

Tariferingsbureau Auto

Statistische gegevens 2018-2022



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Tabellen en grafieken	3
Inleiding	4
Deel I. De werking van het Tariferingsbureau	5
A. De werking van het Tariferingsbureau	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 Tariferingsbureau	19
6. Gemiddelde premies	24
C. Statistieken Tariferingsbureau 2022 (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 Tariferingsbureau 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 voorvalsjaar 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 Tariferingsbureau BA Auto is opgericht in de schoot van het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds. De wetgever heeft in 2002 de opdracht gegeven dit Tariferingsbureau op te richten. Hoofdstuk Ibis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna “WAM”) betreft het Tariferingsbureau. 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 Tariferingsbureau 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 Tariferingsbureau betreft de periode van 2015 tot 2019. Tot 2017 verplichtte de wet het Tariferingsbureau 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 Tariferingsbureau 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 Tariferingsbureau* toegelicht, zoals dit gevraagd wordt door de wetgever, en in deel II de cijfergegevens van het Tariferingsbureau BA Auto over de periode 2018-2022¹.

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 Tariferingsbureau 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 Tariferingsbureau vormen, analyses gemaakt per leeftijdscategorie.

Deel II C. biedt statistieken over de voertuigen die via het Tariferingsbureau waren verzekerd in 2022, 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 2018 tot 2022.

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

Het verslag wordt nog aangevuld met een bijlage met cijfergegevens voor de jaren 2018 tot en met 2022.

¹ De wetgever verplicht een 3-jaarlijks verslag maar de statistieken betreffen de laatste vijf jaar.

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, 90,5% tussen november 2020 en oktober 2021 en 92,4% tussen november 2021 en oktober 2022.

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 overnam 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.

Enerzijds duurt het meestal een aantal maanden vooraleer het CARA een rijgeschiktheidsattest kan afleveren. Anderzijds heeft de wetgever aan het Tariferingsbureau opgelegd om binnen de maand² 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 ‘tussenoplossing’ 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 of 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 aan de verzekeringnemer. Dit bewijs is opgesteld op naam van de verzekeringsonderneming die het contract beheert.

² Artikel 9quater, §3 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen

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 verwachte 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.

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.

Sinds 2020 heeft het Tariferingsbureau hybride vergaderingen georganiseerd. De leden hadden de keuze om fysiek aanwezig te zijn of om online aan de vergadering deel te nemen.

2. Informatie van CARA/DAC

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 dan de nieuwe zaken. Voor het 19^{de} boekjaar (november 2021 - oktober 2022) bedraagt dit aandeel 67,1% 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

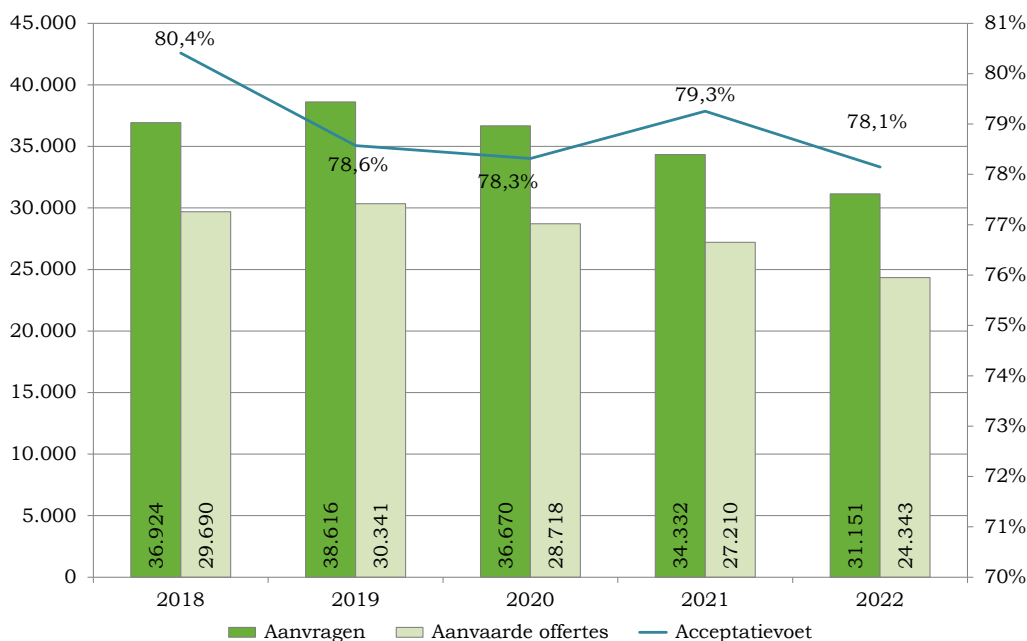
A. Geheel van aanvragen en aanvaardingen

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.

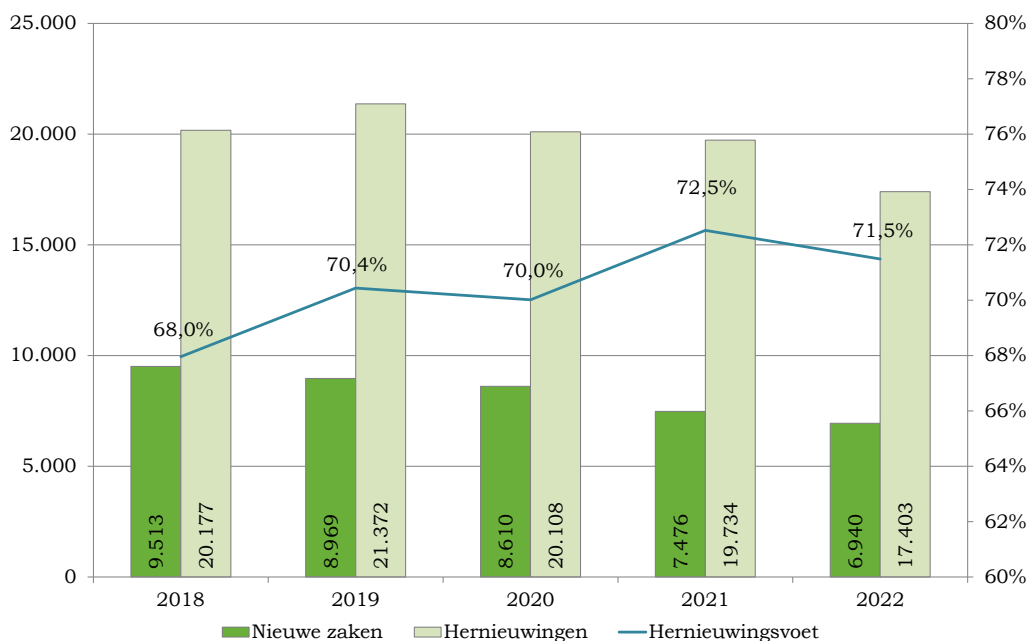
Sommige gevallen kunnen gemakkelijk worden geïdentificeerd door het Bureau: de gevallen waarbij iemand een tweede aanvraag heeft ingediend omdat de geldigheidstermijn van het eerste aanbod verstreken was of omdat de eerste aanvraag niet meer met de reële toestand overeenstemde (ander voertuig, toevoeging 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 noteerde in de periode 2015-2019 een sterke toename. Na een lichte daling in 2020 neemt dit aandeel opnieuw toe in 2021. In 2022 daalt dit aandeel lichtjes ten opzichte van 2021, maar het blijft hoger dan in de periode voordien.



A.1.2. – Nieuwe zaken en hernieuwingen

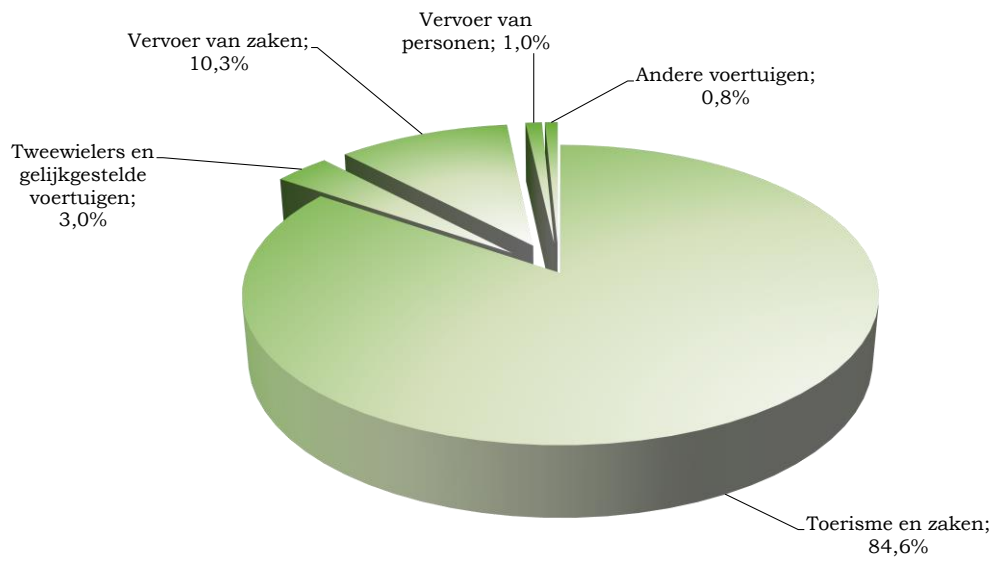
3. Types voertuigen

Grafiek A.1.3. geeft de verdeling weer van de aanvaarde offertes per type van voertuig in de periode van 1 januari 2018 tot en met 31 december 2022. De gegevens hebben betrekking op de 138.601 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.

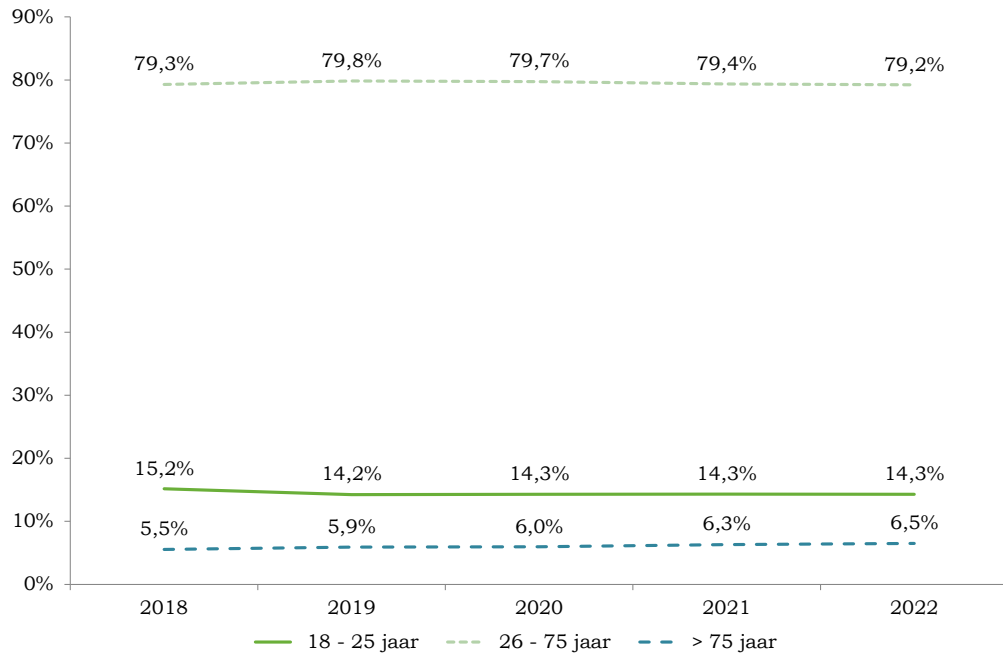
De percentages weergegeven in de grafieken in dit deel houden geen rekening met een klein aantal observaties waarvoor één of meerdere variabelen ontbreken. Dit heeft als gevolg dat de percentages in deze grafieken licht kunnen verschillen van de percentages die berekend kunnen worden uit de gegevens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

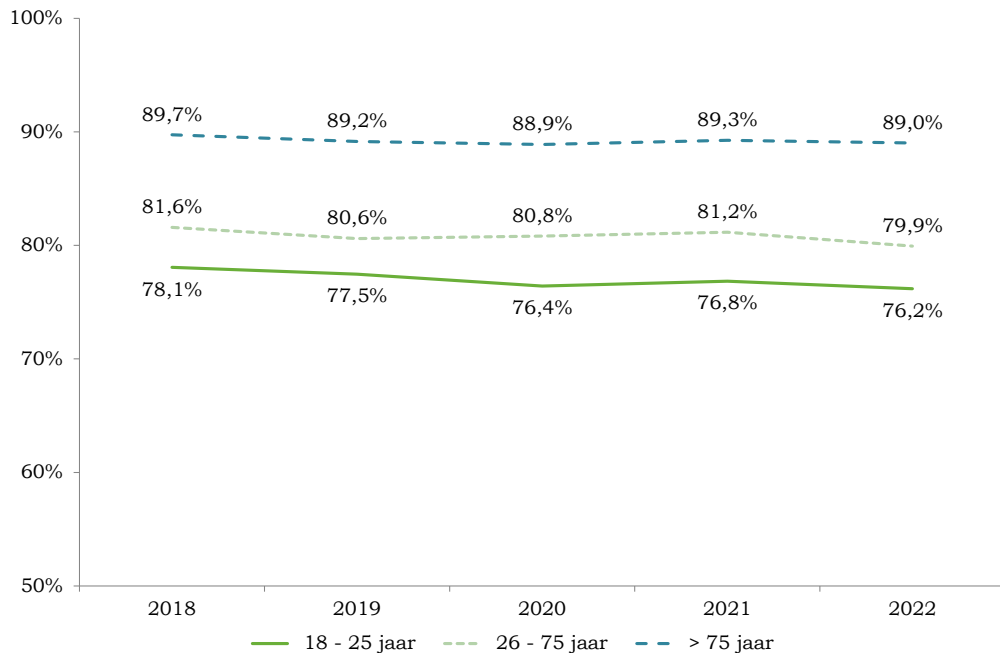
Grafiek B.2.1. geeft de verdeling van de aanvragen in functie van de leeftijdscategorie. Zoals uit deze grafiek kan afgeleid worden, horen de meeste bestuurders thuis in de leeftijdscategorie van 26 tot 75 jaar. Daarna volgen de bestuurders die jonger zijn dan 26 jaar. Bestuurders van 76 jaar en ouder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

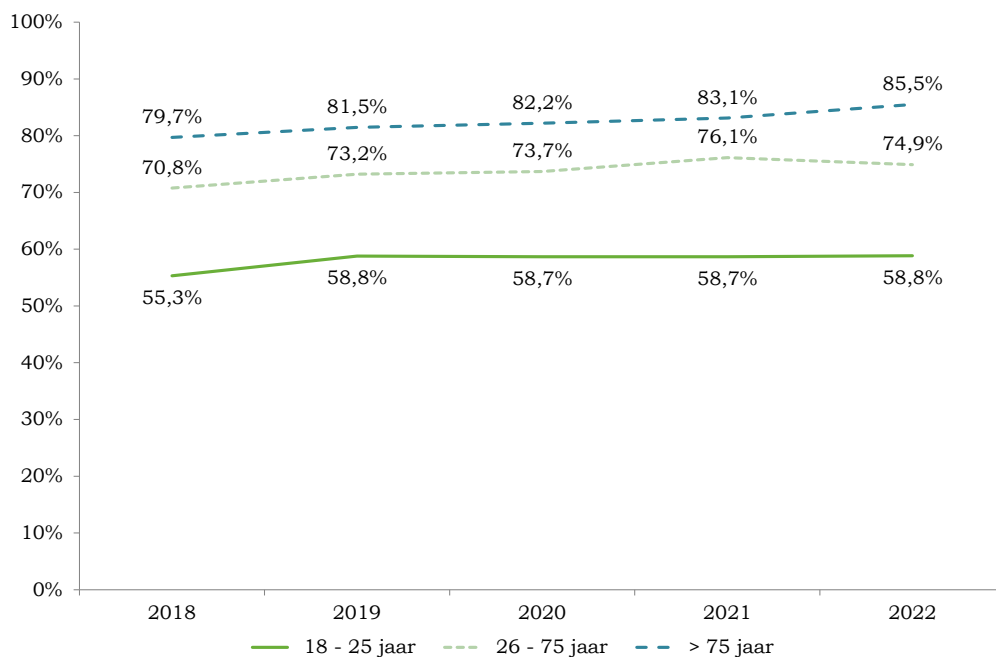
Grafiek B.2.2. geeft de evolutie weer van het percentage aanvaarde gevallen. Hierbij valt vooral een verschil op in functie van de leeftijdscategorie. Dit verschil kan toe te schrijven zijn aan het feit dat jonge bestuurders gemakkelijker een dekking op de markt vinden of terugvinden.



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.

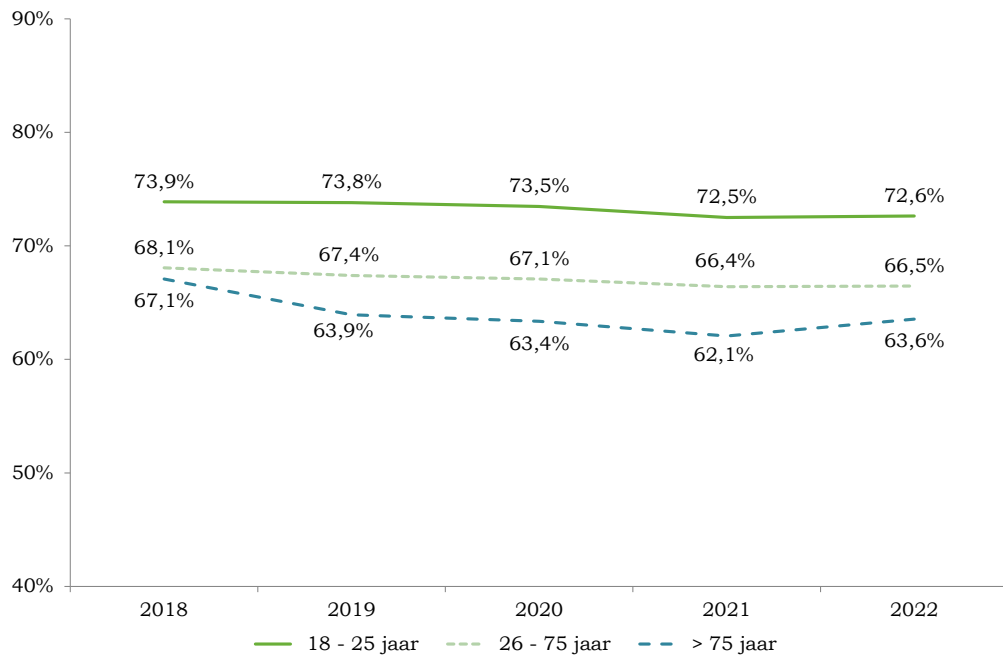


B.2.3. – Percentages hernieuwingen per leeftijdscategorie

3. Verdeling mannen - vrouwen

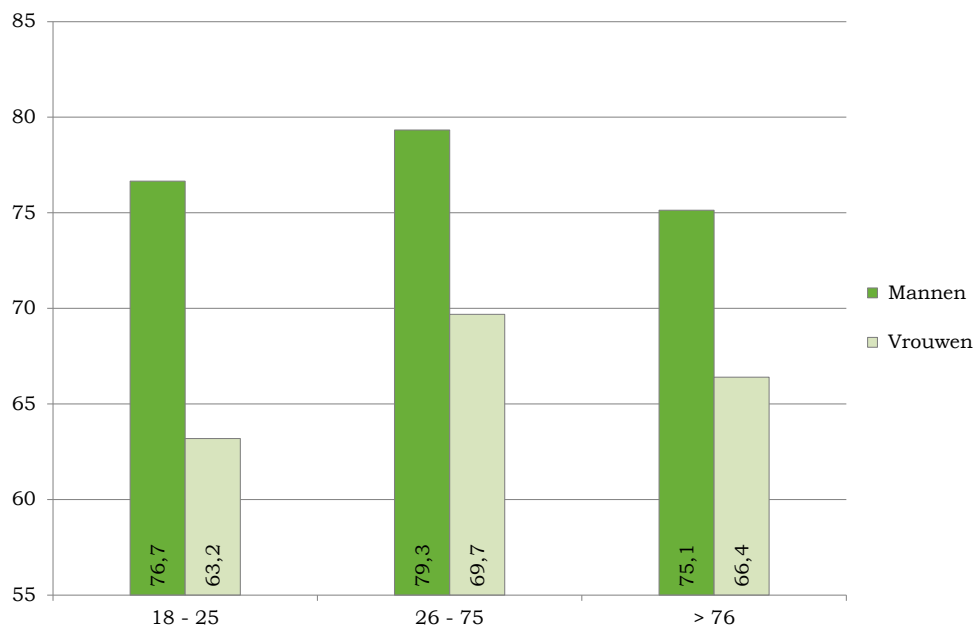
Het Tariferingsbureau heeft nooit een onderscheid gemaakt tussen gevallen waarbij de gebruikelijke bestuurder een man of een vrouw is. Toch kunnen de statistieken ons hierover iets vertellen. Wanneer er meerdere gebruikelijke bestuurders zijn geregistreerd (in ongeveer 5 % van de aanvaarde zaken) vermelden 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 lichtjes daalt tijdens de periode 2018-2022 maar duidelijk het grootste blijft. Bij de senioren daarentegen zijn de mannen minder talrijk, hoewel ze nog in de meerderheid zijn. Dat kan worden verklaard door het feit dat vrouwen in de totale bevolkingcijfers 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.



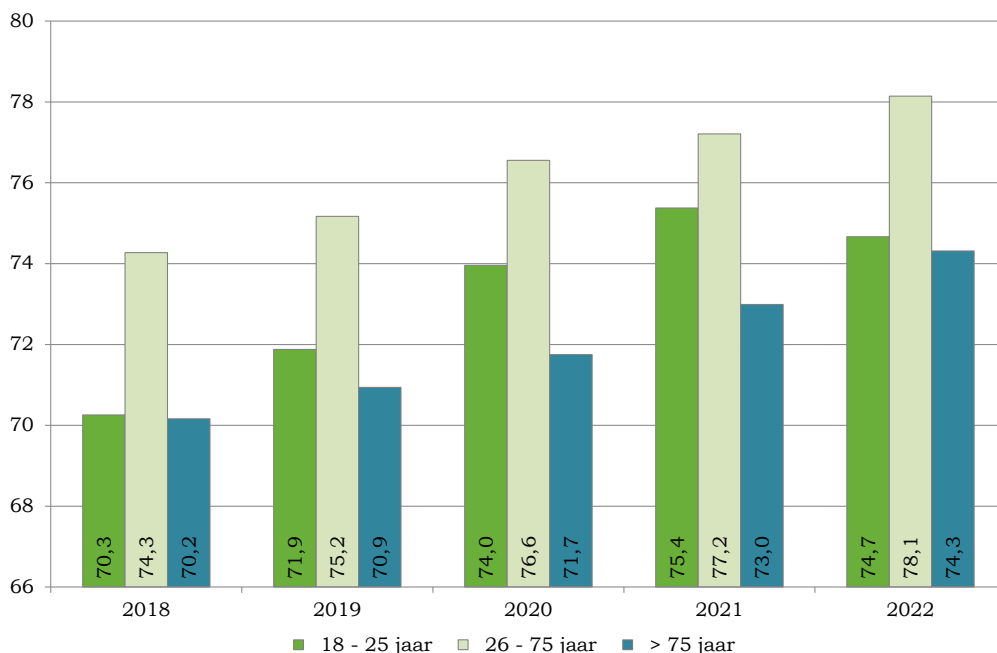
B.3.2. – Gemiddeld vermogen (in kW) volgens leeftijdscategorie en geslacht

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 verantwoordelijkheid 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, hoewel de bestuurders van 18 tot 25 jaar wel een daling noteerden in 2022 ten opzichte van 2021.



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

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

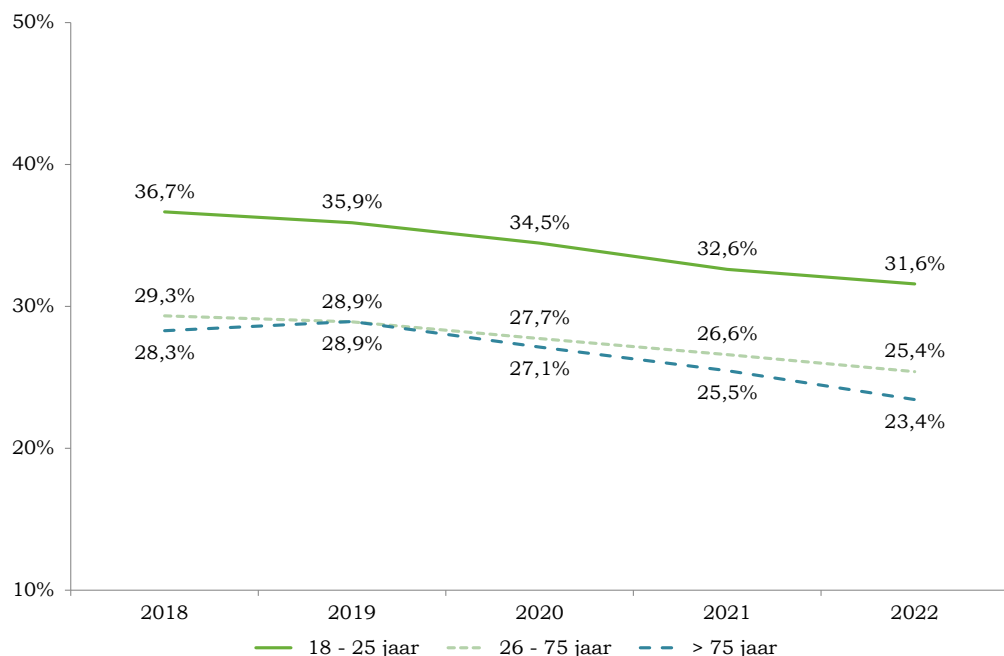
In dit gedeelte worden de antecedenten geanalyseerd die maken dat een persoon zich wendt tot het Tariferingsbureau. Hierbij wordt uitgegaan van het risicoprofiel van de aanvrager op het moment dat hij of zij zijn of haar aanvraag indiende. Dat profiel wordt bepaald op basis van de ongevallen, het aantal 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.

De jongere bestuurders die zich willen verzekeren bij het Tariferingsbureau hebben gemiddeld een beter schadeverleden in 2022 dan in 2018. Zo heeft in 2022 39 % van de jongere bestuurders geen schadegeval in fout gehad de laatste vijf jaren, terwijl dit in 2018 slechts 30 % was.

Grafiek B.5.1. toont de frequentie van de schadegevallen³ per leeftijdscategorie. Hieruit blijkt dat de jongeren een duidelijk hogere frequentie van schadegevallen vertonen dan de andere bestuurders, maar het verschil is de afgelopen jaren kleiner geworden.

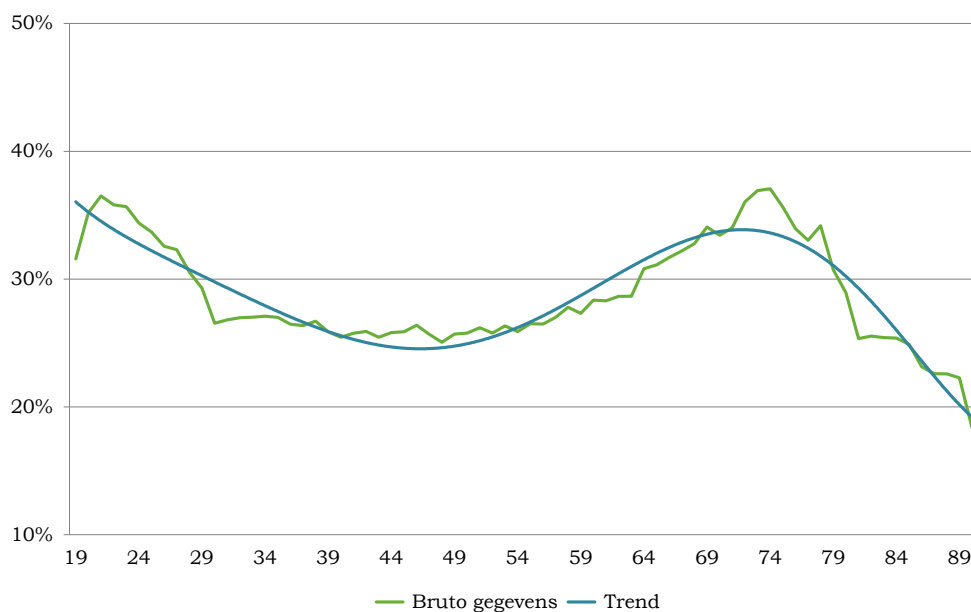


B.5.1. – Frequentie schadegevallen per leeftijdscategorie

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.

³ 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 beginnende bestuurders worden bijgevolg niet meegerekend in onderstaande grafiek.

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 inschalingsysteem voor nieuwe aanvragen in het vroegere verplichte bonus-malussysteem, op basis van het aantal schadegevallen in fout en het aantal jaren rijervaring. Dit interne inschalingsysteem waarborgt een verwerkingshomogeniteit voor alle nieuwe aanvragen.



B.5.3. – Gemiddelde bonus-malusgraad per leeftijdscategorie

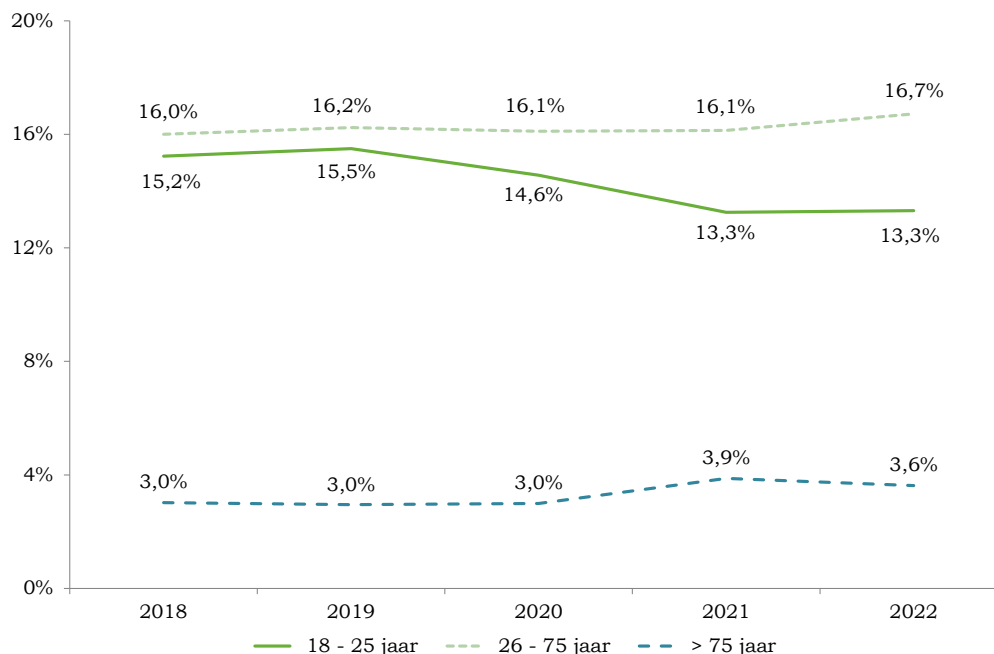
We willen hierbij opmerken dat de frequentie van de schadegevallen niet volledig in de bonus-malusgraad wordt weerspiegeld. Deze graad is immers gebaseerd op een contract met betrekking tot een bepaald voertuig. De frequentie van de schadegevallen die door het Tariferingsbureau wordt berekend, is dan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

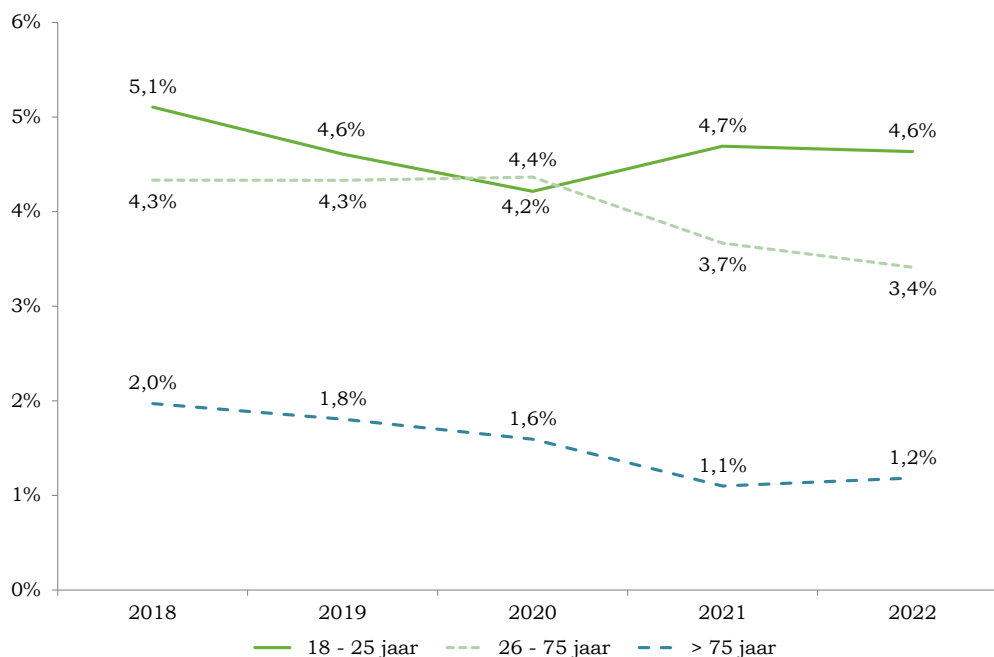
Wat het aantal bestuurders betreft van wie het rijbewijs werd ingetrokken, stellen we een duidelijk lager percentage vast bij de oudere bestuurders. Bij de jongere bestuurders was er in 2020 en 2021 een significante daling waardoor de bestuurders van 26 tot 75 jaar in 2022 duidelijk het hoogste percentage noteren.



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

d. Verzwarende omstandigheden

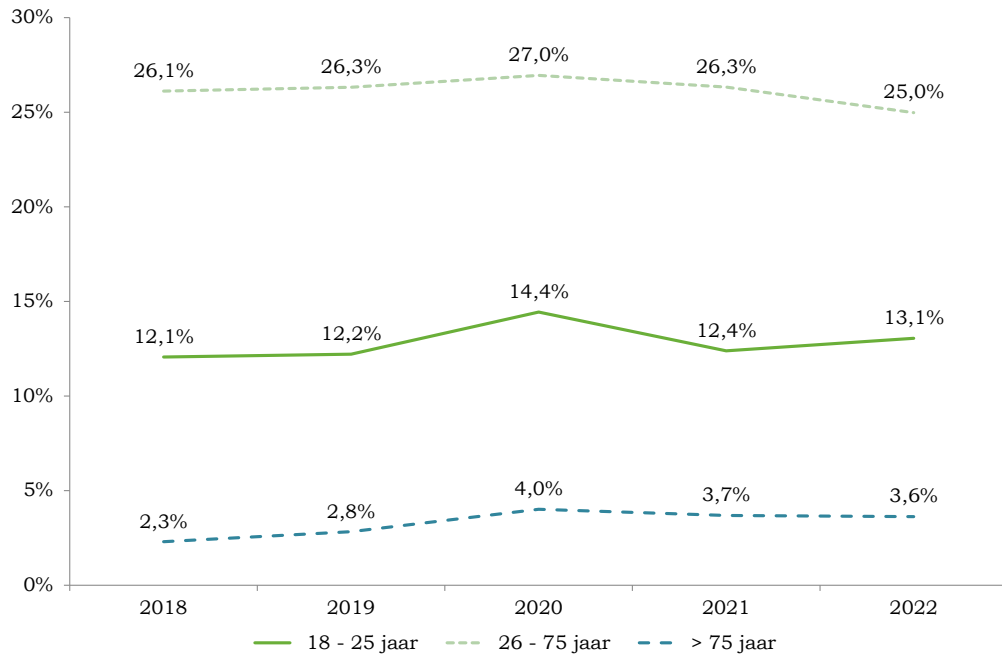
Op het vlak van de verzwarende omstandigheden (alcohol, drugs, overdreven snelheid, vluchtmisdrijf, rijden zonder verzekering...) zien we opnieuw een duidelijk verschil tussen de leeftijdscategorieën. Ook voor dit criterium hebben de jongste bestuurders de hoogste frequentie, op 2020 na.



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.

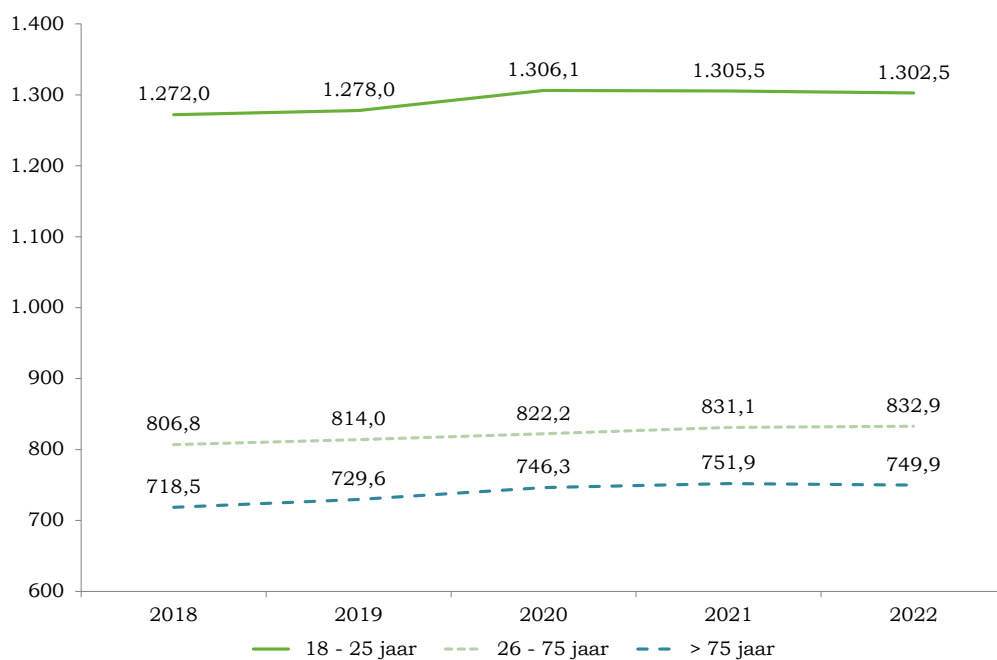


B.5.6. – Dossiers met betalingsmoeilijkheden

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 2022 (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 2022 werden 24.762 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 2022 bestrijkt een half verzekeringsjaar in 2022 en een half verzekeringsjaar in 2023. Er zijn ook een beperkt aantal contracten die, bijvoorbeeld wegens opzeg, een uiteindelijke 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 2022 weergegeven. De resultaten worden weergegeven per voertuigcategorie.

2022	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Toerisme en zaken	20.639	13,9%	2.673	372	53%
Tweewielers (en gelijkgestelde)	814	8,4%	1.427	119	29%
Transport van zaken/goederen MTM ≤ 3,5 T	2.605	15,6%	4.748	742	72%
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T	139	35,3%	2.275	802	30%
Vervoer van personen	233	41,6%	3.585	1.492	35%
Landbouwwerktuigen	254	5,9%	2.416	143	47%
TOTAAL (zonder andere en onbekend)	24.684	14,2%	2.908	413	54%

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 2022 geëvalueerd einde 2022 (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 2022 geëvalueerd einde 2022, gedeeld door het aantal schadegevallen voorgevallen in 2022.

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 2022. 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 84 % van het totaal aantal verzekeringsjaren.

De gemiddelde schadefrequentie over alle categorieën heen bedraagt 14,2 %. Wanneer we de schadefrequentie van de categorieën apart bekijken, stellen we vast dat de verdeling van de gemiddelde schadefrequentie een grote variëteit vertoont. Op landbouwwerktuigen na hebben tweewielers van alle voertuigcategorieën de laagste schadefrequentie, namelijk 8,4 %.

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

De categorie Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T heeft in 2022 een hoge schadefrequentie, welke ruim meer dan het dubbele van de gemiddelde schadefrequentie bedraagt, namelijk 35,3 %. De gemiddelde schadelast is met 2.275 euro wel lager dan het algemeen gemiddelde van 2.908 euro in 2022. De gemiddelde schadelast ligt in 2022 het hoogste voor de categorie Transport van zaken/goederen MTM <= 3,5 T en bedraagt 4.748 euro.

Uit de bovenstaande tabel volgt dat de sinistraliteit, globaal gezien, 54 % bedraagt bij evaluatie einde 2022, 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.

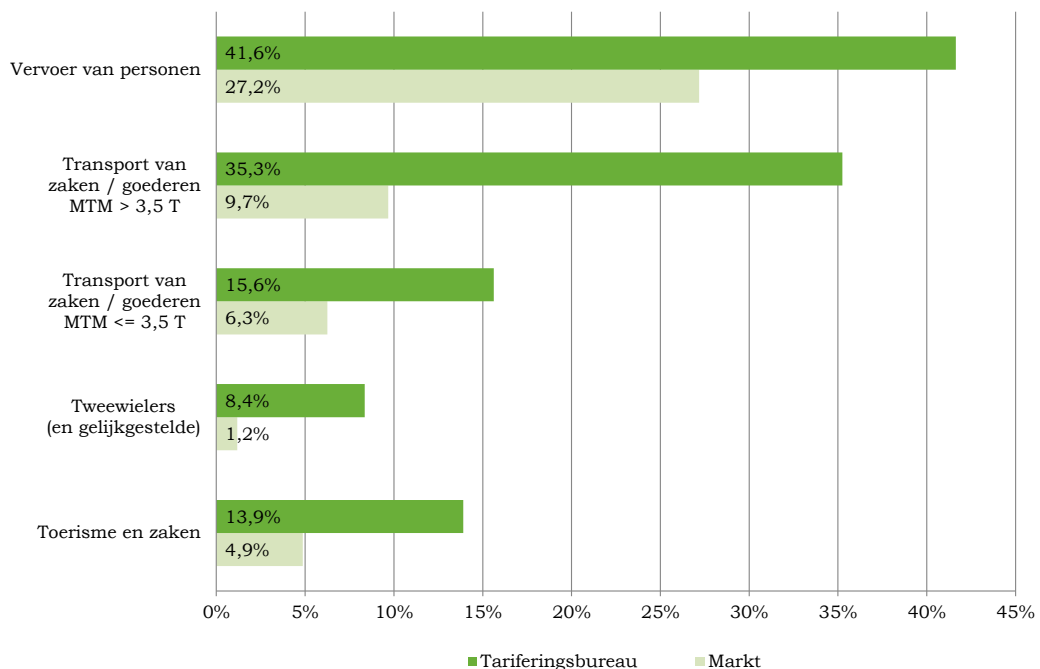
Onderstaande tabel en grafiek geven een vergelijking tussen de schadefrequentie op de markt en de schadefrequentie van het Tariferingsbureau in 2022. De schadefrequentie van de markt is gebaseerd op een steekproef van circa 81 % van de voertuigen op het Belgische voertuigenpark.

2022	Markt	Tariferingsbureau	Factor
Toerisme en zaken	4,9%	13,9%	2,86
Tweewielers (en gelijkgestelde)	1,2%	8,4%	7,12
Transport van zaken/goederen MTM <= 3,5 T	6,3%	15,6%	2,50
Transport van zaken/goederen MTM > 3,5 T	9,7%	35,3%	3,64
Vervoer van personen	27,2%	41,6%	1,53
TOTAAL	4,9%	14,2%	2,89

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

Uit deze gegevens volgt onmiddellijk dat voor bijna alle categorieën de schadefrequentie bij het Tariferingsbureau 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 1,53 hoger bij het Tariferingsbureau dan op de markt.

Deze gegevens tonen aan dat de schadefrequentie van de verzekerden van het Tariferingsbureau 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 Tariferingsbureau

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).

2022	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
18 - 20 jaar	432	19,7%	2.197	432	43%
21 - 22 jaar	754	14,6%	4.617	674	62%
23 - 25 jaar	1.525	15,1%	4.429	668	67%
26 - 75 jaar	16.325	13,6%	2.458	334	51%
> 75 jaar	1.411	14,0%	2.238	314	53%
TOTAAL	20.447	13,9%	2.678	372	53%

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 19,7 %.

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 10,9 % in 2021.

De categorie 26 – 75 jaar heeft een schadefrequentie van 13,6 % en de verzekeringnemers >75 jaar hebben een schadefrequentie van 14,0 %.

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	753	17%	449	5.469	14%	295	529	13%	254	
Man	1.957	15%	703	10.857	14%	354	882	15%	350	
TOTAAL	2.710	16%	632	16.326	14%	334	1.411	14%	314	
VJ*	=	verzekeringsjaren								
Freq.**	=	schadefrequentie								
ZP***	=	zuivere premie								

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

Slechts 33 % van de verzekeringnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekerd hebben, zijn van het vrouwelijke geslacht. Bij de jongste groep verzekerden is 28 % van de verzekerden een vrouw, terwijl het aandeel in de leeftijdscategorie >75 jaar groter is, namelijk 38 %.

In 2022 is de schadefrequentie bij vrouwelijke verzekeringnemers (14,0 %) iets hoger dan die van de mannelijke verzekeringnemers (13,9 %). Bij mannen ligt

de schadefrequentie het laagst voor de categorie '26-75 jaar' terwijl bij vrouwen de categorie '> 75 jaar' de laagste schadefrequentie noteert.

Bij analyse van de totale steekproef in 2022 blijkt dat mannen (404 euro) een hogere zuivere premie hebben dan vrouwen (309 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.

2022		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verval van Rijbewijs	0	17.407	14,2%	2.599	370	54%
	1	2.715	12,0%	3.320	397	53%
	2	284	11,3%	2.537	286	31%
	3+	53	15,1%	1.474	222	19%

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

De schadefrequentie voor verzekeringnemers zonder verval van rijbewijs bedraagt 14,2 %. Bij 1 keer verval van rijbewijs is de schadefrequentie 12,0 %. De schadefrequentie van de categorie '3 of meer maal verval van rijbewijs' bedraagt 15,1 %, maar deze categorie omvat slechts 53 verzekeringsjaren.

De hoogste zuivere premie is in 2022 terug te vinden in de categorie '1 verval van rijbewijs'. De hoogste sinistraliteit (54 %) zit bij de categorie zonder verval van rijbewijs.

Onderstaande tabel toont aan dat 3,5 % van de verzekeringnemers die zich via het Tariferingsbureau verzekerden minstens eenmaal een verzwarende omstandigheid gepleegd heeft.

2022		Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}
Verzwarende omstandigheden	0	19.806	14,0%	2.690	377	54%
	1+	721	12,5%	2.161	270	35%

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 2022 zowel een lagere schadefrequentie, een lagere gemiddelde schadelast, een lagere zuivere premie als een lagere sinistraliteit. Verzekeringnemers met een verzwarende omstandigheid die door het Tariferingsbureau verzekerd zijn, rijden misschien voorzichtiger om zodoende terug een verzekering te vinden op de reguliere markt.

5. Aantal jaren rijbewijs (Toerisme en zaken)

Zoals blijkt uit de onderstaande tabel, heeft 9,5 % van de verzekerden via het Tariferingsbureau, het rijbewijs minder dan 4 jaren geleden verkregen. Het gros van de verzekeringnemers aangesloten bij het Tariferingsbureau, namelijk 64,3 %, 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 20,6 % 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 2022 de zwaarste schadegevallen bij verzekerden die tussen 4 en 10 jaar in het bezit zijn van hun rijbewijs.

2022	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}	
Aantal jaren rijbewijs	< 1	281	20,6%	1.574	325	38%
	1 - 3	1.668	17,3%	2.568	443	45%
	4 - 10	5.355	14,0%	4.030	565	68%
	> 10	13.150	13,3%	2.151	286	47%

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 2022 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 '1 schadegeval in fout'.

2022	Aantal verzekeringsjaren	Schadefrequentie	Gemid. schadelast	Zuivere premie	S/P _{net}	
Aantal schadegevallen in fout	0	6.878	12,3%	2.596	319	56%
	1	6.290	12,7%	3.402	433	67%
	2	4.343	14,9%	2.335	348	44%
	3	2.191	17,0%	2.334	397	42%
	4+	823	24,7%	1.831	452	40%

C.6. – Schadeverleden (Toerisme et zaken)

D. Analyse Tariferingsbureau per voorval jaar

In deel C. werden de schadestatistieken van 2022 in eerste observatie geanalyseerd. Hierbij werd de schadefrequentie en de sinistraliteit berekend uitgaande van de schadegevallen voorgevallen in 2022 en geëvalueerd einde 2022. 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
2018	16%	18%	18%	18%	18%
2019	15%	17%	17%	17%	
2020	11%	13%	14%		
2021	15%	17%			
2022	14%				

D.1. – Schadefrequentie per voorvalsjaar en observatiejaar

Uit tabel D.1. volgt dat de schadefrequentie voor 2021 geëvalueerd einde 2021 (of situatie 2021 in eerste observatie) 15 % bedraagt. De schadefrequentie voor 2021 geëvalueerd einde 2022 (of situatie 2021 in tweede observatie) bedraagt 17 %.

Tabel D.1. geeft aan dat de schadefrequentie voor de verschillende jaren tussen eerste en tweede observatie toeneemt met ongeveer 2 procentpunten en in volgende observaties vrij stabiel blijft.

Evolutie sinistraliteit per waarnemingsjaar					
Waarnemingsjaar	1e obs	2e obs	3e obs	4e obs	5e obs
2018	71%	92%	94%	98%	95%
2019	63%	74%	83%	85%	
2020	50%	63%	68%		
2021	58%	85%			
2022	54%				

D.2. – Sinistraliteit per voorval jaar en observatiejaar

Uit tabel D.2. volgt dat de sinistraliteit voor 2021 geëvalueerd einde 2021 (of situatie 2021 in eerste observatie) 58 % bedraagt. De sinistraliteit voor 2021 geëvalueerd einde 2022 (of situatie 2021 in tweede observatie) ligt een stuk hoger en bedraagt 85 %. De voorzieningen voor de schadegevallen voorgevallen in 2021 werden einde 2021 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 2022 ligt de sinistraliteit voor de jaren 2018, 2019 en 2021 ruim boven de 70 %, wat duidt op verlieslatende resultaten. In 2018 is de sinistraliteit in 5^e observatie gelijk aan 95 %.

E. Financieel verslag

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

	2018	2019	2020	2021	2022
Premies	21.088.126	20.869.829	20.968.457	20.515.303	18.852.176
Prestaties en beheer van schadegevallen	14.622.641	16.571.092	13.997.998	15.903.176	17.224.036
Wijziging in technische voorzieningen en technische lasten die moeten worden gerecupereerd.	8.080.166	-435.962	6.529.290	-588.871	-2.410.831
Acquisitiekosten en commissie	4.526.249	4.514.666	4.667.891	4.441.781	4.067.068
Bruto saldo van de verzekeringsactiviteiten	-6.157.710	210.145	-4.241.685	760.842	-31.829
Administratieve kosten	2.064.428	1.883.634	1.842.836	1.929.122	1.761.772
Netto saldo van de verzekeringsactiviteiten	-8.222.138	-1.673.489	-6.084.521	-1.168.280	-1.793.601
Secretariaat van het Tariferingsbureau	-111.489	-132.117	-220.447	74.702	280.705
Saldo van de activiteiten van het Tariferingsbureau	-8.110.649	-1.541.372	-5.864.074	-1.242.982	-2.074.306

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 2018 heeft daarom betrekking op de activiteiten die van 1 november 2017 tot 31 oktober 2018 werden uitgevoerd. Op die manier kan men enerzijds rekening houden met de activiteiten van de maanden november en december 2017 en kunnen anderzijds de verzekeraars de resultaten van het Tariferingsbureau in hun eigen jaarrekeningen opnemen, die op 31 december worden afgesloten.

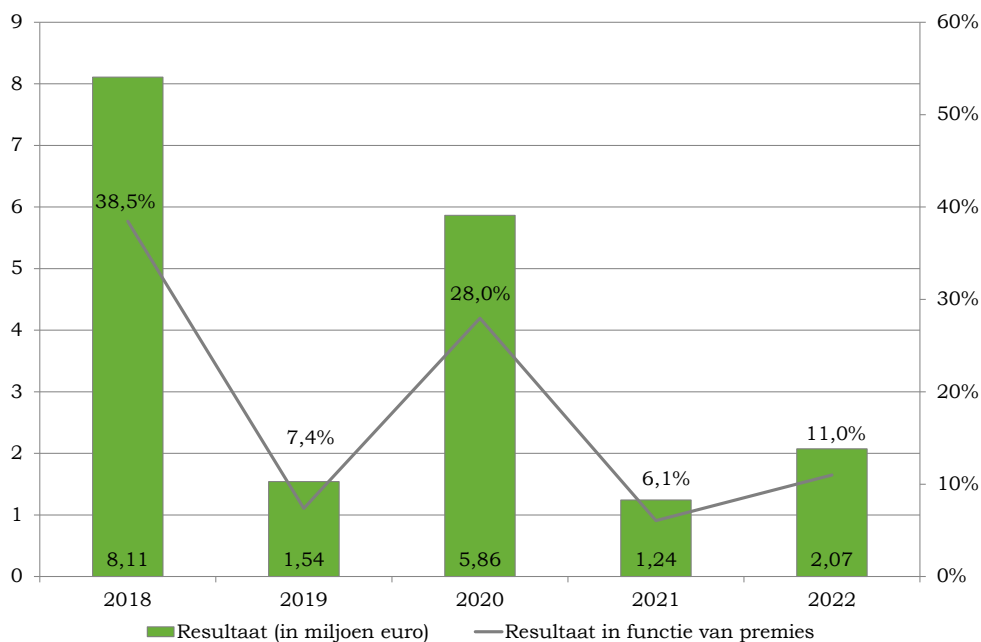
In tegenstelling met sectie D. worden in deze sectie de boekhoudkundige resultaten weergegeven. De uitkeringen van het boekjaar 2018 bevatten alle uitkeringen gedaan van 1 november 2017 tot 31 oktober 2018 voor schadegevallen voorgevallen voor 31 oktober 2018 (en dus niet enkel voor de schadegevallen voorgevallen tussen 1 november 2017 en 31 oktober 2018). De voorzieningen van het boekjaar 2018 zijn de voorzieningen op 31 oktober 2018 voor de schadegevallen voorgevallen voor 31 oktober 2018.

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).

	2018	2019	2020	2021	2022
Prestaties en beheer van de schadegevallen	14.622.641	16.571.092	13.997.998	15.903.176	17.224.036
Wijziging in voorzieningen voor schadegevallen	7.921.733	-378.058	6.470.709	-302.850	-1.886.536
Last van de schadegevallen (prestaties + wijzigingen voorzieningen)	22.544.374	16.193.034	20.468.707	15.600.326	15.337.500
Ratio S/P	107,7%	77,3%	97,9%	74,6%	78,6%
Bruto saldo in functie van de premie	-29,2%	1,0%	-20,2%	3,7%	-0,2%
Netto saldo in functie van de premie	-39,0%	-8,0%	-29,0%	-5,7%	-9,5%
Saldo van de activiteiten van het bureau in functie van de premies	-38,5%	-7,4%	-28,0%	-6,1%	-11,0%

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 2018 liep het verlies op tot meer dan 8 miljoen euro, terwijl het verlies in 2021 met 1,2 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 Tarifieringsbureau bedroeg in 2022 15,3 miljoen euro, terwijl de schadelast van alle verzekerden op de markt 1,6 miljard euro bedroeg. De ongevallen die door de verzekerden van het Tarifieringsbureau worden veroorzaakt, vertegenwoordigden in 2022 dus minder dan 1 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 Tarifieringsbureau aan te zuiveren. Zonder gebruik te willen maken van erg gecompliceerde berekeningen en rekening houdend met ongeveer 8,0 miljoen verzekerde voertuigen, kan dit bedrag⁴ op 0,25 euro worden geschat voor 2022.

De kostprijs van de schadegevallen die waren veroorzaakt door niet-verzekerde bestuurders bedroeg 17,3 miljoen euro in 2022⁵, wat overeenstemt met een bijdrage van 2,2 euro per verzekerd voertuig.

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

⁵ Belgische Gemeenschappelijk Waarborgfonds, Verslag 2022, p. 9.

Bijlage Tabellen met cijfergegevens, opgesplitst per jaar

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

- 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

• 2020

2020	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18- 25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	36.670	29.868	1.514	4.232	356	228	472	4.251	23.788	1.768
Aantal bestuurders	38.202	31.148	1.437	4.193	394	516	514	4.511	24.755	1.869
Tussenpersonen	34.412	27.821	1.478	4.091	327	228	467	4.049	22.035	1.680
Aanvaarde offertes	28.718	24.021	922	3.069	176	192	338	3.243	19.176	1.572
Hernieuwingen	20.108	17.292	461	1.893	111	136	215	1.898	14.092	1.292
Gemiddeld vermogen	76,1	75,9		90,0	97,4	146,0		74,0	76,5	71,6
Gemiddelde bonus-malus		8,8						14,7	8,2	7,6
Mannen	20.287	16.275	709	2.740	140	150	273	2.387	12.891	997
Vrouwen	8.041	7.716	98	201	2	0	24	856	6.285	575
Gemiddelde leeftijd	44,0	44,2	42,4	42,4	46,6	51,9	45,8	23,1	44,6	83,2
Minder dan 26 jaar	3.671	3.243	106	283	11	5	23	3.243		
Van 26 tot 75 jaar	23.013	19.176	680	2.618	130	143	266		19.176	
Meer dan 75 jaar	1.644	1.572	21	40	1	2	8			1.572
Aantal vervallen	4.958	4.123	128	631	2	12	62	537	3.536	50
Aantal dossiers met verval	4.315	3.588	106	551	2	12	56	471	3.070	47
Aantal verzw. omstandigheden	1.215	1.036	30	125	0	2	22	139	871	26
Aantal dossiers met verzw. omst.	1.172	995	30	123	0	2	22	136	834	25
Aantal ongevallen	37.789	31.463	658	4.673	175	268	552	3.953	25.383	2.127
Aantal dossiers met ongeval	19.549	16.664	359	2.136	79	82	229	2.195	13.420	1.049
Jaarlijkse betaling uitgesloten	12.279	10.534	403	1.096	0	128	118	1.100	8.558	876
Gemiddelde premie	944	892	557	1.386	4.633	252	135	1.310	832	745
Aantal dossiers met vrijstelling	6.461	4.335	487	1.127	210	105	197	529	3.428	320

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

• 2021

2021	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18- 25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	34.332	27.868	1.367	4.102	322	255	418	3.962	22.025	1.737
Aantal bestuurders	35.452	28.866	1.213	4.015	445	508	405	4.168	22.841	1.837
Tussenpersonen	32.175	25.922	1.328	3.957	302	255	411	3.796	20.339	1.645
Aanvaarde offertes	27.210	22.501	945	3.013	191	224	336	3.039	17.841	1.550
Hernieuwingen	19.734	16.633	525	2.022	132	158	264	1.778	13.553	1.288
Gemiddeld vermogen	76,8	76,6		90,5	103,7	144,5		75,5	77,2	72,9
Gemiddelde bonus-malus		8,8						14,6	8,3	7,5
Mannen	19.036	15.047	715	2.714	149	148	263	2.207	11.879	961
Vrouwen	7.685	7.383	92	188	0	1	21	832	5.962	589
Gemiddelde leeftijd	44,2	44,5	42,6	42,4	42,9	51,2	45,8	23,0	44,8	83,2
Minder dan 26 jaar	3.431	3.039	91	265	12	9	15	3.039		
Van 26 tot 75 jaar	21.675	17.841	696	2.604	137	138	259		17.841	
Meer dan 75 jaar	1.615	1.550	20	33	0	2	10			1.550
Aantal vervallen	4.677	3.812	114	652	2	23	74	458	3.288	66
Aantal dossiers met verval	4.072	3.326	98	562	2	21	63	402	2.863	61
Aantal verzw. omstandigheden	971	836	27	94	0	2	12	145	673	18
Aantal dossiers met verzw. omst.	944	811	27	92	0	2	12	142	652	17
Aantal ongevallen	34.011	28.278	522	4.323	179	267	442	3.462	22.845	1.971
Aantal dossiers met ongeval	17.819	15.133	311	1.995	79	95	206	1.951	12.195	987
Jaarlijkse betaling uitgesloten	11.673	9.937	386	1.135	0	89	126	1.009	8.068	860
Gemiddelde premie	958	906	535	1.399	4.616	257	115	1.311	846	751
Aantal dossiers met vrijstelling	6.154	3.953	563	1.006	233	210	189	474	3.058	281

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

• 2022

2022	Alle	TZ	2W	VZ	VP	ZZ	NA	TZ 18- 25	TZ 26-75	TZ 75+
Aantal aanvragen	31.151	25.123	1.321	3.671	307	336	393	3.565	19.847	1.617
Aantal bestuurders	32.138	26.020	1.163	3.555	290	725	385	3.760	20.545	1.695
Tussenpersonen	29.345	23.497	1.282	3.548	295	336	387	3.411	18.452	1.544
Aanvaarde offertes	24.343	20.060	867	2.637	202	269	308	2.714	15.842	1.439
Hernieuwingen	17.403	14.675	480	1.776	92	165	215	1.593	11.830	1.229
Gemiddeld vermogen	77,4	77,4		88,8	108,1	143,7		74,6	78,2	74,1
Gemiddelde bonus-malus		8,7						14,5	8,2	7,4
Mannen	17.036	13.459	639	2.349	172	163	254	1.976	10.569	914
Vrouwen	6.817	6.536	81	172	4	0	24	738	5.273	525
Gemiddelde leeftijd	44,7	44,9	43,6	42,8	41,0	55,3	46,8	23,0	45,1	83,2
Minder dan 26 jaar	3.108	2.714	102	251	24	6	11	2.714		
Van 26 tot 75 jaar	19.233	15.842	593	2.234	151	153	260		15.842	
Meer dan 75 jaar	1.512	1.439	25	36	1	4	7			1.439
Aantal vervallen	4.246	3.430	126	594	0	25	71	422	2.949	59
Aantal dossiers met verval	3.741	3.039	111	510	0	22	59	359	2.627	53
Aantal verzw. omstandigheden	819	704	6	105	0	0	4	132	554	18
Aantal dossiers met verzw. omst.	791	679	6	102	0	0	4	125	537	17
Aantal ongevallen	28.833	24.029	500	3.505	137	233	429	2.933	19.410	1.686
Aantal dossiers met ongeval	15.481	13.088	284	1.751	72	97	189	1.659	10.550	879
Jaarlijkse betaling uitgesloten	10.485	8.872	370	995	0	136	112	931	7.137	804
Gemiddelde premie	961	909	567	1.359	4.841	269	121	1.307	850	749
Aantal dossiers met vrijstelling	5.388	3.345	527	900	228	236	152	430	2.562	223

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