# Grondwettelijk Hof (Arbitragehof): Arrest aus 28 Mai 2015 (België). RG 74/2015

* Date : 28-05-2015
* Langue : Allemand
* Section : Jurisprudence
* Source : Justel D-20150528-3
* Numéro de rôle : 74/2015

Het Grondwettelijk Hof,

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

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging

Bij vonnis van 24 maart 2014 in zake Stéphanie Lenoir, handelend zowel uit eigen naam als in haar hoedanigheid van wettelijke bewindvoerster van haar minderjarige kinderen Zaccaria, Sofiann en Rania El Hajjaji, en Alexandre Lenoir, tegen de nv van publiek recht « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » en de nv van publiek recht « Infrabel », waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 25 maart 2014, heeft de Politierechtbank te Dinant 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 op een spoorweg die volledig is afgezonderd van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van dezelfde wet maar die wordt gebruikt door een persoon die daartoe uitdrukkelijk is gemachtigd in het raam van zijn werk, niet uitsluit van de regeling inzake automatische vergoeding, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet ? ».

(...)

III. In rechte

(...)

B.1. De prejudiciële vraag heeft betrekking op 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 « tot wijziging van diverse bepalingen betreffende de regeling inzake automatische vergoeding van de schade, geleden door zwakke weggebruikers en passagiers van motorrijtuigen » (hierna : wet van 21 november 1989), 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 kledijschade, 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 vraag heeft meer bepaald betrekking op het tweede lid van die bepaling.

B.2. Het ongeval dat aan de oorsprong ligt van het geschil voor de verwijzende rechter betreft een arbeider die door een trein werd aangereden terwijl hij werkzaamheden uitvoerde op een spoorweg met het oog op de vervanging van houten dwarsliggers door betonnen dwarsliggers.

Het Hof wordt verzocht de bestaanbaarheid na te gaan, met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, van artikel 29bis, § 1, tweede lid, van de wet van 21 november 1989 in die interpretatie dat die bepaling de verkeersongevallen op een spoorweg die volledig afgezonderd is van het verkeer op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van dezelfde wet, maar die wordt gebruikt door een persoon die daartoe uitdrukkelijk is gemachtigd in het kader van zijn werk, niet zou uitsluiten van de daarin bepaalde regeling van de automatische vergoeding.

B.3.1. 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, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet schendt.

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.

B.3.2. In de zaak voor de verwijzende rechter was het slachtoffer van het ongeval ertoe gemachtigd zich te bevinden op de spoorweg in het kader van zijn werk. Zoals de verwijzende rechter immers aangeeft, bepaalt artikel 5, 3°, van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen dat het voor al wie niet behoort tot het daartoe aangewezen personeel van de betrokken spoorwegonderneming, van de infrastructuurbeheerder of van de stationbeheerder verboden is de gedeelten van de spoorweginfrastructuur waar de aanwezigheid van het publiek niet is toegelaten, te betreden of er zich te bevinden, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de infrastructuurbeheerder.

B.3.3. De hypothese van een ongeval met betrekking tot die categorie van slachtoffers verschilt van die van een ongeval met een voetganger die zich bevindt op of in de nabijheid van het spoor zonder daartoe gemachtigd te zijn.

B.4.1. In haar memorie voert de NMBS aan dat het door het slachtoffer van het ongeval gelopen risico een beroepsrisico zou zijn louter omdat het werkzaamheden moest verrichten, en geen risico in verband met het verkeer. Bijgevolg zou het vergoedingsstelsel moeten worden toegepast waarin bundel 572 van het algemeen reglement personeel en sociale zaken voorziet, die een stelsel voor de vergoeding van arbeidsongevallen invoert dat vergelijkbaar is met datgene dat is geregeld bij de arbeidsongevallenwetten van 3 juli 1967 en van 10 april 1971, respectievelijk in de overheidssector en in de privésector.

B.4.2. Het staat aan de verwijzende rechter de bepalingen vast te stellen die op het aan hem voorgelegde geschil van toepassing zijn; de partijen zijn niet ertoe gemachtigd die keuze ter discussie te stellen voor het Hof. Het Hof zou zich overigens enkel van een antwoord op de gestelde vraag kunnen onthouden indien het antwoord op die vraag klaarblijkelijk niet nuttig zou zijn voor de oplossing van dat geschil.

B.4.3. Artikel 14bis van de wet van 3 juli 1967 betreffende de preventie van of de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, voor ongevallen op de weg naar en van het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector bepaalt :

« § 1. Onverminderd de bepalingen van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, blijven de in artikel 1 bedoelde rechtspersonen of instellingen alsook degenen die de in artikel 1bis bedoelde personeelscategorieën tewerkstellen verplicht de uit deze wet voortvloeiende vergoedingen en renten uit te betalen.

§ 2. De overeenkomstig artikel 29bis van de voormelde wet van 21 november 1989 toegekende vergoeding, die geen betrekking kan hebben op de vergoeding van de lichamelijke schade zoals zij gedekt is door deze wet, mag samengevoegd worden met de krachtens deze wet toegekende vergoedingen.

[...] ».

Artikel 48bis van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 bepaalt :

« § 1. Onverminderd de bepalingen van artikel 29bis van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, is de verzekeringsonderneming verplicht de vergoedingen die voortvloeien uit deze wet te betalen binnen de in de artikelen 41 en 42 gestelde termijnen.

§ 2. De overeenkomstig artikel 29bis van de voornoemde wet van 21 november 1989 toegekende vergoeding, die geen betrekking kan hebben op de vergoeding van de lichamelijke schade zoals zij gedekt is door deze wet, mag samengevoegd worden met de krachtens deze wet toegekende vergoedingen ».

B.4.4. Uit de hiervoor aangehaalde bepalingen blijkt dat zij van toepassing zijn zonder afbreuk te doen aan het in het geding zijnde artikel 29bis en dat de op grond van dat laatste artikel toegekende vergoeding kan worden gecumuleerd met de vergoedingen die voortvloeien uit die bepalingen.

B.4.5. De exceptie wordt verworpen.

B.5. Bij zijn arrest nr. 93/2006 van 7 juni 2006 heeft het Hof geoordeeld dat, in tegenstelling tot artikel 29bis, § 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 van het Hof van Cassatie, Arr. Cass., 2010, nr. 17, « [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.6. Het mechanisme van de 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.

B.7. 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 verantwoorden 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 dien 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.8.1. Bij de opheffing 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 het arrest nr. 158/2002).

B.8.2. 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.8.3. 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.8.4. 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 personen die ertoe gemachtigd zijn zich op de spoorweg te begeven in het kader van hun werk. 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 persoon is die ertoe gemachtigd is zich op de spoorweg te begeven in het kader van zijn werk, uit te sluiten van de regeling van de automatische vergoeding die is ingevoerd bij artikel 29bis van dezelfde wet.

Het is immers niet redelijk verantwoord dat die persoon wordt uitgesloten van de automatische vergoeding waarin het in het geding zijnde artikel 29bis voorziet, om de enige reden dat, op het ogenblik van het ongeval waarvan hij het slachtoffer is, het voertuig rijdt op een volledig afgezonderde spoorweg, terwijl hij die vergoeding zou kunnen genieten wanneer het voertuig rijdt op de plaatsen die niet volledig zijn afgezonderd van de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1, van de wet van 21 november 1989.

B.9. De prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

In die zin geïnterpreteerd dat het de verkeersongevallen met een voertuig dat rijdt op een spoorweg die volledig afgezonderd is 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 persoon is die ertoe gemachtigd is zich te begeven op een spoorweg in het kader van zijn werk, niet uitsluit van het stelsel van de automatische vergoeding, schendt artikel 29bis, § 1, tweede lid, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 19 januari 2001, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

Aldus gewezen in het Frans en het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 28 mei 2015.

De griffier,

P.-Y. Dutilleux

De voorzitter,

J. Spreutels