

## COMMISSION DES ASSURANCES

Bruxelles, le 28 janvier 2005

DOC C/2004/4

### AVIS

relatif à la question du maintien ou de la suppression de la garantie illimitée en assurance R.C. automobile.

#### 1. INTRODUCTION

En son état actuel - et sous la réserve de quelques exceptions particulières qui seront relevées ci-dessous -, la législation belge relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile liée à l'usage d'un véhicule automoteur prévoit que l'assureur R.C. auto est tenu d'offrir une garantie illimitée.

Cette situation est aujourd'hui remise en cause sous la pression des réassureurs qui menacent de ne plus offrir de réassurance à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, si la garantie offerte en assurance directe conserve ce caractère illimité.

Cette attitude du marché de la réassurance invite à s'interroger sur le point de savoir si une limitation de la garantie accordée en R.C. auto est envisageable et, dans l'affirmative, dans quelle mesure et selon quelles modalités celle-ci pourrait être établie.

-♦-

#### 2. DISCUSSION

##### II.1. Les données

###### 1. Etat de la législation

L'actuel article 3, § 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs prévoit que « la garantie (accordée par l'assureur R.C. auto) doit être illimitée ».

## COMMISSIE VOOR VERZEKERINGEN

Brussel, 28 januari 2005

DOC C/2004/4

### ADVIES

betreffende het behoud of de afschaffing van de onbeperkte dekking in de verzekering BA motorrijtuigen.

#### 1. INLEIDING

De huidige Belgische wetgeving betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen bepaalt dat de verzekeraar BA motorrijtuigen - afgezien van enkele specifieke uitzonderingen die hierna worden vermeld - een onbeperkte dekking moet verlenen.

Thans wordt deze regeling onder druk van de herverzekeraars ter discussie gesteld. Zij dreigen ermee om geen herverzekering meer aan te bieden vanaf 1 januari 2005 indien de in de directe verzekering verleende dekking onbeperkt blijft.

Deze houding van de herverzekeringsmarkt noopt tot een bezinning over de vraag of in de verzekering BA Motorrijtuigen een beperking van de dekking moet worden overwogen en zo ja, in welke mate en volgens welke voorwaarden deze beperking zou kunnen worden ingevoerd.

-♦-

#### 2. BESPREKING

##### II.1. De gegevens

###### 1. Stand van de wetgeving

Het huidige artikel 3, § 2 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen bepaalt dat de (door de verzekeraar BA Motorrijtuigen) verleende dekking onbeperkt moet zijn.

Ce principe connaît toutefois plusieurs exceptions. La garantie d'assurance R.C. auto peut en effet être limitée à :

- 100.000 BEF par personne transportée pour ses vêtements et bagages personnels (article 3, § 1<sup>er</sup>, al. 3, 2° de la loi du 21 novembre 1989) ;
- 50.000.000 BEF par sinistre pour les dommages matériels provoqués par un incendie ou une explosion (article 3, § 2, al. 2 de la loi du 21 novembre 1989) ;
- 500.000.000 BEF par sinistre pour les dommages résultant de course ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs (article 3, § 2, al. 3 de la loi du 21 novembre 1989) ;
- 50.000.000 BEF par sinistre pour les dommages matériels non couverts par la législation relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et résultant des effets d'un accident nucléaire (article 3, § 3 de la loi du 21 novembre 1989).

A ce jour, le Roi a fait usage de ces différentes possibilités de limitation dans le cadre du contrat-type d'assurance RC automobile (art. 5 du contrat-type annexé à l'arrêté royal du 14 décembre 1992).

Au niveau européen, on relèvera que la deuxième directive automobile prévoyait déjà la possibilité de limiter la garantie consentie par l'assureur RC auto.

Recourant à la technique des « planchers de garantie », cette directive du 30 décembre 1983 disposait en effet en son article 1<sup>er</sup>, point 2 que :

*« sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les Etats membres, chaque Etat membre exige que les montants pour lesquels cette assurance est obligatoire s'élèvent au minimum*

- *pour les dommages corporels, à 350 000 Ecus lorsqu'il n'y a qu'une victime, lorsqu'il y a plusieurs victimes lors d'un seul sinistre, ce montant est multiplié par le nombre de victimes,*
- *pour les dommages matériels, à 100 000 Ecus par sinistre quel que soit le nombre de victimes*

*Les Etats membres peuvent prévoir en lieu et place des*

Op dit principe bestaan echter verschillende uitzonderingen. De waarborg BA motorrijtuigen kan namelijk beperkt worden tot :

- 100.000 BEF per vervoerde persoon voor zijn persoonlijke kleding en bagage (artikel 3, § 1, 3de lid, 2° van de wet van 21 november 1989) ;
- 50.000.000 BEF per schadegeval voor stoffelijke schade, veroorzaakt door brand of ontploffing (artikel 3, § 2, 2de lid, van de wet van 21 november 1989) ;
- 500.000.000 BEF per schadegeval voor de schade die voortvloeit uit het deelnemen aan snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden met motorrijtuigen (artikel 3, § 2, 3de lid van de wet van 21 november 1989) ;
- 50.000.000 BEF per schadegeval voor de stoffelijke schade die niet is gedekt door de wetgeving betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie en die voortkomt uit of het gevolg is van een kernongeval (artikel 3, § 3 van de wet van 21 november 1989).

Tot op heden heeft de Koning gebruik gemaakt van deze verschillende mogelijkheden tot beperking in het kader van de modelovereenkomst voor de verzekering BA Motorrijtuigen (art. 5 van de modelovereenkomst die bij het koninklijk besluit van 14 december 1992 gevoegd is).

Wat de Europese regelgeving betreft valt op te merken dat de tweede richtlijn motorrijtuigen reeds in de mogelijkheid voorzag om de door de verzekeraar BA Motorrijtuigen verleende dekking te beperken.

Deze richtlijn van 30 december 1983, die gebruik maakt van de techniek van de « minimale dekkingsbedragen », bepaalt namelijk het volgende in artikel 1, punt 2 :

*« onverminderd eventueel door de Lid-Staten voorgeschreven hogere dekkingen, eist iedere Lid-Staat dat deze verzekering verplicht is voor ten minste de volgende bedragen*

- *voor lichamelijk letsel 350 000 Ecu, ingeval er slechts één slachtoffer is, ingeval er verschillende slachtoffers bij één ongeval zijn betrokken, wordt dit bedrag vermenigvuldigd met hun aantal,*
- *voor materiële schade, 100.000 Ecu per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers,*

*In plaats van de bovengenoemde minimumbedragen*

*montants minimaux précédents un montant minimal de 500 000 Ecus pour les dommages corporels, lorsqu'il y a plusieurs victimes lors d'un seul et même sinistre, ou, pour les dommages corporels et matériels, un montant global minimum de 600 000 Ecus par sinistre quels que soient le nombre de victimes ou la nature des dommages ».*

La position commune adoptée par le Conseil concernant la cinquième directive automobile prévoit après vote au Parlement un relèvement de ces plafonds dans la mesure suivante :

*« sans préjudice de montants de garantie supérieurs éventuellement prescrits par les Etats membres, chaque Etat membre exige que les montants pour lesquels cette assurance est obligatoire s'élèvent au minimum*

*a) en cas de dommages corporels, à un montant de 1 million d'euros par victime, les Etats membres peuvent, en lieu et place de ce montant, prévoir un montant minimal de 5 millions d'euros par sinistre, quel que soit le nombre de victimes*

*b) en cas de dommages matériels, à 1 million d'euros par sinistre, quel que soit le nombre de victimes ».* (art 1<sup>er</sup>, point 2).

## 2. Situation au sein des autres pays du système « carte verte »

Pour apprécier l'opportunité d'une limitation de la garantie accordée en assurance RC auto, l'analyse des solutions adoptées par la législation des différents Etats faisant partie du système dit « carte verte » constitue indéniablement un outil intéressant.

Le tableau repris en annexe – qui émane du Conseil des Bureaux – illustre les planchers de garantie imposés aux assureurs au sein dudit système.

Sans entrer dans l'analyse détaillée de ce document, il convient de noter que si la Belgique n'est pas le seul pays à imposer le caractère illimité de la garantie pour les dommages corporels (cette couverture illimitée existe également en France, en Finlande, en Grande-Bretagne, en Irlande, au Luxembourg, en République de Malte, en Norvège, ...), elle constitue par contre, avec le Luxembourg, le seul pays qui impose une couverture illimitée en dégâts matériels.

On observe toutefois que la majorité des Etats cités dans le tableau fourni par le Bureau belge des assureurs automobiles connaissent des garanties limitées tant en dégâts matériels qu'en lésions corporelles et que le tableau

*kunnen de Lid-Staten een minimumbedrag vaststellen van 500 000 Ecu voor lichamelijk letsel ingeval er verschillende slachtoffers zijn bij eenzelfde ongeval of een minimumbedrag van 600 000 Ecu per ongeval voor lichamelijk letsel en materiele schade tezamen, ongeacht het aantal slachtoffers of de aard van de schade ».*

Na stemming in het Parlement bepaalt het gemeenschappelijk standpunt van de Raad over de vijfde richtlijn motorrijtuigenverzekering dat deze maximumwaarden opgetrokken moeten worden tot de volgende bedragen :

*« onverminderd eventueel door de Lid-Staten voorgeschreven hogere dekkingen, eist iedere Lid-Staat dat de bedragen waarvoor deze verzekering verplicht is, niet lager zijn dan*

*a) voor lichamelijk letsel, 1 miljoen euro per slachtoffer; in plaats van dit bedrag kunnen de Lid-Staten een minimumbedrag vaststellen van 5 miljoen euro per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers*

*b) voor materiële schade, 1 miljoen euro per ongeval, ongeacht het aantal slachtoffers ».* (art 1, punt 2)

## 2. Situatie in de andere landen die aan het « groenekaart-systeem » deelnemen

Om na te gaan of een beperking van de dekking in BA Motorrijtuigen aangewezen is, is een analyse van de wettelijke regelingen terzake in de verschillende staten die deelnemen aan het zogenaamde « groenekaartsysteem » ontegenzeggelijk een nuttig werkinstrument.

De bijgaande tabel - die afkomstig is van de Raad van Bureaus - vermeldt de minimale dekkingsbedragen die binnen dit systeem worden opgelegd aan de verzekeraars.

Zonder in detail te treden dient hier opgemerkt te worden dat België niet het enige land is dat een onbeperkte dekking oplegt voor lichamelijke schade (deze onbeperkte dekking bestaat ook in Frankrijk, Finland, Groot-Brittannië, Ierland, Luxemburg, de Republiek Malta, Noorwegen, ...), maar wel het enige land, samen met Luxemburg, dat een onbeperkte dekking oplegt voor materiële schade.

We stellen evenwel vast dat in de meerderheid van de staten die vermeld zijn in de tabel van het Belgisch Bureau van de Autoverzekeraars zowel voor materiële als voor lichamelijke schade een beperkte dekking geboden

offre un panorama statique de la situation actuelle, alors que tous les Etats de l'Union européenne sont soumis actuellement à la même pression internationale.

### 3. Coût global des sinistres majeurs

Afin d'avoir une idée aussi précise que possible du coût que peut représenter un sinistre en assurance R.C. auto, il convient de relever l'évaluation qui a été faite des indemnités allouées ensuite de quelques sinistres majeurs survenus en Europe au cours de la dernière décennie :

- France : accident du tunnel du Mont Blanc = 89.804.610,00 EUR
- Belgique : accident du 20 mai 1992 (acide hydrochlorique) = 24.232.990,00 EUR
- Allemagne : Accident d'Herborn (1987) = 9.978.290,00 EUR
- Angleterre : accident de Selby (2001) = 71.273.500,00 EUR
- Autriche : Tunnel Tauren (1999) = 28.509.400,00 EUR

## II.2. L'opportunité d'une limitation et ses modalités

### 1. Limitation de la responsabilité, limitation de la garantie

Lorsqu'il s'agit de limitation, il importe d'établir des distinctions claires entre différents types de limites. Il faut d'abord distinguer la limitation de la responsabilité et la limitation de la garantie d'assurance. Il est en effet possible de prévoir une responsabilité illimitée tout en déterminant une limitation de garantie.

Si la couverture des responsabilités suscite des difficultés en termes de couverture, il peut paraître utile d'agir à la source du problème posé en veillant simplement à limiter la mesure dans laquelle un conducteur peut engager sa responsabilité à l'égard des tiers.

Plusieurs représentants des intermédiaires plaident ainsi pour que les limitations de garantie qui seraient adoptées s'accompagnent systématiquement d'une limitation de la responsabilité des auteurs d'accidents de la circulation. Concrètement, ils proposent d'introduire cette limitation

wordt en dat de tabel een statisch overzicht biedt van de huidige situatie, terwijl alle staten van de Europese Unie op dit ogenblik onder dezelfde internationale druk staan.

### 3. Globale kost van zware schadegevallen

Om een zo duidelijk mogelijk beeld te geven van de kosten die een schadegeval in de verzekering BA Motorrijtuigen met zich kan brengen, volgen hier de cijfers van de schadevergoedingen die werden toegekend naar aanleiding van enkele zware schadegevallen die zich in de loop van het laatste decennium hebben voorgedaan in Europa:

- Frankrijk : ongeval in de Mont Blanc-tunnel = 89.804.610,00 EUR
- België : ongeval van 20 mei 1992 (waterstof-chloride) = 24.232.990,00 EUR
- Duitsland : ongeval in Herborn (1987) = 9.978.290,00 EUR
- Engeland : ongeval in Selby (2001) = 71.273.500,00 EUR
- Oostenrijk : Tauren-tunnel (1999) = 28.509.400,00 EUR

## II.2. De opportuniteit van een beperking en de voorwaarden

### 1. Beperking van de aansprakelijkheid, beperking van de dekking

Wanneer het over beperking gaat, dient er een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de verschillende soorten beperkingen. Vooreerst moet er een onderscheid gemaakt worden tussen de beperking van de aansprakelijkheid en de beperking van de verzekeringsdekking. Een beperking van de dekking gaat niet altijd gepaard met een beperking van de aansprakelijkheid.

Indien de dekking van de aansprakelijkheden tot moeilijkheden leidt op het vlak van de dekking, kan het nuttig zijn het probleem aan de basis aan te pakken door eenvoudigweg een beperking in te voeren van de mate waarin een bestuurder aansprakelijk kan gesteld worden ten aanzien van derden.

Verschillende vertegenwoordigers van de tussenpersonen pleiten er aldus voor dat eventuele beperkingen van de dekking systematisch gepaard zouden gaan met een beperking van de aansprakelijkheid van de dader van een verkeersongeval. Concreet stellen zij voor een beperking

de responsabilité par le biais d'une adaptation des articles 1382 et suivants du Code civil ou de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Cette solution semble cependant inacceptable pour d'autres parce qu'une modification de l'article 1382 du Code civil qui serait limitée à la RC automobile donnerait lieu à une discrimination injustifiable.

Quoi qu'il en soit et même si cette volonté de limiter la responsabilité des assurés est légitime, il ne faut évidemment pas perdre de vue que cette limitation risque en définitive de porter atteinte au droit de la victime d'obtenir réparation intégrale de son dommage. A chaque fois que le dommage dépassera la limite de responsabilité fixée, la victime se retrouvera en effet privée de débiteur pour cette part excédant le plafond retenu.

En outre, il convient également de tenir compte de l'intérêt du consommateur, qui croit que sa responsabilité est couverte en totalité.

En conclusion, la Commission n'est pas favorable à une limitation de la responsabilité en matière automobile car elle introduirait une discrimination difficilement justifiable entre catégorie de victimes selon qu'il s'agit ou non d'un accident de la circulation.

## 2. Modalités du plafonnement

S'agissant de la limitation de garantie, il faut ensuite distinguer le montant plancher et le montant plafond. Le premier impose une limite inférieure à tout assureur, mais laisse à celui-ci la possibilité d'aller au-delà des montants imposés. Le second est un montant au-delà duquel l'assureur n'est plus tenu.

La limitation « plafond » peut ensuite être envisagée par victime, par sinistre (ou par événement) ou par année d'assurance. Encore faut-il distinguer selon que la limite se rapporte aux dommages matériels (dégâts aux biens) ou aux lésions corporelles (préjudice économique, préjudice moral, frais et dépenses consécutifs à une atteinte à l'intégrité physique).

## 3. Discussion

a) Dommages corporels et dommages matériels. Les débats qui se sont tenus au sein de la Commission des

van de aansprakelijkheid in te voeren via een aanpassing van de artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek of van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

Deze oplossing lijkt evenwel onaanvaardbaar voor anderen omdat een wijziging van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek die beperkt zou zijn tot de BA Motorrijtuigen aanleiding zou geven tot een niet te rechtvaardigen discriminatie.

Hoe het ook zij en zelfs als de wil om de aansprakelijkheid van de verzekerden te beperken gerechtvaardigd is, mag niet uit het oog verloren worden dat die beperking uiteindelijk afbreuk dreigt te doen aan het recht van het slachtoffer om volledige vergoed te worden voor zijn schade. Telkens wanneer de schade groter is dan de vastgestelde aansprakelijkheidslimiet, zal het slachtoffer geen schuldenaar meer hebben voor het deel dat het vastgestelde plafond overschrijdt.

Bovendien dient ook rekening gehouden te worden met het belang van de gebruiker, die denkt dat zijn aansprakelijkheid volledig gedekt is.

Er dient besloten te worden dat de Commissie geen voorstander is van een beperking van de aansprakelijkheid in BA Motorrijtuigen omdat dit een moeilijk te rechtvaardigen discriminatie zou teweegbrengen tussen de verschillende categorieën van slachtoffers naargelang het om een verkeersongeval gaat of niet.

## 2. Modaliteiten van de begrenzing

Wat de beperking van de dekking betreft dient een onderscheid te worden gemaakt tussen het bodembedrag en het plafondbedrag. Het eerste is een minimumbedrag dat geldt voor alle verzekeraars, met dien verstande dat het hen vrij staat meer te bieden dan de opgelegde bedragen. Het tweede is een bedrag boven hetwelk de verzekeraar niet meer tot dekking gehouden is.

De plafondbedragen kunnen per slachtoffer, per schadegeval (of per gebeurtenis) of per verzekeringsjaar worden vastgesteld. Er dient ook een onderscheid gemaakt te worden naargelang de grens betrekking heeft op materiële schade (schade aan goederen) of op lichamelijke schade (economisch nadeel, morele schade, kosten en uitgaven ten gevolge van de aantasting van de fysieke integriteit).

## 3 Bespreking

a) Lichamelijke schade en materiële schade. Uit de in de Commissie gevoerde debatten blijkt dat de vraag naar

assurances révèlent que la question de l'opportunité d'une limitation du montant de garantie accordé en assurance R.C. automobile appelle des réponses différentes selon que l'on envisage l'indemnisation des dommages corporels ou celle des dégâts matériels. Alors que l'ensemble des membres de la Commission s'accorde à reconnaître le caractère acceptable d'une limitation de la garantie consentie en dégâts matériels, plusieurs voix s'élèvent en effet contre l'application d'une réduction de ce type pour la couverture des dommages corporels.

En ce qui concerne les dommages corporels, les représentants des intermédiaires et des consommateurs plaident pour un maintien du caractère illimité de la garantie accordée en assurance RC auto. Certains doutent même de l'urgence de la question puisque selon certaines informations, les réassureurs ne seraient pas opposés à un moratoire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2007. Un représentant des assureurs répond que la modification des limites entraînera une modification de la loi du 21 novembre 1989 et une adaptation des traités de réassurance qui devra être négociée et finalisée au plus tard lors de leur renouvellement. On peut donc difficilement prétendre qu'il n'y a pas urgence en la matière.

A l'appui de cette position, les représentants des intermédiaires et des consommateurs soulignent que la législation actuellement en vigueur en Belgique ne constitue nullement un cas isolé en matière de niveau de garantie en Europe, dans la mesure où la couverture illimitée est également en vigueur notamment en Finlande, en France, en Grande-Bretagne, en Irlande et au Luxembourg. Toujours selon les représentants des intermédiaires, une limitation de la garantie pour les dommages corporels ne serait acceptable que si elle était accompagnée d'une limitation de la responsabilité, ainsi que d'une réduction des primes ou d'une amélioration des conditions d'assurance.

Les représentants des entreprises d'assurances considèrent quant à eux, au contraire, qu'une limitation de la garantie consentie pour les dommages corporels en assurance RC auto est indispensable.

Ils insistent à cet égard sur les problèmes de solvabilité auxquels les plus petites compagnies du marché risquent d'être confrontées si les réassureurs mettent leur menace de retrait du marché à exécution et refusent de continuer à offrir de la réassurance « en illimitée ». Un engagement illimité serait en effet « un défi aux règles de prudence qui gouvernent la

de opportunité van een beperking van het in de BA Motorrijtuigen gedekte bedrag verschillend beantwoord kan worden naargelang het om de vergoeding van lichamelijke dan wel materiële schade gaat. Terwijl alle leden van de Commissie het erover eens zijn dat een beperking van de dekking voor materiële schade aanvaardbaar is, gaan verschillende stemmen op tegen de toepassing van een dergelijke vermindering voor lichamelijke schade.

Wat de lichamelijke schade betreft, pleiten de vertegenwoordigers van de tussenpersonen en van de verbruikers voor een behoud van het onbeperkte karakter van de in de BA Motorrijtuigen toegekende dekking. Sommigen twijfelen er zelfs aan of het probleem wel dringend is, aangezien de herverzekeraars volgens bepaalde informatie niet gekant zouden zijn tegen een uitstel tot 1 januari 2007. Een vertegenwoordiger van de verzekeraars antwoordt dat een wijziging van de limieten tot gevolg zal hebben dat de wet van 21 november 1989 zal moeten worden gewijzigd en dat de herverzekeringsverdragen zullen moeten worden aangepast. De onderhandelingen hieromtrent en de aanpassing zelf moeten afgerond zijn tegen de vernieuwing van die verdragen. Er kan dus moeilijk beweerd worden dat het probleem niet dringend is.

Ter ondersteuning van dit standpunt onderstrepen de vertegenwoordigers van de tussenpersonen en van de verbruikers dat de op dit ogenblik in België geldende wetgeving geenszins geïsoleerd staat in Europa wat het niveau van de dekking betreft, aangezien de onbeperkte dekking ook geldt in Finland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Ierland en Luxemburg. Nog volgens de vertegenwoordigers van de tussenpersonen zou een beperking van de dekking voor lichamelijke schade slechts aanvaardbaar zijn indien ze vergezeld zou gaan van een beperking van de aansprakelijkheid evenals van een premieverlaging of van een verbetering van de verzekeringsvoorwaarden.

De vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen daarentegen zijn van oordeel dat een beperking van de dekking voor lichamelijke schade in het kader van de verzekering BA Motorrijtuigen onontbeerlijk is.

Zij wijzen in dit verband op de solvabiliteitsproblemen waarmee de kleine ondernemingen te maken kunnen krijgen indien de herverzekeraars hun bedreiging om zich van de markt terug te trekken in daden omzetten en weigeren herverzekeringen te blijven aanbieden tot een onbeperkt bedrag. Een onbeperkte tussenkomst zou namelijk indruisen tegen de voorzichtigheidsregels die

technique de l'assurance ». Ils relèvent également les difficultés auxquelles sont exposés aujourd'hui les assureurs étrangers qui, lors d'un accident survenu en Belgique dont la responsabilité incombe à leur assuré, sont tenus d'intervenir conformément à la législation belge, qui impose une garantie illimitée.

Compte tenu de la situation quelque peu isolée dans laquelle se trouve la Belgique en la matière, le principe d'une réduction de la garantie accordée en assurance RC auto pour les dégâts matériels ne rencontre pas d'oppositions majeures.

- b) Si le principe d'une limitation de la garantie d'assurance est accepté, encore convient-il de déterminer les modalités de cette limitation.

A cet égard, le choix semble devoir s'opérer entre :

- d'une part, la fixation d'un plancher de garantie, correspondant au montant minimum acceptable, à l'obligation minimale de tout assureur RC auto, et laissant le jeu de la libre concurrence s'opérer entre compagnies pour le surplus ;
- ou, d'autre part, la détermination d'un plafond de garantie qui serait imposé à l'ensemble des assureurs au même titre que l'est aujourd'hui le caractère illimité de la garantie et qui devrait se comprendre comme un montant suffisamment élevé pour permettre la couverture des sinistres même les plus graves, étant entendu qu'au-delà de ce montant le sinistre ne devrait plus être pris en charge par l'assureur seul, mais par le biais d'autres formes de solidarité (solidarité de marché ou collective).

La première de ces options présente naturellement son lot d'inconvénients. On pourrait objecter que le recours à la fixation d'un plancher de garantie risquerait d'entraîner une concurrence importante entre assureurs, que les plus petites compagnies ne seraient pas en mesure de suivre. De la même manière, le recours à un montant plafond de garantie - dont la détermination exige une prise en compte du coût possible d'un sinistre majeur - pourrait décourager sérieusement les assureurs à proposer des garanties pour des montants supérieurs.

La Commission se déclare favorable à un plafond pour l'assureur individuel fixé à un niveau suffisamment élevé pour couvrir des accidents d'une certaine gravité. Celui-ci pourrait constituer une première limite

ten grondslag liggen aan de verzekeringstechniek. Zij vestigen ook de aandacht op de problemen waarmee de buitenlandse verzekeraars vandaag geconfronteerd worden wanneer er zich een ongeval voordoet in België. Indien de aansprakelijkheid bij hun verzekerde ligt, zijn zij in dit geval namelijk verplicht tussen te komen conform de Belgische wetgeving, die een onbeperkte dekking oplegt.

Aangezien België zich op dit vlak in een nogal geïsoleerde positie bevindt, ondervindt het principe van een vermindering van de dekking in de verzekering BA Motorrijtuigen voor materiële schade geen grote weerstand.

- b) Als het principe van de beperking van de verzekeringsdekking wordt aanvaard, moeten de modaliteiten van deze beperking nog worden vastgelegd.

Te dien einde moet een keuze worden gemaakt tussen :

- enerzijds, de vaststelling van een minimaal dekkingsbedrag dat overeenstemt met het aanvaardbare minimumbedrag, voor de dekking die door iedere verzekeraar BA Motorrijtuigen dient te worden verleend en waarbij voor het overige de vrije concurrentie tussen de ondernemingen speelt;
- of, anderzijds, de vaststelling van een waarborgplafond dat aan alle verzekeraars zou worden opgelegd op dezelfde wijze als dit thans het geval is voor het onbeperkte karakter van de dekking en dat zou moeten worden opgevat als een voldoende hoog bedrag om zelfs de zwaarste schadegevallen te kunnen dekken. Boven dit bedrag zou het schadegeval niet meer door de verzekeraar alleen gedragen moeten worden, maar via andere vormen van solidariteit (marktsolidariteit of collectieve solidariteit)

De eerste optie heeft uiteraard een aantal nadelen. Zo zou men ertegen kunnen inbrengen dat de vastlegging van een minimaal dekkingsbedrag de concurrentie tussen de verzekeraars dreigt te verscherpen, waardoor de kleinste ondernemingen buiten spel gezet zouden worden. Ook de vastlegging van een waarborgplafond - die vereist dat rekening gehouden wordt met de mogelijke kosten van een zwaar ongeval - zou de verzekeraars ervan kunnen weerhouden hogere bedragen aan te bieden.

De Commissie is voorstander van een plafond voor de individuele verzekeraar. Dit plafond zou voldoende hoog moeten zijn zodat zware ongevallen gedekt kunnen worden. Dit zou een eerste tussenkomstgrens

d'intervention.

Une solution globale pourrait résider dans la mise sur pied d'un mécanisme de garantie complémentaire à trois niveaux : l'assureur individuel interviendrait à concurrence du plafond de garantie fixé dans son contrat ; au-delà de ce plafond, il serait fait appel à la garantie du marché de l'assurance RC auto par le truchement du Fonds commun de garantie automobile et à un troisième niveau, en cas de sinistre majeur, l'éventuelle insuffisance serait complétée par une intervention des pouvoirs publics. Ces solutions bénéficient de l'appui des représentants des assureurs. Il y a lieu cependant de vérifier si celles-ci sont compatibles avec les règles européennes sur la concurrence et la libre prestation des services. Certains doutent en effet que la loi belge puisse interdire aux compagnies établies à l'étranger d'offrir des garanties plus élevées.

Si cette option est retenue, il convient en tout cas de veiller à ce que la victime ne soit pas confrontée à plusieurs interlocuteurs pour un même sinistre. A cet égard, un représentant des entreprises d'assurances émet l'idée d'adopter une solution analogue à celle retenue en accidents du travail, où l'assureur se charge de la gestion du sinistre au nom et pour compte du marché jusqu'à la deuxième limite.

La Commission des assurances rappelle que l'assurance RC auto est une assurance obligatoire qui vise l'indemnisation des victimes. La limitation doit par conséquent être le plus élevée possible compte tenu des contraintes prudentielles. Si l'on choisit d'introduire un système à plusieurs limites, ces limites doivent être identiques pour tous les assureurs. La *garantie minimum de l'assureur* doit en outre être immédiatement suivie par la garantie offerte par le deuxième intervenant, sans laisser place à la libre concurrence.

Cet avis est partagé par un représentant des entreprises d'assurances qui estime que la garantie minimum offerte par les assureurs doit être suivie immédiatement par la garantie du marché.

- c) Une fois ce choix opéré, se pose ensuite la question du critère au regard duquel un montant de garantie peut être fixé. Convient-il de recourir à un plafond par sinistre, par personne assurée ou par année d'assurance ?

Comme il s'agit ici de prévoir une limitation en cas de

zijn.

Een globale oplossing zou kunnen bestaan in een systeem van aanvullende dekking op drie niveaus . de individuele verzekeraar zou tussenkomen tot beloop van het contractueel bepaalde waarborgplafond; boven dit plafond zou een beroep worden gedaan op de dekking van de markt van de verzekering BA Motorrijtuigen via het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds en, op een derde niveau, in geval van een zwaar schadegeval, zou de eventuele ontoereikendheid worden aangevuld met een tussenkomst van de overheid. Deze oplossingen genieten de steun van de vertegenwoordigers van de verzekeraars. Men dient echter na te gaan of deze oplossingen niet strijdig zijn met de Europese regelgeving op het vlak van de vrije mededinging en de vrije dienstverlening. Sommigen betwijfelen of de Belgische wet in het buitenland gevestigde ondernemingen kan verbieden hogere dekkingen te bieden.

Indien voor deze oplossing gekozen wordt, moet in elk geval vermeden worden dat het slachtoffer met verschillende gesprekspartners moet onderhandelen voor eenzelfde schadegeval. In dit verband stelt een vertegenwoordiger van de verzekeringsondernemingen voor om naar analogie van de arbeidsongevallen voor een oplossing te kiezen waarbij de verzekeraar het schadegeval beheert in naam van en voor rekening van de markt, tot aan de tweede grens.

De Commissie voor Verzekeringen wijst erop dat de verzekering BA Motorrijtuigen een verplichte verzekering is die de schadeloosstelling van slachtoffers beoogt. De beperking moet dus zo hoog als prudentieel mogelijk zijn. Indien er gekozen wordt voor een systeem met verschillende limieten, moeten deze limieten identiek zijn voor alle verzekeraars. De *minimumdekking* van de verzekeraar moet bovendien onmiddellijk gevolgd worden door de dekking van de tweede instantie, zonder ruimte te laten voor de vrije concurrentie.

Dit standpunt wordt gedeeld door een vertegenwoordiger van de verzekeringsondernemingen, die van oordeel is dat de minimumdekking van de verzekeraars onmiddellijk gevolgd moet worden door de dekking van de markt.

- c) Eenmaal die keuze gemaakt is, kan men zich afvragen op basis van welk criterium het gewaarborgd bedrag moet worden vastgesteld. Moet er een plafond worden vastgesteld per schadegeval, per verzekerde persoon of per verzekeringsjaar ?

Aangezien het hier gaat om het vastleggen van een



réclamations multiples résultant d'un même accident, une limite par sinistre paraît plus appropriée pour atteindre l'objectif recherché par la réglementation, à savoir faire face à un sinistre majeur.

- d) Au rang des modalités de fixation d'une limitation de garantie se pose enfin l'épineuse question de la détermination du montant de couverture qu'il convient effectivement de retenir.

Initialement, les représentants des entreprises d'assurance ont proposé d'adopter - tant pour la couverture des dommages corporels que des dégâts matériels - les montants retenus par les directives européennes au titre de limite de garantie, étant entendu que chaque compagnie resterait libre d'offrir une couverture supérieure à ces montants.

On a observé toutefois qu'en présence d'un système de ce type, les intermédiaires seraient contraints d'opter pour les polices d'assurance offrant les garanties les plus élevées à leurs clients, ce qui aggraverait indirectement la sélection entre compagnies redoutée par le marché.

S'agissant plus spécifiquement de la couverture des dommages corporels, ces représentants soulignent par ailleurs que si le caractère illimité de la garantie ne pouvait être maintenu, une limitation fixée à un montant de 50 millions d'euros pour les dommages corporels serait en tout cas inacceptable. Selon eux, seule une limitation à 500 millions d'euros est éventuellement envisageable et pour autant alors que celle-ci s'accompagne d'une limitation de la responsabilité et d'une diminution des primes d'assurance.

Les représentants des consommateurs se déclarent quant à eux partisans du maintien de la garantie illimitée pour les dommages corporels.

En ce qui concerne la couverture des dégâts matériels, ces mêmes représentants des intermédiaires indiquent que le montant de 50 millions d'euros leur paraît acceptable.

Qu'il s'agisse des dommages corporels ou matériels, les représentants des intermédiaires, appuyés en cela par les représentants des consommateurs, précisent enfin que toute limitation de garantie devrait logiquement s'accompagner d'une diminution des primes, voire d'une amélioration des conditions de couverture proposées.

bepcrking voor het geval er naar aanleiding van eenzelfde ongeval verschillende schade-eisen worden ingediend, lijkt een limiet per schadegeval het meest geschikt om te beantwoorden aan het doel van de wetgeving, namelijk het hoofd bieden aan zware schadegevallen.

- d) Wat het vaststellen van de waarborgbepcrking betreft, stelt zich tenslotte het moeilijke probleem van het bedrag van de dekking.

Aanvankelijk hebben de vertegenwoordigers van de verzekeringsondernemingen voorgesteld om voor de dekking van zowel lichamelijke als materiële schade de grensbedragen van de Europese richtlijnen over te nemen, waarbij elke onderneming vrij zou blijven een dekking aan te bieden die deze bedragen overstijgt.

Er is niettemin vastgesteld dat in een dergelijk systeem de tussenpersonen gedwongen zouden zijn te kiezen voor de verzekeringspolissen die aan hun cliënten de hoogste dekkingen bieden, wat indirect de door de markt geduchte selectie tussen verzekeringsondernemingen zou verergeren.

Wat de dekking van lichamelijke schade betreft, benadrukken de vertegenwoordigers van de verzekeringstussenpersonen overigens dat als de onbepcrkte dekking niet behouden kan blijven, een limiet van 50 miljoen euro voor lichamelijke schade voor hen in elk geval onaanvaardbaar zou zijn. Alleen een bepcrking tot 500 miljoen euro zou voor hen aanvaardbaar kunnen zijn mits deze bepcrking gepaard gaat met een bepcrking van de aansprakelijkheid en met een verlaging van de verzekeringspremies.

De vertegenwoordigers van de verbruikers zijn voorstander van een behoud van de onbepcrkte dekking voor lichamelijke schade.

Wat de dekking van de materiële schade betreft, wijzen de vertegenwoordigers van de tussenpersonen erop dat 50 miljoen euro voor hen aanvaardbaar lijkt.

Zowel voor de lichamelijke als voor de materiële schade benadrukken de vertegenwoordigers van de tussenpersonen, hierin gesteund door de vertegenwoordigers van de verbruikers, dat elke bepcrking van de dekking logischerwijze vergezeld zou moeten gaan van een premieverlaging, en zelfs van een verbetering van de dekkingsvoorwaarden.

Si l'on acceptait le système des trois niveaux d'indemnisation, on pourrait peut-être envisager les montants suivants : jusqu'à 5 millions d'euros en dégâts matériels, jusqu'à 10, voire 25 millions d'euros en lésions corporelles pour la première limite. Au delà de celle-ci, jusque 10 millions d'euros en dégâts matériels et jusque 50, voire 100 millions d'euros en dommages corporels pour la limite de marché. Au delà de la limite de marché, l'Etat suppléerait sur des fonds publics en illimité.

--

### 3. CONCLUSIONS

La Commission des Assurances accepte d'envisager une limitation de la garantie en assurance RC Automobile dans la mesure où celle-ci semble nécessaire pour répondre aux demandes des réassureurs et aux exigences prudentielles.

Les représentants des consommateurs doutent néanmoins de l'urgence du problème car d'après les dernières informations reçues la date ultime fixée par les réassureurs pourrait être reportée d'un an voire plus. Les assureurs sont par contre convaincus de l'urgence vu la nécessité de modifier préalablement la loi et les traités de réassurance.

En majorité, les membres de la Commission des Assurances se déclarent favorables à une limitation de la garantie pour ce qui concerne les dommages matériels. Par contre, les représentants des consommateurs et des intermédiaires se déclarent défavorables à une limitation de la garantie en ce qui concerne les dommages corporels.

Si les exigences des réassureurs s'avéraient incontournables, la Commission des assurances estime que les limites de garantie prévues tant pour les dommages matériels que pour les dommages corporels devraient être fixées à un niveau suffisamment élevé pour pouvoir absorber des sinistres de grande ampleur. Vu les règles communautaires relatives à la liberté de concurrence et à la liberté de prestation des services, il paraît toutefois difficile d'interdire aux compagnies établies dans un autre Etat membre d'accorder des garanties plus élevées.

La Commission attire l'attention sur l'existence de différents types de limites. Outre la distinction entre les dommages corporels et les dommages matériels, il existe en effet des plafonds par victime, par sinistre (ou par événement) ou par année d'assurance. Puisqu'il s'agit de faire face pour l'assureur à une accumulation de

Als het systeem van de drie niveaus van vergoeding aanvaard zou worden, zouden de volgende bedragen misschien in overweging kunnen worden genomen: tot 5 miljoen euro voor materiële schade, tot 10, zelfs 25 miljoen euro voor lichamelijke schade voor de eerste grens. Boven deze grens, tot 10 miljoen euro voor materiële schade en tot 50, zelfs 100 miljoen euro voor lichamelijke schade voor de marktgrens. Boven de marktgrens zou de Staat via overheidsfondsen onbeperkt vergoeden.

--

### 3. BESLUITEN

De Commissie voor Verzekeringen wil een beperking van de dekking in de verzekering BA Motorrijtuigen in overweging nemen indien dit nodig blijkt om te voldoen aan de eisen van de herverzekeraars en aan de prudentiële eisen.

De vertegenwoordigers van de verbruikers betwijfelen evenwel of het probleem dringend is, aangezien volgens de laatste inlichtingen de door de herverzekeraars vooropgestelde ultieme datum minstens een jaar zou kunnen worden uitgesteld. De verzekeraars daarentegen zijn ervan overtuigd dat het probleem dringend is, aangezien de wet en de herverzekeringsverdragen eerst nog gewijzigd dienen te worden.

De meerderheid van de leden van de Commissie voor Verzekeringen zijn voorstander van een beperking van de dekking voor materiële schade. De vertegenwoordigers van de verbruikers en van de tussenpersonen daarentegen zijn tegen een beperking van de dekking voor lichamelijke schade.

Als de eisen van de herverzekeraars toch ingewilligd moeten worden, is de Commissie voor Verzekeringen van oordeel dat de waarborglimieten zowel voor de materiële als voor de lichamelijke schade voldoende hoog zouden moeten zijn om het hoofd te kunnen bieden aan zware schadegevallen. Rekening houdend met de Europese regelgeving op het vlak van de vrije mededinging en de vrije dienstverlening kan aan ondernemingen die in een andere Lid-Staat gevestigd zijn echter moeilijk verboden worden hogere dekkingen te bieden.

De Commissie vestigt de aandacht op het feit dat er verschillende soorten limieten zijn. Behalve de limieten voor lichamelijke en materiële schade bestaan er namelijk plafonds per slachtoffer, per schadegeval (of per gebeurtenis) of per verzekeringsjaar. Aangezien de verzekeraar het hoofd moet kunnen bieden aan de

réclamations résultant d'un même sinistre, il serait sans doute préférable d'introduire des limites par sinistre distinctes selon qu'il s'agit de dommages corporels ou matériels.

Si l'exigence d'une limitation s'avérait incontournable, la Commission des assurances se déclare favorable à des plafonds par sinistre comportant 3 niveaux :

- la limite pour l'assureur : la limite d'intervention par sinistre serait celle que la loi impose à chaque assureur effectuant des opérations d'assurance RC Automobile en Belgique. Sur ce point, les limites qui se déduisent de la position commune du Conseil concernant la 5<sup>ème</sup> directive européenne en assurance automobile peuvent servir de référence tout en observant qu'il s'agit uniquement de minima que les Etats membres peuvent dépasser. Les membres de la Commission des Assurances estiment que ces montants sont insuffisants. Pour les dommages matériels, un plafond de 5 millions d'euros ou plus semble raisonnable. Pour les dommages corporels, le plafond pourrait être de 10 à 25 millions d'euros.
- La limite de marché : le deuxième niveau serait celui que le marché serait prêt à supporter lorsque la première limite est dépassée. En ce qui concerne les dommages matériels, elle pourrait aller jusqu'à 10 million d'euros. Pour ce qui concerne les dommages corporels, elle pourrait aller jusqu'à 50 voire 100 millions d'euros. Cette solidarité de marché pourrait sans doute s'organiser par le biais du Fonds Commun de garantie automobile. Afin d'éviter que la victime ne soit confrontée à plusieurs interlocuteurs il serait souhaitable que l'assureur gestionnaire du sinistre puisse continuer à le gérer jusqu'au deuxième niveau au nom et pour compte du marché.
- La garantie de l'Etat : au-delà du deuxième plafond, il appartiendrait à l'Etat donc à la collectivité de prendre le relais de façon illimitée. Cette intervention pourrait se justifier parce qu'au-delà des deux premières limites, la catastrophe prendrait une ampleur nationale. La garantie illimitée serait ainsi reconstituée en trois niveaux.

--  
Le Président,

  
B. DUBUISSON

verschillende schade-eisen die naar aanleiding van eenzelfde schadegeval worden ingediend, zou het wellicht verkieslijk zijn afzonderlijke limieten vast te leggen per schadegeval naargelang het om lichamelijke of om materiële schade gaat.

Indien de dekking toch beperkt moet worden, is de Commissie voor Verzekeringen voorstander van een systeem van plafonds per schadegeval dat drie niveaus omvat :

- de limiet voor de verzekeraar : de tussenkomstgrens per schadegeval zou door de wet worden opgelegd aan elke verzekeraar die in België de tak BA Motorrijtuigen beoefent. De limieten die voortvloeien uit het gemeenschappelijk standpunt van de Raad betreffende de vijfde Europese richtlijn motorrijtuigenverzekering kunnen als referentie gebruikt worden, met dien verstande dat het alleen gaat om minima die door de Lid-Staten kunnen worden overschreden. De leden van de Commissie voor Verzekeringen zijn van oordeel dat deze bedragen ontoereikend zijn. Voor materiële schade lijkt een plafond van 5 miljoen euro of meer redelijk. Voor lichamelijke schade zou het plafond 10 à 25 miljoen euro moeten zijn.
- De marktlimiet : het tweede niveau zou datgene zijn wat de markt bereid is te betalen wanneer de eerste limiet is overschreden. Voor materiële schade zou deze limiet kunnen gaan tot 10 miljoen euro. Voor lichamelijke schade zou deze limiet gaan tot 50, of zelfs 100 miljoen euro. Deze marktsolidariteit zou wellicht georganiseerd kunnen worden via het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. Om te vermijden dat het slachtoffer geconfronteerd wordt met verschillende gesprekspartners zou het wenselijk zijn dat de verzekeraar die het schadegeval beheert dit ook blijft doen tot op het tweede niveau, in naam en voor rekening van de markt.
- De Staatswaarborg : boven het tweede plafond zou de Staat, dus de gemeenschap, onbeperkt dekking moeten bieden. Deze tussenkomst zou gerechtvaardigd zijn omdat boven de eerste twee limieten de ramp een nationaal karakter zou hebben. De onbeperkte waarborg zou aldus uit drie niveaus bestaan.

--  
De Voorzitter,