

## Auto T&Z

### ■ Criteria betreffende de acceptatie

Bij de onderschrijving van een verzekering B.A. Auto wordt het risico aanvaard (of geweigerd) op basis van de volgende criteria, of, in voorkomend geval, een combinatie ervan:

- De leeftijd van de verzekeringnemer, de voornaamste bestuurder of de gewone bestuurder.  
Statistisch onderzoek toont aan dat jongeren meer en/of zwaardere ongevallen veroorzaken dan oudere personen.
- De ouderdom van het rijbewijs van de voornaamste bestuurder.  
Statistisch onderzoek toont aan dat de factor rijervaring determinerend is voor de kwaliteit van het risico. De ouderdom van het rijbewijs staat in rechtstreeks verband met de rijervaring van de bestuurder. Deze factor heeft een belangrijke impact op het potentieel aantal schadegevallen. Dit niet alleen bij jongeren, maar evenzeer bij oudere bestuurders.
- Het land waar de verzekeringnemer en/of de voornaamste bestuurder zijn hoofdverblijfplaats heeft.  
Statistisch onderzoek toont aan dat het beheer van contracten en schadegevallen duurder is in het buitenland.
- Het land waar het voertuig geregistreerd is.  
AG Insurance beschikt enkel over de vergunning om risico's gesitueerd in België te verzekeren. Voor voertuigen is het land van het risico het land waar het voertuig is geregistreerd.
- Het statuut natuurlijk persoon of rechtspersoon van de verzekeringnemer.  
Statistisch onderzoek toont aan dat rechtspersonen een hogere schadefrequentie hebben dan natuurlijke personen.
- Het schadeverleden van de verzekeringnemer, de voornaamste bestuurder of de gewone bestuurder.  
Statistische gegevens tonen aan dat personen met een lagere Bonus-Malus graad minder ongevallen veroorzaken dan personen met een hogere Bonus-Malus graad.
- De spreiding van de premiebetaling.  
Statistische gegevens tonen aan dat personen die kiezen voor een spreiding van de premiebetaling een hogere schadefrequentie hebben dan degene die de premie op jaarlijkse basis betalen.
- De ouderdom van het voertuig.  
Statistisch onderzoek toont aan dat de ouderdom van het voertuig bij bestuurders jonger dan 30 jaar een belangrijke negatieve impact heeft op het potentieel aantal schadegevallen.
- Verzekering op korte termijn.  
Statistisch onderzoek toont aan dat er een hogere schadefrequentie is bij korte termijnrisico's.
- Het aantal zitplaatsen in het voertuig.  
Vanaf meer dan 8 plaatsen (bestuurder niet meegerekend), wordt het voertuig niet meer gekwalificeerd in de categorie toerisme en zaken.
- Intrekking van het rijbewijs, dronkenschap, alcoholintoxicatie,... van de verzekeringnemer of van de voornaamste bestuurder.  
Statistisch onderzoek toont aan dat personen van wie het rijbewijs werd ingetrokken en/of personen die veroordeeld of vervolgd werden voor dronkenschap of alcoholintoxicatie, weigering van bloedafname, vluchtmisdrijf of rijden zonder geldig rijbewijs een hogere schadefrequentie vertonen.
- De B.A. waarborg van de verzekeringnemer of de voornaamste bestuurder werd verzekerd via het Tariferingsbureau.  
Statistisch onderzoek wijst uit dat de persoon waarvan de waarborg B.A. verzekerd werd via het Tariferingsbureau, een hogere schadefrequentie heeft.
- Specifieke maatregelen gelinkt aan de kwaliteit van het risico genomen door een andere maatschappij of door AG Insurance.  
Statistisch onderzoek wijst uit dat de persoon die het voorwerp is geweest van specifieke maatregelen gelinkt aan de kwaliteit van het risico genomen door een andere maatschappij of door AG Insurance (bvb. opzeg van de waarborg BA), een hogere schadefrequentie heeft.
- Wettelijke en reglementaire vereisten  
Zowel bij de onderschrijving als in de loop van het contract moeten de bestuurder en het voertuig beantwoorden aan alle wettelijke en reglementaire vereisten om te mogen rijden in de gebieden waar de BA verzekering verplicht is.

## ■ Criteria betreffende het tarief

De volgende criteria worden in acht genomen bij het bepalen van het tarief wanneer de verzekering B.A. Auto wordt onderschreven:

- De geografische zone op basis van het adres van de hoofdverblijfplaats van de voornaamste bestuurder.  
Statistisch onderzoek toont aan dat inwoners van bepaalde geografische zones minder ongevallen in fout hebben dan inwoners van andere geografische zones.
- De leeftijd van de voornaamste bestuurder.  
Statistisch onderzoek toont aan dat jongeren meer, en ernstigere ongevallen veroorzaken dan oudere bestuurders.
- De Bonus-Malus graad.  
Statistisch onderzoek toont aan dat personen met een lagere Bonus-Malus graad minder ongevallen veroorzaken dan personen met een hogere Bonus-Malus graad. Het gebruik van de Bonus Malus als a priori tarifieringsstelsel laat toe om bestuurders die geen ongevallen veroorzaakten te belonen en bestuurders die één of meerdere ongevallen veroorzaakten te bestraffen.  
Het gebruik van de Bonus Malus als a posteriori tarifieringsstelsel laat toe om bestuurders die geen ongevallen veroorzaken te belonen en bestuurders die één of meerdere ongevallen veroorzaken te bestraffen.
- Het vermogen van het voertuig (kW).  
Statistisch onderzoek toont aan dat voertuigen met een hoger vermogen een hogere schadefrequentie hebben dan voertuigen met een lager vermogen.
- De aanwezigheid van een gewone bestuurder jonger dan 23 jaar.  
Statistisch onderzoek toont aan dat zowel de frequentie als de ernst van de schadegevallen in fout groter is wanneer er een gewone bestuurder is die jonger is dan 23 jaar.
- De ouderdom van het rijbewijs van de voornaamste bestuurder.  
Statistisch onderzoek toont aan dat de factor rijervaring determinerend is voor de kwaliteit van het risico. De ouderdom van het rijbewijs staat in rechtstreeks verband met de ervaring van de bestuurder. Deze factor heeft een belangrijke impact op het potentieel aantal schadegevallen. Dit niet alleen bij jongeren, maar evenzeer bij oudere bestuurders.
- De ouderdom van het voertuig bij onderschrijving.  
Statistisch onderzoek toont aan dat de ouderdom van het voertuig bij bestuurders jonger dan 30 jaar een belangrijke negatieve impact heeft op het potentieel aantal schadegevallen.
- De brandstof.  
De bestuurder van een dieselveertuig legt gemiddeld meer kilometer af dan de bestuurder van een benzinevoertuig. Het risico op een ongeval is gedeeltelijk afhankelijk van het jaarlijks aantal afgelegde kilometer. Dit is de verklaring voor het hogere tarief van een dieselveertuig (en LPG).
- Het statuut natuurlijk of rechtspersoon van de verzekeringnemer.  
Statistisch onderzoek toont aan dat rechtspersonen een hogere schadefrequentie hebben dan natuurlijke personen.
- Het trekken van een aanhangwagen > 750 kg.  
Statistisch onderzoek toont aan dat het regelmatig trekken van een aanhangwagen > 750 kg de frequentie en de ernst van de schadegevallen in fout verhoogt.
- De aanwezigheid van rijhulpsystemen.  
Het voertuig is uitgerust met minstens twee van de volgende rijhulpsystemen: eCall, Attention Assist, AEB, Lane Support, Dode hoekcontrole, Adaptive Cruise Control.  
Statistisch onderzoek toont aan dat rijhulpsystemen de frequentie en de ernst van de schadegevallen in fout verlagen.

Bij de onderschrijving van de Rechtsbijstandsverzekering Auto wordt bij het bepalen van het tarief rekening gehouden met het risicovoerwerp: voertuig of aanhangwagen. De aanhangwagens die gratis verzekerd zijn in de verzekering B.A. Auto hebben eveneens recht op een gratis Rechtsbijstandsverzekering. Statistisch onderzoek wijst uit dat aanhangwagens een minder hoge schadefrequentie hebben dan de gemotoriseerde voertuigen.

## ■ Criteria betreffende de omvang van de waarborg

Eens de Bonus-Malus graad -2 is bereikt, geniet het contract automatisch en bovendien gratis van de B.A. Max verzekering. Dankzij de B.A. Max, een uitbreiding van de B.A. Auto, verzekeren wij gratis de goede bestuurders en dit voor het leven. De B.A. Max voorziet bij ongeval een schadevergoeding voor lichamelijke schade tot 250.000 EUR voor de bestuurder in fout. Als het contract geniet van de B.A. Max is het mogelijk om de verzekering verder uit te breiden tot de B.A. Max XL. Deze verzekering voorziet twee specifieke waarborgen:

1. Elke passagier is wereldwijd verzekerd, zoals voor een schadegeval in België, en dit tot 250.000 EUR per persoon.
2. De samenwonende echtgenoot/samenwonende partner van de voornaamste bestuurder is eveneens verzekerd als bestuurder.
3. Het slachtoffer geniet bovendien een snellere schadeloosstelling omdat het dossier beheerd wordt in België en volgens de Belgische normen.