

Rolnummer 5127
Arrest nr. 35/2012 van 8 maart 2012

## ARREST

---

*In zake* : de prejudiciële vraag over artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, zoals dat artikel werd gewijzigd bij artikel 2 van 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, gesteld door het Hof van Beroep te Antwerpen.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters M. Bossuyt en R. Henneuse, en de rechters E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke, J. Spreutels, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul en F. Daoût, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Bossuyt,

wijst na beraad het volgende arrest :

\*

\* \*

### I. *Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging*

Bij arrest van 8 maart 2011 in zake de nv van publiek recht « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » (NMBS) tegen « Mensura Gemeenschappelijke Verzekeringskas », waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 16 maart 2011, heeft het Hof van Beroep te Antwerpen een prejudiciële vraag gesteld die bij beschikking van het Hof van 6 april 2011 als volgt werd geherformuleerd :

« Is artikel 29bis WAM wet strijdig met artikel 10 en 11 van de Grondwet in die zin geïnterpreteerd dat de verzekeraars bedoeld in paragraaf 1, lid 1 slechts kunnen worden aangesproken voor de schade ten gevolge van een verkeersongeval op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, terwijl de eigenaars van een motorrijtuig dat aan spoorstaven is gebonden bedoeld in paragraaf 1, lid 2 kunnen worden aangesproken voor schade ten gevolge van een verkeersongeval ongeacht de plaats waar het ongeval zich voordoet ? ».

Memories zijn ingediend door :

- de nv van publiek recht « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » (NMBS), met zetel te 1060 Brussel, Hallepoortlaan 40;
- de Ministerraad.

De nv van publiek recht « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » (NMBS) heeft ook een memorie van antwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 13 december 2011 :

- zijn verschenen :
  - . Mr. K. Janssens, advocaat bij de balie te Antwerpen, voor de nv van publiek recht « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » (NMBS);
  - . Mr. L. Schuermans, advocaat bij de balie te Turnhout, voor de Ministerraad;
- hebben de rechters-verslaggevers L. Lavrysen en J. Spreutels verslag uitgebracht;
- zijn de voornoemde advocaten gehoord;
- is de zaak in beraad genomen.

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

## II. De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil

Een werknemer overleed toen hij op weg naar zijn werk door een goederentrein werd aangereiden op een plaats waar het treinspoor geen openbare weg kruist. De arbeidsongevallenverzekeraar vordert zijn uitgaven terug van de NMBS.

Bij een verkeersongeval waarbij een motorrijtuig is betrokken dat aan spoorstaven is gebonden, bepaalt artikel 29bis, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen dat de eigenaar van het motorrijtuig de schade dient te vergoeden. De Rechtbank van eerste aanleg te Antwerpen is van oordeel dat die bepaling van toepassing is op elk ongeval waarbij een aan spoorstaven gebonden voertuig is betrokken, ongeacht de plaats waar het ongeval zich voordoet. Zij verklaart de vordering derhalve gegrond.

Het Hof van Beroep te Antwerpen deelt de mening van de eerste rechter over de toepasselijkheid van de voormelde bepaling. Alvorens over de vordering uitspraak te doen, stelt het evenwel, op verzoek van de NMBS, de hiervoor aangehaalde prejudiciële vraag.

## III. In rechte

- A -

A.1. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) merkt allereerst op dat het onrechtmatig betreden van treinsporen, op een plaats die niet toegankelijk is voor het publiek, met correctionele straffen wordt bestraft. Zij verwijst in dat verband naar artikel 20.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

De NMBS is vervolgens van oordeel dat de toepassing van de in het geding zijnde bepaling voor het spoorwegverkeer moet worden beperkt tot plaatsen in de zin van artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en derhalve tot verkeersongevallen op overwegen. In zoverre de in het geding zijnde bepaling toch van toepassing wordt geacht op ongevallen met spoorvoertuigen, ongeacht de plaats waar het ongeval zich voordoet, zouden de eigenaars van spoorvoertuigen worden gediscrimineerd ten opzichte van de verzekeraars die de aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, bestuurder of houder van andere motorvoertuigen. Die verzekeraars zijn immers slechts tot vergoeding gehouden voor verkeersongevallen op de plaatsen bedoeld in het voormelde artikel 2, § 1.

A.2. Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (arrest nr. 93/2006 van 7 juni 2006) en van het Hof van Cassatie (arrest C.09.0165.F van 11 januari 2010) leidt de Ministerraad af dat de in het geding zijnde bepaling van toepassing is op een ongeval dat zich heeft voorgedaan op een plaats waar de trein in eigen bedding rijdt. Hij verwijst vervolgens naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof waaruit blijkt dat de slachtoffers van verkeersongevallen met een spoorvoertuig in eigen bedding, niet anders kunnen worden behandeld dan de slachtoffers van verkeersongevallen waarin geen spoorvoertuig is betrokken. Er zou derhalve geen verantwoording bestaan voor een fundamenteel verschillende schadevergoedingsregeling voor passagiers van een trein die in eigen bedding rijdt, enerzijds, en passagiers van een auto of bus, anderzijds.

Met verwijzing naar het arrest nr. 158/2002 van 6 november 2002, merkt de Ministerraad vervolgens op dat de beperking van het toepassingsgebied van de vergoedingsregeling voor ongevallen met een motorvoertuig dat niet aan spoorstaven is gebonden, tot de plaatsen bedoeld in het voormelde artikel 2, § 1, een verantwoording vindt in het gevaar van misbruik en fraude waartoe de uitbreiding van die regeling tot de privéterreinen kan leiden. Een dergelijk gevaar kan volgens de Ministerraad niet worden aangetoond voor ongevallen met een trein in eigen bedding.

Ten slotte is de Ministerraad nog van oordeel dat de NMBS en de verzekeraars bedoeld in de in het geding zijnde bepaling zich niet in identieke, noch vergelijkbare situaties bevinden aangezien de NMBS geen verzekeraar is en bovendien is vrijgesteld van de verzekeringsverplichting.

A.3. Onder verwijzing naar het arrest nr. 92/98 van 15 juli 1998, betoogt de NMBS in haar memorie van antwoord dat het beslissende criterium van onderscheid voor het Grondwettelijk Hof het risico op ongevallen is. Het Hof heeft zich nog niet uitgesproken over de toepassing van de in het geding zijnde bepaling op ongevallen waarbij de trein in eigen bedding rijdt, dus op een plaats waar de toegang voor het publiek verboden is en zelfs strafrechtelijk wordt bestraft. Wanneer die situatie wordt beoordeeld op basis van het gecreëerde risico, dan is het redelijk verantwoord om een onderscheid te maken tussen een ongeval waarbij een trein de openbare weg kruist en een ongeval waarbij de trein in eigen bedding rijdt.

Anders dan door het Hof van Cassatie in het voormelde arrest van 11 januari 2010 en ook *in casu* door het verwijzende rechtscollege werd beslist, zou uit de tekst van de in het geding zijnde bepaling niet kunnen worden afgeleid dat de wetgever voor spoorvoertuigen ieder ongeval heeft beoogd ongeacht de plaats waar dat ongeval zich voordoet. Aangezien het tweede lid uitdrukkelijk verwijst naar het eerste lid, dient ook in het tweede lid dezelfde beperking te worden gelezen. Bovendien mag men niet uit het oog verliezen dat treinreizigers niet afhankelijk zijn van de toepassing van de in het geding zijnde bepaling om te worden vergoed. Van oudsher verplicht artikel 4 van de wet van 25 augustus 1891 betreffende de vervoerovereenkomsten elke vervoerder - en dus ook de spoorwegvervoerder - om reizigers bij ongevallen waarvoor hij aansprakelijk is, schadeloos te stellen.

- B -

B.1. Artikel 29*bis*, § 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.

[...] ».

B.2. In het arrest nr. 93/2006 van 7 juni 2006 heeft het Hof vastgesteld 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, zijnde de openbare weg, de terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek en de terreinen die slechts toegankelijk zijn voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen.

Volgens het arrest van 11 januari 2010, C.09.0165.F, van het Hof van Cassatie « [blijkt] uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 19 januari 2001 [...] dat de wetgever doelt op elk ongeval waarbij een aan spoorstaven gebonden motorrijtuig betrokken is en waarvan een zwakke weggebruiker het slachtoffer was, ongeacht de plaats waar een dergelijk ongeval zich voordoet » en niet enkel op « de ongevallen die zich voordoen op een plaats waar het aan spoorstaven gebonden voertuig de openbare weg volgt of dwarst ».

B.3.1. Het mechanisme van automatische vergoeding van de slachtoffers van verkeersongevallen waarin artikel 29bis voorziet, heeft derhalve een ruimer toepassingsgebied *ratione loci* wanneer bij het verkeersongeval een spoorvoertuig is betrokken dan wanneer dat laatste niet het geval is. Het verschil in behandeling dat daaruit voortvloeit, inzonderheid voor degene die de schade moet vergoeden, vormt het voorwerp van de prejudiciële vraag.

B.3.2. Uit de feiten van de aan de verwijzende rechter voorgelegde zaak blijkt dat de vraag die hij stelt wordt opgeworpen naar aanleiding van een ongeval waarbij een trein betrokken was en dat zich heeft voorgedaan op een plaats waar de spoorweg volledig afgezonderd is van het voor het verkeer toegankelijke wegennet. Het Hof beperkt zijn onderzoek tot die hypothese.

B.4. Wanneer bij het verkeersongeval een spoorvoertuig is betrokken, rust de verplichting tot schadevergoeding op de eigenaar van dat voertuig. Wanneer bij het verkeersongeval geen spoorvoertuig is betrokken, wordt de schade vergoed door de verzekeraar die de aansprakelijkheid van de eigenaar, de bestuurder of de houder van het motorvoertuig dekt.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, die in het geding voor de verwijzende rechter de eigenaar is van het in het ongeval betrokken spoorvoertuig, is krachtens artikel 10, § 1, van de wet van 21 november 1989 niet verplicht een verzekering aan te gaan voor haar voertuigen. Indien er geen verzekering is, dekt zij echter zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het voertuig aanleiding kan geven.

In tegenstelling tot wat de Ministerraad aanvoert, bevinden de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de verzekeraars zich derhalve in vergelijkbare situaties.

B.5. In enkele arresten heeft het Hof vastgesteld dat de voorheen bestaande uitsluiting van de regeling inzake automatische schadevergoeding wanneer bij het verkeersongeval een spoorvoertuig is betrokken, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt. Immers, het gegeven dat spoorvoertuigen in een eigen bedding rijden, kan weliswaar verantwoord worden dat zij 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 (zie de arresten nrs. 92/98, 158/2003 en 93/2006).

B.6.1. Bij het opheffen van de vastgestelde discriminatie, meer bepaald door bij de wet van 19 januari 2001 de verkeersongevallen waarbij een spoorvoertuig is betrokken op te nemen in de in het geding zijnde schadevergoedingsregeling, vermocht de wetgever, voor de andere voertuigen dan spoorvoertuigen, het toepassingsgebied *ratione loci* van artikel 29bis te beperken tot verkeersongevallen die zich voordoen op de openbare weg, op een terrein dat toegankelijk is voor het publiek of op een terrein dat slechts toegankelijk is voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen. De uitsluiting van de ongevallen op een privéterrein, die werd verantwoord door het risico van misbruiken en fraude (*Parl. St.*, Kamer, 1999-2000, DOC 50-2010/005, p. 10), werd niet strijdig bevonden met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet (zie arrest nr. 158/2002).

B.6.2. Wat de spoorvoertuigen betreft, vermocht de wetgever rekening te houden met het risico dat zij veroorzaken wanneer zij rijden op plaatsen die niet volledig afgezonderd zijn van de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van de in het geding zijnde wet, omdat dat risico vergelijkbaar is met het risico dat wordt veroorzaakt door andere voertuigen. Dat geldt zelfs wanneer het verkeer op de openbare weg tijdelijk verboden is door het neerlaten van veiligheidsbarrières of door verkeerslichten bestemd om treinen te laten doorrijden.

B.6.3. Wanneer echter, zoals te dezen, de trein op een spoorweg rijdt die volledig afgezonderd is van het verkeer op de plaatsen bedoeld in het voormelde artikel 2, § 1, dient het risico dat door dat voertuig wordt veroorzaakt voor de zwakke weggebruiker, te worden

beschouwd als wezenlijk verschillend van het risico dat voor diezelfde weggebruiker wordt veroorzaakt door voertuigen die op de in artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen rijden.

In zoverre zij de eigenaars van treinen ertoe verplicht de schade te vergoeden die voortvloeit uit een ongeval dat zich in die omstandigheden heeft voorgedaan, is de in het geding zijnde bepaling niet redelijk verantwoord.

B.7. De prejudiciële vraag dient bevestigend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

In zoverre het de verkeersongevallen waarbij een trein is betrokken die rijdt op een spoorweg die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, niet uitsluit van de regeling inzake automatische schadevergoeding, schendt artikel 29*bis*, § 1, tweede lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

Aldus uitgesproken in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op de openbare terechtzitting van 8 maart 2012.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Bossuyt