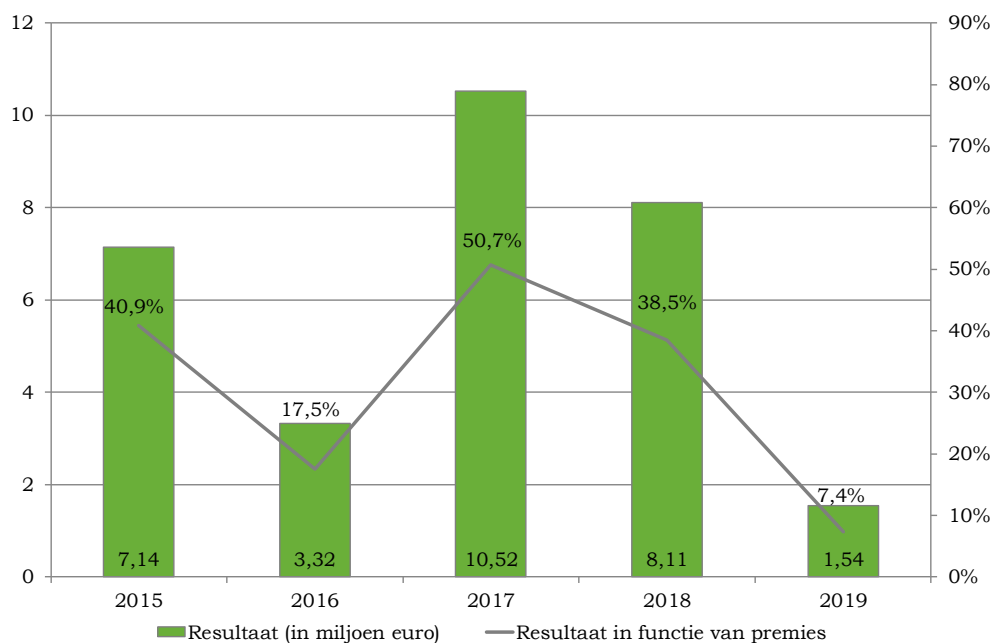
In tegenstelling met sectie D. worden in deze sectie de boekhoudkundige resultaten weergegeven. De uitkeringen van het boekjaar 2015 bevatten alle uitkeringen gedaan van 1 november 2014 tot 31 oktober 2015 voor schadegevallen voorgevallen voor 31 oktober 2015 (en dus niet enkel voor de schadegevallen voorgevallen tussen 1 november 2014 en 31 oktober 2015). De voorzieningen van het boekjaar 2015 zijn de voorzieningen op 31 oktober 2015 voor de schadegevallen voorgevallen voor 31 oktober 2015.

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

	2015	2016	2017	2018	2019
Prestaties en beheer van de schadegevallen	10.673.919	13.205.028	14.310.311	14.622.641	16.571.092
Wijziging in voorzieningen voor schadegevallen	7.799.684	3.574.341	9.991.889	7.921.733	-378.058
Last van de schadegevallen (prestaties + wijzigingen voorzieningen)	18.473.603	16.779.369	24.302.200	22.544.374	16.193.034
Ratio S/P	109,2%	89,4%	120,3%	107,7%	77,3%
Bruto saldo in functie van de premie	-32,1%	-10,4%	-44,8%	-29,2%	1,0%
Netto saldo in functie van de premie	-39,5%	-17,4%	-51,5%	-39,0%	-8,0%
Saldo van de activiteiten van het bureau in functie van de premies	-40,9%	-17,5%	-50,7%	-38,5%	-7,4%

E.1.2. – Ratio's

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 grafiek toont dat de afgelopen jaren telkens met verlies worden afgesloten. In 2017 liep het verlies op tot meer dan 10 miljoen euro, terwijl het verlies in 2019 met 1,5 miljoen euro het laagste is van de afgelopen jaren. Deze bedragen worden gespreid over de verzekeringsondernemingen die de verzekering BA-motorrijtuigen 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 2018³ 22,5 miljoen euro, terwijl de schadelast van alle verzekerden op de markt 1,5 miljard euro bedroeg. De ongevallen die door de verzekerden van het Tariferingsbureau worden veroorzaakt, vertegenwoordigden in 2018 dus ongeveer anderhalf 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 7,7 miljoen verzekerde voertuigen, kan dit bedrag⁴ op 1 euro worden geschat voor 2018.

De kostprijs van de schadegevallen die waren veroorzaakt door niet-verzekerde bestuurders bedroeg 17,4 miljoen euro in 2018⁵, wat overeenstemt met een bijdrage van 2,6 euro per verzekerd voertuig.

³ De schadelast van alle verzekerden op de Belgische markt is voor 2019 nog niet beschikbaar.

⁴ Uiteraard gaat het hier om een gemiddelde, want de bijdragen verschillen naargelang van het type voertuig.

⁵ Belgische Gemeenschappelijk Waarborgfonds, Verslag 2018, p. 8.

Bijlage Tabellen met cijfergegevens, opgesplitst per jaar

Alle lijnen in de tabellen vanaf de lijn “Aanvaarde offertes”, hebben enkel betrekking op de aanvaarde offertes.

- 2015

2015	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18-25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	32.712	27.758	1.028	2.804	465	209	448	4.755	21.444	1.519
Aantal bestuurders	36.519	31.432	1.046	2.945	327	262	507	5.266	24.063	2.082
Tussenpersonen	30.617	25.849	983	2.691	451	206	437	4.557	19.824	1.430
Aanvaarde offertes	26.310	22.620	709	2.105	371	177	328	3.794	17.438	1.353
Hernieuwingen	16.683	14.406	368	1.283	279	125	222	2.045	11.350	987
Gemiddeld vermogen	72,4	71,0		80,6	151,8	133,1		69,4	71,6	67,7
Gemiddelde bonus-malus		9,4						13,5	8,7	7,5
Mannen	19.278	16.027	611	1.959	196	175	310	3.044	12.065	918
Vrouwen	6.758	6.558	63	118	5	1	13	750	5.373	435
Gemiddelde leeftijd	42,8	42,8	39,7	42,3	45,8	47,7	44,7	23,3	44,0	82,3
Minder dan 26 jaar	4.247	3.794	151	243	7	19	33	3.794		
Van 26 tot 75 jaar	20.369	17.438	509	1.800	193	150	279		17.438	
Meer dan 75 jaar	1.420	1.353	14	34	1	7	11			1.353
Aantal vervallen	5.291	4.479	179	502	5	26	100	858	3.579	42
Aantal dossiers met verval	4.362	3.719	142	407	5	21	68	714	2.965	40
Aantal verzw. omstandigheden	1.472	1.285	34	135	0	6	12	285	962	38
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.405	1.231	34	122	0	6	12	276	918	37
Aantal ongevallen	37.488	32.540	614	3.105	301	351	577	5.327	25.197	2.016
Aantal dossiers met ongeval	19.037	16.711	351	1.510	120	99	246	2.923	12.816	972
Jaarlijkse betaling uitgesloten	10.333	9.050	351	766	8	63	95	1.176	7.154	706
Gemiddelde premie	912	886	383	1.179	2.999	274	105	1.290	810	712
Aantal dossiers met vrijstelling	6.128	4.507	202	629	531	111	148	710	3.456	293

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer meer dan 75 jaar

• 2016

2016	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18- 25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	35.124	29.813	1.160	3.049	431	209	462	4.905	23.212	1.658
Aantal bestuurders	36.994	31.559	1.137	3.119	516	272	391	5.253	24.525	1.774
Tussenpersonen	32.984	27.897	1.119	2.917	390	209	452	4.694	21.609	1.556
Aanvaarde offertes	28.282	24.340	833	2.282	360	186	281	3.882	18.966	1.483
Hernieuwingen	18.318	15.910	408	1.458	197	143	202	2.165	12.658	1.085
Gemiddeld vermogen	72,2	71,6		80,8	110,7	154,9		69,3	72,3	67,9
Gemiddelde bonus-malus		9,2						13,3	8,5	7,5
Mannen	20.605	17.076	701	2.098	309	178	243	3.019	13.033	1.024
Vrouwen	7.510	7.255	75	154	7	1	18	863	5.933	459
Gemiddelde leeftijd	42,9	42,9	41,4	42,8	45,5	49,4	46,3	23,3	43,8	82,4
Minder dan 26 jaar	4.301	3.882	125	263	8	6	17	3.882		
Van 26 tot 75 jaar	22.258	18.966	631	1.949	308	167	237		18.966	
Meer dan 75 jaar	1.556	1.483	20	40	0	6	7			1.483
Aantal vervallen	5.435	4.574	189	562	14	25	71	790	3.727	57
Aantal dossiers met verval	4.539	3.827	146	474	11	24	57	661	3.114	52
Aantal verzw. omstandigheden	1.538	1.320	43	150	0	11	14	264	1.020	36
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.473	1.262	41	145	0	11	14	258	968	36
Aantal ongevallen	39.938	34.470	715	3.445	621	242	445	5.264	26.984	2.222
Aantal dossiers met ongeval	20.377	17.773	417	1.674	214	91	208	2.906	13.804	1.063
Jaarlijkse betaling uitgesloten	11.303	9.911	387	834	2	79	90	1.208	7.934	767
Gemiddelde premie	894	876	377	1.161	2.561	264	110	1.273	807	710
Aantal dossiers met vrijstelling	6.318	4.750	270	645	398	109	146	676	3.722	336

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer meer dan 75 jaar

• 2017

2017	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18- 25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	37.591	31.361	1.393	3.562	523	193	559	4.894	24.717	1.699
Aantal bestuurders	39.546	33.033	1.342	3.702	596	250	623	5.253	25.955	1.809
Tussenpersonen	35.193	29.207	1.354	3.421	476	192	543	4.657	22.900	1.599
Aanvaarde offertes	29.860	25.342	1.049	2.525	437	169	338	3.801	19.989	1.525
Hernieuwingen	20.059	17.337	499	1.577	279	136	231	2.160	13.971	1.200
Gemiddeld vermogen	72,4	72,6		81,1	106,1	125,7		69,6	73,5	68,5
Gemiddelde bonus-malus		8,9						13,6	8,2	7,3
Mannen	21.773	17.739	921	2.316	359	163	275	2.899	13.813	1.027
Vrouwen	7.874	7.576	93	172	10	2	21	902	6.176	498
Gemiddelde leeftijd	43,1	43,2	40,9	42,6	43,6	49,1	45,9	23,2	43,9	82,7
Minder dan 26 jaar	4.215	3.801	118	257	12	9	18	3.801		
Van 26 tot 75 jaar	23.838	19.989	878	2.194	356	152	269		19.989	
Meer dan 75 jaar	1.594	1.525	18	37	1	4	9			1.525
Aantal vervallen	5.497	4.578	183	637	8	20	71	765	3.758	55
Aantal dossiers met verval	4.693	3.921	154	534	8	19	57	651	3.220	50
Aantal verzw. omstandigheden	1.518	1.284	39	158	3	2	32	238	1.017	29
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.462	1.233	38	155	3	2	31	230	974	29
Aantal ongevallen	40.708	34.796	728	3.760	739	184	501	4.966	27.600	2.230
Aantal dossiers met ongeval	20.819	18.012	420	1.831	242	79	235	2.751	14.186	1.075
Jaarlijkse betaling uitgesloten	12.171	10.581	424	936	0	88	142	1.244	8.537	800
Gemiddelde premie	883	863	389	1.158	2.482	266	103	1.259	798	702
Aantal dossiers met vrijstelling	6.868	4.931	441	750	505	75	166	645	3.896	336

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer meer dan 75 jaar

• 2018

2018	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18- 25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	36.924	30.791	1.321	3.615	520	182	495	4.657	24.393	1.700
Aantal bestuurders	38.809	32.374	1.263	3.727	584	255	606	5.025	25.529	1.805
Tussenpersonen	34.402	28.529	1.274	3.468	467	181	483	4.436	22.466	1.590
Aanvaarde offertes	29.690	25.070	978	2.686	427	162	367	3.631	19.887	1.526
Hernieuwingen	20.177	17.299	481	1.721	317	129	230	2.007	14.068	1.217
Gemiddeld vermogen	73,6	73,4		86,1	97,6	129,1		70,3	74,2	70,0
Gemiddelde bonus-malus		8,7						14,4	8,2	7,2
Mannen	21.333	17.260	811	2.448	355	150	309	2.683	13.552	1.025
Vrouwen	8.106	7.784	100	184	11	2	25	948	6.335	501
Gemiddelde leeftijd	43,4	43,5	41,4	42,6	43,2	52,3	49,2	23,1	44,1	83,1
Minder dan 26 jaar	4.077	3.631	134	268	15	5	24	3.631		
Van 26 tot 75 jaar	23.761	19.887	758	2.322	349	144	301		19.887	
Meer dan 75 jaar	1.601	1.526	19	42	2	3	9			1.526
Aantal vervallen	5.271	4.387	168	609	5	16	86	637	3.701	49
Aantal dossiers met verval	4.525	3.768	141	530	4	16	66	552	3.169	47
Aantal verzw. omstandigheden	1.357	1.117	46	159	2	1	32	189	896	32
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.305	1.074	45	152	2	1	31	185	859	30
Aantal ongevallen	40.218	34.025	759	4.041	498	180	715	4.554	27.315	2.156
Aantal dossiers met ongeval	20.675	17.698	440	1.961	228	67	281	2.525	14.100	1.073
Jaarlijkse betaling uitgesloten	12.168	10.523	467	969	0	94	115	1.195	8.494	830
Gemiddelde premie	900	873	356	1.237	2.499	262	117	1.273	811	717
Aantal dossiers met vrijstelling	6.665	4.717	375	809	488	67	209	592	3.773	304

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer meer dan 75 jaar

- 2019

2019	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18-25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	38.616	31.813	1.536	3.997	566	249	455	4.522	25.379	1.870
Aantal bestuurders	40.364	33.353	1.375	4.016	661	400	559	4.862	26.496	1.985
Tussenpersonen	36.042	29.497	1.500	3.857	501	249	438	4.300	23.383	1.772
Aanvaarde offertes	30.341	25.583	936	2.892	368	210	352	3.501	20.389	1.668
Hernieuwingen	21.372	18.308	486	1.871	281	153	273	2.053	14.888	1.359
Gemiddeld vermogen	74,6	74,4		84,9	104,4	136,0		71,9	75,1	70,7
Gemiddelde bonus-malus		8,7						14,3	8,2	7,4
Mannen	21.608	17.418	781	2.607	315	185	302	2.586	13.765	1.067
Vrouwen	8.461	8.140	91	201	6	1	22	915	6.624	601
Gemiddelde leeftijd	43,9	44,0	41,7	42,4	44,1	50,5	46,7	23,2	44,4	83,1
Minder dan 26 jaar	3.950	3.501	113	288	15	6	27	3.501		
Van 26 tot 75 jaar	24.364	20.389	738	2.470	303	178	286		20.389	
Meer dan 75 jaar	1.755	1.668	21	50	3	2	11			1.668
Aantal vervallen	5.406	4.488	176	647	5	13	77	638	3.798	52
Aantal dossiers met verval	4.679	3.884	141	569	4	13	68	540	3.293	51
Aantal verzw. omstandigheden	1.329	1.121	39	149	0	1	19	163	926	32
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.269	1.070	39	141	0	1	18	160	880	30
Aantal ongevallen	40.928	34.769	688	4.137	408	365	561	4.414	27.947	2.408
Aantal dossiers met ongeval	21.062	18.079	395	2.049	185	108	246	2.474	14.447	1.158
Jaarlijkse betaling uitgesloten	12.581	10.794	433	1.042	0	164	148	1.134	8.773	887
Gemiddelde premie	921	880	415	1.292	3.226	264	123	1.287	822	727
Aantal dossiers met vrijstelling	6.747	4.827	372	925	415	68	140	560	3.864	355

TZ	Voertuigen van toerisme en zaken
2W	Tweewielers
VZ	Voertuigen voor vervoer van zaken
VP	Voertuigen voor vervoer van personen
ZZ	Andere voertuigen
NA	Voertuigtype onbekend
TZ 18-25	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer minder dan 26 jaar
TZ 26-75	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer tussen 26 jaar en 75 jaar
TZ 75+	Voertuigen van toerisme en zaken, verzekeringnemer meer dan 75 jaar