

RECHTSpraak

JURISPRUDENCE

GRONDWETTELIJK HOF 28 MEI 2015

VERZEKERINGEN

Verzekeringen motorrijtuigen – Zwakke weggebruiker – Artikel 29bis WAM-wet – Verkeersongeval – Trein – Schadevergoeding – Spoorwegarbeiders – Plaats van het ongeval – Spoorweg afgezonderd van verkeer op plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 WAM-wet – Artikelen 10 en 11 Grondwet – Geen schending

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 WAM-wet, 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.

ASSURANCES

Assurances véhicule automoteur – Usager faible – Article 29bis de la loi assurance RC auto – Accident de la circulation – Train – Indemnité – Ouvriers travaillant sur le rail – Lieu de l'accident – Voie ferrée complètement isolée des endroits visés à l'article 2, § 1 de la loi assurance RC auto – Articles 10 et 11 de la Constitution – Pas de violation

Interprété en ce sens qu'il n'exclut pas du régime d'indemnisation automatique les accidents de la circulation impliquant un véhicule qui circule sur une voie ferrée qui est complètement isolée de la circulation aux endroits visés à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance RC auto, lorsque la victime de l'accident est une personne autorisée à circuler sur une voie ferrée dans le cadre de son travail, l'article 29bis, § 1^{er}, alinéa 2, de la même loi, modifié par la loi du 19 janvier 2001, ne viole pas les articles 10 et 11 de la Constitution.

S.L. / NMBS en Infrabel

Zet.: J. Spreutels en A. Alen (voorzitters), E. De Groot, L. Lavrysen, J.-P. Snappe, E. Derycke, T. Merckx-Van Goey, P. Nihoul, F. Daoût en T. Giet (rechters)

Pl.: Mrs. G. Kuypers, L. Kennes, L. Schuermans

Zaak: 74/2015

In zake: de prejudiciële vraag 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 Dinant.

Het Grondwettelijk Hof wijst na beraad het volgende arrest:

I. Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging

Bij vonnis van 24 maart 2014 in zake S.L., handelend zowel uit eigen naam als in haar hoedanigheid van wettelijke bewindvoester van haar minderjarige kinderen Z., S. en R.E.H., en A.L., 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?”

(...)

II. De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil

Op 25 oktober 2008 voerde A.L. werkzaamheden uit voor rekening van de NV van publiek recht “Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen” (hierna: NMBS) op de lijn Couvain-Charleroi om houten dwarsliggers te vervangen door betonnen dwarsliggers. Hij werd gegrepen door een voorbijrijdende trein en overleed op slag. De werkzaamheden die hij aan het verrichten was, mochten in principe niet aanvangen vóór de effectieve invoering van een veiligheidsvoorziening en dus niet in afwezigheid van schildwachten en een infrastructuurbediende.

Na het ongeval heeft de NMBS, voorheen NMBS-Holding, de begrafeniskosten betaald en de rechthebbenden van de overledene vergoed met toepassing van de reglementering betreffende de arbeidsongevallen. Die rechthebbenden hebben evenwel beslist de NMBS op basis van artikel 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen en de NV van publiek recht “Infrabel” (hierna: Infrabel) op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek te dagvaarden tot vergoeding van de door hen geleden morele schade. Het is in dat kader dat aan het Hof een prejudiciële vraag wordt gesteld.

III. In rechte

– A –

A.1.1. In haar memorie onderstreept de NMBS, verwerende partij voor de verwijzende rechter, in de eerste plaats dat zij de rechthebbenden van de overledene heeft vergoed met toepassing van de bundel 572, 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 10 april 1971, respectievelijk in de openbare sector en in de privésector.

Het Hof zou meermaals hebben aanvaard dat het specifieke stelsel voor de vergoeding van arbeidsongevallen niet in strijd was met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

A.1.2. Volgens de verwerende partij voor de verwijzende rechter zou het juridische stelsel voor de vergoeding van de arbeidsongevallen steunen op specifieke uitgangspunten die geen verband houden met de problematiek van de vergoeding van de zwakke weggebruikers. Volgens de NMBS strekt het stelsel van de automatische vergoeding van het in het geding zijnde artikel 29*bis* niet ertoe de beroepsrisico's te dekken.

De arbeidsongevallenwet, die niet steunt op het begrip schuld maar op dat van de beroepsrisico's, vormt een sociaal compromis tussen de belangen van de werkgevers en die van de werknemers. De werkgever is aldus ertoe verplicht een verzekering te sluiten en geniet bijgevolg een zekere immuniteit, terwijl de werknemer forfaitair wordt vergoed. Opdat de werknemer niet ertoe verplicht zou zijn de schuld van de

werkgever of van een medewerknemer te bewijzen, heeft de wet van 10 april 1971 een verzekeringsplicht ingevoerd voor de werkgever die het risico creëert en daaruit voordeel haalt. De NMBS verwijst naar de rechtspraak van het Hof van Cassatie om te bepalen wanneer dient te worden aangenomen dat het ongeval zich voordoet tijdens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst en als gevolg van de uitvoering van die overeenkomst.

Het stelsel van de automatische vergoeding van het in het geding zijnde artikel 29*bis* strekt ertoe de zwakke weggebruikers die het slachtoffer zijn van een verkeersongeval snel te vergoeden door hen ervan vrij te stellen een zware gemeenrechtelijke procedure te moeten volgen die vereist dat de schuld wordt aangetoond van de bestuurder van het motorvoertuig die bij het ongeval is betrokken en het risico loopt dat hij aansprakelijk wordt gesteld. Het ging erom de lasten van de sociale zekerheid te verlichten door de last van de vergoedingen te laten dragen door de verzekeringsmaatschappijen, die het bedrag van de verzekeringspremies dienovereenkomstig mochten verhogen. Het stelsel van de automatische vergoeding van de zwakke weggebruikers is dus geregeld door een verzekeringswet: die met betrekking tot de verplichte verzekering van motorrijtuigen.

A.1.3. De NMBS omschrijft vervolgens het ruimtelijke toepassingsgebied van het in het geding zijnde artikel 29*bis*. Zij preciseert dat de privéruimten zijn uitgesloten, waaronder de werfzones, die geen verkeersbestemming hebben. De werfvoertuigen zijn dus uitdrukkelijk uitgesloten van het toepassingsgebied van artikel 29*bis* wanneer zij worden gebruikt als werkvoertuigen. Volgens de NMBS is artikel 29*bis* evenmin van toepassing wanneer het ongeval met de zwakke weggebruiker losstaat van het verkeer. De NMBS past dat beginsel toe op het onderhavige geval en wijst erop dat het risico dat het slachtoffer liep, uitsluitend een beroepsrisico is dat op gepaste wijze is gedekt door de reglementering met betrekking tot de arbeidsongevallen.

Indien moest worden aangenomen dat het in het geding zijnde artikel 29*bis* van toepassing is louter wegens het voorbijrijden van de trein die het overlijden van het slachtoffer heeft veroorzaakt, zou dat betekenen dat de NMBS ertoe gehouden is de wetsverzekeraars te vergoeden, wier risico's nochtans zijn gedekt door de bij de werkgevers geïnde verzekeringspremies. Een en ander zou met zich meebrengen dat de lasten van de vergoeding zouden worden verplaatst van de privésector naar de openbare sector, hetgeen niet in overeenstemming zou zijn met de doelstellingen van de wetgever. De NMBS voegt eraan toe dat, naast het feit dat het te dezen gaat om een risico dat als een beroepsrisico en niet als een verkeersrisico moet worden gekwalificeerd, de aard zelf van het risico verschilt naargelang het gaat om een persoon die werkt op de van het verkeer afgezonderde spoorwegen dan wel om een voetganger die zich bevindt op de openbare weg, een voor het publiek toegankelijk terrein of een niet-

openbaar terrein dat echter openstaat voor een bepaald aantal personen die het recht hebben zich daar te begeven.

A.1.4. De NMBS steunt op het arrest van het Hof nr. 35/2012 van 8 maart 2012 om aan te geven dat het risico als gevolg van het voorbijrijden van een trein op een volkomen afgezonderde spoorweg wezenlijk verschilt van het risico voor een zwakke weggebruiker door voertuigen op de in artikel 2, § 1 van de wet van 21 november 1989 bedoelde plaatsen.

De NMBS voegt eraan toe dat, wanneer een arbeidsongeval zich voordoet op een openbare weg, het een arbeidsongeval blijft. Hetzelfde zal *a fortiori* gelden voor een arbeidsongeval dat zich voordoet op een plaats die niet volkomen van de rest van het verkeer is afgezonderd.

A.1.5. De NMBS besluit dat er geen enkel verschil in behandeling bestaat tussen een werknemer die langs een spoorweg werkt en een in artikel 2, § 1 van de voormelde wet bedoelde plaats kruist, en diegene die op de eigen bedding werkt. In beide gevallen gaat het immers om een beroepsrisico, zodat de nadelige gevolgen van het ongeval ten laste moeten worden genomen door de wetsverzekeraar van de werkgever, zonder dat het in het geding zijnde artikel 29bis kan worden toegepast.

A.2. In haar memorie deelt Infrabel, tweede verwerende partij voor de verwijzende rechter, mee dat het zich gedraagt naar het oordeel van het Hof ten aanzien van de gestelde prejudiciële vraag.

A.3.1. Na te hebben herinnerd aan de rechtspraak van het Hof en die van het Hof van Cassatie met betrekking tot het in het geding zijnde artikel 29bis, voert de ministerraad aan dat het voormelde artikel 29bis niet in strijd is met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet indien het in die zin wordt geïnterpreteerd dat het de verkeersongevallen die zich voordoen op een volledig van het verkeer afgezonderde spoorweg op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, waar zich evenwel een persoon begeeft die daartoe uitdrukkelijk is gemachtigd in het kader van zijn werk, niet uitsluit van het stelsel van de automatische vergoeding.

A.3.2. De ministerraad merkt op dat het Hof in zijn arrest nr. 35/2012 heeft geoordeeld dat artikel 29bis niet van toepassing kon zijn wanneer het ongeval zich voordoet op een plaats waar de spoorweg volledig is afgezonderd van de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Omgekeerd heeft het geoordeeld dat het vergoedingsstelsel van artikel 29bis van toepassing was wanneer het aan een spoorweg gebonden voertuig zich op het ogenblik van het ongeval bevindt op plaatsen die niet volledig afgezonderd zijn van de plaatsen bedoeld in dat artikel 2, ook wanneer de openbare weg tijdelijk verboden is door het neerlaten van slagbomen of door signalisatielichten die

bedoeld zijn om het voorbijrijden van de trein mogelijk te maken.

Uit de arresten nrs. 116/2013 en 25/2014 zou voortvloeien dat het onderscheid dat steunt op het territoriale toepassingsgebied van artikel 29bis volgens de plaats waar het voertuig zich op de spoorweg bevindt op het ogenblik van het ongeval, in elk geval niet zou kunnen worden gemaakt wanneer de zwakke weggebruiker een passagier is van een aan een spoorweg gebonden voertuig.

A.3.3. Volgens de ministerraad onderscheidt de onderhavige situatie zich van de situatie bedoeld in het arrest nr. 35/2012 aangezien het gaat om een persoon die ertoe gemachtigd is zich op of langs de spoorweg te begeven en die eveneens een werknemer is voor de uitvoering van spoorwerkzaamheden en niet anders kan dan zich op die plaats te begeven. Het onderscheid dat steunt op het territoriale toepassingsgebied van artikel 29bis volgens de plaats waar het voertuig zich op het ogenblik van het ongeval op de spoorweg bevindt, kan derhalve in elk geval niet worden gemaakt wanneer de zwakke weggebruiker een persoon is die in het kader van zijn werk uitdrukkelijk ertoe gemachtigd is zich te begeven op de plaatsen op of langs de spoorweg.

Volgens de ministerraad is het risico dat een aldus uitdrukkelijk gemachtigde persoon loopt wanneer het spoorvoertuig zich bevindt op plaatsen die volledig zijn afgezonderd van de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, op zijn minst analoog aan het risico dat wordt veroorzaakt door het spoorvoertuig of alle andere voertuigen wanneer zij zich begeven op plaatsen die niet volledig zijn afgezonderd van de plaatsen bedoeld in het voormelde artikel 2.

De ministerraad voegt eraan toe dat doorgaans wordt aangenomen dat artikel 29bis van toepassing is op de werknemers, hetgeen zou zijn bevestigd door het Hof van Cassatie in een arrest van 7 maart 2010, en dat uit de lering van de arresten van het Hof zou voortvloeien dat het vergoedingsstelsel van dat artikel 29bis van toepassing is op de werknemers wanneer het voertuig zich op het ogenblik van het ongeval bevindt op plaatsen die niet volledig afgezonderd zijn.

A.3.4. Volgens de ministerraad zou de oplossing die het Hof in zijn arrest nr. 35/2012 heeft gekozen, de bescherming van de zwakke weggebruiker beperken en erop neerkomen een nieuwe discriminatie tot stand te brengen tussen de werknemers die het onderhoud van de spoorweg uitvoeren en iedere persoon die ertoe wordt gebracht te werken op of langs de spoorweg naar gelang van de plaats waar het ongeval zich voordoet.

A.3.5. De ministerraad merkt voorts op dat doorgaans wordt aangenomen dat artikel 29bis de werknemers die werkzaamheden uitvoeren in een tunnel die is voorbehouden aan niet aan spoorwegen gebonden voertuigen op de autosnelweg of op de toegangsweg tot een snelweg, niet uitsluit van het stelsel van de automatische vergoeding. Het Hof zou eveneens

hebben onderstreept dat geen enkel onderscheid kan worden verantwoord onder de slachtoffers naargelang zij al dan niet een passagier van het voertuig zijn. Aanvaardt dat een onderscheid wordt gemaakt tussen die categorieën van slachtoffers naar gelang van de plaats waar het voertuig dat aan een spoorweg is gebonden, rijdt, zou een nieuwe discriminatie onder de slachtoffers met zich meebrengen.

A.3.6. De ministerraad buigt zich vervolgens over de draagwijdte en de betekenis van het begrip van volledig van het verkeer afgezonderde spoorweg op de plaatsen bedoeld in artikel 2, § 1 van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. Hij stelt vast dat dat begrip heeft geleid tot een bloemlezing van casuïstiek en dat uit de parlementaire voorbereiding van de wijzigingswet van 19 januari 2001 blijkt dat de eigen bedding van een trein werd gelijkgesteld met de openbare weg en dat de wetgever de intentie had elke discussie omtrent de aard van de plaats waar een ongeval met een spoorvoertuig zich heeft voorgedaan, te vermijden.

A.4.1. In zijn memorie van antwoord geeft de NMBS aan dat, indien de door de ministerraad gegeven extensieve interpretatie van het toepassingsgebied van artikel 29*bis* moest worden gevolgd, een en ander ertoe zou leiden te beschouwen dat dat artikel 29*bis* een gemeenrechtelijke bepaling is en dat elke afwijking van de beperkingen een wetbepaling zou vereisen waarvan de interpretatie restrictief zou zijn. Een dergelijke interpretatie zou twijfelachtig zijn en in elk geval de perken die inherent zijn aan de wetbepaling, namelijk dat zij alleen de verkeersongevallen en niet een zuiver arbeidsongeval mag beogen, niet uitsluiten.

A.4.2. Volgens de NMBS zou het arrest van het Hof nr. 35/2012 het ongrondwettige karakter aantonen van de interpretatie die het Hof van Cassatie geeft aan de draagwijdte van artikel 29*bis*. De NMBS merkt op dat het Hof zich sinds talrijke jaren heeft uitgesproken over de controverse met betrekking tot de arbeidsongevallen en de ongevallen op de weg naar en van het werk.

A.4.3. Bij zijn arrest nr. 3/97 zou het Hof de toepassing van het stelsel voor de vergoeding van het ongeval op de weg naar en van het werk hebben uitgebreid tot de arbeidsongevallen wanneer die voortvloeien uit een verkeersongeval. Naar aanleiding van dat arrest heeft de wetgever een zesde lid ingevoegd in artikel 46, § 1 van de wet van 10 april 1971, dat het beroep van het slachtoffer of van diens rechthebbenden mogelijk maakt volgens de regels van de burgerlijke aansprakelijkheid tegen de werkgever wanneer het ongeval een verkeersongeval is. Het Hof, dat afstand neemt van een klassieke rechtspraak, heeft een nieuwe definitie van het ongeval op de weg van en naar het werk voorgesteld die steunt op de parlementaire voorbereiding van de wet van 1964. Die definitie verwerpt het criterium van het verband van ondergeschiktheid, maar kiest voor twee andere criteria, namelijk dat het ongeval plaatsheeft buiten de arbeidsplaats en buiten de beroepswerkzaamheid van de werknemer. In

het onderhavige geval zou geen enkele twijfel erover bestaan dat André Lenoir het slachtoffer is geweest van een arbeidsongeval op de werkplaats. In tegenstelling tot de voetganger die niets te zoeken heeft op de spoorweg, kan een arbeider ertoe worden gebracht op het spoor te werken. Het risico dat die werknemer heeft genomen door werkzaamheden aan te vatten zonder dat het team volledig is en zonder te wachten tot de laatste trein voorbijgereden was, zou geen risico zijn dat verband houdt met het verkeer, maar wel met de enige reden dat werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd. Dat risico zou objectief gezien niet vergelijkbaar zijn met dat van iedere zwakke weggebruiker wanneer die zich op straat in het verkeer begeeft.

A.4.4. De NMBS merkt op dat de ministerraad geenszins rekening houdt met het op de werknemers toepasselijke stelsel van de automatische vergoeding. Hij preciseert dus niet in welke zin het al dan niet discriminerend zou zijn ten opzichte van het stelsel waarin artikel 29*bis* voorziet.

A.4.5. De NMBS herhaalt nogmaals dat, indien het standpunt van de ministerraad wordt gevolgd, zij de wetsverzoekers zou moeten vergoeden voor de arbeidsongevallen zonder dat de Staat enige begroting toekent om de NMBS in staat te stellen die nieuwe verplichtingen na te komen.

A.5. In haar memorie van antwoord geeft Infrabel aan kennis te hebben genomen van de memories van de NMBS en van de ministerraad en verklaart zij zich te gedragen naar het oordeel van het Hof ten aanzien van de prejudiciële vraag.

A.6.1. In zijn memorie van antwoord geeft de ministerraad aan dat, in tegenstelling tot wat de NMBS aanvoert, de bij artikel 29*bis* ingevoerde compensatieregeling van toepassing is op alle slachtoffers van verkeersongevallen waarbij een aan een spoorweg gebonden motorrijtuig is betrokken, en in dat opzicht geen enkel onderscheid maakt naar gelang van de activiteit van het slachtoffer op het ogenblik van het ongeval. Er wordt uitdrukkelijk op gewezen dat die regeling ook van toepassing is wanneer het slachtoffer kan worden vergoed op grond van de bijzondere wetgeving inzake arbeidsongevallen. Dat beginsel zou overigens zijn bevestigd door het Hof in zijn arrest nr. 190/2009. De compensatieregeling die is ingevoerd bij artikel 29*bis*, zou bovendien betrekking hebben op een automatische vergoedingsplicht ten laste van de BA-motorrijtuigverzekering of de eigenaar van een aan een spoorweg gebonden voertuig waardoor de bepalingen inzake de immuniteit van de werkgever, zijn personeel en zijn aangestelden in het kader van de arbeidsongevallenwetgeving niet van toepassing zouden zijn.

A.6.2. De ministerraad voegt eraan toe dat het in het aan de verwijzende rechter voorgelegde geval niet gaat om een beroepsrisico, maar integendeel om een verkeersrisico in de zin van artikel 29*bis*. Hij voegt eraan toe dat, te dezen, het slachtoffer is gegrepen door een voorbijrijdende trein en niet door een voertuig dat als werkvoertuig is gebruikt. Het gaat dus wel degelijk om een ongeval in de zin van artikel 29*bis*

van de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen. De ministerraad verwijst ter ondersteuning van zijn argumentatie naar de arresten van het Hof van Cassatie van 5 december 2003 en van 15 november 2012.

– B –

B.1. De prejudiciële vraag heeft 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” (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 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 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 29*bis*, § 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^o 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 14*bis* 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 29*bis* van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aan-

sprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen, blijven de in artikel 1 bedoelde rechtspersonen of instellingen alsook degenen die de in artikel 1*bis* bedoelde personeelscategorieën tewerkstellen verplicht de uit deze wet voortvloeiende vergoedingen en renten uit te betalen.

§ 2. De overeenkomstig artikel 29*bis* 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 48*bis* van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 bepaalt:

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

§ 2. De overeenkomstig artikel 29*bis* 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 29*bis* 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 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 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 29*bis*

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 29*bis* 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 afgezon-

derde 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.

(...)

Noot

Toepassing van artikel 29bis WAM-wet op verkeersongevallen met spoorvoertuigen: een lange reisweg

Jeffrey Amankwah¹

1. De wetgever heeft de vergoedingsregeling van artikel 29bis WAM-wet met een wetswijziging van 19 januari 2001 uitgebreid tot verkeersongevallen waarbij aan spoorstaven gebonden motorrijtuigen (hierna “spoorvoertuigen”) betrokken zijn. De uitbreiding is opgenomen in artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet². Die wijziging was het gevolg van een prejudicieel arrest van het Grondwettelijk Hof van 15 juli 1998³ waar het Hof een schending van de

artikelen 10 en 11 van de Grondwet vaststelde doordat het oorspronkelijk artikel 29bis WAM-wet de spoorvoertuigen uitsloot van de vergoedingsregeling. Artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet bepaalt thans dat bij een verkeersongeval waarbij een spoorvoertuig betrokken is, de verplichting tot schadevergoeding rust op de eigenaar van het spoorvoertuig. Bij de uitbreiding heeft de wetgever in artikel 29bis, § 1, tweede lid WAM-wet niet verwezen naar de

¹ Praktijkassistent Instituut voor Verzekeringsrecht KU Leuven, advocaat Adlex.

² Zie algemeen en recent over art. 29bis WAM-wet: D. WUYTS, “Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een spoorvoertuig betrokken is: de saga vervolgt”, *NJW* 2014, afl. 303, 457-459; T. MEURS, “Artikel 29bis WAM: highlights uit de recente rechtspraak van het Hof van Cassatie en het Grondwettelijk Hof (2009-2014)” *Verkeersrecht*, Gent, Larcier, 2014, 25-46; J. MUYLDERMANS, “Art. 29bis WAM: ambtshalve verwijzing naar wetbepaling” (noot onder Cass. 31 oktober 2013), *T.Verz.* 2014, afl. 1, 64; C. PARMENTIER, “La Cour de cassation et l’article 29bis de la loi du 21 novembre 1989. Jurisprudence de 2001 à 2012”, *Le pli juridique* 2013, afl. 23, 3-8; T. MEURS, “Toepassing van art. 29bis WAM-wet op verkeersongevallen met spoorvoertuigen: Grondwettelijk Hof schept enige klaarheid”, *RW* 2013-14, afl. 38, 1501-1503; C. VAN SCHOUBROECK en T. MEURS, *Vergoedingsregeling zwakke weggebruiker*, Mechelen, Kluwer, 2013, 90 p.; J.-L. FAGNART, “L’article 29bis ou la responsabilité camouflée”, *T.Verz.* 2012, afl. 2, 169-180; I. BOONE, “Ongevallen met spoorvoertuigen vóór de wijziging van artikel 29bis WAM bij wet van 19 januari 2001: rechter kan ongrondwettige leemte opvullen” (noot onder Cass. 29 september 2011), *NJW* 2012, afl. 257, 141; I. BOONE, “Vergoeding van persoonsschade bij verkeersongevallen waarbij een trein betrokken is: Grondwettelijk Hof steekt stok tussen wielen” (noot onder GwH 8 maart 2012), *VAI* 2012, afl. 2, 66-68; J. LOLY, “L’article 29bis et les accidents ferroviaires: une discrimination résolue mais combien de créées?” (noot onder GwH 8 maart 2012), *RGAR* 2012, afl. 6, nr. 14.882.

³ GwH 15 juli 1998, *BS* 13 oktober 1998, 34065, *TBH* 1998, 652 en *Verkeersrecht* 1998, 367.