

| |
|---|
| Rolnummers 5498 en 5522 |
| Arrest nr. 116/2013 van 31 juli 2013 |

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vragen over artikel 29bis, § 1, tweede lid, 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 de Politierechtbank te Brussel.

Het Grondwettelijk Hof,

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

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van de prejudiciële vragen en rechtspleging*

a. Bij vonnis van 28 september 2012 in zake de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten tegen de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 10 oktober 2012, heeft de Politierechtbank te Brussel de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Schendt artikel 29bis, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, in die zin geïnterpreteerd dat het de verkeersongevallen die zich voordoen in een spoorvoertuig dat is gebonden aan een spoorweg die volledig afgezonderd is van het verkeer op de in artikel 2, § 1, van dezelfde wet beoogde plaatsen, niet uitsluit van de regeling van de automatische vergoeding, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet ? ».

b. Bij vonnis van 23 november 2012 in zake de nv « Axa Belgium » tegen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 27 november 2012, heeft de Politierechtbank te Brussel de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Schendt artikel 29bis, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, in die zin geïnterpreteerd dat het de passagiers die het slachtoffer zijn van verkeersongevallen die zich voordoen tussen spoorvoertuigen die rijden op een spoorweg die volledig afgezonderd is van het verkeer op de in artikel 2, § 1, van dezelfde wet beoogde plaatsen, niet uitsluit van de regeling van de automatische vergoeding, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet ? ».

Die zaken, ingeschreven onder de nummers 5498 en 5522 van de rol van het Hof, werden samengevoegd.

a) *In de zaak nr. 5498*

Memories zijn ingediend door :

- de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten, waarvan de kantoren zijn gevestigd te 1031 Brussel, Haachtsesteenweg 579/40;
- de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), met maatschappelijke zetel te 1000 Brussel, Koningsstraat 76;
- de Ministerraad.

De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) en de Ministerraad hebben memories van antwoord ingediend.

b) *In de zaak nr. 5522*

Memories zijn ingediend door :

- de nv « Axa Belgium », met maatschappelijke zetel te 1170 Brussel, Vorstlaan 25;
- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, met maatschappelijke zetel te 1060 Brussel, Hallepoortlaan 40;
- de Ministerraad.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Ministerraad hebben memories van antwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 27 juni 2013 :

- zijn verschenen :
 - . Mr. M. Timmerly *loco* Mr. T. Hallet, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Landsbond der Christelijke Mutualiteiten;
 - . Mr. P. Galand en Mr. V. Godfrind, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB);
 - . Mr. G. Kuyper, advocaat bij de balie te Brussel, voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
 - . Mr. L. Schuermans, advocaat bij de balie te Turnhout, voor de Ministerraad;
- hebben de rechters-verslaggevers P. Nihoul en E. De Groot 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 Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

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

De Politierechtbank te Brussel stelt in twee gedingen een vraag aan het Hof. Beide zaken hebben betrekking op ongevallen in een spoorvoertuig, namelijk, in de zaak nr. 5498, in de metro en, in de zaak nr. 5522, in een trein. De slachtoffers van de ongevallen zijn passagiers die gewond zijn geraakt terwijl zij zich tussen twee stations in de betrokken voertuigen bevonden. In de zaak nr. 5498 is het slachtoffer gevallen nadat het voertuig bruusk had geremd. In de zaak nr. 5522 is het slachtoffer, dat zich in een trein bevond, ernstig gewond geraakt toen de trein met een andere trein is gebotst. In beide zaken hebben de instellingen die de slachtoffers hebben vergoed, bij de Politierechtbank vorderingen ingesteld op grond van artikel 29*bis* van de wet

van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, teneinde de vennootschappen die eigenaar zijn van de betrokken voertuigen, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ertoe te horen veroordelen hun de uitgaven terug te betalen die zij als gevolg van de ongevallen hebben gemaakt.

Na te hebben bevestigd dat zij bevoegd is om kennis te nemen van de vorderingen, haalt de Politierechtbank het arrest nr. 35/2012 van 8 maart 2012 van het Hof aan en gaat zij de draagwijdte van die rechtspraak na voor de ongevallen die hebben geleid tot de voor haar hangende vorderingen. Zij is van mening dat de binnenkant van een metrostel of van een trein niet kan worden beschouwd als een plaats die volledig afgezonderd is van het verkeer, dat het ofwel gaat om een openbare ruimte waar iedereen zich kan begeven, ofwel om een niet-openbare ruimte die evenwel openstaat voor een bepaald aantal personen die het recht hebben om er te komen. Zij geeft evenwel aan dat zij, volgens het voormelde arrest van het Hof, artikel 29*bis* van de wet onmogelijk kan toepassen, omdat de ongevallen zich hebben voorgedaan terwijl het voertuig in eigen bedding reed, hetgeen onder passagiers die binnenin een aan een spoorweg gebonden voertuig gewond geraken een discriminatie met zich zou kunnen meebrengen naar gelang van de plaats waar het voertuig zich bevindt wanneer het ongeval zich voordoet. Het stelt bijgevolg de voormelde vragen aan het Hof.

III. *In rechte*

- A -

A.1. De Landsbond der Christelijke Mutualiteiten, eisende partij voor de Politierechtbank te Brussel in de zaak nr. 5498, verzoekt het Hof de prejudiciële vragen ontkennend te beantwoorden. Hij voert aan dat, in het geval van aan een spoorweg gebonden voertuigen, het feit dat die voertuigen steeds in eigen bedding rijden redelijk verantwoordt dat het toepassingsgebied van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 op de ongevallen die zich op privéterreinen voordoen, niet is beperkt. Hij is van mening dat het niet onredelijk is te voorzien in een verschillend toepassingsgebied van de regeling van de automatische vergoeding naargelang bij het ongeval al dan niet een aan een spoorweg gebonden voertuig betrokken is. Hij beschouwt dat de oplossing waarvoor in het voormelde arrest nr. 35/2012 van het Hof is gekozen, niet kan worden toegepast op de situatie waarin de passagier van een aan een spoorweg gebonden voertuig zich bevindt, omdat het risico dat dat voertuig voor de passagier creëert, hetzelfde is, ongeacht of dat voertuig zich bevindt op een spoorweg die volledig afgezonderd is van het verkeer dan wel rijdt op de in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 beoogde plaatsen. Hij voegt eraan toe dat een bevestigend antwoord op de onderhavige prejudiciële vragen ongetwijfeld zou leiden tot een ongrondwettig verschil in behandeling onder de passagiers van een spoorvoertuig die het slachtoffer van een verkeersongeval zijn, naar gelang van de plaats waarop het voertuig zich op het ogenblik van het ongeval bevindt.

A.2. De nv « Axa Belgium », eisende partij voor de Politierechtbank te Brussel in de zaak nr. 5522, merkt op dat het voormelde arrest nr. 35/2012 geenszins het geval beoogt van de spoorwegongevallen waarvan de treinpassagiers het slachtoffer zijn. Zij voert aan dat de binnenkant van de trein, waar het ongeval zich te dezen heeft voorgedaan, een plaats is die wordt beoogd in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989, omdat het gaat om een voor het publiek toegankelijk terrein of op zijn minst om een niet-openbaar terrein dat evenwel toegankelijk is voor een bepaald aantal personen die het recht hebben om er te komen. Zij is van mening dat, aangezien het voormelde arrest nr. 35/2012 die situatie niet beoogt, het te dezen niet zou kunnen worden toegepast, zo niet zou een discriminatie worden ingevoerd onder de passagiers die het slachtoffer zijn van een ongeval waarbij een aan een spoorweg gebonden voertuig is betrokken. Zij besluit dat, indien, in navolging van de rechtspraak van het Hof, het begrip risico de basis vormt voor de toepassing van het in het geding zijnde artikel 29*bis*, de prejudiciële vragen noodzakelijkerwijs ontkennend dienen te worden beantwoord.

A.3.1. De Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), verwerende partij in de zaak nr. 5498, voert aan dat het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot het geschil, zich heeft voorgedaan in een metrostel dat reed op een plaats die geenszins wordt beoogd in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989. Zij is van mening dat die situatie fundamenteel verschilt van die welke zou voortvloeien uit een verkeersongeval waarbij een spoorvoertuig is betrokken dat rijdt op een in artikel 2, § 1, van de voormelde wet beoogde plaats. Zij preciseert dat dat verschil in situatie te maken heeft met de aanwezigheid of afwezigheid, naar gelang van het geval, van een mogelijke interactie tussen het spoorvoertuig en andere weggebruikers. Zij besluit hieruit dat de metropassagiers niet zijn onderworpen aan een risico dat analoog is aan hetwelk de passagiers lopen van een spoorvoertuig dat rijdt op een plaats waar het voertuig ertoe wordt gebracht andere weggebruikers te kruisen, omdat, wanneer het spoorvoertuig rijdt op een plaats waar het met andere gebruikers kan worden geconfronteerd, voor de passagiers een risico bestaat dat zij worden betrokken bij een aanrijding of een bruusk remmanoeuvre als gevolg van het gedrag van een derde.

A.3.2. De MIVB voegt eraan toe dat de wetgever de wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst, niet heeft opgeheven, wet waarvan de artikelen 3 tot 5 bepalen dat de vervoerder aansprakelijk is voor de beschadiging of het verlies van de goederen alsmede voor de ongevallen waardoor de reizigers worden getroffen, indien hij niet bewijst dat de beschadiging, het verlies of het ongeval het gevolg is van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend. Zij preciseert dat de slachtoffers van een ongeval waarbij een spoorvoertuig is betrokken op plaatsen die niet in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 worden beoogd, het recht behouden om een schadevergoeding te eisen, ofwel krachtens de regels die zijn vastgesteld bij de voormelde wet van 28 augustus 1891, ofwel krachtens artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek. Zij besluit hieruit dat het in het geding zijnde verschil in behandeling niet onevenredig is.

A.3.3. Ten slotte is de MIVB van mening dat de gelijke behandeling van alle slachtoffers van ongevallen in een aan een spoorweg gebonden voertuig, ongeacht de plaats waar die zich voordoen, erop zou neerkomen de gelijkheid te verbreken tussen de eigenaars van die voertuigen en de verzekeraars, aangezien de eigenaars ertoe zouden zijn gehouden alle schadegevallen te vergoeden, terwijl de verzekeraars alleen de slachtoffers moeten vergoeden van een ongeval dat zich heeft voorgedaan op een plaats die wordt beoogd bij artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989. Zij voegt eraan toe dat een ander aspect van de verbreking van de gelijkheid zou voortvloeien uit het feit dat de eigenaars van spoorvoertuigen ertoe zouden zijn gehouden de slachtoffers te vergoeden van schadegevallen die zich hebben voorgedaan op plaatsen waar het verkeersrisico nihil is.

A.4.1. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS), verwerende partij in de zaak nr. 5522, is van mening dat het uitgangspunt van de vraag, namelijk dat de binnenkant van een treinstel een voor het publiek toegankelijk terrein zou zijn in de zin van artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989, verkeerd is. Zij is van mening dat een treinstel klaarblijkelijk geen terrein is.

A.4.2. De NMBS is van mening dat de prejudiciële vraag des te minder relevant is daar de passagier van een trein een bescherming geniet die een voetganger gewoonlijk niet kan opeisen en die eigen is aan het vervoersrecht, omdat ten aanzien van hem, in zijn hoedanigheid van passagier, een resultaatsverbintenis bestaat voor zijn vervoer tot aan zijn bestemming, zodat hij, bijvoorbeeld na een val, zal worden vergoed, tenzij de vervoerder van het spoorvoertuig aantoont dat het geleden nadeel te wijten is aan een externe oorzaak, overeenkomstig artikel 4 van de voormelde wet van 25 augustus 1891.

A.4.3. De NMBS zet uiteen dat artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 een ambigue juridische aard heeft : het gaat om een bepaling van het verzekeringsrecht, maar zij vertoont tevens de kenmerken van een aansprakelijkheidsnorm. Zij is van mening dat de rechtspraak van het Hof toelaat te denken dat een correcte toepassing van die bepaling een evaluatie van het verkeersrisico veronderstelt. Zij voert aan dat, los van het feit dat een treinstel vanzelfsprekend geen « terrein » in de zin van artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989 vormt, het verkeersrisico op de vrije spoorweg in wezen en statistisch verschillend is van alle andere verkeersrisico's en zulks, zonder afbreuk te doen aan het recht van de passagier om te worden vergoed, niet op grond van het voormelde artikel 29*bis*, maar wel met toepassing van de reglementering betreffende het vervoer per spoor.

A.4.4. Ten slotte vestigt de NMBS de aandacht van het Hof erop dat de prejudiciële vraag, naar het voorbeeld van die welke heeft geleid tot het arrest van 8 maart 2012, is gesteld in een geschil tussen de NMBS

en een wetsverzekeraar. Zij voert aan dat de uitbreiding van het toepassingsgebied van artikel 29bis, gekoppeld aan het mechanisme van subrogatie, heeft geleid tot een forse toename van het aantal verzoeken van de verzekeraars om de terugbetaling, door de ondernemingen voor het vervoer per spoor, te verkrijgen van de uitgaven ter dekking waarvan zij soms aanzienlijke premies innen. Zij is van mening dat het gaat om een anomalie : aangezien, volgens een maximale interpretatie van het toepassingsgebied van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989, de ongevallen op sporen verkeersongevallen zouden zijn, zal een arbeidsongeval op een spoorwerv *ipso facto* ertoe leiden dat de NMBS de herverzekeraar van de wetsverzekeraar wordt.

A.5.1. De Ministerraad, die in beide samengevoegde zaken tussenkomt, herinnert aan de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en aan die van het Hof van Cassatie. Hij voert aan dat de rechtspraak van dat laatste, de rechtspraak van de rechtscollèges ten gronde en de meeste rechtsleer ervan uitgaan dat de vergoedingsregeling van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 van toepassing moet zijn op de spoorongevallen, ongeacht de plaats waar dat ongeval zich heeft voorgedaan.

A.5.2. In verband met het ongeval dat aanleiding heeft gegeven tot het geschil in de zaak nr. 5498 merkt de Ministerraad op dat het zich heeft voorgedaan vóór de wijziging van artikel 29bis, § 1, van de wet van 21 november 1989, namelijk toen de wet geen bepalingen bevatte betreffende de aan een spoorweg gebonden voertuigen. Hij vraagt zich bijgevolg af of het opportuun is aan de verwijzende rechter te vragen om na te gaan of de aldus gestelde vraag nog noodzakelijk is om het geschil op te lossen en, in voorkomend geval, of hij de bewoordingen ervan niet moet wijzigen.

A.5.3. Ten gronde vraagt de Ministerraad aan het Hof om de prejudiciële vragen ontkennend te beantwoorden, omdat, volgens hem, het onderscheid dat het Hof in het arrest nr. 35/2012 maakt naar gelang van de plaats waar het voertuig zich bevindt op het ogenblik van het ongeval, niet mogelijk is wanneer de zwakke weggebruiker een passagier is van het aan een spoorweg gebonden voertuig. Hij is immers van mening dat, wanneer het gaat om een passagier van een aan een spoorweg gebonden voertuig, het risico dat dat voertuig met zich meebrengt, niet in die zin kan worden beschouwd dat het substantieel verschilt naargelang het voertuig, op het ogenblik van het ongeval, op een spoorweg rijdt die al dan niet van het verkeer is afgezonderd.

A.5.4. De Ministerraad geeft aan dat artikel 4 van de wet van 25 augustus 1891 betreffende de vervoersovereenkomsten geen gelijkwaardige oplossing biedt voor de slachtoffers van ongevallen waarbij reizigers zijn betrokken, omdat de uitvoering van die bepaling veronderstelt dat de vervoerder aansprakelijk wordt verklaard voor het ongeval, omdat die bepaling alleen van toepassing is op de vervoersovereenkomsten onder bezwarende titel en omdat de vervoerder aan elke aansprakelijkheid kan ontsnappen door aan te tonen dat het ongeval het gevolg is van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend. Bovendien is de verjaringstermijn korter.

A.5.5. De Ministerraad voegt eraan toe dat het onderscheid dat het Hof in het arrest van 8 maart 2012 heeft gemaakt, leidt tot rechtsonzekerheid voor de slachtoffers, passagiers of voetgangers. Hij onderstreept dat de oplossing waarvoor in dat arrest is gekozen, de bescherming van de zwakke weggebruiker beperkt en een discriminatie invoert onder de slachtoffers naar gelang van de plaats waar het ongeval zich voordoet.

A.6.1. De MIVB antwoordt dat de feiten die ten grondslag liggen aan het geschil waarop het arrest nr. 35/2012 betrekking heeft, niet fundamenteel verschillen van die welke aanleiding hebben gegeven tot het geschil waarop de onderhavige prejudiciële vraag betrekking heeft. Zij is van mening dat, in beide gevallen, het fundamentele element waarmee rekening moet worden gehouden, het feit is dat de plaats van het ongeval een plaats is waar de spoorvoertuigen ertoe worden gebracht op een andere manier te rijden ten opzichte van de plaatsen waar ze andere gebruikers kunnen tegenkomen, zodat het risico er beperkter is.

A.6.2. De MIVB voegt nog eraan toe dat het feit dat de voormelde wet van 25 augustus 1891 geen gelijkwaardige oplossing biedt, geen discriminatie creëert, aangezien die wetgeving, ook al is de uitvoering ervan dwingender voor de slachtoffers, die laatsten niet het recht ontnemt om de vergoeding van hun schade te vorderen en te verkrijgen.

A.6.3. De MIVB voert aan dat de ondernemingen voor openbaar vervoer ertoe verplichten om het even welk slachtoffer te vergoeden, ongeacht de plaats waar het ongeval zich voordoet, ook voor de vervoerders en hun subsidiërende overheden een financiële last zonder precedent met zich zou meebrengen ten opzichte van de verzekeraars van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid motorrijtuigen. Zij herinnert in dat verband eraan dat de BA-motorrijtuigverzekeraars de toestemming hebben gekregen om de verzekeringspremies voor de dekking van het door de zwakke weggebruikers gelopen risico te verhogen, zodat dat risico ten laste wordt genomen door de

automobilisten die het creëren. De automatische vergoeding van om het even welk slachtoffer van een ongeval waarbij een transportvoertuig is betrokken, ten laste leggen van de vervoersondernemingen, komt daarentegen in werkelijkheid erop neer een deel van de last van de schadeloosstelling ten laste te leggen van alle burgers, hetgeen, volgens de tussenkomenende partij, discriminerend is ten opzichte van de vergoedingsregeling op het gebied van de BA-motorrijtuigen.

A.6.4. Ten slotte haalt de MIVB de Franse en Europese wetgeving ter zake aan.

A.7. In haar memorie van antwoord deelt de NMBS het Hof mee dat de Rechtbank van eerste aanleg te Bergen, zitting hebbend in beroep, de lering van het arrest nr. 35/2012 heeft toegepast in het kader van de gevolgen van het spoorongeval te Buizingen, dat is hetzelfde ongeval als hetwelk ten grondslag ligt aan de procedure waarop de prejudiciële vraag in de zaak nr. 5522 betrekking heeft. Zij preciseert dat de Rechtbank heeft geoordeeld dat de in het voormelde arrest gekozen oplossing eveneens van toepassing is op de ongevallen waarbij de passagiers zijn betrokken van een trein die in eigen bedding rijdt.

A.8. De Ministerraad antwoordt dat, in tegenstelling tot wat de MIVB aanvoert, het risico voor de passagiers van een aan een spoorweg gebonden voertuig dat in een tunnel rijdt, zoals een metro, niet nihil is, vermits een botsing mogelijk is, bijvoorbeeld met een ander voertuig dat in dezelfde richting rijdt of met een voertuig dat is ontspoord of een wissel heeft gemist. Hij voegt eraan toe dat de metrobestuurders eveneens kunnen worden geconfronteerd met andere gebruikers, alsook met voetgangers op de sporen. Hij herinnert eraan dat het risico dat de wetgever heeft willen opvangen, het risico is dat het voertuig voor de zwakke weggebruiker veroorzaakt. Ten slotte haalt hij het arrest nr. 130/2002 aan en leidt hij hieruit af dat het feit dat sommige passagiers van een aan een spoorweg gebonden voertuig in sommige omstandigheden een vergoeding zouden kunnen verkrijgen op grond van artikel 4 van de wet van 25 augustus 1891 betreffende de vervoersovereenkomsten, geen onderscheid kan verantwoorden onder de passagiers naargelang het verkeersongeval binnenin het voertuig waarvan zij het slachtoffer zijn geworden, zich heeft voorgedaan op een plaats die al dan niet volledig afgezonderd is van het verkeer.

- B -

B.1. De prejudiciële vragen hebben betrekking op 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 « tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen », dat 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.

[...] ».

De vragen hebben meer bepaald betrekking op het tweede lid van die bepaling.

B.2.1. Zoals de Ministerraad opmerkt, heeft het ongeval dat aan de oorsprong ligt van het geschil dat heeft geleid tot de in de zaak nr. 5498 gestelde vraag, zich voorgedaan op 12 september 2000, dus vóór de wijziging van de in het geding zijnde bepaling bij de wet van 19 januari 2001.

B.2.2. Vóór de inwerkingtreding van de wet van 19 januari 2001 sloot artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 van het toepassingsgebied ervan de verkeersongevallen uit waarbij een aan een spoorweg gebonden voertuig betrokken is. Die uitsluiting heeft het Hof in zijn arrest nr. 92/98 van 15 juli 1998 strijdig geacht met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, waarna de wetgever het tweede lid in de eerste paragraaf van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 heeft ingevoegd.

B.2.3. De verwijzende rechter preciseert in zijn verwijzingsbeslissing dat, indien hij op de gevolgen van het ongeval waarop de zaak nr. 5498 betrekking heeft, artikel 29*bis* moet toepassen in de versie ervan vóór de wijziging bij de wet van 19 januari 2001, hij evenwel, krachtens het voormelde arrest nr. 92/98, moet vaststellen dat die bepaling ongrondwettig is in zoverre zij van het toepassingsgebied ervan de motorvoertuigen uitsluit die aan een spoorweg zijn gebonden en die bepaling bijgevolg moet toepassen in een interpretatie die haar conform de artikelen 10 en 11 van de Grondwet maakt.

B.2.4. Uit hetgeen voorafgaat, vloeit voort dat de prejudiciële vraag in de zaak nr. 5498, in zoverre die artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 beoogt, zoals het is gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001 teneinde het bestaanbaar te maken met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, en dit als gevolg van het voormelde arrest nr. 92/98, relevant is in het licht van het voor de verwijzende rechter hangende geschil.

B.3. De prejudiciële vragen hebben betrekking op ongevallen die zich hebben voorgedaan binnen een aan een spoorweg gebonden voertuig. De slachtoffers van die ongevallen waren passagiers van die voertuigen. Het Hof beperkt zijn onderzoek tot die hypothese.

B.4. Het Hof wordt verzocht de bestaanbaarheid na te gaan, met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, van artikel 29*bis*, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 in die interpretatie dat die bepaling de ongevallen die zich voordoen binnen een aan een spoorweg gebonden motorrijtuig, terwijl het voertuig zich bevindt op een plaats die volledig afgezonderd is van het verkeer, niet uitsluit van de daarin bepaalde regeling van automatische vergoeding.

B.5.1. Bij zijn arrest nr. 35/2012 van 8 maart 2012 heeft het Hof voor recht gezegd dat de in het geding zijnde bepaling, in zoverre zij de verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is 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, niet uitsluit van de regeling inzake automatische schadevergoeding, in strijd is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.5.2. De zaak die aanleiding heeft gegeven tot dat arrest, had betrekking op een ongeval met een voetganger die zich op of in de nabijheid van een spoorweg bevond en die door een trein is aangereden, terwijl die laatste reed op een plaats waar de spoorweg volledig afgezonderd was van de voor het verkeer opengestelde wegen.

De hypothese van het ongeval waarvan het slachtoffer een passagier van het voertuig is, verschilt fundamenteel van dat van het ongeval met een voetganger die zich bevindt op of in de nabijheid van de weg. Het antwoord van het Hof op de in het arrest nr. 35/2012 gestelde vraag kan in de onderhavige zaken dus niet worden gevolgd.

B.6.1. Wat de spoorvoertuigen betreft, vermocht de wetgever rekening te houden met het risico dat zij voor de andere weggebruikers veroorzaken wanneer die spoorvoertuigen rijden op plaatsen die niet volledig zijn afgezonderd 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.6.2. Bij zijn voormelde arrest nr. 35/2012 heeft het Hof evenwel geoordeeld dat, wanneer de trein op een spoorweg rijdt die volledig afgezonderd is van het verkeer op de plaatsen bedoeld in het voormelde artikel 2, § 1, het risico dat door dat voertuig wordt veroorzaakt voor de zwakke weggebruiker, diende te worden beschouwd als wezenlijk verschillend van het risico dat voor diezelfde weggebruiker wordt veroorzaakt door voertuigen die op de in het voormelde artikel 2, § 1, bedoelde plaatsen rijden.

Het heeft daaruit besloten dat, 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, de in het geding zijnde bepaling niet redelijk is verantwoord.

B.6.3. Het feit dat het aan een spoorweg gebonden voertuig zich bevindt op een plaats die volledig afgezonderd is van de rest van het verkeer heeft daarentegen geen enkel gevolg voor het risico dat dat voertuig inhoudt voor de passagiers die zich daarbinnen bevinden. Er is derhalve geen enkele redelijke verantwoording om de verkeersongevallen waarbij een voertuig is betrokken dat op een spoorweg rijdt die volledig afgezonderd is van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989, wanneer het slachtoffer van het ongeval een passagier van het betrokken voertuig is, uit te sluiten van de regeling van de automatische vergoeding die is ingevoerd bij artikel 29*bis* van dezelfde wet.

B.7.1. Voor het overige, in tegenstelling tot wat de MIVB en de NMBS aanvoeren, voorziet artikel 4 van de wet van 25 augustus 1891 « houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst » voor de passagiers van een voertuig die het slachtoffer van een ongeval zijn, niet in een vergoedingsregeling die gelijkwaardig is aan die van de in het geding zijnde bepaling, omdat, naast andere verschillen, de vervoerder zich in het eerste geval kan laten vrijstellen van zijn aansprakelijkheid door aan te tonen dat het ongeval het gevolg is van een vreemde oorzaak die hem niet kan worden toegerekend.

B.7.2. Aangezien, zoals aangegeven in B.6.3, het niet redelijk verantwoord zou zijn om de passagiers van een aan een spoorweg gebonden voertuig die het slachtoffer van een ongeval zijn, verschillend te behandelen naar gelang van de plaats waar dat ongeval zich voordoet, zou artikel 4 van de wet van 25 augustus 1891, dat niet voorziet in een

vergoedingsregeling die gelijkwaardig is aan die van de in het geding zijnde bepaling, het Hof niet ertoe kunnen brengen de prejudiciële vragen bevestigend te beantwoorden.

B.8. De prejudiciële vragen dienen ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

In zoverre het de verkeersongevallen waarbij een voertuig is betrokken dat op een spoorweg rijdt 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, wanneer het slachtoffer van het ongeval een passagier van dat voertuig is, niet uitsluit van de regeling van de automatische vergoeding, 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 niet.

Aldus uitgesproken in het Frans en het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op de openbare terechtzitting van 31 juli 2013.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

J. Spreutels