# Grondwettelijk Hof (Arbitragehof): Arrest van 7 Maart 2013 (België). RG 31/2013

* Datum : 07-03-2013
* Taal : Nederlands
* Sectie : Rechtspraak
* Bron : Justel N-20130307-4
* Rolnummer : 31/2013

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters R. Henneuse en M. Bossuyt, 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 R. Henneuse,

wijst na beraad het volgende arrest :

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging

Bij arrest van 26 maart 2012 in zake de « Société régionale wallonne du Transport » tegen Martine Dufond en anderen, in aanwezigheid van de Belgische Staat, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 29 maart 2012, heeft het Hof van Beroep te Bergen de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Schenden de artikelen 14, § 1, en 16 van de wet van 1 juli 1956, in samenhang gelezen met de artikelen 49, § 2, (thans 79) en 50, § 1, (thans 80) van de wet van 9 juli 1975, de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in zoverre zij een verschil in behandeling instellen tussen de slachtoffers van een toevallig feit naargelang diegene die het ongeval veroorzaakt, een voertuig bestuurt dat aan de verplichte verzekering is onderworpen dan wel een voertuig waarvoor de Staat of een in artikel 14 van de wet van 1 juli 1956 vermelde openbare instelling gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering ? ».

(...)

III. In rechte

(...)

B.1.1. Zoals het van toepassing is op het voor de verwijzende rechter hangende geschil, bepaalde het vroegere artikel 49, § 2, van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen :

« De Koning laat, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, een Gemeenschappelijk Waarborgfonds toe met als opdracht de schade te vergoeden door een motorrijtuig veroorzaakt in de bij artikel 50 vermelde gevallen ».

B.1.2. Zoals het van toepassing is op het voor de verwijzende rechter hangende geschil, bepaalde het vroegere artikel 50, § 1, van dezelfde wet :

« 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 motorrijtuig 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 erkende 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 wettelijk geoorloofde uitsluiting;

[...]

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.1.3. Zoals het van toepassing is op het voor de verwijzende rechter hangende geschil, bepaalde artikel 15 van het koninklijk besluit van 16 december 1981 « houdende inwerkingstelling en uitvoering van de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen » :

« Het Fonds is niet gehouden tot vergoeding van de schade veroorzaakt door motorrijtuigen bedoeld in artikel 14 van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, wanneer gebruik gemaakt is van de mogelijkheid tot vrijstelling waarvan sprake in voornoemd artikel ».

B.2.1. Zoals het van toepassing is op het voor de verwijzende rechter hangende geschil, bepaalde artikel 14, § 1, van de wet van 1 juli 1956 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » :

« De Staat, de Regie van Telegraaf en Telefoon, de Regie der Luchtwegen, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, de Regie voor Maritiem Transport en de Regie der Posterijen zijn vrijgesteld van de verplichting om de verzekering aan te gaan voor hun motorrijtuigen mits zij, onder de voorwaarden van deze wet, zelf de burgerlijke aansprakelijkheid hebben van alle houders of bestuurders van deze motorrijtuigen.

Heeft de bestuurder zich de macht over het motorrijtuig verschaft door diefstal of geweldpleging, dan hebben zij, ten aanzien van de benadeelde, de verplichtingen die door artikel 16 aan het Waarborgfonds worden opgelegd.

Van die dekking moet door de wettelijke vertegenwoordigers aangifte worden gedaan bij het overheidsorgaan dat bevoegd is tot het in ontvangst nemen van de kennisgevingen betreffende de verzekering die in deze wet wordt geregeld. Dit overheidsorgaan geeft hiervan een bewijs af ».

B.2.2. Artikel 16 van dezelfde wet bepaalde :

« Wanneer het motorrijtuig niet geïdentificeerd is of de burgerrechtelijke aansprakelijkheid met betrekking tot het rijtuig niet gedekt is door een verzekering overeenkomstig de bepalingen van deze wet, kunnen de personen, benadeeld door het gebruik van dit rijtuig, tegenover het in § 1 van het vorige artikel bedoeld gemeenschappelijk waarborgfonds, voor de vergoeding van hun lichamelijke schade, een recht op schadeloosstelling doen gelden, waarvan de Koning de toekenningsvoorwaarden en de omvang bepaalt ».

B.3.1. De wet van 21 november 1989 « betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen » heeft de bepalingen van de wet van 1 juli 1956 opgeheven.

Meer in het bijzonder bepaalt artikel 10, § 1, van de wet van 21 november 1989 :

« De Staat, de Gewesten, de Gemeenschappen, BELGACOM, de Nationale Maatschappij der luchtwegen (N.M.L.W.), de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, N.M.B.S. Holding, Infrabel, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, en bpost zijn niet verplicht een verzekering aan te gaan voor motorrijtuigen die hun toebehoren of op hun naam zijn ingeschreven.

Als er geen verzekering is, dekken zij zelf, overeenkomstig deze wet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, daarbij zijn de in de artikelen 3 en 4 bedoelde uitsluitingen en beperkingen van toepassing, tenzij de Koning anders bepaalt.

Indien zij niet tot schadevergoeding zijn gehouden uit hoofde van hun eigen aansprakelijkheid, hebben zij jegens de benadeelden dezelfde verplichtingen als de verzekeraar. Zij kunnen in ieder geval in de zaak betrokken worden voor het strafgerecht waarbij de burgerlijke rechtsvordering tegen degene die de schade heeft veroorzaakt, aanhangig is.

Zij hebben jegens de benadeelde de verplichtingen die artikel 19bis-11, § 1, 3°) en 4°) aan het Waarborgfonds oplegt, als de bestuurder of de houder van het motorrijtuig zich door diefstal, geweldpleging of heling daarover de macht heeft verschaft of als hij van alle aansprakelijkheid is ontslagen wegens toeval of overmacht ».

B.3.2. Aangezien die wet op 6 mei 1991 in werking is getreden, is zij niet van toepassing op het voor de verwijzende rechter hangende geschil.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de prejudiciële vraag

B.4. De Ministerraad betwist het nut van de prejudiciële vraag om reden dat, in de veronderstelling dat het Hof een discriminatie zou vaststellen, daaruit te dezen enkel zou kunnen volgen dat de « Société régionale wallonne du Transport » (SRWT) verplicht wordt de schade te vergoeden die voortvloeit uit het door een toevallig feit veroorzaakt verkeersongeval, terwijl die partij buiten de zaak is gesteld bij een in kracht van gewijsde gegane beslissing. De Ministerraad is overigens van mening dat het evenmin mogelijk is de aansprakelijkheid van de Staat in het geding te brengen, omdat in casu de verjaringstermijn is verstreken.

B.5.1. In de regel komt het het verwijzende rechtscollege toe na te gaan of het antwoord op de prejudiciële vraag nuttig is om het aan dat rechtscollege voorgelegde geschil te beslechten. Slechts wanneer dat klaarblijkelijk niet het geval is, vermag het Hof te beslissen dat de vraag geen antwoord behoeft.

B.5.2. Het komt immers niet het Hof maar de verwijzende rechter toe om, rekening houdend met het antwoord dat door het Hof is gegeven, te bepalen welke persoon in voorkomend geval aansprakelijk zal moeten worden gesteld voor de schade waarvan de vergoeding voor die rechter wordt gevorderd. Bovendien blijkt uit een gecombineerde lezing van de artikelen 4, tweede lid, en 16 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof dat niet kan worden uitgesloten dat een vaststelling van ongrondwettigheid in voorkomend geval kan leiden tot een intrekking van de in kracht van gewijsde gegane beslissing waarbij de SRWT, volgens de Ministerraad, buiten de zaak wordt gesteld.

B.5.3. De exceptie wordt verworpen.

Ten gronde

B.6. Aan het Hof wordt de vraag gesteld of de in het geding zijnde bepalingen bestaanbaar zijn met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in zoverre zij het slachtoffer van een door een toevallig feit veroorzaakt verkeersongeval slechts de mogelijkheid bieden om een schadevergoeding te verkrijgen wanneer diegene die het ongeval heeft veroorzaakt, een motorrijtuig bestuurde dat is onderworpen aan de verplichte verzekering, en geen voertuig waarvoor de Staat of een openbare instelling gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering waarvan sprake is in artikel 14 van de wet van 1 juli 1956.

B.7. Sinds het inwerkingtreding van de wet van 9 juli 1975 kan het slachtoffer van een door een toevallig feit veroorzaakt verkeersongeval in principe een tegemoetkoming van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds (hierna : GMWF) genieten. Uit het vroegere artikel 50 van die wet blijkt niettemin dat het GMWF niet in een tegemoetkoming kan voorzien wanneer het voertuig dat het aan een toevallig feit te wijten ongeval heeft veroorzaakt, een voertuig is, zoals te dezen, waarvoor de Staat of een openbare instelling gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid tot vrijstelling van verzekering (Cass., 16 mei 2008, C.06.0146.F).

Sinds de inwerkingtreding van de wet van 21 november 1989 kan het slachtoffer van zulk een ongeval worden vergoed door de Staat of de openbare instelling die gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering, en die onder dezelfde voorwaarden als het GMWF in een tegemoetkoming moet voorzien.

Aangezien die wet nog niet in werking was getreden op het ogenblik van het schadegeval dat in de voor de verwijzende rechter hangende zaak in het geding is, verkeert het slachtoffer van dat schadegeval dus in de onmogelijkheid om een vergoeding van de geleden schade te verkrijgen, doordat artikel 14 van de wet van 1 juli 1956 niet voorzag in enige tegemoetkoming vanwege de Staat of de openbare instelling omdat het niet ging om een geval waarin de bestuurder van het voertuig burgerrechtelijk aansprakelijk was, noch om een geval waarin de bestuurder het voertuig door diefstal of geweldpleging had bemachtigd.

B.8. Het in het geding zijnde verschil in behandeling berust op een objectief criterium, namelijk het feit of het motorrijtuig dat de schade heeft veroorzaakt, al dan niet toebehoort aan de Staat of een openbare instelling die gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering. Het Hof dient echter na te gaan of het verschil in behandeling pertinent is en evenredig met het nagestreefde doel.

B.9.1. Tijdens de parlementaire voorbereiding van de wet van 1 juli 1956 werd gepreciseerd :

« Artikel 15 ontslaat de Staat en de spoorwegmaatschappijen van de verplichting een verzekeringspolis te sluiten, op voorwaarde dat ze zelf de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de houders en bestuurders van de rijtuigen die hun toebehoren [...].

Die verplichting tot dekking moet vanzelfsprekend niet verder gaan dan die welke de wet voorschrijft ingeval van verzekering door een toegelaten maatschappij.

Ingeval het rijtuig wordt gestolen of zo de bestuurder niet geïdentificeerd wordt, wordt de door de Staat of door de spoorwegmaatschappijen verschuldigde dekking teruggebracht tot het peil van de dekking die ten laste van het bij artikel 16 voorziene waarborgfonds wordt gelegd.

Het bestaan van bedoeld waarborgfonds, dat uit verzekeraars is samengesteld, heft natuurlijk de verplichting op de slachtoffers van de door die rijtuigen veroorzaakte ongevallen schadeloos te stellen » (Parl. St., Kamer, 1954-1955, nr. 351/1, p. 4).

En :

« De Staat is bijgevolg slechts ontslagen van de [verplichting tot verzekering op voorwaarde dat de aansprakelijkheid van] ieder bestuurder van zijn voertuigen gedekt is overeenkomstig artikel 3. Hij moet dus, hetzij zich verzekeren, hetzij zijn eigen waarborg verlenen om alle schade te dekken die op welke wijze en in welke omstandigheden ook wordt veroorzaakt door al zijn aangestelden, door al zijn organen, door alle bestuurders van zijn voertuigen. De beperking van artikel 3 betreffende dezen die zich door diefstal of geweldpleging de macht over het motorrijtuig hebben verschaft, is natuurlijk ook hier van toepassing » (Parl. St., Kamer, 1954-1955, nr. 351/4, p. 10).

Er werd verder nog onderstreept, tijdens de besprekingen in de Senaat, dat « de lichamen die van de verzekering zijn vrijgesteld [...] dus, bij diefstal, de taak van de verzekeraar of het waarborgfonds [overnemen] ten aanzien van de bestuurders en de houders van hun motorrijtuigen, ongeacht of zij al dan niet aansprakelijk zijn » (Parl. St., Senaat, 1955-1956, nr. 276, p. 5).

B.9.2. De wetgever wilde derhalve een maatregel nemen waardoor de vergoedingsregeling van de slachtoffers van een verkeersongeval dat is veroorzaakt door een voertuig waarvoor de Staat of een openbare instelling, overeenkomstig artikel 14 van de wet van 1 juli 1956, gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering zou worden afgestemd op de vergoedingsregeling die van toepassing is op de slachtoffers van een door een ander voertuig veroorzaakt verkeersongeval, ongeacht of die regeling de tegemoetkoming van een erkende verzekeraar of van het GMWF impliceert.

B.10.1. Tijdens de parlementaire voorbereiding van de voormelde wet van 9 juli 1975 werd geoordeeld dat, « om redenen van sociale rechtvaardiging [het] niet [paste] de slachtoffers van verkeersongevallen zonder schadeloosstelling te laten, wanneer deze niet kunnen worden vergoed » wegens een verkeersongeval « ter oorzake van een onvoorziene gebeurtenis of overmacht » (Parl. St., Senaat, 1970-1971, nr. 570, p. 52).

Uit de parlementaire voorbereiding van die wet blijkt ook dat de vroegere artikelen 49 en 50 ervan werden overgenomen uit een ander wetsontwerp (nr. 503) teneinde de aanneming ervan niet uit te stellen (Parl. St., Senaat, 1970-1971, nr. 269, p. 49). Het is evenwel tijdens de bespreking van het wetsontwerp dat de wet van 9 juli 1975 zou worden dat de opdrachten van het GMWF werden uitgebreid tot de vergoeding van de slachtoffers van een door een toevallig feit veroorzaakt verkeersongeval.

B.10.2. Het wetsontwerp waaruit de artikelen 49 en 50 van de wet van 9 juli 1975 werden overgenomen, leidde uiteindelijk tot de voormelde wet van 21 november 1989. Tijdens de parlementaire voorbereiding werd gepreciseerd, in verband met de tekst die artikel 10, § 1, vierde lid, zou worden :

« De wijzigingen aangebracht aan dit lid houden rekening met het feit dat de bepalingen betreffende het Gemeenschappelijk Waarborgfonds die voorkwamen in het ontwerp waarop onderhavige amendementen zijn ingediend (artikelen 19 en 20), overgenomen werden door de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen (artikelen 49 en 50).

Vermits, bij toepassing van artikel 50 van voornoemde wet, het Fonds gehouden is op te treden in de gevallen waarin de bestuurder niet aansprakelijk is tengevolge van een toevallig feit, dienen de verplichtingen ten laste van de Staat en bepaalde openbare instellingen in dezelfde mate uitgebreid te worden » (Parl. St., Senaat, 1988-1989, nr. 696-2, p. 50).

B.11. Het in het geding zijnde verschil in behandeling is dus ontstaan doordat de verplichtingen ten laste van de Staat of de openbare instelling die gebruik hebben gemaakt van de vrijstelling van verzekering, zoals zij voortvloeien uit artikel 14 van de voormelde wet van 1 juli 1956, niet onmiddellijk zijn aangepast aan de uitbreiding, bij het vroegere artikel 50 van de wet van 9 juli 1975, van de aan het GMWF toegewezen opdrachten, maar pas vanaf de inwerkingtreding van de wet van 21 november 1989.

B.12.1. Uit de parlementaire voorbereiding met betrekking tot het vroegere artikel 50 van de wet van 9 juli 1975 betreffende de controle der verzekeringsondernemingen blijkt dat het GMWF 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 het vroegere artikel 50, § 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 genoemde Fonds ten laste te leggen van de verzekeringsondernemingen die in de genoemde verzekeringstak werkzaam zijn.

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

B.12.2. Rekening houdend met de aan het GMWF 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.

B.12.3. Voor het overige staat het niet aan het Hof te zeggen of het billijk zou zijn andere gevallen toe te voegen aan die welke op beperkende wijze in de wet zijn opgesomd of om te beoordelen of het opportuun is de verplichtingen van het Fonds te verzwaren.

B.13. Het komt niettemin het Hof toe te bepalen of de in het geding zijnde bepalingen een verantwoord verschil in behandeling creëren in zoverre zij de slachtoffers van een door een toevallig feit veroorzaakt verkeersongeval een vergoeding ontzeggen wanneer diegene die het ongeval heeft veroorzaakt een voertuig bestuurde waarvoor de Staat of een openbare instelling gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering, krachtens het voormelde artikel 14 van de wet van 1 juli 1956.

B.14.1. Gelet op de risico's die het in het verkeer brengen van een motorrijtuig met zich meebrengt voor andere weggebruikers, is het adequaat te stellen dat motorrijtuigen in principe alleen tot het verkeer op de openbare weg worden toegelaten indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding geven, gedekt is door een verzekeringsovereenkomst. Doordat aldus in principe alleen verzekerde motorrijtuigen aan het verkeer deelnemen, krijgen de slachtoffers van een verkeersongeval de waarborg dat zij in de meeste gevallen voor de geleden schade zullen worden vergoed door een verzekeraar.

Uit de parlementaire voorbereiding van de voormelde wet van 9 juli 1975 blijkt overigens dat de wetgever de tegemoetkoming vanwege het GMWF teneinde de slachtoffers te vergoeden van een door een toevallig feit veroorzaakt verkeersongeval heeft willen waarborgen omdat « het om redenen van sociale rechtvaardiging niet [paste] » dat type van slachtoffers « zonder schadeloosstelling te laten ».

B.14.2. De in de prejudiciële vraag vergeleken categorieën van slachtoffers bevinden zich dus in situaties die, ten aanzien van de doelstellingen van de wetgever, in alle opzichten soortgelijk zijn. De enkele omstandigheid dat het voertuig dat het verkeersongeval heeft veroorzaakt, een voertuig is waarvoor de Staat of een openbare instelling gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering, is niet relevant om het bekritiseerde verschil in behandeling te verantwoorden.

B.14.3. Ook al gebiedt het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie niet, zoals de Ministerraad eraan herinnert, dat de wetgever, wanneer hij het toepassingsgebied van een vergoedingsregeling uitbreidt tot een nieuwe categorie van ongevallen, ook andere vergelijkbare types van ongevallen zou dekken, toch is de wetgever te dezen in gebreke gebleven om te voorzien in de mogelijkheid voor alle slachtoffers van eenzelfde categorie van verkeersongevallen, namelijk die welke zijn veroorzaakt door een toevallig feit, om op gelijke wijze te worden vergoed.

B.15.1. Door de draagwijdte van artikel 14, § 1, tweede lid, van de wet van 1 juli 1956 niet aan te passen vanaf de inwerkingtreding van het vroegere artikel 50 van de wet van 9 juli 1975, heeft de wetgever onder de slachtoffers van een door een toevallig feit veroorzaakt verkeersongeval, een verschil in behandeling gecreëerd, dat niet redelijk is verantwoord, en dat is blijven voortbestaan tot de inwerkingtreding van de wet van 21 november 1989.

B.15.2. Bovendien blijkt niet dat de wetgever met aanzienlijke en zware gevolgen zou zijn geconfronteerd indien hij, vanaf de inwerkingtreding van het vroegere artikel 50 van de wet van 9 juli 1975, had voorzien in een verplichting, voor de Staat of de openbare instelling die gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering, om dezelfde verplichtingen als het GMWF op zich te nemen wanneer het verkeersongeval te wijten was aan een toevallig feit dat de bestuurder van één van hun voertuigen van zijn burgerlijke aansprakelijkheid onthief.

De wetgever heeft in dat verband, bij de aanneming van artikel 10 van de wet van 21 november 1989, geen enkele overgangsmaatregel genomen, noch melding gemaakt, tijdens de parlementaire voorbereiding van die wet, van enige moeilijkheid om de vergoedingsverplichtingen van de Staat of de openbare instellingen die gebruik hebben gemaakt van de mogelijkheid tot vrijstelling van verzekering, uit te breiden tot dat type van verkeersongevallen.

B.16. Artikel 14 van de wet van 1 juli 1956 is niet bestaanbaar met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in zoverre het niet heeft bepaald, vanaf de inwerkingtreding van het vroegere artikel 50 van de voormelde wet van 9 juli 1975, dat de Staat of de openbare instelling die gebruik heeft gemaakt van de vrijstelling van verzekering, dezelfde verplichtingen heeft als het GMWF ten aanzien van de slachtoffers van een verkeersongeval dat te wijten is aan een toevallig feit en dat door een van hun voertuigen is veroorzaakt.

Nu die leemte zich bevindt in artikel 14, § 1, van de voormelde wet van 1 juli 1956, komt het de rechter toe een einde te maken aan de door het Hof vastgestelde ongrondwettigheid, aangezien die vaststelling is uitgedrukt in voldoende precieze en volledige bewoordingen om toe te laten dat de in het geding zijnde bepaling wordt toegepast met inachtneming van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.17. De prejudiciële vraag dient bevestigend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel 14, § 1, van de wet van 1 juli 1956 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet in zoverre het niet voorzag, onder de voorwaarden bepaald in B.16, in een vergoeding van het slachtoffer van een verkeersongeval dat te wijten is aan een toevallig feit en dat is veroorzaakt door een in dat artikel bedoeld voertuig.

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 7 maart 2013.

De griffier,

P.-Y. Dutilleux

De voorzitter,

R. Henneuse