

Geschäftsverzeichnissnr. 6657

Entscheid Nr. 54/2018
vom 26. April 2018

ENTSCHEIDSAUSZUG

In Sachen: Vorabentscheidungsfrage in Bezug auf Artikel 48ter Absatz 1 des Gesetzes vom 10. April 1971 über die Arbeitsunfälle, gestellt vom niederländischsprachigen Polizeigericht Brüssel.

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus den Präsidenten A. Alen und J. Spreutels, und den Richtern L. Lavrysen, J.-P. Moerman, E. Derycke, F. Daoût und R. Leysen, unter Assistenz des Kanzlers F. Meersschaut, unter dem Vorsitz des Präsidenten A. Alen,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*

* *

I. *Gegenstand der Vorabentscheidungsfrage und Verfahren*

In seinem Urteil vom 28. April 2017 in Sachen der « Baloise Belgium » AG gegen die « Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen » AG öffentlichen Rechts, dessen Ausfertigung am 10. Mai 2017 in der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, hat das niederländischsprachige Polizeigericht Brüssel folgende Vorabentscheidungsfrage gestellt:

« Verstößt Artikel 48^{ter} Absatz 1 des Gesetzes vom 10. April 1971 über die Arbeitsunfälle gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, indem er nur eine Surrogationsklage gegen das Versicherungsunternehmen, das die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters des Kraftfahrzeugs deckt, vorsieht, nicht aber gegen den Eigentümer eines Schienenfahrzeugs? ».

(...)

III. *Rechtliche Würdigung*

(...)

B.1.1. Artikel 48^{ter} des Gesetzes vom 10. April 1971 über die Arbeitsunfälle bestimmt:

« Das Versicherungsunternehmen und Fedris können gegen das Versicherungsunternehmen, das die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters des Kraftfahrzeugs deckt, oder gegen den in Artikel 24 § 1 Nr. 1 des Gesetzes vom 16. März 2016 über den Status und die Kontrolle der Versicherungs- oder Rückversicherungsunternehmen erwähnten Gemeinsamen Garantiefonds eine Klage einreichen bis zur Höhe der aufgrund von Artikel 48^{bis} § 1 getätigten Auslagen, der entsprechenden Kapitale und der in den Artikeln 51^{bis}, 51^{ter} und 59^{quinquies} erwähnten Beträge und Kapitale.

Sie können auf dieselbe Weise wie das Opfer oder seine Berechtigten diese Klage einreichen und in die Rechte eintreten, die das Opfer oder seine Berechtigten gemäß Artikel 29^{bis} des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge hätten geltend machen können bei Ausbleiben einer Entschädigung gemäß Artikel 48^{bis} § 1 ».

B.1.2. Die streitgegenständliche Bestimmung ist Teil von Abschnitt 6^{bis} (« Zusammentreffen mit dem gemäß Artikel 29^{bis} des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge gewährten Schadenersatz ») von Kapitel II (« Schadenersatz ») des Gesetzes über die Arbeitsunfälle, die durch das Gesetz vom 29. April 1996 zur Festlegung sozialer Bestimmungen eingefügt wurde. Diese Einfügung wird in der parlamentarischen Vorbereitung wie folgt begründet:

« L'article 45 de la loi du 30 mars 1994 portant des dispositions sociales a inséré dans la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs un article *29bis* en vertu duquel toute victime d'un accident de la circulation ou ses ayants droit, à l'exception des conducteurs et passagers d'un véhicule automoteur, a droit à une indemnisation intégrale, à l'exception des dégâts matériels, lors de tout accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule automoteur, ceci à la charge de l'assureur qui couvre la responsabilité du propriétaire ou du détenteur du véhicule automoteur ou, à défaut d'assurance, à la charge du Fonds commun de garantie.

Par ailleurs, on y a prévu que les organismes d'assurance, au sens de la loi relative aux soins de santé et indemnités, qui ont indemnisé lesdites victimes sont subrogés dans les droits de ces victimes.

Toutefois, on n'a pas prévu une extension comparable du droit de subrogation dans le chef de l'assureur contre les accidents du travail qui a indemnisé lesdites victimes d'un accident de la circulation ou leurs ayants droit. De plus, il n'y a, pour l'action que les victimes ou ayants droit peuvent exercer contre l'assureur automobile en vertu du nouvel article *29bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs, aucune interdiction de cumul avec les indemnités d'accidents du travail et on n'a pas non plus défini l'ordre dans lequel les victimes ou leurs ayants droit peuvent exercer les actions fondées sur l'article *29bis* précité et sur la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail.

Pour combler ces lacunes, une nouvelle section *6bis* est insérée dans la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail. Cette nouvelle section régit le cumul de la réparation en vertu de la loi sur les accidents du travail avec les indemnités fondées sur l'article *29bis* de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs d'une manière parallèle à ce qui est déjà le cas actuellement pour le cumul avec la réparation accordée en vertu du droit commun de la responsabilité.

Le Comité de gestion du Fonds des accidents du travail a émis un avis favorable unanime concernant cette proposition d'ajout en séance du 18 juillet 1994 » (*Doc. parl.*, Chambre, 1995-1996, n° 352/1, p. 3).

Angesichts der Ziele verpflichtet Artikel *48bis* des Gesetzes über die Arbeitsunfälle den Arbeitsunfallversicherer des Arbeitgebers des Opfers, dem Opfer eines Arbeitsunfalls, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt war, die sich aus dem Gesetz über die Arbeitsunfälle ergebenden Entschädigungen ungeachtet Artikel *29bis* des Gesetzes vom 21. November 1989 über die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge (im Folgenden: Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetz) zu zahlen. Der gemäß Artikel *29bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes zuerkannte Schadenersatz kann in einem solchen Fall in keinem Zusammenhang mit der Entschädigung für körperliche Verletzungen stehen, so wie sie durch das Gesetz über die Arbeitsunfälle abgedeckt ist. Im Übrigen kann der Schadenersatz aufgrund von Artikel *29bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes

gleichzeitig mit Entschädigungen, die aus dem Gesetz über die Arbeitsunfälle hervorgehen, bezogen werden.

Der streitgegenständliche Artikel 48^{ter} des Gesetzes über die Arbeitsunfälle räumt dem Arbeitsunfallversicherer, der diese Verpflichtung erfüllt hat, ein Klagerecht gegen das Versicherungsunternehmen, das die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters des Kraftfahrzeugs deckt, ein. Der Arbeitsunfallversicherer tritt insoweit in die Rechte ein, die das Opfer oder seine Berechtigten gemäß Artikel 29^{bis} des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes hätten geltend machen können bei Ausbleiben einer Entschädigung gemäß Artikel 48^{bis} § 1 des Gesetzes über die Arbeitsunfälle.

B.1.3. Die streitgegenständliche Bestimmung wurde durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Januar 2001 zur Abänderung verschiedener Bestimmungen in Bezug auf die Regelung der automatischen Entschädigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und der Fahrgäste von Motorfahrzeugen abgeändert.

Diese Bestimmung erweiterte den Anwendungsbereich der streitgegenständlichen Bestimmung auf den Haftpflichtversicherer des Führers des Kraftfahrzeugs, während die ursprüngliche Fassung dieser Bestimmung nur den Haftpflichtversicherer des Eigentümers und des Halters des Kraftfahrzeugs erwähnte. Diese Abänderung wurde im Rahmen der parlamentarischen Vorbereitung wie folgt begründet:

« L'article 48^{ter} de la loi sur les accidents de travail compte parmi les dispositions qui régissent le concours entre l'indemnisation pour un accident du travail et l'indemnisation accordée en vertu de l'article 29^{bis} de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs. Le parallélisme entre les deux textes doit être complet. Il convient dès lors de mentionner également dans la loi sur les accidents du travail l'assureur qui couvre la responsabilité du conducteur » (*Doc. parl.*, Chambre, 1999-2000, DOC 50-0210/001, p. 6).

B.2.1. Artikel 29^{bis} des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes bestimmt:

« § 1. Im Fall eines Verkehrsunfalls, an dem ein oder mehrere Kraftfahrzeuge beteiligt sind, an den in Artikel 2 § 1 erwähnten Orten werden mit Ausnahme von Sachschaden und den von den Fahrern der beteiligten Fahrzeuge erlittenen Schäden alle Schäden, die die Opfer und ihre Rechtsnachfolger erleiden und die von Personenschaden oder Tod herrühren, darin inbegriffen der Schaden an Kleidung, gesamtschuldnerisch von den Versicherern, die gemäß vorliegendem Gesetz die Haftpflicht der Eigentümer, Fahrer oder Halter der Kraftfahrzeuge

decken, entschädigt. Vorliegende Bestimmung ist ebenfalls anwendbar, wenn der Fahrer den Schaden vorsätzlich verursacht hat.

Im Fall eines Verkehrsunfalls, an dem ein an Schienen gebundenes Kraftfahrzeug beteiligt ist, obliegt die Verpflichtung zur Entschädigung der in vorhergehendem Absatz vorgesehenen Schäden dem Eigentümer des Fahrzeugs.

Schaden an funktionellen Prothesen gilt als Personenschaden. Unter funktioneller Prothese wird verstanden: vom Opfer verwendete Mittel, um körperliche Beeinträchtigungen auszugleichen.

Artikel 19*bis*-11 § 1 ist auf diese Entschädigung anwendbar. Wenn der Unfall jedoch durch ein zufälliges Ereignis verursacht wurde, bleibt der Versicherer zur Entschädigung verpflichtet.

Die Bestimmungen des vorliegenden Artikels sind ebenfalls auf Verkehrsunfälle im Sinne von Absatz 1 anwendbar, an denen Kraftfahrzeuge beteiligt sind, die aufgrund von Artikel 10 des vorliegenden Gesetzes von der Versicherungspflicht befreit sind und deren Eigentümer von dieser Befreiung Gebrauch gemacht haben.

Opfer, die älter als vierzehn Jahre sind und die den Unfall und dessen Folgen gewollt haben, können sich nicht auf die in Absatz 1 erwähnten Bestimmungen berufen.

Für die Ausführung dieser Entschädigungspflicht gelten die gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflichtversicherung im Allgemeinen und die Haftpflichtversicherung in Bezug auf Kraftfahrzeuge im Besonderen, insofern in vorliegendem Artikel nicht davon abgewichen wird.

§ 2. Fahrer eines Kraftfahrzeugs und ihre Rechtsnachfolger können sich nicht auf die Bestimmungen des vorliegenden Artikels berufen, außer wenn der Fahrer als Rechtsnachfolger eines Opfers, das kein Fahrer war, handelt und insofern der Fahrer den Schaden nicht vorsätzlich verursacht hat.

§ 3. Unter Kraftfahrzeugen müssen Fahrzeuge im Sinne von Artikel 1 des vorliegenden Gesetzes verstanden werden mit Ausnahme von kraftbetriebenen Rollstühlen, die von Personen mit Behinderung in den Verkehr gebracht werden können.

§ 4. Der Versicherer oder der Gemeinsame Garantiefonds treten in die Ansprüche der Opfer gegenüber Dritten, die gemäß dem allgemeinen Recht haften, ein.

In Ausführung des vorliegenden Artikels ausgezahlte Entschädigungen dürfen nicht zwecks Auszahlung anderer aufgrund des Verkehrsunfalls geschuldeter Entschädigungen aufgerechnet oder beschlagnahmt werden.

§ 5. Die Regeln in Bezug auf die zivilrechtliche Haftpflicht sind auf alles anwendbar, was nicht ausdrücklich in vorliegendem Artikel geregelt wird ».

B.2.2. Diese Bestimmung ist Teil von Kapitel *Vbis* (« Entschädigung bestimmter Opfer von Verkehrsunfällen ») des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes, das durch Artikel 45 des Gesetzes vom 30. März 1994 zur Festlegung sozialer Bestimmungen eingefügt wurde.

Mit dieser Einfügung wollte der Gesetzgeber Opfer von Verkehrsunfällen und ihre Angehörigen schützen, die infolge eines Verkehrsunfalls oft in eine schwierige finanzielle Lage geraten, die das zugefügte Leid noch verschlimmert, während es oft nicht einfach ist, die Haftung für den Unfall zu beweisen. Deshalb führte er eine Regelung ein, wonach derjenige, der ein Kraftfahrzeug in den Verkehr bringt, objektiv für die Personenschäden haftet, die sich aus dem Unfall ergeben, an dem dieses Fahrzeug beteiligt ist (*Parl. Dok.*, Senat, 1993-1994, Nr. 980/1, S. 8-10).

Die Pflicht zur Leistung von Schadenersatz gegenüber dem Opfer obliegt dem Versicherer, der die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters des Kraftfahrzeugs entsprechend dem Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetz deckt. Bei einem Unfall, an dem ein an Schienen gebundenes Kraftfahrzeug beteiligt ist, obliegt diese Verpflichtung dem Eigentümer dieses Fahrzeugs. Gemäß Artikel *29bis* § 4 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes tritt dieser Versicherer daraufhin in die Rechte des Opfers gegenüber Dritten, die für den Unfall haften, ein.

B.2.3. In seiner Entscheidung Nr. 92/98 vom 15. Juli 1998 hat der Gerichtshof entschieden, dass die damalige Fassung von Artikel *29bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes nicht mit dem Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung vereinbar war, sofern er die Unfälle, an denen an Schienen gebundene Kraftfahrzeuge beteiligt waren, von der in dem erwähnten Gesetz vorgesehenen Entschädigungsregelung ausschloss.

Deshalb wurde Artikel *29bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Januar 2001 abgeändert (*Parl. Dok.*, Kammer, 1999-2000, DOC 50-0210/001, S. 1). Diese Bestimmung fügte unter anderem einen Absatz 2 in Artikel *29bis* § 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes ein, der eine objektive Haftung des Eigentümers des an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs einführt.

B.3.1. Sowohl die streitgegenständliche Bestimmung als auch Artikel *29bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes möchten ein Gleichgewicht zwischen dem finanziellen

Opferschutz und den Wirkungen des allgemeinen Haftungsrechts schaffen. Aus dem Grunde beinhalten beide Bestimmungen sowohl eine objektive Haftung eines Versicherers als auch einen Surrogationsanspruch, der anschließend durch denselben Versicherer geltend gemacht werden kann. In keinem der beiden Fälle hat die objektiv haftende Partei den Betrag, den sie an das Opfer gezahlt hat, endgültig zu tragen.

B.3.2. Die streitgegenständliche Bestimmung und Artikel 29*bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes enthalten eine gestufte Surrogationsregelung. Das Opfer eines Arbeitsunfalls, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist, erhält eine Entschädigung wegen seiner Schäden im Sinne des Gesetzes über die Arbeitsunfälle vom Arbeitsunfallversicherer seines Arbeitgebers, der aufgrund der streitgegenständlichen Bestimmung über einen Surrogationsanspruch gegen das Versicherungsunternehmen, das die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters des Kraftfahrzeugs deckt, in Bezug auf diesen ausgezahlten Betrag verfügt. Dieses letztgenannte Versicherungsunternehmen verfügt seinerseits gemäß Artikel 29*bis* § 4 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes über einen Surrogationsanspruch gegen die nach dem allgemeinen Recht haftenden Dritten.

B.4. Bei einer Auslegung im Sinne des vorliegenden Gerichts sieht die streitgegenständliche Bestimmung nur einen Surrogationsanspruch gegen das Versicherungsunternehmen vor, das die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters des Kraftfahrzeugs deckt, jedoch keinen Surrogationsanspruch gegen den Eigentümer eines an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs. Es möchte wissen, ob diese unterschiedliche Behandlung mit dem Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung vereinbar sei.

B.5.1. Bei einem wortwörtlichen Verständnis in Bezug auf die streitgegenständliche Bestimmung verweist diese nur auf die in Artikel 29*bis* § 1 Absatz 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes erwähnten Kfz-Versicherer und nicht auf die Eigentümer der an Schienen gebundenen Kraftfahrzeuge in Sinne von Artikel 29*bis* § 1 Absatz 2 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes.

B.5.2. Eine solche Auslegung führt dazu, dass der Arbeitsunfallversicherer, der gegenüber dem Opfer eines Arbeitsunfalls, an dem ein an Schienen gebundenes Kraftfahrzeug beteiligt war, Schadenersatz geleistet hat, ungünstiger als der Arbeitsunfallversicherer

behandelt wird, der gegenüber dem Opfer eines Arbeitsunfalls, an dem ein anderes Kraftfahrzeug beteiligt war, Schadensersatz geleistet hat.

Nur im letzteren Fall hat der Arbeitsunfallversicherer nämlich die Sicherheit, dass er den an das Opfer gezahlten Betrag aufgrund des in der streitgegenständlichen Bestimmung geregelten Surrogationsanspruchs zurückfordern kann. Im ersteren Fall kann er einen Anspruch ausschließlich auf Grundlage des allgemeinen Rechts gegenüber dem haftenden Dritten geltend machen und trägt er die Beweislast und das Risiko seiner Zahlungsunfähigkeit.

B.5.3. Diese unterschiedliche Behandlung ist vor dem Hintergrund des in B.3.1 erwähnten Ziels zur Schaffung eines Gleichgewichts zwischen dem finanziellen Opferschutz und den Wirkungen des allgemeinen Haftungsrechts nicht gerechtfertigt. In beiden Fällen hat der Arbeitsunfallversicherer nämlich das Opfer entschädigt und in beiden Fällen muss die gestufte Surrogationsregelung dazu führen, dass die endgültige Entschädigungspflicht denjenigen trifft, der für den Unfall haftet.

Das Ziel rechtfertigt es folglich nicht, dass die gestufte Surrogationsregelung sowie die vom Gesetzgeber gewollte « vollständige Parallelität » zwischen der streitgegenständlichen Bestimmung und Artikel 29*bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes durchbrochen werden, wenn an einem Arbeitsunfall ein an Schienen gebundenes Kraftfahrzeug beteiligt ist.

B.5.4. Die in B.5.2 erwähnte unterschiedliche Behandlung ist ebenso wenig gerechtfertigt durch den Umstand, dass die Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen (im Folgenden: NGBE) kein privates Versicherungsunternehmen ist und keine Prämien bekommt, die für die Gewährung einer Deckung zugunsten von Versicherten verwendet werden.

Die streitgegenständliche Regelung und Artikel 29*bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes schützen nämlich nicht die Interessen des privat versicherten Eigentümers eines Kraftfahrzeugs, sondern beinhalten eine zwingende Regelung zur objektiven Haftung und zur Surrogation zum Schutz der Opfer eines Arbeitsunfalls, an dem ein Kraftfahrzeug beteiligt ist.

B.5.5. Daraus geht hervor, dass die streitgegenständliche Bestimmung im Falle der Auslegung, dass sie keinen Surrogationsanspruch des Arbeitsunfallversicherers gegen den Eigentümer eines an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs vorsieht, nicht mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung vereinbar ist.

B.6.1. Die streitgegenständliche Bestimmung kann jedoch auch auf andere Weise ausgelegt werden.

Gemäß Artikel 10 § 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes sind der Staat, die Regionen, die Gemeinschaften, Proximus, die Nationale Gesellschaft der Luftfahrtwege, die NGBE, Infrabel, die Nationale Vizinalbahngesellschaft und « bpost » nicht verpflichtet, für ihnen gehörende oder auf ihrem Namen zugelassene Kraftfahrzeuge eine Versicherung abzuschließen, allerdings decken sie in dem Fall selbst gemäß dem Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetz die zivilrechtliche Haftpflicht, zu der das Kraftfahrzeug Anlass geben kann. Sie haben dann, sofern sie aufgrund ihrer eigenen Haftpflicht nicht zu Schadensersatz verpflichtet sind, gegenüber den Geschädigten die gleichen Verpflichtungen wie der Versicherer.

Wenn die NGBE keine Kfz-Versicherung für die an Schienen gebundenen Kraftfahrzeuge, deren Eigentümerin sie ist, abschließt, ist sie gemäß der erwähnten Bestimmung somit selbst als Versicherer im Sinne von Artikel 29*bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes und im Sinne der streitgegenständlichen Bestimmung anzusehen. Artikel 48*ter* Absatz 2 des Gesetzes über die Arbeitsunfälle verweist im Übrigen auf Artikel 29*bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes in seiner Gesamtheit, ohne danach zu unterscheiden, welche Kraftfahrzeugart am Arbeitsunfall beteiligt war beziehungsweise ob Absatz 1 oder 2 von Artikel 29*bis* § 1 des erwähnten Gesetzes anwendbar ist.

B.6.2. Bei einer solchen Auslegung, die der vom Gesetzgeber gewollten « vollständigen Parallelität » zwischen der streitgegenständlichen Bestimmung und Artikel 29*bis* des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes entspricht, räumt die streitgegenständliche Bestimmung dem Arbeitsunfallversicherer einen Surrogationsanspruch gegen den Eigentümer des an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs, das am Arbeitsunfall beteiligt war, ein.

B.6.3. Diese Auslegung verpflichtet die NGBE im Übrigen nicht, die seitens des Arbeitsunfallversicherers dem Opfer zuerkannte Entschädigung endgültig zu tragen. Gemäß Artikel 29*bis* § 4 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes kann die NGBE nämlich anschließend einen Anspruch gegenüber demjenigen geltend machen, der nach dem allgemeinen Recht haftet.

Sie trägt insoweit zwar die Beweislast und das Risiko der Zahlungsunfähigkeit des haftenden Dritten, jedoch stellt dies angesichts der Ziele, die durch die streitgegenständliche Bestimmung verfolgt werden, keine unverhältnismäßige Last dar.

Übrigens trägt die NGBE diese Last und dieses Risiko nur, sofern sie keine Kfz-Versicherung für die an Schienen gebundenen Kraftfahrzeuge, deren Eigentümerin sie ist, abschließt. Wenn sie eine solche Versicherung abschließt, wird sie nicht mehr als Versicherer im Sinne von Artikel 10 § 1 des Kfz-Haftpflichtversicherungsgesetzes angesehen und muss der Arbeitsunfallversicherer seinen Surrogationsanspruch gegenüber diesem Versicherer geltend machen.

B.6.4. Bei einer solchen Auslegung hat die streitgegenständliche Bestimmung nicht die in B.5.2 erwähnte unterschiedliche Behandlung zur Folge, da dem Arbeitsunfallversicherer der in der streitgegenständlichen Bestimmung vorgesehene Surrogationsanspruch sowohl gegen das Versicherungsunternehmen, das die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters des Kraftfahrzeugs deckt, als auch gegebenenfalls gegen den Eigentümer eines an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs zusteht.

In dieser Auslegung ist die fragliche Bestimmung vereinbar mit den Artikeln 10 und 11 der Verfassung.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

erkennt für Recht:

- Artikel 48^{ter} des Gesetzes vom 10. April 1971 über die Arbeitsunfälle verstößt gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, wenn er dahin ausgelegt wird, dass er einen Surrogationsanspruch gegen das Versicherungsunternehmen, das die Haftung des Eigentümers, des Führers oder des Halters eines Kraftfahrzeugs deckt, aber nicht gegen den Eigentümer eines an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs vorsieht.

- Artikel 48^{ter} des vorerwähnten Gesetzes vom 10. April 1971 verstößt nicht gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung, wenn er dahin ausgelegt wird, dass er einen Surrogationsanspruch gegen den Eigentümer eines an Schienen gebundenen Kraftfahrzeugs vorsieht.

Erlassen in niederländischer und französischer Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 26. April 2018.

Der Kanzler,

Der Präsident,

(gez.) F. Meersschaut

(gez.) A. Alen