

Rolnummers 2570 en 2638
Arrest nr. 158/2003 van 10 december 2003

## ARREST

---

*In zake* : de prejudiciële vragen over artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals ingevoegd bij de wet van 30 maart 1994 en gewijzigd bij de wet van 13 april 1995, gesteld door de Politierechtbank te Ieper en de Politierechtbank te Turnhout.

Het Arbitragehof,

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

wijst na beraad het volgende arrest :

\*

\* \*

## I. Onderwerp van de prejudiciële vragen en rechtspleging

a. Bij vonnis van 5 november 2002 in zake M. Vandersyppe en anderen tegen de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen (N.M.B.S.), waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 14 november 2002, heeft de Politierechtbank te Leper 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 trein 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 ? »

b. Bij vonnis van 24 februari 2003 in zake P. Vervloet en S. Van Steen tegen de n.v. Bobbejaanland en anderen, waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 26 februari 2003, heeft de Politierechtbank te Turnhout de volgende prejudiciële vragen gesteld :

« 1. Schendt artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 [betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen], zoals van kracht op 6 april 1999, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, door verschillend te behandelen, enerzijds, slachtoffers van een verkeersongeval waarin een motorvoertuig is betrokken dat niet aan spoorstaven is gebonden, die zullen vergoed worden door de W.A.M.-verzekeraar van het voertuig (of wanneer de verzekeringsplicht niet werd nageleefd door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds bij toepassing van artikel 80 van de wet van 9 juli 1975), anderzijds, slachtoffers van een verkeersongeval waarin een motorvoertuig is betrokken dat aan spoorstaven is gebonden, waarvoor geen vergoedingsplichtige werd aangeduid ?

2. Schendt artikel 29bis W.A.M. *juncto* artikel 80 van de wet van 9 juli 1975, zoals van kracht op 6 april 1999, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, door verschillend te behandelen, enerzijds, de slachtoffers van een verkeersongeval waarin een motorvoertuig is betrokken dat niet aan spoorstaven is gebonden, die bij niet-naleving van de verzekeringsplicht vergoed worden door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, anderzijds, de slachtoffers van een verkeersongeval waarin een motorvoertuig is betrokken dat wel aan spoorstaven is gebonden, die niet vergoed worden door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds omdat er geen schending gebeurde van de verzekeringsplicht ? »

Die zaken, ingeschreven onder de nummers 2570 (a) en 2638 (b) van de rol van het Hof, werden samengevoegd.

Memories zijn ingediend door :

- M. Vandersyppe en C. Pectoor, wonende te 8940 Wervik, Komenstraat 98, K. Vandesteene, wonende te 8940 Wervik, Komenstraat 98, J. Deyredk, wonende te 8940 Wervik, D. Geerbodelaan 47, en R. Vandersyppe en G. Mahieu, wonende te 8940 Wervik, Donkerstraat 17;

- de N.M.B.S., met maatschappelijke zetel te 1060 Brussel, Frankrijkstraat 85;

- P. Vervloet en S. Van Steen, wonende te 2220 Heist-op-den-Berg, Westerlosesteenweg 64;

- het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, met zetel te 1210 Brussel, Liefdadigheidsstraat 33/1;

- de Ministerraad (in elke zaak).

De N.M.B.S. heeft een memorie van antwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 17 september 2003 :

- zijn verschenen :

. Mr. M. Decramer, advocaat bij de balie te Ieper, voor M. Vandersyppe en anderen;

. Mr. J. Peeters, advocaat bij de balie te Turnhout, voor P. Vervloet en S. Van Steen;

. Mr. S. Sonck, advocaat bij de balie Brussel, *loco* Mr. H. Geinger, advocaat bij het Hof van Cassatie, voor het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds;

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

. Mr. J.-F. De Bock, advocaat bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers E. De Groot en J.-P. Moerman verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- zijn de zaken in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

## II. De feiten en de rechtspleging in de bodemgeschillen

### *In de zaak nr. 2570*

Op 5 augustus 1998 doet zich een dodelijk ongeval voor aan een spoorwegovergang, waarbij K. Vandersyppe, die op het ogenblik van het ongeval 13 jaar is, na het voorbijrijden van de eerste trein, spijs de nog neergelaten slagbomen en het rode licht aan de overweg, de overweg oversteekt en meegesleurd wordt door een trein die vanuit de andere richting komt. De jongen overlijdt ter plaatse.

Met het oog op het verkrijgen van een schadevergoeding dagvaarden M. Vandersyppe, C. Pector en K. Vandesteene de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, op grond van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.

De Politierechtbank te Ieper verwijst in haar vonnis naar het arrest nr. 92/98 van 15 juli 1998 maar stelt dat dit arrest de problematiek van een ongeval met een tram betrof. Zich afvragend of het Hof, in geval van een ongeval met een trein, tot dezelfde conclusie zou komen, stelt de Rechtbank bovenvermelde prejudiciële vraag.

### *In de zaak nr. 2638*

Het bodemgeschil betreft een verkeersongeval op 6 april 1999 in het pretpark Bobbejaanland, waarbij een zevenjarig kind, G. Vervloet, gewond werd. Hij sprong of viel van een rijdend treintje, waarmee bezoekers zich over het terrein van het pretpark kunnen verplaatsen. De eisende partijen, P. Vervloet en S. Van Steen, dagvaarden de n.v. Bobbejaanland (eerste verwerende partij), de n.v. Generali Belgium (tweede verwerende partij) en het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (derde verwerende partij). Bij tussenvonnis oordeelt de Politierechtbank te Turnhout dat het ongeval een verkeersongeval betreft, dat voldaan is aan de algemene toepassingsvoorwaarden van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, dat de tweede verweerster niet kan worden aangesproken op grond van artikel 29bis van voormelde wet omdat zij niet de W.A.M.-verzekeraar is, dat op basis van dezelfde wet aan de eerste verweerster niet kan worden verweten de verzekeringsplicht niet te hebben nageleefd, dat artikel 29bis voor een ongeval zoals het onderhavige geen vergoedingsplichtige aanwijst en dat de vraag rijst of die bepaling daardoor niet in strijd is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

De verwijzende rechter stelt hierop de bovenvermelde prejudiciële vragen aan het Hof.

## III. In rechte

- A -

A.1.1. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna N.M.B.S.) stelt allereerst dat de vraag artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna W.A.M.) betreft, in de versie vóór de wijziging ervan bij 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 » daar die wet slechts van toepassing is op ongevallen die zich na de inwerkingtreding van de wet hebben voorgedaan, zijnde na 3 maart 2001. Evenwel, ook na de wijziging van artikel 29bis van de W.A.M., twijfelt de N.M.B.S. aan de toepasselijkheid van die bepaling op ongevallen waarbij treinen zijn betrokken.

Volgens de N.M.B.S. werd artikel 29bis in de W.A.M. ingevoegd om door middel van een automatische schaderegeling de rechtspositie van het slachtoffer van al te frequente verkeersongevallen te verbeteren en voorts om de massieve schadelast die met dergelijke verkeersongevallen gepaard ging af te wentelen op de motorrijtuigenverzekeraars, in plaats van die last door de ziekte- en invaliditeitsverzekering te laten dragen tot op het ogenblik van een eventuele recuperatie.

A.1.2. De N.M.B.S. betoogt allereerst dat de vraag op een verkeerde lezing van de in het geding zijnde bepaling berust en om die reden geen antwoord behoeft. Het ruimtelijk toepassingsgebied van artikel 29*bis* van de W.A.M. wordt immers door artikel 2, § 1, eerste lid, van dezelfde wet beperkt tot de openbare weg en terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek. Volgens de N.M.B.S. rijden haar treinstellen niet op de openbare weg of een daarmee gelijkgestelde plaats maar rijden zij steeds in een eigen bedding. Uit de definitie van het begrip « overweg » in artikel 2.11 van het wegverkeersreglement en uit de rechtspraak van het Hof van Cassatie, leidt de N.M.B.S. af dat, vermits de overweg geen deel uitmaakt van de openbare weg en de gesloten overweg, voorzien van een signalisatie die het oversteken verbiedt, in het licht van de rechtspraak van het Hof van Cassatie niet als een voor het publiek toegankelijke plaats kan worden beschouwd, het ongeval dat zich op die plaats voordoet niet als een verkeersongeval onderworpen aan artikel 29*bis* van de W.A.M. kan worden beschouwd.

A.1.3. Meer ondergeschikt is de N.M.B.S. van mening dat slachtoffers van een ongeval waarbij een trein betrokken is, niet vergelijkbaar zijn met slachtoffers van een verkeersongeval op de openbare weg waarbij een niet aan spoorstaven gebonden voertuig betrokken is. Het verkeer op de openbare weg eist een zware tol in termen van verkeersdoden en gewonden zodat een automatische schaderegeling dienaangaande gerechtvaardigd is. Het arrest nr. 92/98 van 15 juli 1998 sluit volgens de N.M.B.S. dan ook aan bij die *ratio legis*, vermits tramvoertuigen in de regel gebruik maken van de openbare weg zodat ze voor de overige weggebruikers een risico met zich meebrengen dat niet zodanig kleiner is dat het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling verantwoord is. Vermits treinen daarentegen steeds gebruik maken van een eigen bedding en een overweg op het ogenblik van het voorbijrijden van een trein geen voor het publiek toegankelijke plaats is, bevinden de zwakke weggebruiker en de trein zich volgens de N.M.B.S. niet samen op de openbare weg en worden zij dus niet onderworpen aan het risico verbonden met de gezamenlijke deelname aan het verkeer. Bijgevolg is er geen sprake van vergelijkbare situaties.

A.1.4. Meest ondergeschikt meent de N.M.B.S. dat het opgeworpen verschil in behandeling op een objectief criterium berust en redelijk verantwoord is. Uitgaande van het gegeven dat treinen gebruik maken van een eigen bedding, dat een overweg dankzij signalisatie en slagbomen op het ogenblik van het voorbijrijden van een trein geen voor het publiek toegankelijke plaats is en dat uit het jaarverslag van de N.M.B.S. blijkt dat het aantal doden en gewonden veel lager ligt in vergelijking met het wegverkeer, meent de N.M.B.S. dat treinen wel degelijk spoorvoertuigen zijn die « een risico met zich meebrengen dat zodanig kleiner is dat het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling verantwoord is », in de zin van de overweging B.5 van het arrest nr. 92/98.

A.2. Zowel in de zaak nr. 2570 als in de zaak nr. 2638 stelt de Ministerraad vast dat het Hof in het arrest nr. 92/98 heeft besloten dat het betrokken vergoedingsstelsel discriminatoir was in zoverre het de voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden betrof, zonder dat daarbij een onderscheid werd gemaakt tussen trams en treinen. De Ministerraad wenst zich dan ook naar de wijsheid van het Hof te gedragen met betrekking tot het antwoord dat aan de prejudiciële vraag dient gegeven te worden.

A.3. In eerste instantie menen de eisende partijen voor de verwijzende rechter in de zaak nr. 2570 dat de Politierechtbank met toepassing op artikel 26, § 2, 1<sup>o</sup>, van de bijzondere wet op het Arbitragehof niet gehouden was de prejudiciële vraag te stellen en dat die vraag in ieder geval positief moet beantwoord worden, gelet op het arrest nr. 92/98, waarin het Hof in de meest algemene zin oordeelde dat artikel 29*bis* van de W.A.M. de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt in zoverre het voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden uitsluit van het stelsel van vergoeding waarin het voorziet en dit zonder dat enig onderscheid wordt gemaakt tussen trams en treinen. Zij beklemtonen tevens dat de wetgever ingevolge bovenvermeld arrest artikel 29*bis* van de W.A.M. bij wet van 19 januari 2001 in die zin heeft gewijzigd dat het onderscheid met spoorvoertuigen niet langer wordt gemaakt. Zij wijzen erop dat artikel 29*bis* van de W.A.M., in de versie zoals ze ter beoordeling voorligt, geen onderscheid maakt tussen de diverse soorten spoorvoertuigen.

De eisende partijen voor de verwijzende rechter achten het logisch dat men gekomen is tot een systeem van automatische vergoeding van de slachtoffers van verkeersongevallen omdat de deelname aan het verkeer van motorvoertuigen in de meest algemene zin een continu gevaar inhoudt. Zij vinden dat er in wezen geen verschil bestaat in de wijze van deelname aan het verkeer door een trein of een tram : beide rijden in een eigen bedding. Een trein doorkruist op diverse plaatsen de centra van een stad of een gemeente en vormt daar een verhoogd risico. Dit is des te meer zo vermits de overwegen, in tegenstelling tot vroeger, niet langer door personeel zijn bewaakt. Er bestaat steeds kans op technische defecten aan de installaties en de afsluiting van de overwegen met de slagbomen is slechts gedeeltelijk. Ook risico's voor ongevallen met motorvoertuigen aan overwegen is niet denkbeeldig. Zij menen dat de ontstaansgeschiedenis van artikel 29*bis* van de W.A.M. aantoont dat het de

bedoeling is algemene draagwijdte te verlenen aan het systeem van de automatische vergoeding ten voordele van de zwakke weggebruiker en dit in alle omstandigheden, spoorstaven of niet. Zij beklemtonen dat in overweging B.4 van het arrest nr. 92/98 het argument van de « eigen bedding » door het Hof niet als essentieel werd aangezien. Zij besluiten dat spoorvoertuigen zonder enig onderscheid door hun deelname aan het verkeer een risico met zich meebrengen dat niet zodanig kleiner is dat het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling niet verantwoord is.

A.4. De eisende partijen in de zaak nr. 2638 beklemtonen dat, ofschoon de politierechter tot het besluit komt dat het ongeval in kwestie een verkeersongeval betreft, er op basis van artikel 29*bis* van de W.A.M. geen vergoedingsplichtige kan worden aangewezen. In de hypothese dat het een verkeersongeval zou betreffen met een motorrijtuig dat niet aan spoorstaven is gebonden, zou daarentegen, indien er geen verplichte aansprakelijkheidsverzekering werd afgesloten, het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds gehouden zijn om de schade van de slachtoffers te vergoeden. Zij beklemtonen dat het nieuwe artikel 29*bis* van de W.A.M., zoals gewijzigd bij wet van 19 januari 2001, wel een vergoedingsplicht legt op de eigenaar van het spoorvoertuig. In de oude versie van artikel 29*bis* van de W.A.M., zoals het ter beoordeling van het Hof voorligt, is de wetgever wellicht uit het oog verloren dat treinen en trams ook eigendom kunnen zijn van privé-eigenaars.

Zij zijn van mening dat, nu vaststaat dat er ten tijde van het ongeval geen verzekeringsplichtige kon worden aangewezen voor dergelijke aan spoorstaven gebonden voertuigen daar noch de eigenaars van het treintje, noch de verzekeraar exploitatierisico noch het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds gehouden zijn de schade te vergoeden, er door de wetgeving een discriminatie is veroorzaakt daar zij, ofschoon hun vordering voldoet aan de algemene toepassingsvoorwaarden van artikel 29*bis* van de W.A.M., geen vergoedingsplichtige kunnen aanwijzen tegen wie de vordering kan worden ingesteld.

A.5.1. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds meent dat wat de eerste prejudiciële vraag betreft in de zaak nr. 2638 er geen bijzonderheid voorhanden lijkt te zijn waardoor zou kunnen worden afgeweken van het arrest nr. 92/98 van 15 juli 1998, zodat die vraag bevestigend moet worden beantwoord.

A.5.2. De tweede prejudiciële vraag betreft volgens het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds evenwel de correlatie tussen de in het geding zijnde bepaling en artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. Deze laatste bepaling stelt in paragraaf 1, 2°, dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds tot vergoeding gehouden is wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot vergoeding verplicht is omdat de verzekeringsplicht niet werd nageleefd. *In casu* legt de wet van 21 november 1989 de verzekeringsplicht op voor « motorrijtuigen », zijnde rij- of voertuigen bestemd om zich over de grond te bewegen en die door een mechanische kracht worden gedreven, zonder aan spoorstaven te zijn gebonden. Vermits het treintje betrokken in het bodemgeschil wel degelijk aan spoorstaven is gebonden, kan er te dezen geen sprake zijn van het niet naleven van de verzekeringsplicht, zodat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds niet gehouden kan zijn om tegemoet te komen. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds beklemtoont dat indien het tegemoet zou moeten komen voor alle ongevallen met voertuigen die niet verzekeringsplichtig zijn, de ter beschikking staande geldmiddelen onvoldoende zouden zijn daar het middelen put uit de premies die de verzekeraars halen uit verzekeringsovereenkomsten met voertuigen onderworpen aan de verzekeringsplicht.

Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds stelt dat de te vergelijken situaties in de tweede prejudiciële vraag, namelijk de situatie waarin het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds tot vergoeding is gehouden ten aanzien van slachtoffers van een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken ten aanzien waarvan de verzekeringsplicht niet werd nageleefd ten opzichte van de situatie waarin dat Fonds niet tot vergoeding is gehouden omdat een voertuig betrokken is ten aanzien waarvan de verzekeringsplicht niet geldt, manifest niet vergelijkbaar zijn, tenminste niet vanuit het oogpunt van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds zelf. Die vergelijkbaarheid is wel voorhanden wanneer men uitgaat van het standpunt van de slachtoffers zelf die verwickeld zijn in een verkeersongeval waarbij een al dan niet aan spoorstaven gebonden voertuig is betrokken. Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds wijst erop dat in artikel 29*bis* van de W.A.M. zelf rekening wordt gehouden met één situatie van niet-verplichte verzekering, namelijk ingevolge de toepassing van artikel 10 van de W.A.M. De oorsprong van de discriminatie ligt volgens het Fonds niet in de in het geding zijnde bepaling maar in de afwezigheid van enige regeling voor de gevallen van terechte niet-verzekering.

- B -

B.1.1. Uit de feiten in de beide zaken en uit de bewoordingen van de prejudiciële vragen blijkt dat de vragen betrekking hebben op artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (hierna W.A.M.), vóór de wijziging ervan bij 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.

Die bepaling luidde :

« § 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, voor zover 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 29bis, § 3, wordt het begrip « motorrijtuig » gedefinieerd onder verwijzing naar artikel 1 van dezelfde 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.1.3. Vermits voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden niet als motorrijtuigen worden beschouwd, vallen zij buiten het toepassingsgebied van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en dus ook van artikel 29bis van die wet, en bestaat er voor de eigenaars van die voertuigen evenmin een verplichting tot zulke verzekering.

#### *De prejudiciële vraag in de zaak nr. 2570*

B.2. De prejudiciële vraag noopt tot vergelijking van de slachtoffers van een verkeersongeval waarin een motorrijtuig is betrokken dat niet aan spoorstaven is gebonden, met de slachtoffers van een verkeersongeval waarin een voertuig is betrokken dat wel aan spoorstaven is gebonden, te dezen een trein. Enkel in het eerstgenoemde geval kunnen de



slachtoffers het door de in het geding zijnde bepaling ingevoerde stelsel van vergoeding van de lichamelijke schade genieten.

B.3. De verwijzende rechter in de zaak nr. 2570 refereert aan het arrest van het Hof nr. 92/98 van 15 juli 1998, waarin het Hof voor recht heeft gezegd dat « artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen [...] de artikelen 10 en 11 van de Grondwet [schendt], in zoverre het de voertuigen die aan spoorstaven zijn verbonden uitsluit van het stelsel van vergoeding waarin het voorziet ». Hij wijst erop dat de zaak beslecht bij voormeld arrest betrekking had op de problematiek van een ongeval met een tram en stelt de vraag of het Hof, in geval van een ongeval met een trein, eveneens tot dezelfde conclusie zou zijn gekomen, rekening houdend met het feit dat de verwerende partij in het bodemgeschil de specifieke aard van het treinverkeer beklemtoont.

B.4.1. Volgens de N.M.B.S. bestaat er een zodanig verschil tussen ongevallen met trams en ongevallen met treinen dat het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling verantwoord is. Om die reden zou de vraag geen antwoord behoeven; in ondergeschikte orde zouden de betrokken categorieën van personen niet vergelijkbaar zijn.

B.4.2. In de regel komt het de verwijzende rechter toe de normen vast te stellen die toepasselijk zijn op het hem voorgelegde geschil. Te dezen heeft de verwijzende rechter in de zaak nr. 2570 minstens impliciet geoordeeld dat het bodemgeschil een verkeersongeval betrof waarbij aan de algemene toepassingsvoorwaarden van artikel 29*bis* van de W.A.M. voldaan zou zijn.

Wat de vergoeding van de lichamelijke schade betreft, bevinden slachtoffers van verkeersongevallen waarin een motorrijtuig betrokken is dat niet aan spoorstaven is gebonden, en slachtoffers van verkeersongevallen waarin een trein is betrokken, zich in een vergelijkbare situatie.

De excepties van de N.M.B.S. worden verworpen.

B.5. Het gegeven dat treinen in een eigen bedding rijden kan weliswaar verantwoorden dat die spoorvoertuigen in de regel niet onder de toepassing van het algemeen reglement van

de politie op het wegverkeer vallen maar die vaststelling is niet van die aard dat op voldoende wijze kan worden aangetoond dat spoorvoertuigen, wanneer zij van de openbare weg gebruik maken of de openbare weg geheel of gedeeltelijk kruisen, een risico met zich meebrengen dat zodanig kleiner zou zijn dat het instellen van een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling zou kunnen worden verantwoord.

B.6. De prejudiciële vraag dient bevestigend te worden beantwoord.

*De zaak nr. 2638*

*De eerste prejudiciële vraag in de zaak nr. 2638*

B.7. Uit het vonnis van 18 november 2002 van de verwijzende rechter blijkt dat deze van mening is dat de oplossing van het arrest nr. 92/98 in het bodemgeschil kan worden overgenomen. Hij stelt evenwel vast dat artikel 29*bis* van de W.A.M.-wet geen vergoedingsplichtige aanwijst voor spoorvoertuigen en vraagt zich af of uit het voormelde arrest moet worden afgeleid dat artikel 29*bis* van de W.A.M.-wet de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt in zoverre het geen vergoedingsplichtige aanwijst voor verkeersongevallen waarin spoorvoertuigen betrokken zijn.

B.8. In de regel komt het de verwijzende rechter toe de normen vast te stellen die van toepassing zijn op het hem voorgelegde geschil. Het behoort dan ook tot de bevoegdheid van de verwijzende rechter, en niet tot die van het Hof, te oordelen of het bodemgeschil moet worden gekwalificeerd als een verkeersongeval waarin spoorvoertuigen zijn betrokken en dat zich heeft voorgedaan op een terrein toegankelijk voor het publiek of slechts voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen.

B.9. Vermits voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden niet als motorrijtuigen in de zin van artikel 1 van de W.A.M. kunnen worden beschouwd, vallen zij buiten het toepassingsgebied van de wet van 21 november 1989 en is noch in artikel 2 van die wet, noch in artikel 10 van dezelfde wet, noch in een andere bepaling enige verplichting opgelegd tot het sluiten van een verzekering met betrekking tot die voertuigen.

Om de redenen aangegeven in het arrest nr. 92/98, waarin het Hof heeft vastgesteld dat artikel 29bis van de W.A.M. de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt, in zoverre het voertuigen die aan spoorstaven zijn gebonden uitsluit van het stelsel van vergoeding waarin het voorziet, oordeelt het Hof dat de in het geding zijnde bepaling onbestaanbaar is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in zoverre het geen vergoedingsplichtige aanwijst.

B.10. De eerste prejudiciële vraag in de zaak nr. 2638 dient bevestigend te worden beantwoord.

*De tweede prejudiciële vraag in de zaak nr. 2638*

B.11. De tweede prejudiciële vraag in de zaak nr. 2638 betreft artikel 29bis van de W.A.M, in samenhang gelezen met artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. Uit de vraag blijkt dat enkel paragraaf 1 in het geding is. Deze laatste bepaling, zoals van toepassing in het bodemgeschil, luidt :

« § 1. Elke benadeelde kan van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds de vergoeding bekomen van de schade voortvloeiende uit lichamelijke letsels die door een motorrijtuig zijn veroorzaakt :

1° wanneer de identiteit van het motorvoertuig dat het ongeval heeft veroorzaakt, niet is vastgesteld; in dat geval wordt het Fonds in de plaats gesteld van de aansprakelijke persoon;

2° wanneer geen enkele verzekeringsonderneming tot die vergoeding verplicht is hetzij om reden van een toevallig feit waardoor de bestuurder van het voertuig dat het ongeval veroorzaakte, vrij uitgaat, hetzij omdat de verzekeringsplicht niet nageleefd werd;

3° wanneer in geval van diefstal, geweldpleging of heling, de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, niet verzekerd is, overeenkomstig de wettelijke geoorloofde uitsluiting;

4° wanneer de vergoedingen verschuldigd zijn door een toegelaten of van toelating vrijgestelde verzekeringsonderneming, die na afstand of intrekking van de toelating in België of na het, in toepassing van artikel 71, § 1, derde lid en § 2 opgelegde verbod van activiteit in België, haar verplichtingen niet nakomt;

5° wanneer de verzekeringsonderneming failliet verklaard is.

De omvang en de voorwaarden tot toekenning van dit recht op vergoeding worden bepaald door de Koning.

In de gevallen bepaald in 2°, 3°, 4° en 5° kan de Koning de verplichtingen van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds uitbreiden tot de vergoeding van de stoffelijke schade, binnen de bijzondere perken die Hij bepaalt. »

B.12. Met de tweede prejudiciële vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of uit de combinatie van artikel 29*bis* van de W.A.M. met artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen volgt dat de artikelen 10 en 11 van de Grondwet geschonden worden doordat, vermits niet in een vergoedingsplichtige is voorzien voor spoorvoertuigen zodat slachtoffers van een verkeersongeval waarin dergelijke voertuigen betrokken zijn zich niet kunnen wenden tot enige persoon of instantie ter vergoeding van die schade, die slachtoffers al evenmin kunnen worden vergoed door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, daar dit niet verplicht is tegemoet te komen omdat er geen schending van de verzekeringsplicht voorhanden is (cf. artikel 80, § 1, eerste lid, 2°).

B.13.1. De vraag noopt aldus tot vergelijking van de slachtoffers van verkeersongevallen, naargelang het motorrijtuig dat in het ongeval is betrokken al dan niet aan spoorstaven is gebonden. Enkel in het laatste geval zullen de slachtoffers van verkeersongevallen worden vergoed wanneer de verzekeringsplicht niet is nageleefd ingevolge het bepaalde in artikel 80, § 1, 2°, van de wet van 9 juli 1975. In het eerste geval daarentegen zal het Gemeenschappelijk Waarborgfonds niet tegemoet komen, vermits zelfs in de hypothese dat artikel 29*bis* van de W.A.M. van toepassing is op verkeersongevallen waarin spoorvoertuigen zijn betrokken, er bij ontstentenis van enige aanwijzing omtrent een vergoedingsplichtige voor spoorvoertuigen geen sprake kan zijn van de niet-naleving van de verzekeringsplicht bedoeld in artikel 80, § 1, eerste lid, 2°.

B.13.2. In tegenstelling tot wat wordt betoogd door het Gemeenschappelijk Waarborgfonds zijn die categorieën van personen wel vergelijkbaar als slachtoffers van verkeersongevallen die vergoeding van de schade nastreven bij het Gemeenschappelijk Waarborgfonds.

B.14.1. Uit de parlementaire voorbereiding bij artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen blijkt dat het Gemeenschappelijk Waarborgfonds tot taak heeft de schade te herstellen die door motorvoertuigen is veroorzaakt in de gevallen waarin, ondanks het verplichte karakter van de aansprakelijkheidsverzekering ter zake, de dekking van de genoemde schade ontbreekt wegens één van de in artikel 80, § 1, van de

wet van 9 juli 1975 gepreciseerde motieven. De wetgever baseerde zich daarbij op het verplichte karakter van de aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen om de financiering van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds ten laste te leggen van de verzekeringsondernemingen die in de genoemde verzekeringstak werkzaam zijn.

Deze functie van indeplaatsstelling van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds impliceert dat de tegemoetkoming van dat Fonds beperkt wordt tot het herstel van schade die in beginsel door de verplichte aansprakelijkheidsverzekering wordt gedekt.

B.14.2. Artikel *29bis* van de W.A.M. bepaalt dienaangaande dat artikel 80 van toepassing is op de schadevergoeding bedoeld in eerstgenoemde bepaling. Uit de parlementaire voorbereiding bij de wet van 13 april 1995 tot wijziging van artikel *29bis* en tot opheffing van artikel *29ter* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, blijkt dat de wetgever wilde dat artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 volledig van toepassing zou zijn op de schadevergoeding bedoeld in artikel *29bis* van de W.A.M. :

« Om het systeem coherent te maken moet het Gemeenschappelijk motorwaarborgfonds niet alleen optreden bij gebreke van verzekering, maar moet het ook wettelijk verplicht worden om in de plaats te treden van de verzekeringsonderneming in alle gevallen die beschreven zijn in artikel 80 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen. » (*Parl. St.*, Kamer, 1993-1994, nr. 1422/5, p. 3)

B.15. Rekening houdend met de aan het Gemeenschappelijk Waarborgfonds toegekende rol van indeplaatsstelling en met de budgettaire mogelijkheden van het Gemeenschappelijk Waarborgfonds, dat moet worden gefinancierd met bijdragen van verzekeringsmaatschappijen die zijn toegelaten om de burgerrechtelijke aansprakelijkheid inzake motorvoertuigen te verzekeren (artikel 79, § 4, van de wet van 9 juli 1975), is het noch onverantwoord, noch onredelijk dat het Fonds slechts tot tegemoetkoming is gehouden in de gevallen waarin de schade aanleiding geeft tot een aansprakelijkheid gedekt door de verplichte verzekering of in de gevallen waarin artikel *29bis* van de W.A.M. van toepassing is.

B.16. De prejudiciële vraag dient ontkennend 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 treinen uitsluit van het stelsel van vergoeding waarin het voorziet wanneer zij van de openbare weg gebruik maken of de openbare weg geheel of gedeeltelijk kruisen en in zoverre het in die gevallen niet in een vergoedingsplichtige voorziet.

- Artikel 80, § 1, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

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 10 december 2003.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts