

Rolnummer 3787
Arrest nr. 93/2006 van 7 juni 2006

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vragen over artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, gesteld door het Hof van Beroep te Bergen.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters P. Martens, M. Bossuyt, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke en J. Spreutels, 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 en rechtspleging

Bij arrest van 4 oktober 2005 in zake S. Moury en anderen tegen de n.v. « N.M.B.S. Holding », waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 11 oktober 2005, heeft het Hof van Beroep te Bergen de volgende prejudiciële vragen gesteld :

- « Is het nieuwe artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering strijdig met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre het de schadevergoeding voor de personen die betrokken zijn bij een ongeval dat zich voordoet op een eigen bedding van de N.M.B.S., en die voor de personen die betrokken zijn bij een ongeval dat zich voordoet op plaatsen die toegankelijk zijn voor het verkeer, namelijk de openbare weg, en de niet publieke terreinen die echter toegankelijk zijn voor een aantal personen, verschillend behandelt, rekening houdend met de uitbreiding van de toepassingsfeer van artikel 29bis tot de voertuigen die aan spoorstaven gebonden zijn ? »;

- « Schendt artikel 29bis, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989, zoals gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, indien het zo wordt geïnterpreteerd dat het de treinen, wanneer zij aan een overweg de openbare weg kruisen, uitsluit van de regeling van de schadevergoeding voor de zwakke weggebruikers ? ».

Memories zijn ingediend door :

- S. Moury, S. Vandenberghe en J. Denys, wonende te 7190 Ecaussinnes, rue du Prodéo 10, M. Moury, wonende te 1470 Genepiën, rue de Bruxelles 10/A en A. Moury en N. Dehaze, wonende te 1472 Genepiën, chaussée de Nivelles 129;

- de n.v. « N.M.B.S. Holding », voorheen de n.v. van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te 1060 Brussel, Frankrijkstraat 85;

- de Ministerraad.

De n.v. « N.M.B.S. Holding » heeft een memorie van antwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 26 april 2006 :

- zijn verschenen :

. Mr. M. Moeremans, advocaat bij de balie te Brussel, *loco* Mr. C. Redko en Mr. J. Redko, advocaten bij de balie te Bergen, voor S. Moury en anderen;

. Mr. C. Desmecht, advocaat bij de balie te Brussel, *loco* Mr. L. De Gryse, advocaat bij het Hof van Cassatie, voor de n.v. « N.M.B.S. Holding »;

. Mr. M. Vanderhelst *loco* Mr. P. Hofströssler, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers R. Henneuse en E. Derycke verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;
- is de zaak in beraad genomen.

Bij beschikking van 11 mei 2006 heeft de voorzitter in functie vastgesteld dat rechter-verslaggever R. Henneuse wettig verhinderd was en rechter J.-P. Snappe aangewezen als verslaggever.

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 het bodemgeschil*

De voor de verwijzende rechter opgeworpen discussie heeft betrekking op de vergoeding waarop de rechtverkrijgenden van het slachtoffer van een dodelijk ongeval aanspraak kunnen maken, een ongeval dat zich heeft voorgedaan op 27 juni 2001 waarbij het slachtoffer door een trein werd gegrepen toen het te voet een overweg overstak waarvan de slagbomen gesloten waren en de seinlichten op rood stonden.

Rekening houdend met de verschillende regeling van schadeloosstelling waarop het slachtoffer of zijn rechtverkrijgenden zich zouden kunnen beroepen naar gelang van de plaats waar het ongeval zich heeft voorgedaan en van het type van erbij betrokken voertuigen, acht de verwijzende rechter het noodzakelijk de voormelde prejudiciële vragen te stellen.

III. *In rechte*

- A -

A.1.1. De appellanten voor de verwijzende rechter beklemtonen dat, sinds de wet van 19 januari 2001, de toepassingsfeer van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 zich uitstrekt tot de ongevallen waarbij een motorrijtuig gebonden is aan spoorstaven. Die wetswijziging kwam er naar aanleiding van een arrest van het Hof van 15 juli 1998.

Voortaan zou die bepaling tot de automatische schadeloosstelling strekken van de slachtoffers van ongevallen waarbij zowel treinen als trams betrokken zijn. Een dergelijke interpretatie werd overigens door het Hof bevestigd alsmede in de rechtsleer.

Bovendien zou artikel 29*bis* eveneens van toepassing zijn wanneer de trein in een eigen bedding rijdt. Zowel de parlementaire voorbereiding van de wet van 19 januari 2001 als de rechtspraak van het Hof en de rechtsleer zouden dat standpunt bevestigen.

A.1.2. De toepassing van de in het geding zijnde bepaling op de ongevallen waarbij een trein betrokken is die in een eigen bedding rijdt, zou redelijkerwijze verantwoord zijn. Treinen zouden immers een voortdurend gevaar vormen, om reden van hun deelname aan het verkeer. Bovendien zouden ze op verscheidene plaatsen de stedelijke centra of winkelcentra doorkruisen en op die plaatsen een risico vormen dat des te groter is daar de maatregelen om de spoorwegen te scheiden van het wegverkeer niet doeltreffend zouden zijn.

Hoe dan ook, aangezien de treinen steeds in een eigen bedding rijden, kan niet worden betoogd dat de in het geding zijnde bepaling van haar toepassingsfeer de ongevallen uitsluit die zich voordoen in een eigen bedding van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.), tenzij daaraan elk nuttig gevolg wordt ontzegd.

De omstandigheid dat de toepassingsfeer van de in het geding zijnde bepaling verschilt van de algemene toepassingsfeer van de wet waarin ze wordt ingevoegd, zoals gedefinieerd in artikel 1 van die wet, zou ten slotte als een zuivere anomalie moeten worden beschouwd.

A.1.3. Volgens de appellanten voor de verwijzende rechter zou de geïntimeerde partij slecht geplaatst zijn om te beweren dat ze wordt gediscrimineerd door de in het geding zijnde bepaling, in zoverre zij gehouden zou zijn tot schadeloosstelling van het slachtoffer zonder daarom onderworpen te zijn aan de verplichte verzekering. Niets zou de N.M.B.S. immers verbieden een dergelijke verzekering af te sluiten. De appellanten voor de verwijzende rechter stellen overigens vast dat geen enkel beroep tot vernietiging in dat verband werd ingediend.

A.1.4. Voor het overige zijn de appellanten voor de verwijzende rechter van mening dat ter zake rekening moet worden gehouden met het mobiliteitsbeleid en met de wil van de overheden om het spoorwagennet te bevorderen.

A.2.1. Volgens de geïntimeerde voor de verwijzende rechter heeft het Hof, indien de eerste prejudiciële vraag in die zin moet worden begrepen dat de regeling van schadeloosstelling verschillend zou zijn naargelang het ongeval zich al dan niet voordoet op een van de openbare plaatsen of voor het publiek toegankelijke plaatsen, in de zin van artikel 2 van de wet van 21 november 1989, reeds geantwoord op een dergelijke vraag in zijn arrest nr. 158/2002 van 6 november 2002.

Overeenkomstig dat arrest zou de wetgever niet ertoe gehouden zijn de vigerende regeling van schadeloosstelling wanneer het ongeval zich voordoet op een private plaats, af te stemmen op de regeling van schadeloosstelling die geldt wanneer het ongeval zich voordoet op een in het voormelde artikel 2 bedoelde plaats.

Hoe dan ook zou een lezing *a contrario* van het arrest nr. 158/2003 van 10 december 2003 aantonen dat, wanneer de spoorvoertuigen geen gebruik maken van de openbare weg of de openbare weg niet kruisen, een specifieke vergoedingsregeling kan worden toegelaten.

A.2.2. De geïntimeerde voor de verwijzende rechter is voorts van mening dat het Hof reeds heeft geantwoord op de tweede prejudiciële vraag die wordt gesteld. In de interpretatie die door de verwijzende rechter in aanmerking wordt genomen zou die vraag, rekening houdend met het voormelde arrest nr. 158/2003, bevestigend moeten worden beantwoord.

Het Hof zou echter een verzoenende interpretatie van de in het geding zijnde bepaling in aanmerking kunnen nemen, rekening houdend met de wijziging bij de wet van 19 januari 2001.

Hoe dan ook zou het aan de verwijzende rechter staan om vast te stellen of te dezen het ongeval zich wel degelijk heeft voorgedaan op een plaats bedoeld in artikel 2 van de wet van 21 november 1989. In het tegenovergestelde geval zou het antwoord van het Hof geen enkel belang hebben voor de verwijzende rechter, vermits in dat geval artikel 29*bis* niet zou moeten worden toegepast.

A.3.1. De Ministerraad onderzoekt de beide prejudiciële vragen samen. Een overweg zou immers slechts een specifiek deel vormen van een eigen bedding van de N.M.B.S.

Elke plaats waar het spoorwagennet de openbare weg kruist zou een deel vormen van de openbare weg, zelfs indien een materiële of reglementaire hindernis de toegang daartoe tijdelijk verhindert.

A.3.2. De wetgever zou in de automatische schadeloosstelling van het slachtoffer hebben voorzien wanneer het voertuig dat aan spoorstaven is gebonden, betrokken is bij een ongeval dat zich voordoet op een van de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989.

Zodoende zou de wetgever het mogelijk hebben gemaakt dat alle plaatsen waar men zich redelijkerwijze eraan kan verwachten dat het publiek er zich verplaatst en motorrijtuigen kruist die al dan niet aan spoorstaven zijn gebonden, worden beoogd in de wet.

Vermits het ongeval waarvan sprake is in het geschil voor de verwijzende rechter zich heeft voorgedaan op de openbare weg, zou de in het geding zijnde bepaling in heel haar omvang van toepassing zijn.

A.3.3. Wat betreft de ongevallen die zich voordoen op de eigen bedding van de N.M.B.S. en ruimer genomen op private terreinen, zou de rechtspraak moeten worden gevolgd die het Hof heeft ontwikkeld in zijn arrest nr. 158/2002.

Het zou dus niet onredelijk zijn in dat geval in een verschillend mechanisme van schadeloosstelling te voorzien. Dat verschil zou des te meer verantwoord zijn daar het verkeer op de openbare weg onder de verantwoordelijkheid valt van de overheid terwijl het verkeer op een private weg onder de verantwoordelijkheid valt van de eigenaar van het terrein.

A.3.4. Voor het overige zou de vraag of de plaats waar een ongeval zich heeft voorgedaan tot de openbare weg behoort, een feitelijke vraag zijn die door de bodemrechter dient te worden beslecht.

Ter informatie beklemtoont de Ministerraad niettemin dat enkel het feit dat de reglementering inzake het wegverkeer wordt overtreden, niet volstaat om de plaats waar zich een ongeval voordoet het karakter van openbare weg te ontnemen.

A.3.5. De Ministerraad besluit daaruit dat de prejudiciële vragen niet dienen te worden beantwoord.

- B -

Ten aanzien van de in het geding zijnde bepaling

B.1. Artikel 29bis, § 1, van de wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen », zoals gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, bepaalt :

« 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.

[...] ».

Ten gronde

B.2.1. De verwijzende rechter stelt aan het Hof twee prejudiciële vragen.

De eerste daarvan heeft betrekking op de vraag of de in het geding zijnde bepaling strijdig is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in zoverre zij de schadevergoedingsregeling waarin zij voorziet zou beperken tot enkel de ongevallen die zich voordoen op een plaats die toegankelijk is voor het verkeer, in de zin van artikel 2, § 1, van de voormelde wet van 21 november 1989, namelijk de openbare weg, terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek en terreinen die slechts toegankelijk zijn voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen, met uitsluiting van de ongevallen die zich voordoen op een eigen bedding van de N.M.B.S.

In de tweede prejudiciële vraag wordt het Hof gevraagd naar het verschil in behandeling dat door de in het geding zijnde bepaling in het leven wordt geroepen indien die bepaling zo wordt geïnterpreteerd dat zij de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is wanneer die een openbare weg kruist, niet uitsluit van de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling.

B.2.2. Uit de feiten van de zaak en uit de verwijzingsbeslissing blijkt dat het ongeval betrekking heeft op een kind dat door een trein werd gegrepen, terwijl het te voet een overweg overstak waarvan de slagbomen gesloten waren en de seinlichten op rood stonden.

Het Hof, dat de draagwijdte van de prejudiciële vragen moet vaststellen op grond van de elementen vervat in de verwijzingsbeslissing, zal zijn onderzoek tot die situatie beperken.

Daaruit volgt dat het onderzoek van de eerste prejudiciële vraag samenvalt met dat van de tweede vraag.

B.3. Artikel 29bis, § 1, tweede lid, van de in het geding zijnde wet, zoals het is ingevoegd bij de wet van 19 januari 2001, voert uitdrukkelijk een verplichting tot schadevergoeding in ten aanzien van de eigenaar van een motorrijtuig dat aan spoorstaven is gebonden en bij een verkeersongeval betrokken is.

B.4. De verwijzende rechter interpreteert die bepaling in die zin dat zij de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is wanneer die een openbare weg kruist, uitsluit van de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling.

Bij het voorbijrijden van een trein zou de overweg immers onttrokken zijn aan de openbare weg en een privaat terrein vormen. De in het geding zijnde bepaling zou echter enkel van toepassing zijn op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1.

Het Hof onderzoekt de in het geding zijnde bepaling in die interpretatie.

B.5. In de motieven van het arrest nr. 158/2003 heeft het Hof gesteld :

« 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 ».

Het Hof heeft daaruit besloten dat, in zoverre artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, vóór de wijziging ervan bij de wet van 19 januari 2001, de treinen uitsloot van de schadevergoedingsregeling waarin het voorzag wanneer zij van de openbare weg gebruik maken of de openbare weg geheel of gedeeltelijk kruisen, het de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schond.

B.6. De omstandigheid dat het wegverkeer tijdelijk verboden wordt door het neerlaten van de veiligheidsbarrières, wat tot gevolg zou hebben dat het betrokken stuk steenweg een gewoon privé-terrein zou worden, is niet van die aard dat het spoorverkeer daardoor volkomen wordt afgezonderd van het verkeer op de openbare weg. Die omstandigheid brengt dus niet minder risico teweeg dan het normale wegverkeer, in het bijzonder bij het naderen van een kruispunt, ongeacht of dat kruispunt al dan niet is uitgerust met verkeerslichten.

B.7. Daaruit volgt dat de in het geding zijnde bepaling, in die zin geïnterpreteerd dat ze de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is wanneer die een openbare weg kruist, uitsluit van de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt.

B.8. Zoals de verwijzende rechter opmerkt, kan evenwel een andere interpretatie van artikel 29*bis*, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 worden overwogen, volgens welke het de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is wanneer die een openbare weg kruist, niet zou uitsluiten van de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling.

Zonder dat het Hof zich dient uit te spreken over de vraag of het stuk steenweg dat wordt doorkruist door de spoorweg al dan niet een openbare weg is, stelt het vast dat, in tegenstelling tot artikel 29*bis*, § 1, eerste lid, het tweede lid van die bepaling de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling niet beperkt tot de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

- Artikel 29*bis*, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ingevoegd bij de wet van 19 januari 2001, in die zin geïnterpreteerd dat het de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is wanneer die een openbare weg kruist, uitsluit van de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling, schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

- Artikel 29*bis*, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, ingevoegd bij de wet van 19 januari 2001, in die zin geïnterpreteerd dat het de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is wanneer die een openbare weg kruist, niet uitsluit van de erbij ingevoerde schadevergoedingsregeling, schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

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 7 juni 2006.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior