

Man/vrouw

Nieuwe uitdagingen voor de tariefbepalingen

Is het mogelijk dat verzekeraars technisch gezien gelijk hebben, maar toch meer aandacht moeten besteden aan de maatschappelijke verwachtingen? Het arrest van het Europese Hof van Justitie op 1 maart 2011 sloeg bij de verzekeraars in als een bom. De beslissing geeft een antwoord op de vraag of artikel 5(2) van richtlijn 2004/113 compatibel is met artikel 6(2) van het Verdrag van de Europese Unie. Mogen de verzekeraars de premie laten afhangen van het geslacht? Is dat compatibel met de gelijke behandeling van man en vrouw? Het Hof antwoordde negatief.

Het arrest lokt in de sector hevige reacties uit. Assuralia, de beroepsvereniging van verzekeringsondernemingen in België (het land dat de prejudiciële vraag had gesteld), spreekt over 'een blind streven naar absolute gelijkheid'. De Europese (her)verzekeringsfederatie CEA heeft het over 'een slechte zaak voor de verzekerden'. Volgens verzekeraar RSA is het 'een beslissing die in-

gaat tegen het gezond verstand'. En toch roept de beslissing veel vragen op over de praktijken van de verzekeraars, over de basis van hun tarieven en het gebruik van statistieken. Het is de taak van de verzekeraars om risico's te verdelen. Jarenlang hebben ze ervoor gekozen om zich te baseren op sociodemografische variabelen, zoals geslacht, maar bijvoorbeeld ook de woonplaats of hoe lang men al een rijbewijs heeft. *(We merken wel op dat het belangrijkste gedragscriterium in autoschadeverzekeringen bij wet is opgelegd aan de verzekeraars. En de coëfficiënt bonus-malus de laatste jaren voor een groot deel verdraaid werd door de verzekeraars.)*

De keuze om te tarifieren op basis van geslacht biedt inderdaad voordelen. De informatie is gemakkelijk te vinden en er is een correlatie tussen het risico en de variabele. Men mag echter niet vergeten dat de criteria slechts aanwijzingen zijn voor de blootstelling van de verzekeraar aan risico's. Er is geen oor-

zakelijk verband. Men heeft niet minder ongevallen omdat de bestuurder een vrouw is. Het criterium 'vrouw' houdt rekening met het gemiddeld rijgedrag van vrouwen en mannen. Geen enkele verzekeraar of autobouwer zal garanderen dat elke vrouw een betere bestuurder is. Op dezelfde manier is een jongere, enkel en alleen vanwege de leeftijd, geen slechtere bestuurder dan een oudere persoon.

Bij personenverzekeringen hebben we te maken met een vergelijkbare situatie. Leeftijd is weliswaar een factor die de gemiddelde schade-evolutie goed weergeeft, maar het is geen unieke en absolute indicator. Een vrouwelijke kettingroker is een groter risico dan een mannelijke niet-roker van dezelfde leeftijd. Op dezelfde manier zorgt een jongere met een 'zieklijk overgewicht' (met een BMI hoger dan 40) voor een verhoogd risico.

Punt 61 van de conclusies van de advocaat-generaal (dat werd bijgevoegd bij



de motivatie van het Europese Hof van Justitie - Case C236/09) zegt dat de verzekeraars 'hooguit de algemene veronderstelling' maken dat het verschil in rijgedrag of het gebruik van medische diensten verband houdt met het geslacht. De advocaat-generaal vermeldt in punt 62 ook een aantal andere criteria die de schadelast beïnvloeden, zoals het beroep, de voeding, het gebruik van stimulerende middelen, de beoefening van sport of de vrijetijdsbesteding.

Het geslacht, als efficiënte indicator van schadelast, blijft slechts een indicator en daar wringt het schoentje. De advocaat-generaal spreekt in punt 61 van de conclusies over een 'verschil (in schadelast)' dat enkel te zien is in de statistieken. Maar de verzekeraars bewijzen hiermee niet dat vrouwen minder geneigd zijn om risico's te nemen in het verkeer of preventief meer aandacht besteden aan hun gezondheid. De betrokkenen kunnen de verdeling in categorieën ervaren als ongerechtvaardigd en in tegenspraak met hun eigen gedrag. *(Dit gevoel wordt versterkt door de 'wet van de kleine cijfers', Tversky en Kahneman (1972)).* In dat geval wordt de indeling sociaal onaanvaardbaar. Dit idee schemert door in punt 63, waarin wordt opgemerkt dat de veranderingen in de traditionele sociale rolverdeling tussen de geslachten niet meer toelaten om automatisch geslacht en gedrag met elkaar te verbinden. 'Zo-

wel mannen als vrouwen beoefenen vandaag professionele activiteiten op hoog niveau die soms extreem stresserend zijn. Het type en de intensiteit van sportbeoefening kan ook niet meer automatisch worden gelinkt aan het geslacht.'

Het criterium voor tarifiering loopt vast op een kruispunt tussen een statistisch gebod (beschikken over een simpel en efficiënt verklaringsmiddel) en een politiek gebod (classificeren op een sociaal aanvaardbare manier). De verzekeraars hebben veel energie gestoken om te beantwoorden aan het eerst gebod, ze zullen nu moeten nadenken over het tweede. Een mogelijke oplossing ligt misschien in de tariefbepaling op basis van gedrag. In BA Auto moest tarifiering op basis van geslacht al de baan ruimen voor bijvoorbeeld, een premie gebaseerd op het aantal gereden kilometer, de postcode van de woonplaats (al is de postcode van de arbeidsplaats misschien meer aangewezen) of het beroep (een ambtenaar wordt vaker geassocieerd met het gebruik van het openbaar vervoer en loopt dus minder risico). De verzekeraars Leven moeten dus ook op zoek gaan naar nieuwe criteria voor tariefbepaling. We kennen bijvoorbeeld de criteria 'roker/niet-roker', de BMI (Body Mass Index)... Verschillende studies zijn al uitgevoerd over de invloed van de sociale klasse, van het behaalde diploma, van de ge-

zinsituatie. Men kan tarieven bepalen aan de hand van de levenswijze. *(Dat gebeurt al bij de Discovery-producten in Zuid-Afrika).*

Het is duidelijk dat de belangrijkste taak van de verzekeraars erin bestaat om hun eigen sterftetafels op te stellen in functie van hun bestaande portefeuille. (Zie ook de bijdrage van professor Jau-main in Verzekeringswereld 2011.4). De Franse verzekeraars (en hun actuarissen) doen dit al enkele jaren, zowel voor Leven als voor Overlijden en Invaliditeit, waarbij ze hun eigen tafel hebben ontworpen die onderworpen is aan een externe certificering. Deze techniek zal worden toegepast op nieuwe zaken, maar niet voor de lopende zaken (omwille van de tariefgarantie). Op die manier kan gedrag, waarmee vandaag al vaak rekening wordt gehouden in de selectiecriteria, progressief gepromoveerd worden in de tarificatie. Het is trouwens aangewezen dat het Europese Hof van Justitie deze mogelijkheid niet beperkt in de naam van de bescherming van het privéleven. Om dat te vermijden moeten de verzekeraars vandaag investeren in onderwijs. Ze moeten de mechanismen van de sector verduidelijken en andere mechanismen bedenken voor tarifiering en transparantie.

Romain Durand & Patrick Hennion
www.actuaris.com