

AANBEVELING LEEFTIJDGRENSEN BIJ AUTOVERZEKERINGEN

Inhoud

1. Betrokken bevoegdheden.....	1
2. Aanbevelingen	1
3. Wettelijke bepalingen.....	4
4. Contact Unia.....	4

1. Betrokken bevoegdheden

- Minister van Economie en Consumentenzaken Kris Peeters.

2. Aanbeveling

Unia ontving de laatste jaren meerdere signalen, onder andere van een lid van het Tariferingsbureau Auto², die wijzen op een moeilijke toegang tot verzekeringscontracten voor oudere personen. Het gaat meer bepaald om gevallen van opzegging door verzekeraars van verzekeringscontracten voor personen ouder dan 75 jaar, omwille van hun leeftijd of zelfs zonder enige motivering. Het gaat ook om de moeilijke toegang voor personen vanaf 70 jaar tot een volwaardige verzekeringsdekking auto (Burgerlijke Aansprakelijkheid of BA, rechtsbijstand en omnium).

De wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie (hierna 'de antidiscriminatiewet') verbiedt onder meer discriminatie op grond van leeftijd. Verzekeringen vallen onder het toepassingsgebied van deze wet.

Unia stelt vast dat verzekeraars het criterium leeftijd hanteren uitgaande van de veronderstelling dat de gezondheidstoestand en bijgevolg de rijbekwaamheid verminderen naargelang de leeftijd. Het

¹ Het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid, de gewesten en de gemeenschappen voor de oprichting van het Interfederaal Centrum voor gelijke kansen en bestrijding van discriminatie en racisme van 12 juni 2013, geeft aan Unia de bevoegdheid om "onafhankelijke adviezen en aanbevelingen te richten tot elke overheid ter verbetering van de reglementering en de wetgeving." (art. 5).

² Het Tariferingsbureau heeft als opdracht de premie en de verzekeringsvoorwaarden vast te stellen van de bestuurders die op de markt geen verzekering of niet meer een verzekering BA auto vinden of er slechts vinden aan een zeer hoog tarief.

verslag van het Tariferingsbureau³ toont echter aan dat er geen automatisch verband bestaat tussen een hogere leeftijd en een verhoogd risico op schade.

Het lid van het Tariferingsbureau stelt vast dat senioren die bij het Tariferingsbureau verzekerd zijn, gemiddeld de laagste bonus-malusgraad vertonen, het laagste percentage ingetrokken rijbewijzen vertonen, het meest regelmatig hun premies betalen, en zowel op vlak van de frequentie van ongevallen als op het vlak van de omstandigheden van die ongevallen beter scoren.

Andere onderzoeken tonen het volgende aan :

Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), 2015⁴: “ Er zijn weinig aanwijzingen dat de (beginnende) achteruitgang van visuele, auditieve en cognitieve functies zoals die plaatsvindt bij normale veroudering ook verkeersveiligheidsconsequenties voor automobilisten heeft. Pas bij ernstige sensorische, perceptuele en cognitieve stoornissen worden verbanden tussen functiestoornissen en ongevalsbetrokkenheid bij oudere automobilisten zichtbaar. (...) Van een aantal aandoeningen is bekend dat zij gepaard gaan met een verhoogd verkeersrisico en dat zij tussen het 70e en 80e levensjaar vaak voorkomen of juist dan erg toenemen. Het betreft ziekten zoals: dementie, gevoeligheid voor verblinding, UFOV, hartfalen, beroerten”.

Studie Instituut voor Mobiliteit/Jessa Ziekenhuis, 2012⁵ : De belangrijkste conclusie van het onderzoek is dat de leeftijd van oudere automobilisten weinig zegt over hun rijvaardigheid. De meeste senioren presteerden goed tot zeer goed op rijtaken, ondanks hun relatief hoge leeftijd (76 jaar). Fysieke en mentale capaciteiten blijken veel belangrijker in het verklaren van de rijprestatie.

Op basis van deze studies acht Unia de band tussen een hogere leeftijd en een individueel verhoogd schaderisico niet sterk genoeg om oudere automobilisten uit te sluiten of automatisch anders te behandelen. Het verhoogd risico blijkt voornamelijk verbonden te zijn met andere factoren, zoals:

- Specifieke medische aandoeningen. Deze zijn objectief vaststelbaar en alhoewel ze meer voorkomen bij ouderen, komen ze niet bij alle ouderen voor. Ook jongere bestuurders kunnen medische aandoeningen vertonen die een negatieve invloed hebben op hun rijvaardigheid. Zo haalt het SWOV aan dat “harde leeftijdsgrenzen er echter geen rekening mee houden dat het ouder worden een proces is dat niet bij ieder individu op hetzelfde moment begint en op dezelfde manier verloopt. Er kunnen dus grote verschillen zijn in de

³ Tariferingsbureau Auto -Statistische gegevens 2011-2015 (<http://nl.bt-tb.be/auto/page2/page2.html>) ; Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit, een literatuurstudie, Dr. Ch. Goldenbeld, SWOV 2015; Studie Instituut voor Mobiliteit/Jessa Ziekenhuis, 2012 (<https://www.uhasselt.be/UH/Nieuws/2012/fysieke-en-mentale-capaciteiten-belangrijker-dan-leeftijd-om-rijvaardigheid-te-voorspellen.html>)

⁴ Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit, een literatuurstudie, Dr. Ch. Goldenbeld, SWOV 2015
⁵<https://www.uhasselt.be/UH/Nieuws/2012/fysieke-en-mentale-capaciteiten-belangrijker-dan-leeftijd-om-rijvaardigheid-te-voorspellen.html>

rijvaardigheid, en in de fysieke en mentale vermogens van personen van eenzelfde leeftijd. Ook kunnen sommige 85-jarigen fitter zijn dan bepaalde 40-jarigen”⁶.

- Jaarlijks kilometrage: “Sommige onderzoekers (...) stellen dat als risicogroepen niet alleen worden bepaald op basis van de leeftijd maar ook op basis van de jaarkilometrage, het ongevalsrisico van ouderen met een laag jaarkilometrage niet hoger is dan dat van jongere groepen automobilisten die even weinig rijden”.
- Het schadeverleden van de persoon.
- Het reactievermogen.
- Veroordelingen voor verkeersovertredingen.
- Vermogen van het voertuig.
- Aantal jaren rijervaring.

De geciteerde onderzoeken halen pistes aan om tegemoet te komen aan een eventueel verhoogd risico op schade bij bepaalde bestuurders. Het voordeel is dat deze oplossingen toegepast kunnen worden op alle bestuurders, bijvoorbeeld zij die jaarlijks meerdere ongevallen veroorzaken, ongeacht hun leeftijd.

Indien er aanwijzingen zijn van een verhoogd risico, en dit ongeacht de leeftijd, kunnen volgende maatregelen worden overwogen:

- Het volgen van een opleiding verkeersveiligheid
- Technische aanpassingen aan het voertuig: stuurbekrachtiging/automatische versnellingsbak/intelligent transport systems
- Beschikken over een rijgeschiktheidsattest van CARA⁷.

Daarnaast bestaan structurele oplossingen die ingevoerd kunnen worden. Deze lijken gezien de vergrijzing zeer interessant, en kunnen alleen maar ten goede komen van de schadestatistieken:

- Korting indien opleiding verkeersveiligheid
- Samenwerken met centrum verkeersveiligheid en tegen lager tarief opleiding aanbieden aan klanten
- Opleggen rijgeschiktheidsonderzoek door CARA bij hoogbejaarde chauffeurs die twee, drie ongevallen per jaar veroorzaken. Dit wordt door Assuralia bepleit
- Alle klanten boven de 70 jaarlijks aanraden de checklist van Vias te overlopen⁸.

Aangezien verzekeraars ondanks deze elementen vaak vasthouden aan het enkele feit van een hogere leeftijd om personen te weigeren of uit te sluiten, stelt Unia aan de Minister voor om beleidsmaatregelen in te voeren die de toegang tot verzekeringen BA auto voor senioren vergemakkelijken. Dit kan bijvoorbeeld via een akkoord met de verzekeringssector, naar het evenbeeld van de Nederlandse “Safety Deal Oudere automobilisten”⁹. Of via het opnieuw invoeren van het gentlemen’s agreement van 2003 die de verzekeringssector overeengekomen was met de

⁶SWOV-factsheet ‘Ouderen in het verkeer’, 2015

⁷ <https://www.vias.be/nl/particulieren/cara/>

⁸ <http://www.senior-test.be/>

⁹ <https://www.anbo.nl/belangenbehartiging/gezondheid/nieuws/oudere-automobilist-eerder-slachtoffer-dan-dader>



Interfederaal Gelijkekansencentrum
Centre interfédéral pour l'égalité des chances
Interföderales Zentrum für Chancengleichheit

Minister van Economie, en waarbij de verzekeringsmaatschappijen zich engageerde de autoverzekering bij oudere personen enkel stop te zetten in gevallen met hoge schadefrequentie of verzwarende omstandigheden (dronkenschap, alcoholintoxicatie, drugs, vluchtmisdrijf,...). Dit gentlemen's agreement werd destijds niet verlengd, maar gaat duidelijk in dezelfde zin als huidig advies en zou volgens Unia opnieuw bekeken kunnen worden.

3. Wettelijke bepalingen

Artikelen 5 en 7 Wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie.

4. Contact Unia

Emilie.vanlaer@unia.be