

Rolnummer 1243
Arrest nr. 92/98 van 15 juli 1998

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vraag over artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals ingevoegd bij artikel 45 van de wet van 30 maart 1994 en gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 13 april 1995, gesteld door de Politie rechtbank te Brussel.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en L. De Grève, en de rechters L. François, P. Martens, J. Delruelle, H. Coremans en M. Bossuyt, bijgestaan door de griffier L. Potoms, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van de prejudiciële vraag*

Bij vonnis van 8 december 1997 in zake P. Cowez en de Nationale Unie van Socialistische Mutualiteiten tegen de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 11 december 1997, heeft de Politierechtbank te Brussel de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Bevat artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals het is ingevoerd bij de wet van 30 maart 1994 en gewijzigd bij de wet van 13 april 1995, een met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet strijdig discriminerend onderscheid tussen de gebruikers van de openbare weg of van terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, die geen bestuurder zijn van een motorrijtuig en die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval, waarin een aan spoorstaven gebonden en zich daarop verplaatsend voertuig is betrokken, enerzijds, en de gebruikers van diezelfde openbare weg of van terreinen, die geen bestuurders zijn van een motorrijtuig en die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval waarin een motorrijtuig is betrokken dat zich niet op spoorstaven voortbeweegt en die de in dat artikel vermelde bepalingen wel kunnen doen gelden, anderzijds ? »

II. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschied*

P. Cowez schrijft de aansprakelijkheid voor een verkeersongeval waarvan hij het slachtoffer werd, toe aan een trambestuurder, die bediende is van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (M.I.V.B.). Hij heeft de politierechter te Brussel verzocht aan het Hof een prejudiciële vraag te stellen over een discriminatie die inzake vergoeding van de schade kan bestaan onder de slachtoffers van een verkeersongeval, naargelang het voertuig dat bij dat ongeval is betrokken, een spoorvoertuig of een autovoertuig is.

Na te hebben vastgesteld dat artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dat voorziet in een stelsel van automatische vergoeding van het slachtoffer, enkel toepasselijk is op de autovoertuigen die aan geen spoorstaven zijn verbonden en dat het slachtoffer, indien het was aangereden door een autovoertuig of zelfs door een autobus van de M.I.V.B., verwerende partij, op grond van het voormelde artikel 29bis van de verzekeraar van de verweerster de vergoeding van zijn schade had kunnen vorderen - behalve in geval van onverschoonbare fout - heeft de rechter de vordering ingewilligd en aan het Hof de hiervoor weergegeven vraag gericht.

III. *De rechtspleging voor het Hof*

Bij beschikking van 11 december 1997 heeft de voorzitter in functie de rechters van de zetel aangewezen overeenkomstig de artikelen 58 en 59 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof.

De rechters-verslaggevers hebben geoordeeld dat er geen aanleiding was om artikel 71 of 72 van de organieke wet toe te passen.

Van de verwijzingsbeslissing is kennisgegeven overeenkomstig artikel 77 van de organieke wet bij op 6 januari 1998 ter post aangetekende brieven.

Het bij artikel 74 van de organieke wet voorgeschreven bericht is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 31 januari 1998.

Memories zijn ingediend door :

- de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, waarvan de kantoren zijn gevestigd te 1060 Brussel, Gulden-Vlieslaan 15, bij op 19 februari 1998 ter post aangetekende brief;
- P. Cowez, wonende te 1030 Brussel, Philippe Thomaslaan 2, bus 23, bij op 20 februari 1998 ter post aangetekende brief;
- de Ministerraad, Wetstraat 16, 1000 Brussel, bij op 23 februari 1998 ter post aangetekende brief.

Van die memories is kennisgegeven overeenkomstig artikel 89 van de organieke wet bij op 5 maart 1998 ter post aangetekende brieven.

Memories van antwoord zijn ingediend door :

- de Ministerraad, bij op 27 maart 1998 ter post aangetekende brief;
- P. Cowez, bij op 3 april 1998 ter post aangetekende brief;
- de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, bij op 6 april 1998 ter post aangetekende brief.

Bij beschikking van 27 mei 1998 heeft het Hof de termijn waarbinnen het arrest moet worden gewezen, verlengd tot 11 december 1998.

Bij beschikking van dezelfde dag heeft het Hof de zaak in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 24 juni 1998, na de partijen te hebben uitgenodigd uiterlijk op 19 juni 1998 een aanvullende memorie in te dienen waarin, in voorkomend geval, zo nauwkeurig mogelijke feitelijke gegevens worden verschaft aan de hand waarvan de werkelijke risico's, en niet alleen de louter veronderstelde risico's, die de trams, enerzijds, en de andere autovoertuigen, met inbegrip van de autobussen, anderzijds, voor de « zwakke weggebruikers » opleveren, met elkaar kunnen worden vergeleken.

Van die beschikking is kennisgegeven aan de partijen en hun advocaten bij op 28 mei 1998 ter post aangetekende brieven.

Aanvullende memories zijn ingediend door :

- . P. Cowez, bij op 18 juni 1998 ter post aangetekende brief;
- . de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, bij op 19 juni 1998 ter post aangetekende brief;
- . de Ministerraad, bij op 19 juni 1998 ter post aangetekende brief.

Op de openbare terechtzitting van 24 juni 1998 :

- zijn verschenen :

. Mr. R.O. Dalcq, advocaat bij de balie te Brussel, voor P. Cowez;

. Mr. G.-I. Bernard en Mr. P. Boucquey *loco* Mr. P. Galand en Mr. E. Gillet, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel;

. Mr. L. De Coninck *loco* Mr. M. Uyttendaele, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers L. François en H. Coremans verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De rechtspleging is gevoerd overeenkomstig de artikelen 62 en volgende van de organieke wet, die betrekking hebben op het gebruik van de talen voor het Hof.

IV. *In rechte*

- A -

Memorie van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

A.1.1. De spoorvoertuigen en de andere motorvoertuigen bevinden zich niet in vergelijkbare situaties. Treinen en trams zijn uitgesloten uit de werkingssfeer van het verkeersreglement en hebben, in tegenstelling tot de andere voertuigen, een volledig voorspelbaar traject, zodat zij, enerzijds, niet onverwacht kunnen opduiken (de voorrang van de trams op de andere weggebruikers houdt verband met de omstandigheid dat de tramsporen en de bovenleidingen zichtbaar zijn en de andere weggebruikers dus niet kunnen verrassen; zo ook heeft een ambulance of een politievoertuig enkel voorrang wanneer zijn geluidssignaal de andere weggebruikers verwittigt, dit wil zeggen wanneer zij niet door het voorranghebbende voertuig kunnen worden verrast) en zodat, anderzijds, de bestuurder ervan niet beschikt over dezelfde mobiliteit noch, bijgevolg, over dezelfde mogelijkheden om een hindernis uit de weg te gaan als andere voertuigen, waarvan de remafstand bovendien korter is.

A.1.2. De wetgever heeft de zwakke weggebruiker (fietser en voetganger) willen beschermen door een stelsel van objectieve aansprakelijkheid in het leven te roepen, dat voorziet in de automatische vergoeding van het slachtoffer door de verzekeraar van de eigenaar, de bestuurder of de houder van het desbetreffende voertuig. Dat mechanisme kan enkel worden begrepen in het kader van een verplichte verzekering. Buiten die verzekering kan de automatische vergoeding niet vanuit logisch oogpunt worden verdedigd, zodat de werkingssferen van de wetgevingen die de eerstgenoemde en de laatstgenoemde aangelegenheid, die noodzakelijkerwijze met elkaar samenhangen, regelen, met elkaar moeten samenvallen. Dat is althans in België het geval.

De uitsluiting van de trams uit de werkingssfeer van de betwiste bepaling kan aldus worden begrepen onder verwijzing naar artikel 1 van de wet op de verplichte verzekering. Die laatstgenoemde uitsluiting dient harerzijds te worden opgevat als het resultaat van het objectieve en redelijke verschil dat bestaat tussen de trams en de andere voertuigen die de openbare weg gebruiken.

A.1.3. De opname van de trams in de werkingssfeer van de betwiste bepaling zou niet alleen onzinnig zijn, maar zou ook een discriminatie teweegbrengen. Bij de totstandkoming van de wet werd toegegeven dat het stelsel van de automatische vergoeding mogelijk was in zoverre de kosten die met dat stelsel gepaard gaan, over het geheel van de bestuurders zullen worden gespreid, via een verhoging van de premies met 5 pct., zodat de bestuurder die zonder fout betrokken is bij een verkeersongeval waarin een voetganger of een fietser verwond wordt of de dood vindt, niet dienovereenkomstig zal worden bestraft door een verhoging van zijn individuele

verzekeringspremie. Dat aspect van de hervorming verliest zijn betekenis indien men de verplichting van vergoeding automatisch moet doen wegen op personen die niet aan de verplichte verzekering zijn onderworpen. Alle risico's zouden in dat geval immers worden gedragen door de enkele exploitant van trams, wiens financieel evenwicht in het gedrang zal komen.

Overigens zou het onsamenhangend zijn dat de zwakke weggebruiker in dergelijke gevallen automatisch wordt vergoed en terzelfder tijd een strafrechtelijke (artikel 422 van het Strafwetboek) en burgerrechtelijke veroordeling oploopt wegens het veroorzaken van een ongeval waarbij de passagiers van de tram in gevaar worden gebracht.

A.1.4. De wet van 1989 heeft de zwakke weggebruiker willen vrijwaren van de gevaren die alle voertuigen die aan een verplichte verzekering zijn onderworpen, opleveren, en het mechanisme dat zij invoert, lijkt veeleer te steunen op de inverkeerstelling van het voertuig op de openbare weg, dat het feit is dat de verplichting van verzekering doet ontstaan, dan op de deelname van het voertuig aan het verkeer.

A.1.5. Tot slot lijkt de betwiste bepaling niet onevenredig te zijn, aangezien de wezenlijke rechten van de benadeelde categorie werden gevrijwaard : het slachtoffer van een ongeval waarin een tram betrokken is, blijft onderworpen aan de normale regeling van de burgerlijke aansprakelijkheid en behoudt de mogelijkheid om vergoeding te verkrijgen voor de schade die het heeft geleden.

Memorie van P. Cowez

A.2.1. Artikel 29bis van de wet van 21 november 1989, dat spijtig genoeg niet in het Burgerlijk Wetboek werd ingevoegd, voert een stelsel van objectieve aansprakelijkheid in dat aanzienlijk gunstiger is dan het gemeen recht, voor het slachtoffer van schade ten gevolge van een verkeersongeval waarbij een autovoertuig is betrokken dat zich niet op sporen voortbeweegt, aangezien dat slachtoffer ervan is vrijgesteld het bewijs te leveren van een fout, van schade en van een oorzakelijk verband en vermits de fout die dat slachtoffer zelf zou hebben begaan, behalve in geval van onverschoonbare fout, geen enkele weerslag heeft op zijn recht op een volledige en automatische vergoeding.

A.2.2. Het verschil in behandeling is niet in redelijkheid verantwoord : het stelsel dat door de betwiste bepaling is ingevoerd, is volgens de parlementaire voorbereiding van de wet gebaseerd op het risico dat de kinetische energie van de autovoertuigen oplevert. Dat begrip dekt alle voertuigen die zich op de grond voortbewegen en door een mechanische krachtbron worden aangedreven, zulks ongeacht of zij zich verplaatsen, stilstaan of geparkeerd zijn, vermits wat van belang is, is dat zij kunnen worden aangedreven en bij een verkeersongeval zijn betrokken, met uitsluiting van de elektrisch aangedreven rolstoelen. Die uitsluiting is verantwoord door het idee dat het risico dat die rolstoelen opleveren, aanzienlijk geringer is dan het risico dat de autovoertuigen opleveren; zij vervangt de uitsluiting, waarin in de oorspronkelijke tekst van de wet was voorzien, van de voertuigen die zich niet sneller dan stapvoets kunnen voortbewegen maar in werkelijkheid voor de zwakke weggebruikers niet minder gevaar opleveren dan de andere voertuigen.

A.2.3. Vermits het gaat om voertuigen die zich op de grond voortbewegen en door een mechanische kracht worden aangedreven, zij een risico in het leven roepen dat ten minste even groot is als datgene dat de andere door de wet beoogde voertuigen opleveren en vermits de logica van de betwiste bepaling uitsluitend steunt op het risico dat de kinetische energie oplevert, kan de uitsluiting van de spoorvoertuigen - in het bijzonder van de trams, die vrijwel altijd in stedelijke zones rijden en in zeer ruime mate ertoe zijn gehouden het verkeersreglement na te leven - niet in redelijkheid worden verantwoord.

Die uitsluiting vindt enkel een verklaring in de door de wetgever aangewende techniek, namelijk de opname van het stelsel van de automatische vergoeding in de wet van 21 november 1989 in het algemeen en, meer specifiek, de verwijzing naar de definitie van het autovoertuig die in artikel 1 van die wet is gegeven. Die techniek, waarvan de betwiste uitsluiting een neveneffect is, kan het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit, uiteraard niet verantwoorden.

A.2.4. De betwiste bepaling werd opgenomen in de wet op de verplichte verzekering en niet in het Burgerlijk Wetboek, omdat - ten onrechte - werd geoordeeld dat een stelsel waarin de bestuurders van autovoertuigen aansprakelijk worden gesteld, zelfs als zij geen fout hebben begaan, door de publieke opinie minder goed zou worden aanvaard dan een stelsel waarin de verzekeraar van de bestuurder wiens voertuig in een

verkeersongeval is betrokken, ertoe gehouden is de slachtoffers te vergoeden. Er is echter geen enkel concreet verschil, tenzij dan op grond van de logica : het ene stelsel is samenhangend en het andere is dat niet. En het is samenhangend te beslissen dat een aansprakelijkheidsverzekeraar de aansprakelijkheid zonder fout van zijn verzekerde moet dekken; de vraag rijst daarentegen wel op grond waarvan een aansprakelijkheidsverzekeraar de slachtoffers moet vergoeden van schade teweeggebracht door een ongeval waarvoor zijn verzekerde niet aansprakelijk is.

De opname van de betwiste bepaling in de verplichte verzekering verschaft dus geen relevante en redelijke verantwoording voor het betwiste verschil in behandeling.

A.2.5. Het is evenmin in redelijkheid verantwoord dat de eigenaars, de houders of de bestuurders van spoorvoertuigen zich kunnen beroepen op het feit dat zij er niet wettelijk toe zijn gehouden een verzekering af te sluiten die dergelijke voertuigen dekt om aan de door de betwiste bepaling ingevoerde automatische vergoeding te ontsnappen, aangezien de meeste voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden, in het verkeer worden gebracht door openbare vervoermaatschappijen, zoals dat het geval is voor de M.I.V.B. in de procedure voor de verwijzende rechter, en aangezien die vennootschappen overeenkomstig de algemene beginselen hun eigen verzekeraar zijn. Artikel 10 van de wet van 21 november 1989 biedt hun overigens de mogelijkheid om, wat de door artikel 1 van de wet beoogde autovoertuigen betreft die zij in het verkeer brengen, van de verplichting van verzekering te worden vrijgesteld, en het lijdt nochtans geen enkele twijfel dat zij ertoe gehouden zijn de verplichting van automatische vergoeding in acht te nemen, zelfs als zij van die mogelijkheid van vrijstelling gebruik hebben gemaakt.

In Frankrijk vallen het stelsel van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van de autovoertuigen en het stelsel van de automatische vergoeding van de zwakke weggebruiker niet volledig met elkaar samen, vermits de eerstgenoemde regeling de spoorvoertuigen zonder beperking uitsluit, terwijl de laatstgenoemde regeling die voertuigen enkel uitsluit wanneer zij zich voortbewegen op een eigen bedding (dit wil zeggen die normalerwijze door geen enkele weggebruiker wordt gebruikt), zodat die voertuigen aan de aansprakelijkheidsregeling zijn onderworpen wanneer zij in de rest van het verkeer komen. Zelfs in dat geval blijft een discriminatie mogelijk : men kan zich immers afvragen of het bijvoorbeeld logisch is dat een fietser die op een weg langs een duidelijk ervan afgebakende spoorweg rijdt en die door de luchtverplaatsing van een trein ten val komt, geen aanspraak kan maken op een automatische vergoeding, terwijl diezelfde fietser wel recht zou hebben op een automatische vergoeding indien de luchtverplaatsing door een vrachtwagen was veroorzaakt. Bijgevolg rijst de vraag of het Hof zou moeten oordelen dat het betwiste verschil in behandeling in sommige welbepaalde omstandigheden redelijk verantwoord kan worden bevonden, maar dan nog zou het Hof die omstandigheden op beperkender wijze moeten afbakenen dan de Franse wet dat doet.

Memorie van de Ministerraad

A.3.1. Het betwiste onderscheid steunt op een criterium dat objectief is, gelet op het verschil dat bestaat tussen spoorvoertuigen en andere motorrijtuigen, zowel in rechte (de trams zijn niet onderworpen aan het verkeersreglement en genieten een absolute voorrang) als in feite (hun mobiliteit is beperkt, hun traject is

voorspelbaar en de aanleg van eigen beddingen verschaft hun een afgebakende zone om zich voort te bewegen). Hieruit volgt dat zelfs vóór de wet van 30 maart 1994, de slachtoffers van een ongeval waarbij die verschillende soorten voertuigen betrokken waren, zich in een verschillende situatie bevonden en het discriminerend zou zijn geweest ze aan eenzelfde regeling te onderwerpen.

A.3.2. De betwiste maatregel is evenredig met de nagestreefde doelstelling; hij beoogt, net zoals de wet op de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van de autovoertuigen - die wegens het onderscheid dat in rechte en in feite bestaat tussen de gewone voertuigen en de spoorvoertuigen, reeds in 1956 laatstgenoemde voertuigen uit haar werkingssfeer uitsloot -, zwakke weggebruikers te beschermen.

De begrippen « verzekering » en « vergoeding » zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, en het verband tussen de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van de voertuigen en de vergoeding van de zwakke weggebruikers werd beklemtoond tijdens de parlementaire voorbereiding van de betwiste bepaling : het zou onsamenhangend zijn geweest laatstgenoemde regeling zonder de eerstgenoemde regeling op te vatten. Het vierde lid van artikel 29bis, dat bepaalt dat dat artikel toepasselijk is op de ongevallen waarbij motorrijtuigen zijn betrokken die krachtens artikel 10 van de wet vrijgesteld zijn van de verplichting tot verzekering, maakt geen inbreuk op de beoogde samenhang. Niettegenstaande verschillende publiekrechtelijke rechtspersonen van de verplichting tot verzekering zijn vrijgesteld, bepaalt de wet van 21 november 1989 dat zij niettemin aan hetzelfde stelsel zullen worden onderworpen als de organen die de burgerrechtelijke aansprakelijkheid verzekeren.

De werkingssfeer van artikel 29bis opnieuw ter sprake brengen, zou betekenen dat de uitsluiting van de spoorvoertuigen uit de werkingssfeer van de verplichte verzekering opnieuw in het geding wordt gebracht, terwijl die uitsluiting verantwoord is door een objectief verschil.

Tot slot moet worden opgemerkt dat, mocht een verschil in behandeling bestaan, het bijzonder beperkt is, aangezien het gemeen recht van de aansprakelijkheid toepasselijk is wanneer bij het ongeval een spoorvoertuig is betrokken : dat verschil in behandeling roept dus geen afwijkend stelsel in het leven.

Memorie van antwoord van de Ministerraad

A.4. Het betwiste verschil in behandeling is verantwoord, omdat het gevaar waarmee de voetganger wordt geconfronteerd, groter is wanneer hij tegenover een gewoon voertuig staat dan wanneer hij staat tegenover een spoorvoertuig, waarvan de kenmerken werden uiteengezet in de memorie en dat niet aan de verplichte verzekering is onderworpen, precies omdat dat voertuig aldus minder gevaar oplevert. Het is perfect samenhangend aan het stelsel van de verplichte verzekering en aan dat van de automatische vergoeding van de zwakke weggebruiker een identieke werkingssfeer te hebben gegeven.

Het aldus aangetoonde onderscheid is geenszins onevenredig ten opzichte van de nagestreefde doelstelling, aangezien de betwiste bepaling geen inbreuk maakt op het recht van de andere slachtoffers om vergoeding te verkrijgen op grond van het gemeen recht van de aansprakelijkheid.

Memorie van antwoord van P. Cowez

A.5.1. Weliswaar bestaat een objectief verschil tussen een gewoon voertuig en een spoorvoertuig (welker uitsluiting uit de werkingssfeer van het verkeersreglement niet absoluut is, vermits dat voertuig de verkeerslichten moet naleven wanneer het op de openbare weg rijdt), maar dat neemt niet weg dat de voetganger, de fietser en de passagier hun hoedanigheid van de « zwakke weggebruiker » behouden indien zij het slachtoffer worden van een ongeval waarbij een spoorvoertuig betrokken is en dat hun kwetsbaarheid gekoppeld is aan het bewijs van de eventuele fout van de bestuurder, die moeilijk kan worden bewezen wanneer het om een trambestuurder gaat.

A.5.2. De tegenpartijen willen het stelsel van de automatische vergoeding koppelen aan dat van de verplichte verzekering, maar geven geen verklaring voor de uitsluiting van de spoorvoertuigen uit de werkingssfeer van de verplichte verzekering. Die uitsluiting zou een verklaring vinden in het feit dat die voertuigen in het verkeer worden gebracht door openbare vervoermaatschappijen die zelf de aansprakelijkheid dekken die hiermee gepaard gaat. Die verantwoording kan de betwiste discriminatie niet aanvaardbaar maken, en de M.I.V.B. voert ten onrechte in haar voordeel de noodzaak aan de twee stelsels aan elkaar te koppelen,

aangezien zij kan worden vrijgesteld van de verplichting tot verzekering en dusdoende van de deelname in de financiering van de aansprakelijkheidsregeling, waarvan de wetgever de lasten over het geheel van de bestuurders heeft willen spreiden.

Memorie van antwoord van de M.I.V.B.

A.6.1. Het betwiste verschil in behandeling kan niet worden beoordeeld zonder rekening te houden met het objectieve verschil tussen de spoorvoertuigen en de andere voertuigen. De tram blijft een voertuig van hetzelfde type als een trein, maar met een geringere omvang, dat in de stad rijdt en waarvan, gelet op zijn gewicht en op de rails waarop het rijdt, de aandrijvings-, rij- en remmechanismen volledig verschillen van die van de gewone voertuigen, die zich makkelijker aan de verschillende omstandigheden van het verkeer aanpassen.

A.6.2. Het stelsel van de automatische vergoeding werd niet alleen ingevoerd wegens het risico dat in het leven wordt geroepen door de kinetische energie (aangezien ook een stilstaand voertuig bij een ongeval kan worden betrokken).

A.6.3. De uitsluiting van de spoorvoertuigen vloeit niet alleen voort uit de invoering van het stelsel van de automatische vergoeding in de wet van 21 november 1989, vermits het ontwerp van een artikel 1385*bis* van het Burgerlijk Wetboek, waarvan ondertussen is afgestapt, zelf het autovoertuig definieerde onder verwijzing naar die wet; die uitsluiting houdt in de eerste plaats verband met de wezenlijke verschil dat bestaat tussen de spoorvoertuigen en de andere voertuigen, enerzijds, en met de natuurlijke band tussen de verplichte verzekering en de automatische vergoeding, anderzijds.

A.6.4. Het slachtoffer van een ongeval waarbij een spoorvoertuig is betrokken, dat zal worden vergoed op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, geniet de toepassing van de bepalingen van de wet van 25 augustus 1891 op de vervoerovereenkomst, die al een afwijkende gunstregeling invoert in het voordeel van de personen die het slachtoffer zijn van een ongeval dat verband houdt met vervoer en die zich in de door de wet vastgestelde voorwaarden bevinden. Krachtens die wet wordt de bewijsregeling omgekeerd in het voordeel van de reizigers; de vervoerder wordt aansprakelijk geacht, behalve ingeval de reiziger of een derde een fout heeft begaan, of behalve ingeval wordt aangetoond dat de aansprakelijkheid niet aan hem kan worden toegeschreven. Tegenover dat vermoeden staat enkel de verkorte verjaring van één jaar om de aansprakelijkheidsvordering in te stellen tegen de vervoerder. Het beginsel van de evenredigheid is dus niet miskend.

A.6.5. Weliswaar sluit de Franse wet enkel de trams uit die zich op een eigen bedding verplaatsen, maar de meerderheid van de buitenlandse wetgevers, die de automatische vergoeding aan de verplichte verzekering koppelen, hebben de tram uitgesloten uit het stelsel van de automatische vergoeding, naar het voorbeeld van de Belgische wetgever.

- B -

B.1.1. Artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ingevoegd bij een wet van 30 maart 1994 en vervangen bij een wet van 13 april 1995, bepaalt :

« § 1. Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade, alle schade veroorzaakt aan elk slachtoffer of zijn rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt van de eigenaar, de bestuurder of de houder van het motorrijtuig overeenkomstig deze wet.

Schade aan functionele prothesen wordt beschouwd als lichamelijke schade.

Artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen is van toepassing op deze schadevergoeding. Wanneer het ongeval evenwel door toeval gebeurde, blijft de verzekeraar tot vergoeding gehouden.

De bepalingen van dit artikel zijn tevens van toepassing op de verkeersongevallen waarbij motorrijtuigen zijn betrokken die krachtens artikel 10 van deze wet vrijgesteld zijn van de verplichting tot verzekering en wanneer de eigenaars van die motorrijtuigen gebruik hebben gemaakt van die vrijstelling.

Slachtoffers die een onverschoonbare fout hebben begaan die de enige oorzaak was van het ongeval, kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van het eerste lid.

Enkel de opzettelijke fout van uitzonderlijke ernst, waardoor degene die ze begaan heeft zonder geldige reden wordt blootgesteld aan een gevaar waarvan hij zich bewust had moeten zijn, is onverschoonbaar.

Het bewijs van onverschoonbare fout is niet toegelaten ten aanzien van slachtoffers, jonger dan 14 jaar.

Deze vergoedingsplicht wordt uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen betreffende de aansprakelijkheidsverzekering in het algemeen en de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in het bijzonder, voorzover daarvan in dit artikel niet wordt afgeweken.

§ 2. De bestuurder van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden kunnen zich niet beroepen op de bepalingen van dit artikel.

§ 3. Onder motorrijtuig moet worden verstaan ieder voertuig bedoeld in artikel 1 van deze wet met uitzondering van rolstoelen met een eigen aandrijving die door gehandicapten in het verkeer kunnen worden gebracht.

§ 4. De verzekeraar of het gemeenschappelijk waarborgfonds treden in de rechten van het slachtoffer tegen de in gemeen recht aansprakelijke derden.

De vergoedingen, die ter uitvoering van dit artikel werden uitgekeerd, zijn niet vatbaar voor beslag of schuldvergelijking met het oog op de vordering van andere vergoedingen wegens het verkeersongeval.

§ 5. De regels betreffende de burgerrechtelijke aansprakelijkheid blijven van toepassing op alles wat niet uitdrukkelijk bij dit artikel wordt geregeld. »

B.1.2. Het mechanisme van automatische vergoeding van de slachtoffers van verkeersongevallen waarin die bepaling voorziet, is van toepassing wanneer een «motorrijtuig » is «betrokken » in het ongeval. In het voormelde artikel 29*bis*, § 3, wordt het begrip «motorrijtuig » gedefinieerd onder verwijzing naar artikel 1 van dezelfde wet, dat bepaalt :

« Artikel 1. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

Motorrijtuigen : rij- of voertuigen, bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht kunnen worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden; al wat aan het rij- of voertuig is gekoppeld, wordt als een deel daarvan aangemerkt.

[...] »

B.1.3. Aldus wordt een verschil in behandeling in het leven geroepen onder de slachtoffers van verkeersongevallen, naargelang het motorrijtuig dat in het ongeval is betrokken al dan niet aan spoorstaven is verbonden; enkel in het laatstgenoemde geval kunnen de slachtoffers het door de in het geding zijnde bepaling ingevoerde stelsel van vergoeding van de lichamelijke schade genieten.

B.2. Wanneer de wetgever het stelsel van de verplichte verzekering inzake motorrijtuigen heeft ingevoerd, heeft hij aan het begrip «motorrijtuig » een ruime definitie willen geven, met uitsluiting evenwel van de aan spoorstaven verbonden voertuigen. Die uitsluiting, vermeld in artikel 1 van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gehandhaafd bij de wet van 21 november 1989 en erin voorzien bij de Benelux-verdragen van 1955 en 1966, waaruit die wetten zijn voortgesprongen, lijkt te beantwoorden aan een traditie : sinds het einde van de XIXde eeuw hebben de politieverordeningen betreffende het wegverkeer, die van latere datum zijn dan die welke aanvankelijk werden uitgewerkt voor de spoorvoertuigen zodra die bestonden, de spoorvoertuigen uit hun werkingssfeer uitgesloten. Door het uitwerken, in 1994, van het betwiste stelsel van de automatische vergoeding wilde de wetgever zich baseren op de werkingssfeer van de verplichte verzekering.

B.3. Het verschil, met betrekking tot hun rechtsregeling, tussen de trams, die spoorvoertuigen zijn, en de andere voertuigen die van de openbare weg gebruik maken, lijkt een verklaring, en zelfs een verantwoording te vinden in de geschiedenis. In de XIXde eeuw werd ten gevolge van de opkomst van de spoorvoertuigen een regelgeving uitgewerkt, nog vóór dat het geval was voor het wegverkeer in het algemeen, te meer daar die voertuigen snel het grootste deel van het openbaar vervoer voor hun rekening namen. Het lag dan ook voor de hand dat de algemene regeling van de politie op het wegverkeer, die van latere datum is, de spoorvoertuigen uit haar werkingssfeer weerde. Maar daarom is het nog niet verantwoord dat de regelen betreffende de gevolgen van het verkeer nog steeds worden opgevat zonder rekening te houden met de spoorvoertuigen, ongeacht het probleem.

Instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer staan momenteel in voor een groot deel van het openbaar vervoer met voertuigen die niet aan spoorstaven zijn verbonden; zij zijn onderworpen aan de verplichte verzekering inzake motorrijtuigen in het algemeen - of moeten zelf hun burgerlijke aansprakelijkheid dekken, overeenkomstig artikel 10 van de wet van 21 november 1989 - alsmede aan de in het geding zijnde bepaling in het bijzonder, zodat de slachtoffers van verkeersongevallen waarin die voertuigen zijn betrokken, de automatische vergoeding genieten waarin die bepaling voorziet.

B.4. Ter zitting is aangevoerd dat de trams op bepaalde plaatsen in een eigen bedding rijden die, in beginsel, hun klaarblijkelijk voorbehouden is.

Er moet worden aan herinnerd dat de in het geding zijnde bepaling niet ten goede komt aan de slachtoffers die een « onverschoonbare fout » hebben begaan.

B.5. Weliswaar kan worden aanvaard dat de spoorvoertuigen onderworpen zijn aan regels van politie op het wegverkeer die afwijken van die welke op de andere voertuigen toepasselijk zijn, bijvoorbeeld omdat hun traject voorspelbaar is en hun mobiliteit alsmede hun remvermogen beperkter zijn, maar het is geenszins aangetoond dat de spoorvoertuigen een risico met zich meebrengen dat zodanig kleiner is dat het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling verantwoord is.

De vraag dient bevestigend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel *29bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre het de voertuigen die aan spoorstaven zijn verbonden uitsluit van het stelsel van vergoeding waarin het voorziet.

Aldus uitgesproken in het Frans en het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 15 juli 1998, door de voormelde zetel, waarin rechter M. Bossuyt voor de uitspraak is vervangen door rechter G. De Baets, overeenkomstig artikel 110 van de voormelde wet.

De griffier,

De voorzitter,

L. Potoms

M. Melchior