

Rolnummer 2118
Arrest nr. 23/2002 van 23 januari 2002

## A R R E S T

---

*In zake* : de prejudiciële vragen over artikel 29bis, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesteld door de Politierechtbank te Luik.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters P. Martens, E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe en E. Derycke, bijgestaan door de griffier L. Potoms, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

\*

\* \*

### I. *Onderwerp van de prejudiciële vragen*

Bij vonnis van 19 januari 2001 in zake C. Tenret en anderen tegen de n.v. Mercator & Noordstar, en in aanwezigheid van het Nationaal Verbond van Socialistische Mutualiteiten, waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 24 januari 2001, heeft de Politierechtbank te Luik de volgende prejudiciële vragen gesteld :

« 1. Schendt artikel 29bis, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen de artikelen 10 en 11 van de Grondwet doordat het de bestuurder van een motorrijtuig en diens rechthebbenden uitsluit van het voordeel van artikel 29bis, § 1, en aldus een verschil in behandeling instelt tussen de bestuurders van motorrijtuigen en de andere weggebruikers ?

2. Schendt artikel 29bis, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen de artikelen 10 en 11 van de Grondwet doordat het alle bestuurders van motorrijtuigen, met inbegrip van de bestuurders van bromfietsen van klasse A en B, van het voordeel van artikel 29bis, § 1, uitsluit en doordat het aldus een verschil in behandeling instelt tussen deze laatsten en andere weggebruikers die zich nochtans in een vergelijkbare situatie bevinden, zoals fietsers en ruiters, die, wat hen betreft, bij een verkeersongeval wel de automatische schadevergoeding voor hun lichamelijk letsel genieten ? »

### II. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeshil*

S. Tenret, bestuurder van een bromfiets van klasse B, is door de verzekerde van n.v. Mercator & Noordstar aangereden toen die een eigendom verliet die aan de rijksweg 30 te Sprimont paalt. Het parket heeft het strafdossier geseponeerd.

De ouders van de bestuurder van de bromfiets, eisers voor de Politierechtbank te Luik, hebben geoordeeld dat artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen het gelijkheidsbeginsel schond, in zoverre het de bestuurder van een bromfiets de waarborgen ontzegt die worden geboden aan de fietsers en ruiters, wat, te dezen, ertoe heeft geleid dat de verzekeraar geweigerd heeft de door S. Tenret geleden schade te vergoeden.

De Politierechtbank, die zich op die argumenten baseert, heeft geoordeeld dat aan het Hof de beide bovenvermelde prejudiciële vragen dienden te worden gesteld.

### III. *De rechtspleging voor het Hof*

Bij beschikking van 24 januari 2001 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.

Bij beschikkingen van 6 februari 2001, 22 mei 2001 en 26 september 2001 heeft het Hof de zetel aangevuld respectievelijk met de rechters L. Lavrysen, J.-P. Snappe en E. Derycke.

Van de verwijzingsbeslissing is kennisgegeven overeenkomstig artikel 77 van de organieke wet bij op 21 maart 2001 ter post aangetekende brieven.

Het bij artikel 74 van de organieke wet voorgeschreven bericht is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 6 april 2001.

Bij beschikking van 4 mei 2001 heeft de voorzitter in functie, op verzoek van de Ministerraad van 3 mei 2001, de termijn voor het indienen van een memorie verlengd met vijftien dagen.

Van die beschikking is kennisgegeven aan de Ministerraad bij op 4 mei 2001 ter post aangetekende brief.

Memories zijn ingediend door :

- n.v. Mercator & Noordstar, met maatschappelijke zetel te 9000 Gent, Groot-Brittanniëlaan 125, bij op 25 april 2001 ter post aangetekende brief;

- C. Tenret, C. Hamoir en S. Tenret, samenwonende te 4140 Sprimont, rue du Brouckay 39, bij op 3 mei 2001 ter post aangetekende brief;

- de Ministerraad, Wetstraat 16, 1000 Brussel, bij op 18 mei 2001 ter post aangetekende brief.

Van die memories is kennisgegeven overeenkomstig artikel 89 van de organieke wet bij op 31 mei 2001 ter post aangetekende brieven.

C. Tenret en anderen hebben een memorie van antwoord ingediend bij op 25 juni 2001 ter post aangetekende brief.

Bij beschikking van 28 juni 2000 heeft het Hof de termijn waarbinnen het arrest moet worden gewezen, verlengd tot 24 januari 2002.

Bij beschikking van 14 november 2001 heeft het Hof de zaak in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 5 december 2001.

Van die beschikking is kennisgegeven aan de partijen en hun advocaten bij op 15 november 2001 ter post aangetekende brieven.

Op de openbare terechtzitting van 5 december 2001 :

- zijn verschenen :

- . Mr. P. Hoffelinck, advocaat bij de balie te Luik, voor C. Tenret en anderen;

- . Mr. P. Humblet, advocaat bij de balie te Luik, voor de n.v. Mercator & Noordstar;

- . Mr. O. Vanhulst, tevens *loco* Mr. P. Hofströssler, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers J.-P. Snappe en L. Lavrysen 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 -

##### *Standpunt van de verzekeraar*

A.1. Artikel 29bis, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

De wet van 30 maart 1994 waarbij het betwiste artikel is ingevoegd in de wet van 21 november 1989 had immers een dubbele doelstelling : enerzijds, aan de personen die als zwakke weggebruiker worden erkend een betere bescherming garanderen; anderzijds, de last van talrijke ongevallen van de openbare sector (Rijksinstituut voor ziekte- en invaliditeitsverzekering) naar de privé-sector (verzekeraar) overhevelen.

Het feit dat de bestuurders van de toepassing van die wet worden uitgesloten, berust dus op economische overwegingen die verbonden zijn aan de kostprijs van de verzekering. Die uitsluiting heeft het immers mogelijk gemaakt de verhoging van de premie te beperken tot 5 pct.

In de geest van de wetgever past het systeem van automatische schadevergoeding in een stelsel van aansprakelijkheden die zijn gebaseerd op een veroorzaakt risico en berust de waarborg van schadevergoeding op een verzekering van de aansprakelijkheid. De bestuurder van de bromfiets, in zijn hoedanigheid van bestuurder, bij de zwakke weggebruikers rekenen, zou erop neerkomen dat de geest van de wet volledig wordt verdraaid.

##### *Standpunt van de bestuurder van de bromfiets en van zijn rechthebbenden*

A.2. Artikel 29bis, § 2, van de voormelde wet van 21 november 1989 schendt het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

De voormelde bepaling behandelt immers op identieke wijze feitelijke situaties die verschillend zijn. De bromfietsen van klasse A en B bevinden zich, in het verkeer, in een situatie die radicaal verschilt van die van de bestuurders van personenwagens of vrachtwagens. Gelijklopend daarmee maakt de in het geding zijnde bepaling een verschil in behandeling tussen de bestuurders van bromfietsen van klasse A en B en de fietsers, ruiters, voetgangers en andere zogenaamde « zwakke » weggebruikers die zich nochtans in een vergelijkbare situatie bevinden, vermits zij aan eerstgenoemden het voordeel van de automatische vergoeding van hun lichamelijke schade weigert, wat zij aan de laatstgenoemden wel toekent.

Nadat de dubbele doelstelling - van financiële en beschermende aard - van de wet van 30 maart 1994 in herinnering is gebracht, dient te worden opgemerkt dat de toelichtingen die door de Regering verstrekt zijn aan de Raad van State die ermee belast was een advies over het voorontwerp van wet uit te brengen, en die hoofdzakelijk gebaseerd zijn op het risico dat door de bestuurders van motorvoertuigen wordt veroorzaakt ten aanzien van de zogenaamde zwakke weggebruikers, de Raad van State niet hebben overtuigd. De bestuurders van die voertuigen worden immers tevens blootgesteld aan dat risico, ondanks het feit dat zij zich niet in dezelfde zwakke positie bevinden als de niet-gemotoriseerde weggebruikers of de passagiers van de motorrijtuigen. In het verslag aan de Senaat, opgemaakt namens de Commissie voor de Justitie, vindt men overigens dat bezwaar van inbreuk op het gelijkheidsbeginsel terug.

Rekening houdend met de door de wetgever nagestreefde doelstelling van bescherming, blijkt dat de maatregel van uitsluiting niet relevant is, vermits, volgens de statistische gegevens, de bestuurders van motorrijtuigen twee derden van de slachtoffers van verkeersongevallen vertegenwoordigen. Bijgevolg lijkt het, vanuit het oogpunt van de sociale zekerheid, evident dat het wenselijk zou zijn dat de kostprijs van de lichamelijke schade die wordt opgelopen door alle weggebruikers ten laste wordt gelegd van de verzekeraars burgerlijke aansprakelijkheid motorrijtuigen.

In ondergeschikte orde zou, mocht de betwiste uitsluiting verantwoord worden geacht, verder dienen te worden geoordeeld dat die uitsluiting in dat geval discriminerend zou zijn ten aanzien van de bestuurders van bromfietsen van klasse A en B. Laatstgenoemden bevinden zich immers in een situatie die volkomen vergelijkbaar is met die van de fietsers die, hunnerzijds, het stelsel van objectieve aansprakelijkheid genieten dat in het leven is geroepen bij artikel 29bis, § 1.

#### *Standpunt van de Ministerraad*

A.3.1. De eerste prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord. Het door de wetgever in aangenomen criterium om de bestuurders van een motorrijtuig en zijn rechthebbenden uit te sluiten, berust op objectieve overwegingen, namelijk de beginselen van de burgerlijke aansprakelijkheid.

De in artikel 2 van de wet van 21 november 1989 opgelegde verzekering dekt de burgerlijke aansprakelijkheid van de bestuurder die aansprakelijk is voor de schadelijke gevolgen van het verkeer. Die verzekering kan dus niet de schade dekken die door de bestuurder wordt geleden, wanneer laatstgenoemde door zijn schuld de genoemde schade heeft veroorzaakt.

Het betwiste artikel 29bis, § 2, van de voormelde wet vormt een uitzondering op die algemene beginselen, die is ingevoerd ten gunste van bepaalde slachtoffers wegens hun zwakke positie. De uitsluiting van de bestuurder van een motorrijtuig uit de toepassingsfeer van die bepaling is op zichzelf geen uitzondering maar wel een herinnering aan de algemene beginselen van de burgerlijke aansprakelijkheid.

Het in aanmerking genomen criterium van de zwakheid van sommige slachtoffers is relevant : dat staat in de parlementaire voorbereiding van de wet van 30 maart 1994 waarbij het betwiste artikel 29bis, § 2, is ingevoegd in de voormelde wet van 21 november 1989.

Bovendien dient de aandacht te worden gevestigd op de mogelijkheid die aan de bestuurders wordt gelaten om zich te verzekeren via een individuele verkeersongevallenverzekering waardoor men voor zijn eigen veiligheid zorgt.

De door de wetgever nagestreefde dubbele doelstelling is harerzijds zowel redelijk als wettig, namelijk, enerzijds, de levensvatbaarheid van het Belgische systeem van sociale zekerheid waarborgen en, anderzijds, aan de zwakke weggebruikers een grotere bescherming bieden.

Ten slotte is er een verband van evenredigheid tussen het nagestreefde doel en de aangewende middelen : het door de wetgever in aanmerking genomen criterium is het risico dat de bestuurder van een motorrijtuig voor de andere niet-gemotoriseerde weggebruikers vertegenwoordigt.

A.3.2. De tweede prejudiciële vraag dient ook ontkennend te worden beantwoord.

De fietsers en de voetgangers, die niet gemotoriseerd zijn, vertegenwoordigen slechts een klein risico voor de andere weggebruikers. Indien men bovendien de eisers voor de verwijzende rechter zou volgen, zou men rekening dienen te houden met de kenmerken van elk motorrijtuig, waardoor er aldus veel meer categorieën zouden zijn en men vooral het risico zou lopen dat er werkelijke discriminaties ontstaan. Het in aanmerking genomen criterium van het al dan niet gemotoriseerde karakter van het voertuig of de weggebruiker (fietsers, voetganger of ruiter) blijkt dus relevant, rekening houdend met de door de wetgever nagestreefde tweevoudige doelstelling.

- B -

B.1.1. Artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ingevoegd bij artikel 45 van de wet van 30 maart 1994 en vervangen bij de wet van 13 april 1995, bepaalde, vóór de wijziging ervan bij de wet van 19 januari 2001, die in werking is getreden nadat het ongeval zich had voorgedaan dat aan de oorsprong ligt van de prejudiciële vraag die te dezen bij het Hof aanhangig is gemaakt :

« § 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 » bij het ongeval « betrokken » is. In paragraaf 3 van het voormelde artikel 29*bis* wordt het begrip « motorrijtuig » gedefinieerd met 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.

[...] »

Uit die definitie volgt dat de bromfietsen door de wet als motorrijtuigen worden beschouwd zodat de bestuurders ervan worden uitgesloten van het voordeel van automatische vergoeding van lichamelijke schade waarvan zij bij een verkeersongeval het slachtoffer zijn.

B.2. In de beide prejudiciële vragen wordt het Hof gevraagd naar de bestaanbaarheid van de voormelde bepaling met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre zij een dubbel verschil in behandeling doet ontstaan tussen de bestuurders van motorrijtuigen en de andere weggebruikers, enerzijds, waarbij eerstgenoemden niet de automatische vergoeding genieten van lichamelijke schade waarvan zij bij een verkeersongeval het slachtoffer zijn, en tussen de bestuurders van bromfietsen en de fietsers en ruiters, anderzijds, waarbij enkel laatstgenoemden die schadevergoeding genieten, terwijl zij zich in een situatie zouden bevinden die vergelijkbaar is met die van eerstgenoemden.

B.3. De grondwettelijke regels van de gelijkheid en de niet-discriminatie sluiten niet uit dat een verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën van personen wordt ingesteld, voor

zover dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is. Dezelfde regels verzetten er zich overigens tegen dat categorieën van personen, die zich ten aanzien van de aangevochten maatregel in wezenlijk verschillende situaties bevinden, op identieke wijze worden behandeld, zonder dat daarvoor een redelijke verantwoording bestaat.

Het bestaan van een dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld rekening houdend met het doel en de gevolgen van de betwiste maatregel en met de aard van de ter zake geldende beginselen; het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat geen redelijk verband van evenredigheid bestaat tussen de aangewende middelen en het beoogde doel.

B.4.1. Artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 organiseert een systeem van objectieve aansprakelijkheid van de bestuurders van motorrijtuigen dat afwijkt van het gemeen recht van de burgerlijke aansprakelijkheid, aangezien de bestuurder van een motorrijtuig dat bij een ongeval betrokken is zich niet kan onttrekken aan zijn verplichting om de door de slachtoffers geleden lichamelijke schade te herstellen door zich te beroepen op de afwezigheid van een door hem begane fout. In het systeem dat van toepassing was op het ogenblik waarop de aan het oordeel van de verwijzende rechter voorgelegde feiten zich hebben voorgedaan, kon enkel de onverschoonbare fout van het slachtoffer worden aangevoerd tot uitsluiting van die aansprakelijkheid.

B.4.2. Teneinde een antwoord te bieden op het bezwaar dat door de Raad van State is geformuleerd in zijn advies over het voorontwerp van wet betreffende het voormelde artikel, in verband met de uitsluiting van de motorrijtuigen van het voordeel van de automatische schadevergoeding, heeft de Regering gepreciseerd « dat de door het ontwerp gevolgde logica er bovenal toe strekt om in alle omstandigheden de vergoeding van slachtoffers te verzekeren, die, in tegenstelling tot de bestuurders, slachtoffer zijn van een toestand die ze zelf niet hebben willen creëren. Deze personen vormen geen of slechts een gering gevaar voor de andere weggebruikers. De bestuurder van het voertuig brengt daarentegen zo een kinetische kracht tot stand die op zich reeds een onvermijdelijk risico creëert, zelfs al is de bestuurder een toonbeeld van voorzichtigheid. Een verkeersongeval doet zich vaak alleen voor omdat er een motorrijtuig in het verkeer werd gebracht » (*Parl. St.*, Senaat, 1993-1994, nr. 980-1, p. 34). Bij die eerste doelstelling werd een andere gevoegd, namelijk de verlichting van de uitgaven voor de ziekte- en



invaliditeitsverzekering, in zoverre in gevallen waar dit tot nu toe niet mogelijk was op grond van de wet van 21 november 1989 terugvorderingen zullen kunnen worden gedaan (*ibid.*, p. 35).

B.4.3. Met de in het geding zijnde bepalingen beoogt de wetgever de automatische schadevergoeding voor de zwak geachte slachtoffers van verkeersongevallen. De in aanmerking genomen criteria om die zwakheid te kenmerken, namelijk, enerzijds, het feit dat men niet de bestuurder van een motorrijtuig is en, anderzijds, het gevaar dat de inverkeerstelling van een motorrijtuig op de openbare weg *in se* betekent, zijn objectieve criteria waarop het recht op de automatische vergoeding van de door de zwak geachte slachtoffers geleden lichamelijke schade kan worden gegrond. Dat de bestuurders van motorrijtuigen van het voordeel van die schadevergoeding worden uitgesloten, is het logische gevolg van de in aanmerking genomen criteria om de categorie vast te stellen van de begunstigden ten aanzien van wie de wetgever de maatregel heeft gewild. Die uitsluiting is niet onevenredig, in zoverre niet wordt betwist dat het de motorrijtuigen zijn die aan de basis liggen van het grootste aantal verkeersongevallen. Hoewel de bestuurders van die voertuigen ook slachtoffers van verkeersongevallen kunnen zijn, zijn zij, rekening houdend met de door de wetgever nagestreefde doelstelling, niet als zwakke weggebruikers te beschouwen. Indien de wetgever eveneens had voorzien in de automatische schadevergoeding voor de bestuurders van motorrijtuigen, zou hij de doelstelling hebben ontkracht die erin bestond de zwakke weggebruikers te beschermen en zou hij bovendien, zoals hij redelijkerwijze vermocht te oordelen tijdens de parlementaire voorbereiding, hebben bijgedragen tot een buitensporige verhoging van de verzekeringspremie burgerlijke aansprakelijkheid motorrijtuigen van veel meer dan 5 pct. - als kostprijs van de bescherming van zwakke weggebruikers - waarover alle partners het ter zake zijn eens geraakt (*Parl. St.*, Senaat, 1993-1994, nr. 980-3, pp. 18, 21 en 40).

B.4.4. Wat betreft de aangevoerde discriminatie tussen de bestuurders van bromfietsen, enerzijds, en de fietsers en ruiters, anderzijds, de enigen die als zwakke weggebruikers worden beschouwd, vermocht de wetgever redelijkerwijze te oordelen dat eerstgenoemden tot de niet-zwakke weggebruikers behoorden, in zoverre zij een soort motorrijtuig besturen waarvan de inverkeerstelling op zich een gevaar betekent voor de andere gebruikers van de openbare weg. Het in aanmerking genomen criterium van het al dan niet gemotoriseerde karakter van het voertuig of de gebruiker is een objectief en pertinent criterium en de maatregel is niet onevenredig met de doelstelling van de wetgever.

B.5. Uit wat voorafgaat volgt dat de beide prejudiciële vragen ontkennend dienen te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel *29bis*, § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet, in zoverre het de bestuurder en de rechthebbenden van de bestuurder van een bromfiets van klasse A of B uitsluit van het voordeel van artikel *29bis*, § 1.

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 23 januari 2002.

De griffier,

De voorzitter,

L. Potoms

M. Melchior