

ONDERSCHEID VERKEERSRISICO EN WERKMATERIEELRISICO GEHANDHAAFD?

Naar aanleiding van een ongeval met een vorkheftruck heeft de Hoge Raad op 8 juni 2018 een uitspraak gedaan die van belang is voor de huidige verzekeringspraktijk voor werktuigen. Bij de verzekering van werktuigen wordt onderscheid gemaakt tussen het verkeersrisico (oftewel de WAM) en het werkmaterieelrisico (ook wel werkrisico genoemd). Kan dat onderscheid na deze uitspraak nog blijven bestaan?

Verzekeraars plegen onder de AVB-dekking een uitsluiting op te nemen voor aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door of met motorrijtuigen en bieden voor die risico's een WAM-dekking en/of een werkmaterieeldekking aan. De daaraan ten grondslag liggende gedachte is dat de risico's van motorrijtuigen zodanig zijn dat deze niet onder een algemene aansprakelijkheidsverzekering kunnen worden geschaard. Voor verkeersrisico's waartoe motorrijtuigen aanleiding kunnen geven, geldt daarom de specifieke WAM-dekking. Het is echter ook mogelijk een motorrijtuig in te zetten als een werktuig, waarbij er geen verkeersrisico is. Denk aan de betonmolen, de hijskraan of de hoogwerker. Voor die gevallen is een verzekering beschikbaar met werkmaterieeldekking. Over de vraag of iets onder het verkeersrisico of onder het werkmaterieelrisico moet vallen, is op 8 juni 2018 een uitspraak gedaan door de Hoge Raad (ECLI:HR:2018:877).

DE FEITEN

De volgende feiten waren aanleiding tot de uitspraak. Een bedrijf uit Nederland verrichtte werkzaamheden in Frankrijk voor een opdrachtgever. Tot de werkzaamheden behoorde het verplaatsen van betonnen elementen met een vorkheftruck in een loods. Voor de vorkheftruck was een verzekering afgesloten. Onder de dekking van deze polis was de aansprakelijkheid overeenkomstig de WAM in de EU

gedekt en was er een werkmaterieeldekking voor andere landen dan Frankrijk.

Bij een manoeuvre van de vorkheftruck voor het verplaatsen van de betonnen elementen werd een betonnen element geraakt, dat omviel en terechtkwam op de benen van het slachtoffer. Het slachtoffer wilde vervolgens zijn schade vergoed hebben van het Nederlandse bedrijf dat de vorkheftruck had verhuurd. Het aangesproken bedrijf riep toen de verzekeraar in vrijwaring op. De verzekeraar zou de schade van het slachtoffer moeten vergoeden op grond van de afgesloten WAM-verzekering.

HET JURIDISCH KADER

De WAM-verzekering dekt op grond van art. 3 lid 1 WAM de civielrechtelijke aansprakelijkheid waartoe 'een motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven'. Aangezien dit artikel voortkomt uit een Europese richtlijn, de zogenaamde WAM-richtlijn, dient art. 3 lid 1 van de WAM in overeenstemming met die

richtlijn te worden uitgelegd. Iedere lidstaat moet de nodige maatregelen treffen opdat de wettelijke aansprakelijkheid met betrekking tot de deelneming aan het verkeer van voertuigen die gewoonlijk op zijn grondgebied zijn gestald, door een verzekering is gedekt. Om een onderscheid te maken tussen het verkeers- (oftewel het WAM-) risico en het werkmaterieelrisico,

heeft de Nederlandse rechter aangesloten bij rechtspraak van het Benelux Gerechtshof (van 23 oktober

Een object kan een verkeersrisico én een werkrisico opleveren of alleen een werkrisico

1984, VR 1985, 1 *Visser/Centraal Beheer*). Volgens die uitspraak doet het zogenaamde WAM-risico zich alleen voor wanneer de schade wordt veroorzaakt op een wijze die karakteristiek is voor deelname aan het verkeer.

Het gaat in deze zaak om de vraag of het 'aantikken' door een vorkheftruck van een betonnen element, waarbij met de lepel van de vorkheftruck tegen dat element wordt gestoten en gevolgd waarvan het omvalt, een handelwijze is die karakteristiek is voor deelname aan het verkeer en dus onder het WAM-risico valt.

EUROPESE RECHTSPRAAK

Het Europese Hof van Justitie heeft het begrip 'deelneming in het verkeer van voertuigen' in twee vrij recente uitspraken verduidelijkt.

HET VNUK-ARREST

In het *Vnuk-arrest* (ECLI:EU:C:2014:2146) uit 2014 heeft het hof bepaald dat een tractor met aanhangwagen aan de definitie van voertuig in de zin van de richtlijn beantwoordt. Aanleiding tot deze uitspraak vormde het gegeven dat sommige lidstaten hun nationale wetgeving zodanig hebben ingericht, dat de verzekeringsplicht op grond van de WAM-richtlijn alleen geldt voor gebruik van een motorrijtuig op de openbare weg. Het hof





heeft met zijn uitleg bepaald dat een WAM-verzekeringplicht niet beperkt is tot de openbare weg. Dat een tractor ook kan worden gebruikt als landbouwwerktuig is niet van invloed op de vaststelling dat een tractor onder het begrip voertuig valt. Het hof is van mening dat er sprake is van ‘deelname aan het verkeer van een voertuig’ als een tractor met een aanhangwagen een manoeuvre uitvoert op een binnenplaats van een boerderij om een schuur binnen te rijden. Het gebruik van het voertuig moet daarbij overeenstemmen met de gebruikelijke functie van dat voertuig. Het hof lijkt daarbij met name het vervoeren te bedoelen. Het begrip ‘deelname aan het verkeer van voertuigen’ is dus niet beperkt tot situaties in het wegverkeer, het omvat elk gebruik in overeenstemming met de gebruikelijke functie van dit voertuig.

HET RODRIGUES DE ANDRADE-ARREST

Het *Rodrigues de Andrade-arrest* (ECLI:EU:C:2017:908) uit 2017 bracht verdere verduidelijking. Het

Verkeersdeelname is niet beperkt tot wegverkeer

ging om een ongeval op een landbouwbedrijf. Een landbouwtractor stond stil, terwijl de motor draaide ter aandrijving van een pomp voor het sproeien van een bestrijdingsmiddel. Ieder gebruik van een voertuig als vervoermiddel valt onder ‘deelname aan het verkeer van voertuigen’. Vervolgens moet worden bekeken of een voertuig dat bestemd is om niet alleen gewoonlijk als vervoermiddel te worden gebruikt, maar in bepaalde omstandigheden ook als werktuig, op het moment van het ongeval voornamelijk als vervoermiddel werd gebruikt. Of dat het voertuig als werktuig werd gebruikt, in welk geval het betreffende gebruik niet valt onder ‘deelname aan het verkeer van voertuigen’. In een concreet geval moet dus beoordeeld worden of het gebruik tijdens een ongeval voornamelijk verband houdt met de functie als werktuig of als vervoermiddel. Gaat het niet om de functie vervoermiddel, maar om die van werktuig, dan valt deze niet onder de WAM-dekking.

DE HOGE RAAD

De Hoge Raad moest oordelen over de beslissing van het hof over de manoeuvre van de vorkheftruck. Het hof is in 2016 van oordeel (ECLI:NL:GHSHE:2016:5402) dat uit de toedracht met de vorkheftruck volgt dat sprake is van schade die ‘in het verkeer’ is ontstaan door een daarvoor verzekerd voertuig. Het begrip ‘deelname aan het verkeer van voertuigen’ omvat immers mede ‘elk gebruik van een voertuig dat overeenstemt met de gebruikelijke functie ervan’. Voldoende was dus dat de heftruck werd gebruikt in overeenstemming met de gebruikelijke functie ervan.

De Hoge Raad is bijzonder kort. In één rechtsoverweging doet de Hoge Raad de zaak af.

Het hof heeft in de zin van de WAM-richtlijn geoordeeld dat een vorkheftruck bestemd is om gewoonlijk als vervoermiddel te worden gebruikt, aldus de Hoge Raad. Op grond van de omstandigheden heeft het hof vervolgens geoordeeld dat de vorkheftruck tijdens het uitvoeren van de manoeuvre als

»



vervoermiddel diende. Het gaat om de omstandigheden:

- dat de manoeuvre werd uitgevoerd bij het voorgenomen vervoeren van een betonnen element waarmee elders in de loods een wand werd opgebouwd; en
- dat het ongeluk is ontstaan doordat de chauffeur bij het naar voren rijden van de vorkheftruck met de lepels daarmee in aanraking is gekomen. Volgens de Hoge Raad ligt in het oordeel van het hof besloten dat het gebruik dat van de vorkheftruck werd gemaakt ten tijde van het ongeval, *niet* de werktuigfunctie betrof. Daarmee valt het ongeval met de vorkheftruck onder de reikwijdte van de WAM.

COMMENTAAR

De beslissing van het hof dateert van 6 december 2016, dus van vóór de verduidelijking van het *Rodrigues de Andrade-arrest* uit 2017. Het is daarom opmerkelijk dat de Hoge Raad in de rechtsoverwegingen van het bestreden arrest van het hof leest dat deze heeft geoordeeld conform het *Rodrigues de Andrade-arrest* en uitgegaan is van de vraag of het gebruik van de vorkheftruck voornamelijk verband houdt met de functie als werktuig of als vervoermiddel.

Door het arrest van het hof niet te vernietigen en van het hof te vragen deze afweging alsnog te maken, kunnen vraagtekens gezet worden

bij het arrest van de Hoge Raad. Vindt de Hoge Raad dat de afweging in het concrete geval eenvoudig gemaakt kan worden en dat het oordeel al snel moet luiden dat er sprake is van de functie als vervoermiddel? Is dit de lijn die de Hoge Raad wil uitzetten? Daarmee zou namelijk de in Nederland bestaande verzekeringspraktijk waarin het verkeersrisico en het werkmaterieelrisico apart verzekerd zijn niet meer dezelfde betekenis hebben als tot nu toe het geval was. Die is immers nog gebaseerd op de beoordeling of er van een risico dat het gevolg is van een typische verkeersgedraging sprake is geweest, een criterium dat ook het Europese hof in 2017 heeft bevestigd. Als het bij werktuigen altijd gaat om vervoeren, vallen ongevallen met werktuigen voortaan onder het verkeersrisico (de WAM).

Of – en dat is een andere mogelijkheid – de Hoge Raad vindt dat in de feiten zo overduidelijk besloten ligt dat er sprake is van de functie vervoermiddel en niet van de functie werktuig, dat hij de zaak zonder enige twijfel kan afdoen. In dat geval zou het huidige onderscheid in de verzekeringspraktijk tussen verkeersrisico en werkmaterieelrisico nog wel kunnen blijven bestaan.

Bij die laatste lezing zijn kanttekeningen te plaatsen. Want ook

De Hoge Raad scheidt met de uitspraak verwarring over het onderscheid tussen werkrisico en verkeersrisico

het slachtoffer zelf is van mening dat het ongeluk is ontstaan omdat de vorkheftruck een betonnen element aantikte. Er is dus niet (zonder meer) sprake van vervoer of van een typisch aan het verkeer verbonden gedraging. Bovendien had het hof geoordeeld dat het niet uitmaakte of de heftruck aan het rijden was of niet.

Ook is het oordeel van de Hoge Raad lastig te duiden ten aanzien van een eerdere uitspraak van de Hoge Raad, die eveneens gaat over de manoeuvre van een vorkheftruck (HR 7 februari 1986, NJ 1986, 459 *Visser/Centraal Beheer*). Aan het vereiste karakteristiek voor het verkeer is niet reeds voldaan als het werktuig zich met zijn wielen verplaatst, zo oordeelde de Hoge Raad toen. Dat was zeker niet het geval als de vorkheftruck zich verplaatste om een positie in te nemen om pallets op elkaar te plaatsen. Zo zou ook kunnen worden geredeneerd in het vorkheftruckongeval dat in deze zaak centraal staat. De Hoge Raad scheidt met de uitspraak verwarring over het onderscheid tussen werkrisico en verkeersrisico.

CONCLUSIE

Wat zijn de consequenties van de uitspraak van de Hoge Raad voor de praktijk? Die zijn echt onduidelijk. Het zou kunnen zijn dat het onderscheid tussen het verkeersrisico en het werkmaterieelrisico niet meer gehandhaafd kan blijven. Maar het kan net zo goed zijn dat verzekeraars dit onderscheid wél kunnen blijven hanteren. Een nieuwe uitspraak van de Hoge Raad is nodig om er zeker van te zijn welke koers is uitgezet. Om aan deze onzekerheid het hoofd te bieden, zouden verzekeraars hun polissen moeten aanpassen, zodat werktuigen zekerheidshalve ook onder de WAM-dekking vallen. Ook zouden verzekerden met werktuigen hun polissen tegen het licht moeten houden. Is hun schade vandaag de dag nog wel gedekt door een verzekering? Zij zouden een verzekering zowel voor het verkeersrisico als voor het werkmaterieelrisico moeten afsluiten. ●

Mr. dr. J.E. (Janet) van de Bunt
De auteur is wetenschappelijk medewerker van de BU Aansprakelijkheid, Verzekering & Vervoer bij Holla advocaten te Eindhoven.