

Minister van Werk, Economie en
Consumenten, belast met
Buitenlandse Handel,
Armoedebestrijding, Gelijke Kansen
en Personen met een beperking



Ministre de l'Emploi, de l'Economie
et des Consommateurs, chargé du
Commerce Extérieur, de la Lutte
contre la pauvreté, de l'Egalité
des chances et des Personnes
handicapées

Réponse à la question orale n° 541 de Ahmed Laaouej

Le cadre européen a introduit le principe de la liberté tarifaire dans le secteur des assurances. Les primes sont fixées en fonction du risque. L'assureur peut donc appliquer d'autres primes pour, d'une part, les taxis classiques et pour, d'autre part, les véhicules Uber.

Si un conducteur ne trouve plus sur le marché une assurance automobile responsabilité civile ou seulement une assurance automobile à un tarif très élevé, le conducteur peut se tourner vers le Bureau de tarification Auto. Ce Bureau est, en vertu de la loi, tenu de proposer une prime d'assurance en tenant compte du risque et de la solidarité entre les assurés. Ce principe vaut pour toute tarification et ne vise donc pas seulement le secteur des taxis.

Il est évident que le Bureau de tarification propose une prime supérieure à celui du marché. A défaut, celui-ci deviendrait le premier assureur du marché ce qui n'est pas l'objectif du législateur.

Le Bureau de tarification a constaté que de nombreuses demandes lui parvenaient alors que les preneurs d'assurance ne présentaient pas de sinistralité. Il n'était donc pas normal que ces risques se retrouvent au Bureau et soient pris en charge par l'ensemble des assurés (solidarité).

Afin de répondre à l'objectif poursuivi par le législateur à savoir l'accès à l'assurance et donc maintenir la prime à un niveau raisonnable, la prime est inférieure à l'évaluation du risque tout en étant logiquement supérieure à celle du marché.

Un contrat proposé par le Bureau de tarification Auto a une durée d'un an et prend fin au terme de cette période. Le but poursuivi est d'inciter le preneur d'assurance à retourner vers le marché. Si le preneur d'assurance introduit une nouvelle demande au Bureau de tarification après cette période, une nouvelle prime est proposée.

Concernant les taxis Uber, ceux-ci ne font pas partie du secteur classique « taxi ». Certains conducteurs roulent avec leur propre véhicule assuré via leur assurance responsabilité civile automobile personnelle. L'extension de couverture pour l'activité Uber se fera sur base de la déclaration du preneur d'assurance. Ce dernier comme tout preneur d'assurance a l'obligation de déclarer correctement le risque. L'assureur adaptera le cas échéant la prime en fonction de sa politique commerciale. Si la personne ne trouve pas d'assureur pour couvrir son activité Uber, il peut s'adresser au Bureau de tarification lequel pour le calcul de la prime prend toujours en considération le risque afférent au transport rémunéré de personnes.

En ce qui concerne la proposition de loi du PS et plus spécifiquement la nécessité d'une plus grande transparence dans l'application des critères de segmentation, les entreprises d'assurance qui s'adressent aux consommateurs doivent déjà respecter plusieurs obligations. Par exemple, les assureurs doivent déjà expliquer sur leur site web les critères qu'ils utilisent pour chaque type de contrat d'assurance qu'ils proposent. En outre, ils doivent également expliquer sur leur

site web, de manière claire et compréhensible pour le preneur d'assurance, les raisons pour lesquelles ils utilisent certains critères. La FSMA veille au respect de ses obligations.

Achtergrondinformatie/Informations de base:

1. Le Bureau de Tarification Auto (BT) a pour mission de fixer la prime et les conditions d'assurances des conducteurs qui ne trouvent pas ou plus d'assurance R.C. automobile sur le marché ou n'en trouvent qu'à des prix très élevés

Le BT doit fixer la prime en fonction du risque que le preneur d'assurance présente et de la solidarité entre l'ensemble des assurés (art 9 quater, §2 loi RC auto).

Il est logique que la prime au BT soit plus élevée que celle du marché. En effet, il ne serait pas cohérent et normal que la prime sollicitée par le BT pour certains risques soit égale ou inférieure à celle du marché.

Le BT a constaté une augmentation des demandes d'assurance de la catégorie 'taxi' or plus de la moitié de celles-ci ne présentait pas de sinistralité. Il était donc illogique que ces risques soient au BT. Le BT n'a pas pour vocation d'être le premier assureur : il n'est là que s'il y a un problème d'assurance sur le marché, ce qui n'est pas le cas. Il est donc tenu compte du niveau de prime sur le marché pour fixer la grille tarifaire.

En outre, il ne faut pas perdre de vue que le résultat de la gestion de ces risques tarifés par le BT est au final supportés par l'ensemble des assurés et ce sont les risques qui ne trouvent pas de couverture sur le marché de l'assurance qui sont tarifés par le BT. Ce sont donc des risques difficiles à placer en raison de leurs caractéristiques (sinistralité élevée, circonstances aggravantes...). La prime doit donc logiquement être plus élevée. Afin de répondre à l'objectif de solidarité, de maintenir la prime à un niveau raisonnable, le contrat reprend des franchises. Le preneur doit donc créditer l'assureur du montant de la franchise en cas de sinistre.

Assuralia a été contacté par la Fédération des taxis et a précisé qu'elle se tenait à leur disposition pour leur donner des explications sur le fonctionnement du marché. Ils n'ont plus eu de retour.

PS Pour l'année civile 2018, 423 dossiers taxis sont assurés au BT, toutes régions confondues.

2. Concernant les taxis **Uber**, il ne s'agit à ma connaissance jamais de flotte. Le particulier a l'obligation dans ce cas de déclarer correctement son risque et donc son activité 'Uber' (transport rémunéré de personnes) à son assureur qui reverra au besoin sa tarification en conséquence.

3. Concernant **la proposition PS** et l'objectif de transparence, nous rappelons ce qui suit :
Les discriminations sont toujours interdites. Ce dont il est question dans la proposition, ce sont des différences de traitement. La segmentation est une technique légalement encadrée qui permet aux assureurs de déterminer le montant de la prime en fonction du profil de risque du conducteur et ainsi d'assurer la fixation et le maintien d'un niveau de prime équitable pour tous.

La loi anti-discrimination permet en effet de créer une distinction directe entre les primes, à condition que la distinction directe soit objectivement justifiée par un but légitime et que les moyens de réaliser ce but soient appropriés et nécessaires (article 7 de la loi du 10 mai 2007 tendant à lutter contre certaines formes de discrimination).

Aux termes de l'article 44 de la loi du 4 avril 2014 précitée « Toute segmentation opérée sur le plan de l'acceptation, de la tarification et/ou de l'étendue de la garantie doit être objectivement justifiée par un objectif légitime, et les moyens de réaliser cet objectif doivent être appropriés et nécessaires. ».

La loi du 4 avril 2014 relative aux assurances énonce de façon claire et détaillée les obligations des assureurs lorsque le preneur d'assurance est un *consommateur*. Conformément aux articles 42 et suivants de la loi du 4 avril 2014 relative aux assurances, l'assureur doit clairement indiquer dans son offre les critères de segmentation sur le plan de l'acceptation, de la tarification et/ou de l'étendue de la garantie. Cette information doit également être publiée sur le site web de l'assureur, avec une explication compréhensible de la raison pour laquelle ces critères sont utilisés. En outre dans son offre, l'assureur est tenu de reprendre les critères de segmentation utilisés et fournir cette information individuellement de façon claire et compréhensible. Dans son explication l'assureur

doit en vertu de l'article 46 opérer une distinction entre les critères pour déterminer les conditions qui seront applicables lors de la prise de cours du contrat ainsi que les critères susceptibles d'avoir, dans le futur, un impact sur les conditions du contrat. La FSMA est chargées de contrôler le respect de ces obligations.

En ce qui concerne les professionnels, nous proposons de reprendre ce point dans le cadre de la codification.

Références législatives et réglementaires :

- Loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs en particulier, l'article 9 quater, §2.

- Loi du 4 avril 2014 relative aux assurances articles 42 et svt (segmentation)

Contactpersoon/Personne de contact:

Naam/Nom: Katrijn Verlee

Telefoonnr./Téléphone + GSM: 02/277 85 30 + 0479/22 48 88

E-mail/mail: katrijn.verlee@economie.fgov.be