

Rolnummer 2186
Arrest nr. 121/2002 van 3 juli 2002

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vraag over artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, gesteld door de Politierechtbank te Antwerpen.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters A. Arts en M. Melchior, en de rechters R. Henneuse, M. Bossuyt, A. Alen, J.-P. Snappe en E. Derycke, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter A. Arts,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag

Bij vonnis van 17 mei 2001 in zake de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten tegen de n.v. Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.), waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 31 mei 2001, heeft de Politierechtbank te Antwerpen de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Bevat artikel 29*bis* 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 en bij de wet van 19 januari 2001 een met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet strijdig discriminerend onderscheid tussen enerzijds de gebruikers van treinen, die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval waarin een trein betrokken is en die zich dus voordoen op een andere plaats dan deze bedoeld in artikel 2 van de wet van 21 november 1989 en anderzijds de gebruikers van de openbare weg of terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, die géén bestuurder zijn van een motorrijtuig en die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval waarin een al dan niet aan spoorstaven gebonden motorrijtuig zich op die weg of terreinen verplaatsend is betrokken ? »

II. De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschied

Op 6 augustus 1998 kwam H. Erickx in het centraal station te Antwerpen ten val toen zij in een stilstaande trein stapte. De Landsbond der Christelijke Mutualiteiten, waarbij zij is aangesloten, stelt voor de verwijzende rechter een vordering in tegen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna : N.M.B.S.) op grond van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. De vordering strekt tot terugbetaling van de kosten voor geneeskundige verzorging die de voormelde Landsbond aan het slachtoffer had uitgekeerd.

Voor de verwijzende rechter werpt de N.M.B.S. de onbevoegdheid van de politierechtbank op, nu het ongeval geen verkeersongeval zou zijn. Ten gronde is de N.M.B.S. van oordeel dat voormeld artikel 29*bis* niet van toepassing zou zijn.

De verwijzende rechter overweegt dat het te dezen wel degelijk om een verkeersongeval gaat. Hij verwijst vervolgens naar de wet van 19 januari 2001, waarbij de regeling inzake automatische vergoeding van de schade geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen in die zin werd gewijzigd dat ook verkeersongevallen waarbij een motorrijtuig is betrokken dat aan spoorstaven is gebonden tot die vergoeding aanleiding geven.

De verwijzende rechter stelt vast dat het arrest nr. 92/98 uitsluitend betrekking heeft op tramvoertuigen. Nu artikel 29*bis*, § 1, van de wet van 21 november 1989 uitdrukkelijk verwijst naar artikel 2 van die wet en uit die bepaling volgt dat treinen niet onder de toepassing van de wet van 21 november 1989 vallen, stelt de verwijzende rechter de voormelde prejudiciële vraag.

III. De rechtspleging voor het Hof

Bij beschikking van 31 mei 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 beschikking van 19 juli 2001 heeft de voorzitter in functie de termijn voor het indienen van een memorie verlengd tot 15 september 2001.

Van de verwijzingsbeslissing is kennisgegeven overeenkomstig artikel 77 van de organieke wet bij op 20 juli 2001 ter post aangetekende brieven; bij dezelfde brieven is kennisgegeven van de beschikking van 19 juli 2001.

Het bij artikel 74 van de organieke wet voorgeschreven bericht is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 31 juli 2001.

Memories zijn ingediend door :

- de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten, met maatschappelijke zetel te 1030 Brussel, Haachtsesteenweg 579, bij op 10 september 2001 ter post aangetekende brief;
- de n.v. N.M.B.S., met maatschappelijke zetel te 1060 Brussel, Frankrijkstraat 85, bij op 13 september 2001 ter post aangetekende brief;
- de Ministerraad, Wetstraat 16, 1000 Brussel, bij op 14 september 2001 ter post aangetekende brief.

Van die memories is kennisgegeven overeenkomstig artikel 89 van de organieke wet bij op 1 oktober 2001 ter post aangetekende brieven.

De n.v. N.M.B.S. heeft een memorie van antwoord ingediend bij op 25 oktober 2001 ter post aangetekende brief.

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

Bij beschikkingen van 30 oktober 2001 en 30 april 2002 heeft het Hof de termijn waarbinnen het arrest moet worden gewezen, verlengd tot respectievelijk 31 mei 2002 en 30 november 2002.

Bij beschikking van 28 maart 2002 heeft het Hof de zaak in gereedheid verklaard en de dag van de terechtzitting bepaald op 23 april 2002, na de partijen te hebben verzocht in een uiterlijk op 22 april 2002 ter griffie in te dienen aanvullende memorie, die zij onderling uitwisselen, hun standpunt te kennen te geven over de vraag « welke versie van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, te dezen in het geding is. Gaat het meer bepaald om de versie van vóór of van na de wijziging van voormeld artikel 29bis door de wet van 19 januari 2001 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen (*B.S.* 21 februari 2001) ? ».

Van die beschikking is kennisgegeven aan de partijen en hun advocaten bij op 29 maart 2002 ter post aangetekende brieven.

Aanvullende memories zijn ingediend door :

- de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten, op 22 april 2002;
- de n.v. N.M.B.S., op 22 april 2002;
- de Ministerraad, op 22 april 2002.

Op de openbare terechtzitting van 23 april 2002 :

- zijn verschenen :

. Mr. E. Devroe *loco* Mr. J. Devroe, advocaten bij de balie te Antwerpen, voor de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten;

. Mr. L. De Gryse, advocaat bij het Hof van Cassatie, en Mr. J. Van Doninck, advocaat bij de balie te Brussel, voor de n.v. N.M.B.S.;

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

- hebben de rechters-verslaggevers E. Derycke en R. Henneuse 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 Landsbond der Christelijke Mutualiteiten

A.1.1. De Landsbond der Christelijke Mutualiteiten is in hoofddorde van mening dat de prejudiciële vraag overbodig is, gelet, enerzijds, op het arrest nr. 92/98 en, anderzijds, op de daarop volgende wetswijziging, doorgevoerd bij de wet van 19 januari 2001.

Dat arrest heeft volgens de Landsbond een algemene draagwijdte en heeft betrekking op ieder voertuig dat aan spoorstaven is gebonden, ongeacht of het een trein of een tram betreft. Bijgevolg heeft het Hof reeds uitspraak gedaan over het discriminerend karakter van de onderscheiden behandeling van slachtoffers van motorrijtuigen en die van spoorvoertuigen.

Overigens heeft de wetgever ingevolge dat arrest bij wet van 19 januari 2001 de vergoedingsregeling uitgebreid tot voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden, zodat het discriminerend karakter van die regeling volgens de Landsbond werd weggewerkt.

A.1.2. In ondergeschikte orde is de Landsbond van mening dat, indien het Hof van oordeel zou zijn dat voormelde wetswijziging geen betrekking zou hebben op treinen, nogmaals een discriminatie moet worden vastgesteld, nu er geen enkel objectief verantwoord criterium is om dat onderscheid tussen trams en treinen te handhaven. De Landsbond wijst nog erop dat de omstandigheid dat de spoorbedding van een tram deel uitmaakt van de openbare weg en die van een trein niet (met uitzondering van de overweg), ter zake niet relevant is, nu ook trams vaak gebruik maken van een eigen bedding die, zoals een treinbedding, volledig van de rijbaan is afgesloten.

A.1.3. Het argument volgens hetwelk uit bepaalde tussenkomsten tijdens de parlementaire voorbereiding van de wet van 19 januari 2001 zou blijken dat het niet de bedoeling was de objectieve aansprakelijkheid uit te breiden tot ongevallen met treinen, volstaat niet om daaruit af te leiden dat zulks niet de bedoeling van de wetgever zou zijn geweest. De reden waarom niet uitdrukkelijk ook de treinen werden opgenomen in die nieuwe wetsbepaling (hoewel ook niet uitdrukkelijk uitgesloten) ligt wellicht in het beperkte aantal treinongevallen met zwakke weggebruikers, de ongevallen ten gevolge van zelfmoord uitgezonderd.

De Landsbond besluit dat artikel 29*bis* discriminerend is, voor zover het zwakke weggebruikers die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval waarbij een trein is betrokken, zou uitsluiten van de vergoedingsregeling waarin die bepaling voorziet.

Memorie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.)

A.2.1. Volgens de N.M.B.S. is de wet van 19 januari 2001 geenszins relevant voor het beslechten van het bodemgeschil, nu het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot het stellen van de prejudiciële vraag dateert van 6 augustus 1998, terwijl voormelde wet slechts van toepassing is op verkeersongevallen die zich sinds de inwerkingtreding van die wet hebben voorgedaan, namelijk 3 maart 2001.

A.2.2. Volgens de N.M.B.S. heeft de verwijzende rechter impliciet geoordeeld dat de wet van 19 januari 2001 een reactie was op het arrest nr. 92/98, waarin volgens de verwijzende rechter het Hof enkel uitspraak heeft gedaan over verkeersongevallen waarbij een tram - en niet een trein - was betrokken.

A.2.3. De N.M.B.S. is van mening dat de prejudiciële vraag tegenstrijdig is. Bij beide categorieën van slachtoffers is er immers sprake van een « verkeersongeval », waarbij door de verwijzende rechter wordt aangenomen dat artikel 2 van de wet van 21 november 1989 eraan in de weg staat dat artikel 29*bis* van dezelfde wet op ongevallen met treinen van toepassing zou zijn. De notie « verkeersongeval » wordt echter gehanteerd als een der elementen om het toepassingsgebied van voormeld artikel 29*bis* af te bakenen ten aanzien van de gemeenrechtelijke ongevallen, waarbij wordt aangenomen dat een verkeersongeval een ongeval is dat zich op de openbare weg heeft voorgedaan. Aangezien een trein niet rijdt op de openbare weg of op een daarmee door artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 gelijkgestelde plaats, doch steeds in een eigen bedding, kon niet in beide gevallen tot het bestaan van een « verkeersongeval » worden besloten.

A.2.4. Volgens de N.M.B.S. strekt de prejudiciële vraag in wezen ertoe een uitspraak te verkrijgen over de vraag of het onderscheid tussen de schadevergoedingsregeling voor slachtoffers van treinongevallen, die volgens de verwijzende rechter niet aan artikel 29*bis* zijn onderworpen, en de regeling voor de zwakke weggebruikers, die wel aan die bepaling zijn onderworpen, bestaanbaar is met het gelijkheidsbeginsel.

De N.M.B.S. is van oordeel dat in die hypothese van vergelijkbare categorieën geen sprake is. Zij herinnert eraan dat artikel 29*bis* in de wet van 21 november 1989 werd ingevoegd om door middel van een objectieve aansprakelijkheidsregeling de rechtspositie van het slachtoffer van al te frequente verkeersongevallen te verbeteren en tevens om de massieve schadelast die daarmee gepaard ging, af te wentelen op de verzekeraars van motorrijtuigen in plaats van die last door de ziekte- en invaliditeitsverzekering te laten dragen tot op het ogenblik van een eventuele recuperatie. Volgens de N.M.B.S. bevinden slachtoffers van een ongeval waarbij een trein is betrokken zich echter in een andere situatie. In tegenstelling tot trams maken treinen steeds gebruik van een eigen bedding, dit is een van de openbare weg duidelijk afgescheiden zone. Om die reden zijn trams, in tegenstelling tot treinen, aan een aantal bepalingen van het wegverkeersreglement onderworpen. Van een intense verkeersmatige interactie tussen motorrijtuigen en zwakke weggebruikers die de wetgever ertoe heeft gebracht om ten aanzien van ongevallen die daarmee gepaard gaan een objectieve aansprakelijkheidsregeling in te voeren, is ten aanzien van treinen bijgevolg geen sprake.

A.2.5. Indien het Hof toch van oordeel zou zijn dat de door de verwijzende rechter opgeworpen situaties vergelijkbaar zijn, dan moet volgens de N.M.B.S. om voormelde redenen worden aangenomen dat de verschillende behandeling verantwoord is. Zij merkt nog op dat de artikelen 4 en 17 van de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst bepalingen bevatten in het voordeel van de slachtoffers van een ongeval.

Memorie van de Ministerraad

A.3.1. Volgens de Ministerraad gaat de verwijzende rechter uit van een verkeerde lezing van de in het geding zijnde bepaling, nu hij volkomen ten onrechte van oordeel is dat treinen niet onder het toepassingsgebied van de wet van 21 november 1989 zouden vallen. Die zienswijze is volgens de Ministerraad klaarblijkelijk in strijd met de parlementaire voorbereiding van de wet van 19 januari 2001. Het kan volgens hem niet worden betwist dat de slachtoffers van een verkeersongeval waarbij een aan spoorstaven gebonden voertuig is betrokken, automatisch worden vergoed.

A.3.2. Voorts is de Ministerraad van mening dat, in tegenstelling tot wat de verwijzende rechter voorhoudt, een treinstation wel degelijk onder het toepassingsgebied van artikel 2 van de wet van 21 november 1989 valt. Met verwijzing naar rechtspraak en rechtsleer betoogt de Ministerraad dat stations, inzonderheid perrons, terreinen zijn die voor het publiek toegankelijk zijn, in de zin van voormeld artikel 2.

A.3.3. De Ministerraad besluit dat een prejudiciële vraag die uitgaat van een verkeerde lezing van de in het geding zijnde bepaling feitelijke grondslag mist. Overigens moet volgens de Ministerraad, wanneer het door de verwijzende rechter aangevoerde verschil in behandeling niet bestaat, de prejudiciële vraag ontkennend worden beantwoord.

Memorie van antwoord van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

A.4.1. Volgens de N.M.B.S. miskennen de memories die door de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten en de Ministerraad werden ingediend de rechtspraak van het Hof, in zoverre in die memories wordt overwogen dat de prejudiciële vraag overbodig is, dat van de in het geding zijnde bepaling een verkeerde lezing wordt gegeven of dat die bepaling verkeerd wordt toegepast.

A.4.2. Vervolgens neemt de N.M.B.S. in essentie datgene over wat zij in haar memorie had uiteengezet over de tegenstrijdigheid van de gestelde vraag en over de onvergelykbaarheid van de categorieën die in de prejudiciële vraag worden onderkend.

De N.M.B.S. merkt nog op dat, indien het Hof artikel 29bis bij zijn beoordeling zou wensen te betrekken, in de redactie eraan gegeven door de wet van 19 januari 2001, met de verwijzende rechter zou moeten worden vastgesteld dat artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 eraan in de weg staat dat artikel 29bis op treinen wordt toegepast. Een trein rijdt immers niet op de openbare weg, maar in een eigen bedding.

A.4.3. De N.M.B.S. besluit, in hoofddorde, dat de prejudiciële vraag niet tot een toetsing aan het gelijkheidsbeginsel noopt, nu de categorieën van personen die in die vraag worden onderkend niet vergelijkbaar zijn. In ondergeschikte orde is zij van oordeel dat artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet schendt, in zoverre die bepaling, gelezen in samenhang met artikel 2, § 1, van voormelde wet, aldus wordt geïnterpreteerd dat ten aanzien van slachtoffers van een ongeval waarbij een trein is betrokken, voormeld artikel 29bis niet kan worden toegepast.

Aanvullende memories

A.5.1. Het Hof heeft de partijen verzocht om in een aanvullende memorie hun standpunt te kennen te geven over de vraag welke versie van het betwiste artikel 29bis te dezen in het geding is. Gaat het meer bepaald om de versie van vóór of van na de wijziging van die bepaling door voormelde wet van 19 januari 2001 ?

A.5.2. Volgens de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten is te dezen de versie van na de wetswijziging door de wet van 19 januari 2001 van toepassing. In zoverre evenwel het Hof van oordeel zou zijn dat de versie van vóór die wetswijziging van toepassing zou zijn, zou het moeten vaststellen dat er een discriminatie is op het vlak van de vergoedingsregeling voor zwakke weggebruikers bij verkeersongevallen met voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden.

A.5.3. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen herhaalt dat de wet van 19 januari 2001 niet relevant is voor het beslechten van het bodemgeschil, aangezien het ongeval zich heeft voorgedaan vóór de inwerkingtreding van voormelde wet. Wanneer het Hof van oordeel zou zijn dat rekening dient te worden gehouden met die wetswijziging, is de N.M.B.S. van oordeel dat de prejudiciële vraag ontkennend dient te worden beantwoord bij ontstentenis van vergelijkbare categorieën. Wanneer het Hof van oordeel zou zijn geen rekening te kunnen houden met die wetswijziging, betoogt de N.M.B.S. dat het uitsluiten van treinen uit het toepassingsgebied van de in het geding zijnde bepaling geen schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet inhoudt.

A.5.4. De Ministerraad is van mening dat de wetgever door de wet van 19 januari 2001 aan te nemen een einde heeft gemaakt aan de ongrondwettigheid die door het arrest nr. 92/98 werd vastgesteld. Bijgevolg schendt artikel 29bis volgens de Ministerraad de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

- B -

B.1. De prejudiciële vraag heeft betrekking op het gehele artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna: W.A.M.-wet), in de redactie eraan gegeven door de wet van 19 januari 2001 tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen (*Belgisch Staatsblad*, 21 februari 2001).

Uit de motieven van de verwijzingsbeslissing blijkt dat enkel de eerste twee leden van paragraaf 1 van voormeld artikel 29*bis*, zoals gewijzigd bij *litterae* A) en B) van de voormelde wet van 19 januari 2001, aan de toetsing van het Hof worden voorgelegd.

B.2.1. De in het geding zijnde bepalingen van artikel 29*bis* luiden :

« § 1. Bij een verkeersongeval waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn, op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, wordt, met uitzondering van de stoffelijke schade en de schade geleden door de bestuurder van elk van de betrokken motorrijtuigen, alle schade geleden door de slachtoffers en hun rechthebbenden en voortvloeiend uit lichamelijke letsels of het overlijden, met inbegrip van de kledischade, hoofdelijk vergoed door de verzekeraars die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van de motorrijtuigen overeenkomstig deze wet dekken. Deze bepaling is ook van toepassing indien de schade opzettelijk werd veroorzaakt door de bestuurder.

Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken dat aan spoorstaven is gebonden, rust de verplichting tot schadevergoeding die in het voorgaande lid is bepaald, op de eigenaar van het motorrijtuig. »

B.2.2. Het mechanisme van automatische vergoeding van de slachtoffers van verkeersongevallen waarin voormeld artikel 29*bis* voorziet, is van toepassing wanneer een « motorrijtuig » is « betrokken » in het ongeval. In paragraaf 3 van die bepaling wordt het begrip « motorrijtuig » gedefinieerd onder verwijzing naar artikel 1 van dezelfde W.A.M.-wet, dat bepaalt :

« 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.2.3. Het nieuwe artikel 29*bis*, § 1, eerste lid, van de W.A.M.-wet, zoals vervangen bij de wet van 19 januari 2001, is van toepassing op verkeersongevallen waarbij een of meer motorrijtuigen betrokken zijn « op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 ».

Het eerste lid van voormeld artikel 2, § 1, bepaalt :

« Tot het verkeer op de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen alleen toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst die aan de bepalingen van deze wet voldoet en waarvan de werking niet is geschorst. »

B.3.1. Het geschil voor de verwijzende rechter heeft betrekking op de vergoeding van de schade die een persoon heeft geleden ten gevolge van een val bij het instappen in een stilstaande trein.

Uit de gegevens van het dossier blijkt dat dit ongeval zich heeft voorgedaan op 6 augustus 1998.

De verwijzende rechter lijkt de wet van 19 januari 2001 op dat ongeval van toepassing te achten. Het Hof stelt evenwel vast dat die wet in werking is getreden op 3 maart 2001, dat is tien dagen na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad* van 21 februari 2001.

B.3.2. Gelet op, enerzijds, de datum van de feiten waarop het bodemgeschil voor de verwijzende rechter betrekking heeft - 6 augustus 1998 - en, anderzijds, de datum van inwerkingtreding van de ter toetsing voorgelegde bepaling van de wet van 19 januari 2001 - 3 maart 2001 -, acht het Hof het noodzakelijk de verwijzende rechter te verzoeken te beslissen of de vraag zoals hij die heeft gesteld, onontbeerlijk blijft voor de oplossing van het geschil en of hij in voorkomend geval de bewoordingen ervan niet moet wijzigen om rekening te houden met de omstandigheid dat de ter toetsing voorgelegde norm pas in werking is getreden nadat de feiten die aanleiding hebben gegeven tot het bodemgeschil zich hadden voorgedaan. Het staat dan aan de verwijzende rechter om te oordelen of er aanleiding toe bestaat in voorkomend geval een nieuwe prejudiciële vraag te stellen.

Om die redenen,

het Hof

zendt de zaak terug naar de verwijzende rechter.

Aldus uitgesproken in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 3 juli 2002.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts