

Rolnummer 2207
Arrest nr. 109/2002 van 26 juni 2002

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering en artikel 10, § 1, tweede en derde lid, en § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gesteld door de Rechtbank van eerste aanleg te Nijvel.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters L. François, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Moerman en E. Derycke, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* * *

I. *Onderwerp van de prejudiciële vragen*

Bij vonnis van 21 juni 2001 in zake F. Al Haddad en anderen tegen de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 2 juli 2001, heeft de Rechtbank van eerste aanleg te Nijvel de volgende prejudiciële vragen gesteld :

« Schenden de artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, geïnterpreteerd in die zin dat zij de strafrechter onbevoegd zouden maken om zich uit te spreken over de vordering van de burgerlijke partij op grond van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 en gericht tegen de verzekeraar van de eigenaar, de bestuurder of de houder van het bij het ongeval betrokken motorrijtuig, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet ?

In ondergeschikte orde :

Is artikel 10, § 1 (tweede en derde lid) en § 2, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen – waarbij de verplichtingen van bepaalde vervoersinstellingen bij gebreke van verzekering worden geregeld en waarbij die instellingen, wat betreft de verplichting tot schadeherstel en de mogelijkheid om hen voor de strafrechten in het geding te betrekken, worden gelijkgesteld met verzekeraars en waarbij tevens bepaalde openbare instellingen voor openbaar vervoer van de verzekeringsplicht worden vrijgesteld – in strijd met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre het, in samenhang met artikel 1 van dezelfde wet van 21 november 1989, enkel betrekking zou hebben op de motorrijtuigen die aan die instellingen toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven en die niet aan spoorstaven zijn gebonden ? »

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

1. Op 21 juni 2000 heeft het Hof van Cassatie een vonnis van de Correctionele Rechtbank te Brussel verbroken, waarin onder meer uitspraak werd gedaan over de burgerlijke vorderingen die tegen de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (M.I.V.B.) waren ingesteld en waarin deze laatste, als een verzekeraar (artikel 10, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen), werd veroordeeld tot betaling van vergoedingen aan de rechtverkrijgenden van R. Al Haddad, die in 1997 is overleden ten gevolge van een verkeersongeval waarbij zij door een tram van de M.I.V.B. werd overreden toen zij het spoor aan het oversteken was.

In het arrest waarin de zaak naar de verwijzende rechter wordt verwezen, beslist het Hof van Cassatie :

« Overwegende dat de strafrechter, krachtens de artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, slechts schadevergoeding kan toekennen aan de burgerlijke partij als de door die partij ingestelde rechtsvordering strekt tot vergoeding van de door een misdrijf veroorzaakte schade;

Overwegende dat de vergoedingsverplichting, opgelegd bij artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, bestaat wanneer niet kan worden bewezen dat de verzekerde op enigerlei wijze aansprakelijk is en wanneer zij niet gegrond is op een overtreding die hij zou hebben begaan;

Overwegende dat, bijgevolg, de rechtsvordering die op een dergelijke verplichting is gegrond, niet onder de bevoegdheid valt van de correctionele rechtbank, die alleen volgens de gemeenrechtelijke aansprakelijkheidsregels jegens eiseres uitspraak vermocht te doen;

Dat de appèlrechters, door daarentegen te beweren dat eiseres, krachtens het voormelde artikel 29bis, de verweerders volledig diende te vergoeden, ongeacht de graad van aansprakelijkheid van het slachtoffer, de regels betreffende de bevoegdheid van de strafgerechten miskennen, waarbij die regels de openbare orde raken; ».

De verwijzende rechter stelt vast dat hij moet bepalen of hij al dan niet bevoegd is om uitspraak te doen over de rechtstreekse dagvaarding op grond van artikel 29bis van de voormelde wet van 21 november 1989 en dat de bij die wet beschermde zwakke weggebruiker verschillend wordt behandeld naargelang de vordering tot schadeloosstelling aanhangig wordt gemaakt voor de burgerlijke rechtscolleges, die het voormelde artikel 29bis kunnen toepassen en de verzekeraar van de eigenaar, van de bestuurder of van de houder van het bij het ongeval betrokken voertuig kunnen veroordelen tot volledige schadeloosstelling voor zijn lichamelijke schade zonder rekening te houden met een eventuele verdeling van de aansprakelijkheid, of de vordering tot schadeloosstelling wordt voorgelegd aan de strafgerechten, die verplicht zijn rekening te houden met een eventuele verdeling van de aansprakelijkheid tot in de bedragen waartoe de verzekeraar van de eigenaar, van de bestuurder of van de houder van het bij het ongeval betrokken voertuig per definitie zou worden veroordeeld.

Bovendien stelt de verwijzende rechter vast dat indien de zwakke weggebruiker zich tot de burgerlijke procedure beperkt, hij het risico loopt dat het adagium « le pénal tient le civil en état » hem wordt tegengeworpen, meer bepaald wegens het begrip « onverschoonbare fout van het slachtoffer », zijnde de enige oorzaak van het ongeval, en dat, indien hij zich voor de strafrechter burgerlijke partij stelt, hij, na een eventuele veroordeling, tegen de verzekeraar van het bij het ongeval betrokken voertuig een nieuwe vordering voor een burgerlijk rechtscollege zou moeten instellen teneinde aanvullende schadevergoeding te verkrijgen met het oog op integrale schadeloosstelling voor zijn lichamelijke schade; de verwijzende rechter is van oordeel dat de zwakke weggebruiker, die in beide gevallen het risico op tegenstrijdige beslissingen loopt, zich in een minder gunstige positie bevindt wanneer de schade werd veroorzaakt door een misdrijf dan wanneer de schade niet werd veroorzaakt door een misdrijf. Met verwijzing in dat opzicht naar het arrest nr. 25/95 van het Hof stelt de rechter de hierboven vermelde eerste prejudiciële vraag aan het Hof.

2. In dezelfde zaak hebben de rechtverkrijgenden van het slachtoffer op 27 december 1999 de M.I.V.B. op basis van artikel 10, § 1, van de voormelde wet van 21 november 1989 gedagvaard tot gedwongen tussenkomst en gemeenverklaring van het vonnis. De Rechtbank stelt echter vast dat de aan spoorstaven gebonden motorrijtuigen uit het toepassingsgebied van die wet worden uitgesloten en dat de bij die rechtstreekse dagvaarding ingestelde vordering tot schadeloosstelling op grond van het voormelde artikel 10, § 1, onontvankelijk is. Aangezien de verwijzende rechter van oordeel is dat het arrest nr. 92/98, waarbij het Hof heeft beslist dat artikel 29bis van dezelfde wet wegens die uitsluiting in strijd was met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, niet tot het voormelde artikel 10, § 1, kan worden uitgebreid, heeft hij de hierboven vermelde tweede prejudiciële vraag aan het Hof gesteld.

III. *De rechtspleging voor het Hof*

Bij beschikking van 2 juli 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.

Van de verwijzingsbeslissing is kennisgegeven overeenkomstig artikel 77 van de organieke wet bij op 5 september 2001 ter post aangetekende brieven.

Bij beschikking van 26 september 2001 heeft het Hof de zetel aangevuld met rechter E. Derycke.

Het bij artikel 74 van de organieke wet voorgeschreven bericht is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 11 september 2001.

Memories zijn ingediend door :

- F. Al Haddad, Ibtisam Al Haddad en N. Al Haddad, wonende te 1090 Brussel, T. De Baisieuxstraat 115, R. Al Haddad, zonder bekende woonplaats in België, Ifit Al Haddad, A. Chamoun, Nagham Chamoun en Nancy Chamoun, wonende te 1120 Brussel, Japanse Torenstraat 11, bus 17, en H. Al Haddad, wonende te 1000 Brussel, Versailleslaan 140, bij op 12 oktober 2001 ter post aangetekende brief;

- de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel, met zetel te 1050 Brussel, Gulden-Vlieslaan 15, bij op 17 oktober 2001 ter post aangetekende brief;

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

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

Bij beschikking van 20 december 2001 heeft het Hof de termijn waarbinnen het arrest moet worden gewezen, verlengd tot 2 juli 2002.

Bij beschikking van 26 maart 2002 heeft het Hof de zaak in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 17 april 2002.

Van die beschikking is kennisgegeven aan de partijen en hun advocaten bij op 28 maart 2002 ter post aangetekende brieven.

Op de openbare terechtzitting van 17 april 2002 :

- zijn verschenen :

. Mr. F. Wauthier, advocaat bij de balie te Brussel, voor F. Al Haddad en anderen;

. Mr. G. Bernard, advocaat bij de balie te Brussel, voor de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel;

. Mr. N. Van Laer, advocaat bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers L. François 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 -

Ten aanzien van de artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering

A.1.1. Na de antecedenten in herinnering te hebben gebracht, doen de oorspronkelijke eisers gelden dat de tekortkomingen die de automatische en snelle schadeloosstelling van de zwakke weggebruiker door de politierechtbanken beletten, niet aan de aandacht van de rechtsleer en de rechtspraak zijn ontsnapt, vermits sommige bodemrechters van oordeel zijn geweest dat de strafrechter bij wie de burgerlijke partijstelling tegen de beklaagde op geldige wijze aanhangig werd gemaakt, bevoegd blijft om uitspraak te doen over het bedrag van de aanspraak van het slachtoffer tegen de verzekeraar op grond van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989.

Die partijen merken ook op dat in de rechtsleer kritiek is geleverd op de rechtspraak van het Hof van Cassatie, aangezien de argumenten van het Hof van Cassatie in strijd worden bevonden met de argumenten die datzelfde Hof aanvoert omtrent de vrijwillige of de gedwongen tussenkomst van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds en volgens welke de tussenkomst van het Fonds ontvankelijk is, onder meer wanneer het rechtscollege de beklaagde vrijspreekt omdat de schade van de slachtoffers door een onbekende bestuurder veroorzaakt zou kunnen zijn geweest.

Er werd dus al ervoor gepleit en aanvaard dat een strafgerecht bevoegd kan zijn om de burgerlijke schade te bepalen - en blijkbaar zelfs in het geval van vrijspraak van de beklaagde -, wanneer de schadeloosstelling haar verantwoording vindt in een andere oorzaak dan de fout van de beklaagde; de wet zou moeten worden aangepast opdat het mogelijk wordt de vordering op grond van het voormelde artikel 29bis voor de strafrechter in te leiden.

A.1.2. Dezelfde partijen verwijzen naar arresten van het Hof van Cassatie van 3 maart 1999 en 2 februari 2000, waarin werd beslist dat het strafgerecht dat zowel van de strafvordering als van de burgerlijke rechtsvordering kennis neemt, niet bevoegd is om over de laatstgenoemde vordering uitspraak te doen wanneer het beslist dat de tenlastelegging niet bewezen is. Hieruit volgt niet dat een burgerlijke partijstelling tegen een beklaagde niet zou mogen worden onderzocht indien de beklaagde niet wordt vrijgesproken; hierover anders beslissen zou erop neerkomen dat een nieuwe discriminatie in het leven wordt geroepen tussen de zwakke weggebruikers die nog « zwakker » zouden zijn dan diegenen die voor een burgerlijke kamer van de politierechtbank hun rechten hebben kunnen doen gelden want in geval van een strafvervolging op initiatief van het parket zouden de burgerlijke partijen geen aanspraak kunnen maken op de « automatische » vergoedingsregeling van artikel 29bis, terwijl ze dat wel zouden kunnen doen indien het parket had beslist het strafonderzoek te seponeren.

Ten slotte, indien de maatschappij voor het openbaar vervoer voor een burgerlijke kamer van de politierechtbank werd gedagvaard omdat artikel 29bis niet voor de strafrechter kan worden toegepast, zou dat tot gevolg hebben dat de procedures worden losgekoppeld, wat aan een deel van de doelstellingen van de wet (integrale en snelle schadeloosstelling van sommige zwakke weggebruikers) afbreuk zou doen en de onderlinge overeenstemming tussen de rechterlijke beslissingen zou ondermijnen.

In die strikte interpretatie schenden de in het geding zijnde artikelen 3 en 4 de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

A.2.1. Volgens de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (M.I.V.B.) staat de vordering op grond van het voormelde artikel 29bis open wanneer geen bewijs van enige aansprakelijkheid van de bestuurder kan worden geleverd en is zij niet gegrond op een misdrijf.

Het staat het slachtoffer van het ongeval - de zwakke weggebruiker - vrij zich met toepassing van die bepaling tot de burgerlijke rechtbank te richten en zich zo de met de strafprocedure gepaard gaande vertraging te besparen. Het slachtoffer beschikt over dezelfde keuze als de reizigers die het slachtoffer zijn van een ongeval tijdens de uitvoering van een vervoersovereenkomst en die voor de burgerlijke rechter schadevergoeding kunnen vorderen en zich, op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, voor de strafrechter burgerlijke partij

kunnen stellen in geval van een vervolging tegen de voor het ongeval aansprakelijke dader en vervolgens hun vordering *ex contractu* voor de burgerlijke rechter kunnen hervatten en voortzetten in geval van vrijspraak op het strafrechtelijk vlak, aangezien de beide vorderingen een verschillende oorzaak hebben.

De situatie van de zwakke weggebruiker vertoont echter een voordeel in zoverre hij enkel moet bewijzen dat een van de in artikel 29*bis* bedoelde voertuigen betrokken is bij het ongeval waarvan hij het slachtoffer is. Die situatie is nog comfortabeler geworden sinds de verbeteringen die bij de wet van 19 januari 2001 in die bepaling werden aangebracht, waardoor nu zelfs in geval van een onverschoonbare fout herstel van de schade mogelijk is. De overwegingen van de oorspronkelijk verweerders betreffende het adagium « le criminel tient le civil en état » zijn irrelevant omdat daarin wordt nagelaten rekening te houden met de mogelijkheid die artikel 29*bis* hun biedt. Bovendien valt niet in te zien welk gevaar de zwakke weggebruiker loopt op tegenstrijdige beslissingen, die enkel kunnen zijn de beslissing waarbij op burgerlijk vlak op grond van artikel 29*bis* schadeloosstelling wordt toegekend en de beslissing waarbij op strafrechterlijk vlak de bestuurder van het betrokken voertuig wordt vrijgesproken, aangezien het omgekeerde ondenkbaar is.

De situatie van de zwakke weggebruiker werd eveneens verbeterd bij de wet van 19 januari 2001, in die zin dat artikel 29*bis* voortaan aanzienlijker schade dekt dan oorspronkelijk werd gedekt.

A.2.2. Volgens de M.I.V.B. gaan de oorspronkelijke eisers uit van de in feite verkeerde vooronderstelling dat de vordering die artikel 29*bis* hun biedt, afhangt - indien naar aanleiding van het ongeval een strafonderzoek wordt geopend - van de inhoud ervan en, indien het strafonderzoek op een strafvervolging uitmondt, van de inhoud van de definitieve beslissing waarmee de strafvervolging wordt afgesloten. Hoewel de vordering op grond van artikel 29*bis* en de burgerlijke rechtsvordering op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek een voortaan grotendeels overlappend onderwerp hebben (de schadeloosstelling op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek is voortaan slechts nauwelijks uitgebreider dan de schadeloosstelling toegekend met toepassing van artikel 29*bis* sinds de wijziging ervan bij de wet van 19 januari 2001), is de oorzaak van beide vorderingen in feite daarentegen totaal verschillend; dat maakt het uiteraard mogelijk de bijzondere vordering die artikel 29*bis* de zwakke weggebruiker biedt, voor de burgerlijke rechter in te leiden zonder te wachten op de afloop van een eventueel strafonderzoek. Hun zienswijze wordt klaarblijkelijk gevormd door de ervaring die zij hebben opgedaan in de loop van dit proces dat zij hebben moeten aanspannen door zich burgerlijke partij te stellen op de terechtzitting van 26 maart 1998 van de politierechtbank, toen zij nog niet over een ander actiemiddel beschikten, aangezien het arrest van het Arbitragehof van 15 juli 1998 nog niet was uitgesproken.

Artikel 29*bis* leidt tot een snelle schadeloosstelling die niet afhankelijk is van een strafproces, dat een nutteloze omweg vormt. De strafrechter bevoegd maken inzake de door de zwakke weggebruiker geleden schade zou de regels van het strafproces in de war sturen doordat de regels van de burgerlijke rechtspleging hun intrede doen, want een geding dat in feite louter burgerlijk van aard is, op een eigen oorzaak steunt die geen verband houdt met artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek en volgens de burgerlijke regels of de regels van de burgerlijke rechtspleging verloopt, zou voor de strafrechter worden gebracht; het risico dat een onevenwicht ontstaat dat op grond van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet zou worden aangevochten, valt niet uit te sluiten.

Ten slotte is de strafprocedure weliswaar kosteloos in tegenstelling tot de vordering die de zwakke weggebruiker voor een burgerlijk rechtscollege instelt; toch zijn de schuldenaars van de in artikel 29*bis* bedoelde schadeloosstelling vervoers- of verzekeringsmaatschappijen die - per definitie solvabel - aan de eiser zijn kosten en uitgaven kunnen terugbetalen.

A.3.1. De Ministerraad merkt op dat het in het geding zijnde verschil in behandeling wordt bepaald door een objectief criterium en hij herinnert eraan dat het slachtoffer van een misdrijf, in principe, vrij kan kiezen bij welk rechtscollege (burgerlijk of strafrechterlijk) het zijn vordering tot schadeloosstelling aanhangig wenst te maken, tenzij de wet anders beschikt : dat is het geval voor de arbeidsongevallen en voor de ongevallen waarvan de in de betwiste wet bedoelde zwakke weggebruikers het slachtoffer zijn; het gaat hier om een objectieve aansprakelijkheid die op de verzekeraar rust, los van enig misdrijf, en die een automatische schadeloosstelling waarborgt.

Bijgevolg valt niet in te zien in welk opzicht de zwakke weggebruiker die het slachtoffer van een misdrijf is, zou worden gediscrimineerd ten opzichte van het slachtoffer van een ongeval naar aanleiding waarvan geen misdrijf werd gepleegd : in beide gevallen worden de slachtoffers, wat hun lichamelijke schade betreft, op identieke wijze behandeld want hun vordering zal door de burgerlijke rechter worden onderzocht.

A.3.2. Volgens de Ministerraad komt het enige onderscheid dat tussen die twee categorieën van slachtoffers wordt gemaakt, tot uiting op het vlak van de schadeloosstelling voor andere dan lichamelijke schade. In dat geval heeft het slachtoffer van een misdrijf in vergelijking met de andere slachtoffers een bijkomende keuze : terwijl het slachtoffer van een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken zonder dat de verzekerde enig misdrijf kan worden verweten, enkel voor de burgerlijke rechtscolleges integraal herstel van zijn morele, stoffelijke en lichamelijke schade kan krijgen, kan het slachtoffer van een ongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken en de verzekerde een misdrijf ten laste kan worden gelegd, ofwel voor de burgerlijke rechtscolleges integraal herstel van zijn morele, stoffelijke en lichamelijke schade vorderen (in dat geval bevindt het slachtoffer zich in dezelfde situatie als het slachtoffer van een ongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is zonder dat de verzekerde enig misdrijf kan worden verweten), ofwel voor de strafgerechten een vordering instellen tot herstel van de schade die buiten het toepassingsgebied van het betwiste artikel 29bis valt en voor de burgerlijke rechtscolleges vergoeding van zijn lichamelijke schade vorderen.

Er valt niet in te zien in welk opzicht die keuze voor het slachtoffer van het ongeval discriminerend zou zijn, omdat het in vergelijking met het slachtoffer van een ongeval waarbij een motorrijtuig betrokken is zonder dat de verzekerde enig misdrijf kan worden verweten, over een bijkomende keuze beschikt. Weliswaar kan de keuze voor de strafgerechten minder gunstig zijn, maar die hangt af van de wil van de betrokkenen.

A.3.3. De Ministerraad geeft toe dat het slachtoffer voor de burgerlijke rechtscolleges het risico loopt dat de in artikel 4 van het Wetboek van Strafvordering vervatte regel « le criminel tient le civil en état » hem tijdelijk en gedeeltelijk wordt tegengeworpen, maar hij is van oordeel dat die regel niet van toepassing is wanneer de naderhand door de strafrechter te wijzen beslissing noch de beslissing van de burgerlijke rechter kan tegenspreken, noch de oplossing van het aan hem daadwerkelijk voorgelegde geschil kan beïnvloeden; die regel kan dus niet gelden voor de schadeloosstelling voor de lichamelijke schade op grond van artikel 29bis aangezien die schadeloosstelling juist met toepassing van een objectieve aansprakelijkheid los van elke fout en elk strafbaar feit wordt toegekend.

De lichamelijke schade moet dus in beide gevallen op dezelfde wijze worden vergoed. Wat de stoffelijke en morele schade betreft heeft de burgerlijke rechter weliswaar thans de neiging zijn uitspraak op te schorten in afwachting van de strafrechtelijke beslissing; toch is dat gegeven vreemd aan de prejudiciële vraag, die zich tot de vorderingen op grond van het voormelde artikel 29bis beperkt.

Trouwens, het voormelde artikel 4 van het Wetboek van Strafvordering strekt ertoe tegenstrijdigheden tussen rechterlijke beslissingen te voorkomen en die zorg om een goede rechtsbedeling verantwoordt het in het geding zijnde verschil in behandeling.

A.3.4. In tegenstelling tot de verwijzende rechter is de Ministerraad niet van oordeel dat een risico op tegenstrijdige beslissingen bestaat bij de beoordeling van het begrip « onverschoonbare fout [van het slachtoffer] [...] die de enige oorzaak was van het ongeval » omdat het Hof van Cassatie de eenheid in de rechtspraak waarborgt. Bovendien vindt de eventuele discriminatie haar oorsprong niet in de wet, maar in de toepassing die ervan wordt gemaakt. Het risico is des te minder groot daar artikel 29bis in geen enkel opzicht verband houdt met het bestaan van een misdrijf en in een vordering voorziet, niet tegen een beklagde, maar tegen een verzekeraar.

Ten aanzien van artikel 10, § 1, tweede en derde lid, en § 2, van de wet van 21 november 1989

A.4. Met verwijzing naar het arrest nr. 92/98 zijn de oorspronkelijke eisers van oordeel dat dezelfde redenering dient te worden toegepast op artikel 10, *juncto* artikel 1 van de wet van 21 november 1989, waarin het begrip « motorrijtuigen » wordt omschreven en waarin de aan spoorstaven gebonden voertuigen uit de in artikel 29bis van dezelfde wet bedoelde vergoedingsregeling worden uitgesloten; dat artikel, *juncto* artikel 1, schendt dus de artikelen 10 en 11 van de Grondwet want er bestaat geen enkele verantwoording voor het feit dat de voertuigen op sporen uit de regeling inzake de verplichte verzekering worden uitgesloten. De enige ter zake dienende verantwoording die kon worden aangevoerd, schuilt in het feit dat de meeste voertuigen op sporen in het verkeer worden gebracht door openbare vervoersmaatschappijen, die zelf de aansprakelijkheid dekken waartoe die voertuigen aanleiding kunnen geven. De oplossing die erin bestond de vordering van de zwakke weggebruiker voor de strafrechter lastens de hierboven bedoelde instellingen ontvankelijk te verklaren, moest

dus ook worden toegepast op de openbare instellingen die, zoals de M.I.V.B., van de verzekeringsplicht zijn vrijgesteld.

Artikel 29*bis* werd trouwens gewijzigd, teneinde de grondwettigheid ervan te herstellen, bij een wet van 19 januari 2001; die wet roept nochtans incoherenties in het leven omdat het nieuwe artikel 29*bis* voortaan de aan spoorstaven gebonden voertuigen beoogt hoewel die nog altijd uit het toepassingsgebied van de wet van 21 november 1989 worden uitgesloten : artikel 1 werd niet gewijzigd, wat de Minister van Vervoer nochtans tijdens de parlementaire voorbereiding had opgemerkt.

A.5. De M.I.V.B. is van oordeel dat de in het geding zijnde bepaling in overeenstemming is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet omdat de wetgever, toen de wet van 19 januari 2001 werd aangenomen met het oog op de hervorming van de oorspronkelijke regeling van artikel 29*bis*, meer bepaald om de tekst aan te passen aan het arrest van het Arbitragehof van 15 juli 1998, niet kan hebben verzuimd te waken over de coherentie die tussen de verschillende bepalingen van de wet van 21 november 1989 moest worden behouden, en het voordeel van artikel 29*bis* van die tekst heeft willen uitbreiden tot de zwakke weggebruikers die het slachtoffer zijn van ongevallen waarbij een aan spoorstaven gebonden voertuig is betrokken.

A.6. De Ministerraad merkt op dat het ingevolge artikel 10 van de wet van 21 november 1989 mogelijk is een derde voor een strafgerecht in het geding te betrekken, maar dat de M.I.V.B. niet in een geding kan worden betrokken wanneer het ongeval werd veroorzaakt door een tram, aangezien dat soort voertuig niet onder het toepassingsgebied van de voormelde wet valt.

Weliswaar kan het slachtoffer van een ongeval waarbij een tram is betrokken, de bestuurder zowel voor de strafrechten als voor de burgerlijke rechtscolleges burgerrechtelijk aansprakelijk stellen (artikel 4 van de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering); toch moet de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon, die in principe geen enkele band met de strafvordering vertoont, voor de burgerlijke rechtbank in het geding worden betrokken. Die toepassing van de traditionele regels inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid en inzake de bevoegdheid van de rechtscolleges heeft tot gevolg dat het slachtoffer van een ongeval waarbij een tram is betrokken, op dezelfde wijze wordt behandeld als alle andere slachtoffers die zich wensen te beroepen op de aansprakelijkheid van een derde die burgerrechtelijk aansprakelijk is voor de dader van het misdrijf.

Weliswaar heeft de wetgever het in bepaalde gevallen de slachtoffers of de dader van het misdrijf mogelijk gemaakt de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon voor de strafrechter in het geding te betrekken. Die mogelijkheid moet uitzonderlijk blijven en vloeit voort uit een opportuiniteitskeuze die enkel de wetgever vermag te maken.

Te dezen heeft de wetgever ervoor gekozen het niet mogelijk te maken de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon tijdens het strafproces in het geding te betrekken wanneer bij het ongeval een tram betrokken is. Men ziet niet in in welk opzicht die keuze klaarblijkelijk onredelijk zou zijn; zij ontzegt het slachtoffer niet de mogelijkheid om zich te beroepen op de aansprakelijkheid van de burgerrechtelijk aansprakelijke persoon, maar om het bevoegde rechtscollege te bepalen.

- B -

Ten aanzien van de artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878

B.1.1. De artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, zoals van toepassing op het geschil voor de verwijzende rechter, bepalen :

« Art. 3. De rechtsvordering tot herstel van de schade, door een misdrijf veroorzaakt, behoort aan hen die de schade hebben geleden.

Art. 4. De burgerlijke rechtsvordering kan terzelfder tijd en voor dezelfde rechters vervolgd worden als de strafvordering. Zij kan ook afzonderlijk vervolgd worden; in dat geval is zij geschorst, zolang niet definitief is beslist over de strafvordering die vóór of gedurende de burgerlijke rechtsvordering is ingesteld.

De correctionele rechtbank waarbij de zaak overeenkomstig artikel 216^{quater} aanhangig is gemaakt en de politierechtbank houden ambtshalve de burgerlijke belangen aan, zelfs bij ontstentenis van burgerlijke-partijstelling, wanneer de zaak wat die belangen betreft niet in staat van wijzen is.

Onverminderd het recht om de zaak bij de burgerlijke rechter aanhangig te maken, kan een ieder die door het strafbaar feit schade heeft geleden, nadien door middel van een ter griffie ingediend verzoekschrift, in zoveel exemplaren als er betrokken partijen zijn, kosteloos verkrijgen dat het in het vorige lid bedoelde strafgerecht uitspraak doet over de burgerlijke belangen.

Dat verzoekschrift geldt als burgerlijke partijstelling.

Het verzoekschrift wordt door de griffier ter kennis van de partijen en, in voorkomend geval, van de advocaten gebracht onder vermelding van plaats, dag en uur van de zitting waarop de zaak wordt behandeld. »

B.1.2. Uit de prejudiciële vraag en de motivering van het verwijzingsvonnis blijkt dat enkel het eerste lid van artikel 4 ter toetsing aan het Hof wordt voorgelegd.

B.1.3. Artikel 29^{bis} van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, waaraan de verwijzende rechter refereert, luidde volgens de versie van de wet van 13 april 1995 die van toepassing is op de feiten van het voor die rechter hangende geschil :

« § 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.1.4. In het arrest nr. 92/98 van het Hof werd dat artikel in strijd met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet bevonden, in zoverre de erin bepaalde vergoedingsregeling niet geldt voor de aan spoorstaven gebonden voertuigen.

B.2. De verwijzende rechter refereert aan een interpretatie van de artikelen 3 en 4 van de voormelde wet van 17 april 1878 die het Hof van Cassatie, dat de zaak naar de verwijzende rechter verwijst, heeft gevolgd in het arrest van 21 juni 2000 en volgens welke die artikelen, in zoverre zij toestaan dat de strafrechter schadevergoeding toekent voor door een misdrijf

veroorzaakte schade, die rechter niet de mogelijkheid bieden de in artikel 29*bis* van de voormelde wet van 21 november 1989 bedoelde schadevergoeding toe te kennen, omdat de verplichting tot het herstel van de schade volgens die bepaling niet op een misdrijf is gegrond.

De verwijzende rechter stelt het Hof een vraag over het daaruit voortvloeiende verschil in behandeling tussen diegene die schadevergoeding vordert door zich tot de strafrechter te wenden en diegene die dat doet door zich tot de burgerlijke rechter te wenden, onder meer doordat alleen de eerstgenoemde het risico loopt dat hem een verdeling van de aansprakelijkheid wordt tegengeworpen.

B.3.1. Het verschil in behandeling tussen de partijen in het strafproces en de partijen in een burgerlijke procedure, in zoverre de schadevergoeding die de eerstgenoemden kunnen vorderen, beperkt moet zijn tot de uit misdrijven voortvloeiende schade, berust op een objectief criterium, namelijk de aard van de rechtsplegingen.

B.3.2. Dat verschil in behandeling van beide categorieën van personen is in overeenstemming met de doelstellingen die in elk van beide gevallen door de wetgever worden nagestreefd : de strafrechtspleging wordt georganiseerd teneinde de inbreuken op de openbare orde die de misdrijven uitmaken te doen beoordelen en teneinde, in tweede instantie, dezelfde rechter in staat te stellen uitspraak te doen over de privé-belangen met betrekking tot de schade veroorzaakt door die misdrijven als bestanddelen van een burgerlijke fout.

De wetgever vermocht te oordelen dat de bescherming die hij « de zwakke weggebruiker » wou bieden, kon leiden tot een afwijking van de beginselen inzake de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, zonder evenwel te eisen dat tevens wordt afgeweken van de beginselen betreffende de bevoegdheid van de strafgerichten.

B.3.3. De rechtsvordering die op grond van artikel 29*bis* van de in het geding zijnde wet voor de burgerlijke rechter wordt gebracht, staat los van elk misdrijf en is gericht tegen de verzekeraar of de in artikel 10, § 1, van die wet bedoelde openbare personen; met de nadelen die verbonden zijn met de prioriteit van de strafvordering en het risico op tegenstrijdige

beslissingen, waaraan de verwijzende rechter refereert, hoeft dus geen rekening te worden gehouden wanneer een dergelijke rechtsvordering wordt ingesteld.

Het nadeel dat de eiser kan ondervinden wanneer hij zich met het oog op schadevergoeding tot de strafrechter heeft gericht, is niet onevenredig met de doelstellingen die door de in het geding zijnde bepalingen moeten worden bereikt. Immers, die partij kan, na de uitspraak van de strafrechter, zich wenden tot de burgerlijke rechter om aanvullende vergoeding voor haar schade te krijgen, zonder de strafgerechten van hun hoofdopdracht af te leiden.

B.3.4. De omstandigheid dat de oorspronkelijke eisers geen gebruik hebben gemaakt van de rechtsvordering op grond van artikel 29*bis* omdat die bepaling, op het ogenblik dat zij de procedure aanspanden, nog niet in strijd was bevonden met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in zoverre ze niet van toepassing was op de aan spoorstaven gebonden voertuigen, is niet van die aard dat zij kan aantonen dat de artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878 in strijd zouden zijn met de voormelde artikelen 10 en 11.

B.3.5. De eerste prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Ten aanzien van artikel 10 van de wet van 21 november 1989

B.4.1. Artikel 10 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals van toepassing op het geschil voor de verwijzende rechter, bepaalt :

« Art. 10. § 1. De Staat, de Gewesten, de Gemeenschappen, de Regie voor Telegrafie en Telefonie, de Regie der Luchtwezen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en de Regie der Posterijen zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven; daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, tenzij de Koning anders bepaalt.

Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafrecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen die artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft of als hij van alle aansprakelijkheid is ontslagen wegens toeval of overmacht.

§ 2. De Koning kan de nationale of gewestelijke instellingen van openbaar nut voor gemeenschappelijk vervoer die Hij aanwijst, machtiging verlenen om de voor de Staat geldende regeling toe te passen.

Wat betreft de instellingen die afhangen van de Gewesten wordt deze machtiging evenwel verleend na advies van deze laatste.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder die machtiging wordt verleend en ingetrokken, alsook de controlemaatregelen die nodig zijn.

Aan de machtiging kan onder meer de voorwaarde worden verbonden dat zekerheid wordt gesteld bij de Deposito- en Consignatiekas. »

B.4.2. Artikel 1 van dezelfde wet luidt :

« Art. 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.4.3. Aldus wordt een verschil in behandeling in het leven geroepen tussen de slachtoffers van verkeersongevallen, naargelang het motorrijtuig dat in het ongeval is betrokken al dan niet aan spoorstaven is gebonden, aangezien de slachtoffers enkel de in het voormelde artikel 10, § 1, eerste lid, en § 2, eerste lid, bedoelde publiekrechtelijke rechtspersonen in het geding voor de strafrechter voor wie een burgerlijke rechtsvordering tegen de schadeverwekker werd ingesteld, kunnen betrekken wanneer het in het ongeval betrokken voertuig dat aan die openbare personen toebehoort, niet aan spoorstaven is gebonden.

B.5.1. Toen de wetgever het stelsel van de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen heeft ingevoerd, heeft hij aan het begrip « motorrijtuig » een ruime definitie willen geven, met uitsluiting evenwel van de aan spoorstaven gebonden 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 voorgeschreven bij de Benelux-verdragen van 1955 en 1966, waaruit die wetten zijn voortgesprongen, lijkt te beantwoorden aan een traditie : sinds het einde van de negentiende eeuw hebben de politieverordeningen betreffende het wegverkeer de spoorvoertuigen uit hun werkingssfeer uitgesloten, die vroeger al het onderwerp van dergelijke verordeningen waren geweest. 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.5.2. 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 negentiende 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 in alle omstandigheden verantwoord dat de regelen betreffende de gevolgen van het verkeer nog steeds worden opgevat zonder rekening te houden met de spoorvoertuigen.

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 gebonden; zij zijn onderworpen aan de verplichte verzekering inzake motorrijtuigen in het algemeen of moeten zelf hun burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken, overeenkomstig het in het geding zijnde artikel 10.

B.6. 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 zij een risico met zich meebrengen dat zodanig specifiek is dat het verantwoord is in een regeling te voorzien waarbij de instelling die de voertuigen exploiteert, voor het strafrecht in de zaak kan worden betrokken, die voor de slachtoffers minder gunstig is wanneer die voertuigen spoorvoertuigen zijn dan wanneer het gaat om andere voertuigen.

De tweede prejudiciële vraag dient bevestigend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

- De artikelen 3 en 4 van de wet van 17 april 1878 houdende de voorafgaande titel van het Wetboek van Strafvordering, geïnterpreteerd in die zin dat zij de strafrechter onbevoegd zouden maken om zich uit te spreken over de vordering van de burgerlijke partij op grond van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, schenden de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

- Artikel 10, § 1, tweede en derde lid, en § 2, 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, in samenhang met artikel 1 van dezelfde wet, enkel betrekking heeft op de motorrijtuigen die toebehoren aan de in dat artikel bedoelde vervoersinstellingen of die op hun naam zijn ingeschreven, en die niet aan spoorstaven zijn gebonden.

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 26 juni 2002.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior