

103. Pelotonrijden praktisch belicht; een eerste verkenning van de aansprakelijkheids- en verzekeringsaspecten van pelotonrijden in het vrachtverkeer

MR.DRS. M.B.E. HENDRIKS EN MR. E.E. KRIKKE

Alle ogen in de (weg)transportsector zijn gericht op de nieuwste technologische ontwikkeling van vrachtwagenfabrikanten: 'platooning' oftewel 'pelotonrijden'. Pelotonrijden is het automatisch volgen van een voorgaande vrachtwagen door andere vrachtwagens. Niet alleen commerciële bedrijven zijn gefocust op pelotonrijden, ook het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is zeer geïnteresseerd en zelfs voorstander van een (snelle) implementatie van pelotonrijden op de Nederlandse én de Europese wegen. In dat kader heeft op 6 april 2016 de European Truck Platooning Challenge 2016 plaatsgevonden. Een aantal 'treintjes' van grote truckfabrikanten is een aantal dagen eerder vanuit het land van herkomst vertrokken en is tegelijkertijd aangekomen in Rotterdam. Nederland wil hiermee als voorzitter van de Europese Unie het belang van pelotonrijden onder de aandacht brengen. De verwachting is dat pelotonrijden op korte termijn realiteit zal zijn. Onderzoeksbureau TNO gelooft dat pelotonrijden zelfs al in 2020 werkelijkheid zal zijn.

Het enthousiasme dat heerst over pelotonrijden binnen de transportsector wordt overschaduwd door onzekerheid die transportbedrijven voelen over aansprakelijkheids- en verzekeringskwesties. Directeuren van transportbedrijven geven aan dat pas wanneer de aansprakelijkheids- en verzekeringskwesties duidelijk zijn, zij pelotonrijden in hun bedrijf zullen implementeren.¹ Zij willen de bedrijfsstrategie kunnen aanpassen op de (eventuele) implementatie van pelotonrijden binnen het bedrijf.

Maar ook voor de vrachtwagenproducenten is het belangrijk om te weten wat zij kunnen verwachten op het gebied van het aansprakelijkheids- en verzekeringsrecht, opdat zij niet onverwacht worden geconfronteerd met een veranderd risicoprofiel van hun bedrijf.

Dit artikel is een eerste verkenning van de implicaties van pelotonrijden voor transportbedrijven, vrachtwagenproducenten en verzekeraars. Eerst zullen wij (kort) beschrijven wat pelotonrijden precies is en wat de maatschappelijke relevantie van pelotonrijden is. Daarna gaan wij in op hoe pelotonrijden in het huidige aansprakelijkheidsrecht past.

¹ Niet gepubliceerde interviews met een vijftal CEO's/eigenaars van (grote) transportbedrijven door auteurs.

Vervolgens kijken wij naar verschillende verzekeringsaspecten van pelotonrijden. We sluiten het artikel af met concluderende opmerkingen en praktische tips.

Het artikel zal zich beperken tot de bedrijfsmatige invoering van pelotonrijden. Er zal dus niet worden ingegaan op pelotonrijdende personenauto's. Omdat pelotonrijden met name interessant is voor vrachtwagenbedrijven met meerdere vrachtwagens, ligt de nadruk van het artikel bovendien op vrachtwagenbedrijven met meerdere vrachtwagens en vrachtwagenchauffeurs. Er zal dus geen aandacht worden besteed aan zogenoemde 'eenpitters'.²

Het wat en waarom van pelotonrijden

Simpel gezegd, is pelotonrijden het automatisch volgen van een leidende vrachtwagen. De vrachtwagens volgen elkaar op een zeer korte afstand. De afstand tussen twee volgende vrachtwagens kan zelfs (slechts) 0,3 seconde zijn.

² Daarnaast zal dit artikel vooral de praktische implicaties voor verzekeraars, transportbedrijven en vrachtwagenproducenten belichten. Er zal derhalve niet worden ingegaan op een mogelijke introductie van bijvoorbeeld een directe verkeersverzekering.

Dit betekent een afstand van 6,7 meter bij een snelheid van 80 kilometer/uur.³ Dat is een substantieel kortere afstand dan tegenwoordig het geval is.

Pelotonrijden bouwt voort op reeds beschikbare technologie zoals Adaptive Cruise Control (ACC), Lane Keeping Assist (LKA) en Automated parking. Deze technologieën gebruiken alle Automated Driving (AD) technology. Door een combinatie van sensoren, radars en camera's maakt AD-technologie het mogelijk voor de vrachtwagen om zijn omgeving 'op te merken'. Ook global positioning systems (GPS) en inertial navigation systems (INS) worden gebruikt om pelotonrijden mogelijk te maken.⁴

De leidende vrachtwagen wordt gevolgd door een of meer volgende vrachtwagens. Wanneer de chauffeur in de leidende vrachtwagen stuurt, remt of juist versnelt, dan zullen de volgende vrachtwagens automatisch exact hetzelfde doen. De volgende vrachtwagenchauffeurs hoeven dus zelf geen actie te ondernemen, waardoor het mogelijk is om een zeer kleine afstand tussen de voertuigen te handhaven. Aangezien pelotonrijden vooral geschikt is om grotere afstanden achter elkaar te rijden, zal in de toekomst pelotonrijden met name op de snelweg plaatsvinden.

De verwachting is dat pelotonrijden verschillende stadia van automatisering zal kennen. In de eerste fase zullen vrachtwagenchauffeurs in de volgende vrachtwagens aanwezig dienen te zijn. In deze fase zullen de volgende vrachtwagenchauffeurs actief dienen te letten op de verkeerssituatie. In de tweede fase hoeven de volgende vrachtwagenchauffeurs niet meer actief op te letten. Zij kunnen dan bijvoorbeeld gaan slapen of een boek lezen. In de laatste automatiseringsfase zijn er helemaal geen vrachtwagenchauffeurs meer aanwezig in de volgende vrachtwagens.⁵

Pelotonrijden zal zorgen voor een substantiële reductie van brandstofgebruik. De volgende vrachtwagen kan een brandstofbesparing bereiken tussen de 10 en 12 procent en de leidende vrachtwagen tussen de 5 en 10 procent.⁶ Dit komt vooral doordat de vrachtwagens op een zeer korte afstand van elkaar rijden. Hierdoor vermindert de luchtweerstand die de (met name volgende) vrachtwagens ervaren.⁷ De voordelen van een verminderd brandstofge-

bruik zijn een verminderde CO₂-uitstoot en lagere kosten voor de transportbedrijven.

Daarnaast is de verwachting dat pelotonrijden zal zorgen voor een veiligere situatie op de wegen, doordat pelotonrijden menselijke fouten deels kan elimineren. Het effect van het (deels) elimineren van menselijke fouten

Er wordt verwacht dat door de afname van menselijk handelen in het verkeer minder fouten gemaakt zullen worden, waardoor het verkeersrisico vermindert.

wordt als zeer substantieel ingeschat, aangezien onderzoek aantoonde dat 90 procent van de ongelukken wordt veroorzaakt door menselijke fouten.⁸ In tegenstelling tot mensen zal de pelotontechnologie immers geen last hebben van bijvoorbeeld verlies van focus of vermoeidheid.⁹

Aansprakelijkheidsrisico's

Pelotonrijden zal aanzienlijke implicaties hebben voor de traditionele aansprakelijkheidsrisico's van weggebruikers, transportbedrijven en producenten. Enerzijds wordt verwacht dat door de afname van menselijk handelen in het verkeer minder fouten gemaakt zullen worden, waardoor het verkeersrisico vermindert. Anderzijds zal de complexiteit van aansprakelijkheidsvragen toenemen door de cumulatie en ondoorzichtige verbondenheid van actoren. In geval een volgende vrachtwagen in het peloton bijvoorbeeld (in tegenstelling tot de rest van het peloton) versnelt, waardoor een kettingbotsing optreedt en (ook) andere weggebruikers schade oplopen, zal het voor een schadelijgende partij lastig zijn om te bewijzen of de fout (a) een fout in de hardware, (b) een fout in de software, (c) een fout van de bestuurder van de volgauto, of (d) een fout van de voorste bestuurder is. In de (schaarse) literatuur over pelotonrijden komt dan ook naar voren dat de schadelijgende partij een nadeligere bewijspositie zal hebben ingeval schade veroorzaakt wordt door een vrachtwagen in een peloton.¹⁰ De huidige literatuur legt de nadruk vooral op de veranderde positie van schadelijgende partijen. Evenzo interessant zijn natuurlijk de verschuivingen voor de (mogelijke) aansprakelijke partijen. Teneinde een goed beeld van de verschuiving van het aansprakelijkheidsrisico te scheppen, bespreken wij in het hiernavolgende de aansprakelijkheidspositie van de bestuurder, het transportbedrijf (als werkgever, bedrijfsmatig gebruiker en eigenaar van de vrachtwagen) en de producent. Wij zullen ons in

3 G.R. Janssen e.a., *Truck platooning: driving the future of transportation*, Delft: TNO 2015, p. 5.

4 G.R. Janssen, t.a.p., p. 6.

5 Deze fases hoeven elkaar niet op te volgen maar kunnen ook naast elkaar bestaan. Met name de twee laatste fases kunnen tegelijkertijd plaatsvinden.

6 F. Browand, J. McArthur & C. Radovich, 'Fuel saving achieved in the field test of two tandem trucks', *Institute of transportation studies 2004*, p. 3. Verschillende wetenschappers hebben de brandstofbesparing van leidende en volgende vrachtwagens onderzocht en de percentages brandstofvermindering kunnen afwijken van in de hoofdttekst genoemde percentages. Dat de percentages enigszins verschillen tussen de verschillende studies kan verklaard worden door de verschillende onderliggende assumpties van de modellen en de verschillende omstandigheden tijdens eventuele empirische testen.

7 J. Larson, K.Y. Liang & K.H. Johansson, 'A distributed framework for coordinated heavy-duty vehicle platooning', *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems 2015*, p. 419. Het verminderde brandstofgebruik komt niet alleen door de verminderde luchtweerstand, maar ook doordat de volgende vrachtwagens minder hoeven te remmen/versnellen.

8 'Driverless cars: Look, no hands', *The Economist* 1 september 2012, <http://www.economist.com/node/21560989>, geraadpleegd op 15 maart 2016.

9 Andere voordelen van pelotonrijden zijn de betere benutting van de bestaande wegen en verminderde kosten voor transportbedrijven.

10 Zie hiervoor R. van Rijck & G. van Dijk, 'Pelotonrijden en aansprakelijkheid', *A&V 2015/5*, p. 185 en K.A.P.C. van Wees, 'Over intelligente voertuigen, slimme wegen en aansprakelijkheid', *VRA 2010/2*, p. 41.

dit artikel beperken tot schade veroorzaakt aan goederen en/of personen buiten de vrachtwagen en zullen dus niet ingaan op aansprakelijkheid voor schade aan de vervoerde goederen zelf.

De bestuurder en het transportbedrijf

In de eerste plaats is de positie van de bestuurder van de vrachtwagen relevant. De bestuurder kan in het kader van artikel 6:162 BW aansprakelijk gehouden worden voor schade (kort gezegd) veroorzaakt door zijn schuld. De werkgever van de bestuurder (het transportbedrijf) is (indien sprake is van een onrechtmatige daad van de bestuurder) eveneens aansprakelijk ex artikel 6:170 BW. Het voorgaande geldt in ieder geval voor de bestuurder van

Pelotonrijden bouwt voort op reeds beschikbare technologie zoals Adaptive Cruise Control (ACC), Lane Keeping Assist (LKA) en Automated parking.

de leidende vrachtwagen van het peloton. De bestuurder(s) van de volgauto(s) voeren echter geen handelingen meer uit (althans in de laatste automatiseringsfasen). Tijdens het pelotonrijden zijn praktisch al zijn taken overgenomen door de apparatuur, of althans, door de voorste bestuurder.¹¹ De volgbestuurder zal dan ook alleen aansprakelijk gehouden kunnen worden wanneer hem een verwijt treft, dus wanneer hij actief heeft ingegrepen en een fout heeft gemaakt.¹² Zoals gezegd, is menselijk handelen de grootste veroorzaker van ongelukken in het verkeer. Nu menselijk handelen een kleinere rol zal spelen bij pelotonrijden, kan verwacht worden dat het aansprakelijkheidsrisico van de volgende bestuurder verminderd zal worden. Anderzijds wordt het voor een schadelijdende partij (dus) lastiger om te bewijzen dat de (volg)bestuurder een fout heeft gemaakt. Dat zou kunnen betekenen dat de bestuurder (en werkgever) van de (volg)vrachtwagen minder snel aansprakelijk gehouden kunnen worden dan voorheen. De bewijsproblemen van de schadelijdende partij moeten echter niet overschat worden. In de eerste plaats geldt dat met pelotonrijden meer registratie zal, of althans, kan plaatsvinden. De vrachtwagen is immers uitgerust met voldoende apparatuur om alle bewegingen te registreren. In dit kader wordt door verzekeraars al onderzoek gedaan

naar de mogelijkheid van een ‘black box’, zoals die bij vliegtuigen al wordt gebruikt.¹³ Voor de schadeveroorzakende partij zal het dus (in theorie) makkelijker worden om te achterhalen wat de oorzaak van een ongeluk is geweest. Of partijen echter bereid zijn deze informatie te delen, is vervolgens natuurlijk de vraag.¹⁴

Daarnaast geldt dat bij schade veroorzaakt in het verkeer doorgaans sprake is van een normschending (denk aan het overtreden van de maximumsnelheid, geen richting aangeven etc.). Indien sprake is van een schending van een norm die ertoe strekt een specifiek gevaar ter zake van het ontstaan van schade te voorkomen, waarna die schade zich heeft verwezenlijkt, dan kan de omkeringsregel de bewijspositie van de schadelijdende partij verlichten.¹⁵ Ook in het kader van pelotonrijden kan de omkeringsregel mogelijk gebruikt worden om de schadelijdende partij te hulp te komen.

Samenvattend menen wij dat nu de bestuurder een minder grote rol gaat spelen, de (schuld)aansprakelijkheid van de bestuurder eveneens een minder grote rol gaat spelen en evenzo de (risico)aansprakelijkheid van zijn werkgever. Bovendien verwachten wij dat de bewijsrechtelijke positie van de bestuurder niet ingrijpend zal veranderen.

Het transportbedrijf als bedrijfsmatig gebruiker

De bezitter van de vrachtwagen kan ex artikel 6:173 BW aangesproken worden wanneer door een vrachtwagen schade wordt veroorzaakt. Hiervoor is het voldoende dat vaststaat dat sprake is van een gebrekkige vrachtwagen. Nu pelotonrijden voornamelijk gebruikt zal worden in het kader van de uitoefening van een bedrijf, verlegt artikel 6:181 BW de aansprakelijkheid van de bezitter naar de bedrijfsmatig gebruiker van de vrachtwagen, het transportbedrijf.

Artikel 6:173 lid 2 BW bepaalt echter dat (kort gezegd) de aansprakelijkheid van de producent voor gaat. Indien sprake is van een gebrekkig product in de zin van artikel 6:184 BW, dan dient de schadelijdende partij de producent aan te spreken. Deze kanalisatie naar de producent maakt dat een schadelijdende partij vaak de producent zal dienen aan te spreken.

Maar ook ingeval het transportbedrijf wel aangesproken kan worden ex artikel 6:173 jo. 6:181 BW, kan in veel gevallen door het transportbedrijf regres genomen worden op de producent van de pelotonvrachtwagen (of de pelotonapparatuur). Ingeval de producent namelijk eveneens aansprakelijk is, geldt artikel 6:6 BW en zijn beide partijen

11 In dit kader zien wij dan ook geen mogelijkheid om de volgbestuurder die nalaat in te grijpen, aansprakelijk te houden. Hoewel in de eerste automatiseringsfase nog van de volgbestuurder verwacht wordt dat deze oplet (mogelijk dat in deze fase dus nog gedacht kan worden over aansprakelijkheid op basis van zuiver nalaten), speelt de volgbestuurder in de volgende fasen geen rol meer (in de tweede fase kan hij bijvoorbeeld slapen en in de laatste fase is hij niet meer aanwezig). In dat kader is geen plek voor een aansprakelijkheid gebaseerd op een zuiver nalaten.

12 Mogelijk kan wél gedacht worden aan toerekening krachtens verkeersopvattingen. In dat kader zou dan betoogd kunnen worden dat het feit dat de bestuurder (of bedrijfsmatig gebruiker) voor pelotonrijden kiest, voor zijn risico dient te komen, en dat op grond daarvan toerekening plaatsvindt. Wij zien hiervoor nog geen concrete aanleiding in de huidige jurisprudentie, maar sluiten deze mogelijkheid zeker niet uit.

13 Zie bijvoorbeeld: https://www.tvmm.nl/veiligrijgedrag_geraadpleegd_op_17_maart_2016.

14 Afgezien van de bereidheid tot het delen van informatie zijn er natuurlijk een aantal (dwang)middelen die de wederpartij kan inzetten om deze informatie te verkrijgen, waarbij in de eerste plaats aan het opvragen van gegevens ex art. 843a Rv gedacht kan worden.

15 Het voert te ver om in dit kader de omkeringsregel uitgebreid te bespreken, zie in dit kader (onder meer) D. Asser, *Mr. C. Assers Handleiding tot de beoefening van het Nederlands burgerlijk recht. 3. Procesrecht. Bewijs*, Deventer: Kluwer 2012, nr. 302.

voor een gelijk deel verbonden, tenzij uit de wet, gewoonte of rechtshandeling anders voortvloeit. In dit licht doen transportbedrijven er goed aan de (model)contracten en algemene voorwaarden die afgesloten worden met de leverancier (of producenten) na te slaan op (bijvoorbeeld) exoneratie- en regresmogelijkheden. Op die manier kunnen risico's beperkt of verplaatst worden.

Het transportbedrijf als eigenaar van het motorvoertuig

Tot slot is nog de aansprakelijkheid van het transportbedrijf als eigenaar van de vrachtwagen relevant. Ingeval een gemotoriseerde weggebruiker schade toebrengt aan een niet-gemotoriseerde weggebruiker, is de eigenaar van het motorvoertuig ex artikel 185 WVV aansprakelijk, tenzij sprake is van overmacht. Ingevolge artikel 185 lid 2 WVV is ook de eigenaar of houder die het motorrijtuig niet zelf bestuurt aansprakelijk. In het geval van vrachtovervoer zal het transportbedrijf doorgaans de eigenaar van de vrachtwagen zijn.

Van overmacht is slechts in uitzonderlijke situaties sprake, namelijk indien de aanrijding uitsluitend is te wijten aan fouten van een ander die voor de bestuurder zo onwaarschijnlijk waren dat deze bij het bepalen van zijn verkeersgedrag met deze mogelijkheid naar redelijkheid geen rekening behoefde te houden. Ook een plotseling optredend gebrek in het motorrijtuig, waarvan de eigenaar/houder geen verwijt gemaakt kan worden, rechtvaardigt niet een beroep op overmacht.¹⁶ Aldus zal het transportbedrijf zich niet kunnen beroepen op overmacht wanneer een ongeval veroorzaakt wordt door een defect in de pelotonapparatuur.

Nu pelotonrijden waarschijnlijk voornamelijk op snelwegen zal plaatsvinden, zal niet vaak sprake zijn van schade aan niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Wij menen derhalve dat pelotonrijden weinig invloed zal hebben op (de zwaarte van) de aansprakelijkheid van het transportbedrijf als eigenaar, ex artikel 185 WVV.

De producent

Waar traditioneel gezien de bestuurder een (relatief) grote rol had in het verkeer, wordt die rol geleidelijk overgenomen door de apparatuur in de vrachtwagen. Waar de rol van de bestuurder kleiner wordt, wordt de rol van de producent juist groter.

Wanneer in het kader van pelotonrijden van 'de producent' gesproken wordt, kan onderscheid gemaakt worden tussen de producent van het systeem en de (eind)producent van de vrachtwagen. Ingevolge artikel 6:185 lid 1 en 2 BW is zowel de producent van het eindproduct (de vrachtwagen inclusief apparatuur), als de producent van de apparatuur aan te merken als producent in de zin van de wet.¹⁷ Beide

kunnen dus aangesproken worden door de schadelijgende partij.

Op basis van artikel 6:185 BW is de producent risicoaansprakelijk voor schade berokkend door een gebrek in het product. In geval van (kort gezegd) schade in de privé sfeer kan de producent dus aangesproken worden als sprake is van een gebrekkig product.¹⁸ Een product is gebrekkig indien het niet de veiligheid biedt die men daarvan mag verwachten. Artikel 6:186 BW noemt enkele omstandigheden die meewegen bij de beoordeling of een product gebrekkig is, namelijk de presentatie van het product, het redelijkerwijs te verwachten gebruik en het tijdstip waarop het product in het verkeer wordt gebracht. Maar ook andere afwegingsfactoren kunnen een rol spelen. Zoals met elk nieuw product, mag van de producent in de eerste plaats verwacht worden dat deze de gebruiker van de apparatuur voldoende voorlicht en informeert. De producent is namelijk ook aansprakelijk te houden voor instructiegebreken: gebreken die voortvloeien uit ondeugdelijke informatie omtrent het gebruik van het product. Zeker in de beginfase van het pelotonrijden mag van de producent verwacht worden dat deze de gebruiker goed informeert over de wijze van gebruik en de risico's verbonden aan het gebruik van de apparatuur.

Het voorgaande hangt nauw samen met het verwachtingspatroon van het publiek. In dit kader is van belang dat het publiek dat gebruik zal maken van pelotonrijden een zeer specifieke groep zal zijn, namelijk professionele weggebruikers (de vrachtwagenchauffeurs). De chauffeur in een peloton zal bovendien een cursus pelotonrijden dienen te volgen om chauffeur in een peloton te mogen zijn.¹⁹ Van de gebruiker van de pelotonvrachtwagen kan derhalve verwacht worden dat hij een bepaalde basiskennis van de apparatuur heeft. Producenten kunnen het verwachtingspatroon van pelotonchauffeurs beïnvloeden door tijdens die cursussen voldoende informatie over de (on)mogelijkheden van pelotonrijden te geven. Van de producent mag derhalve een actieve rol verwacht worden wanneer het aankomt op het informeren van chauffeurs.

In het kader van technische gebreken is van belang dat pelotonvrachtwagens ten opzichte van 'traditionele vrachtwagens' afhankelijker zijn van apparatuur. In dit kader geldt dat – in ieder geval in de laatste automatiseringsfase van pelotonrijden – door de producent een product op de markt wordt gebracht dat totaal vertrouwt

gebrekkige software onder de productaansprakelijkheidsregeling van art. 6:185 BW e.v. valt, gaan wij niet verder in op dit onderwerp. Een dergelijke bespreking gaat de reikwijdte van dit artikel te buiten. Zie voor een overzicht (bijvoorbeeld) C.J.J.M. Stolker, 'Wanneer is sprake van een product?', in: C.J.J.M. Stolker (red.), *Groene Serie Onrechtmatige daad*, aant. 5.1 bij art. 6:187, Deventer: Kluwer (losbladig en online).

18 Op basis van art. 6:185 BW kan de producent enkel aangesproken worden tot vergoeding van letselschade en zaakschade geleden in de privé sfeer en boven 500 euro (vgl. art. 6:190 BW). In ander gevallen zat de schadelijgende partij zijn vordering op art. 6:162 BW of op het contractenrecht dienen te baseren.

19 G.R. Janssen e.a., *Truck platooning: driving the future of transportation*, Delft: TNO 2015, p. 21.

16 Zie in dit kader HR 16 april 1942, NJ 1942, 394.

17 Ook kan gedacht worden aan de producent van de software. Nu nog geen eenduidende mening heerst in de literatuur omtrent de vraag of

op techniek. Hoge eisen mogen gesteld worden aan een product waarop volgens de producent (impliciet) blind vertrouwd kan worden. Indien dit (hoge) veiligheidsniveau niet gehaald kan worden, mag van de producent verwacht worden dat hij het product (nog) niet op de markt brengt. Anderzijds moet niet vergeten worden dat vrachtwagens nu al zijn uitgerust met veel apparatuur, en dat pelotonrijden voortbouwt op al beschikbare technologieën. De rol van de producent zal in dit kader dus wel uitgebreid worden (simpelweg meer gebruik van apparatuur dus ook meer kans op fouten), maar zal niet geheel anders worden. Samenvattend treedt een verschuiving op van de aansprakelijkheid van de bestuurder naar de producent. Waar meer gebruik gemaakt wordt van apparatuur, kunnen ook meer technische problemen verwacht worden. Zeker ingeval een product al het menselijk handelen overneemt, mag van dat product een hoog veiligheidsniveau verwacht worden. Ook de zorgplicht van de producent verschuift, en meer nadruk zal komen te liggen op het informeren en adviseren van gebruikers.

Verzekeringen

De producent en het transportbedrijf zijn aldus de twee partijen die het grootste risico dragen ingeval schade wordt veroorzaakt in het kader van pelotonrijden. Beide verzekeren zich (doorgaans) tegen deze risico's. In het hiernavolgende zal worden ingegaan op de veranderingen die pelotonrijden meebrengt in het kader van lopende verzekeringen van transportbedrijven en (product)aansprakelijkheidsverzekeringen van producenten.

Verzekeringen van transportbedrijven

Bijna alle grote verzekeringsmaatschappijen bieden de mogelijkheid voor transportbedrijven om zich te verzekeren tegen uiteenlopende aansprakelijkheidsrisico's. De meeste vrachtwagenaansprakelijkheidsverzekeringen kennen een ruime primaire dekking. Zie in dit kader bijvoorbeeld de volgende twee dekkingsomschrijvingen:

“De verzekering dekt tijdens haar duur de aansprakelijkheid van de verzekerden voor: schade (aan personen en zaken) toegebracht *met of door het motorrijtuig*.”

“U bent verzekerd als u aansprakelijk bent voor schade aan personen of zaken die veroorzaakt is *met of door de vrachtwagen*.” (cursivering door auteurs)

Een eerste relevante vraag is of de definitie van vrachtwagen verandert wanneer een vrachtwagen is uitgerust met pelotonapparatuur. Indien een pelotonvrachtwagen aan te merken is als een als een motorrijtuig of vrachtwagen zoals bedoeld in de polis, dan valt een pelotonwagen hiermee onder de primaire dekkingsomschrijving en is in principe schade, veroorzaakt door een (peloton)vrachtwagen, gedekt.

Blijkens de tekst van veel vrachtwagenverzekeringen is

verzekerd een motorrijtuig in een standaarduitvoering en -uitrusting waarvan het Gross Vehicle Weight meer is dan 3.500 kilogram.²⁰ Illustratief is de volgende omschrijving van een standaarduitrusting in de polis van een grote verzekeraar:

“Standaarduitvoering en -uitrusting: de uitvoering en uitrusting waarmee nieuwe vrachtwagens van hetzelfde merk en type volgens de prijslijst van fabrikant, importeur of dealer zonder extra voorzieningen werden geleverd op het tijdstip waarop de vrachtwagen voor het eerst tot het verkeer wordt toegelaten. Deze uitvoering en uitrusting vallen onder de catalogusprijs van de motorrijtuig.”

Of een pelotonwagen gedekt is, hangt gezien deze bewoordingen af van de vraag of een vrachtwagen met pelotonapparatuur nog steeds is aan te merken als een motorrijtuig in standaarduitvoering. In dit kader is in de eerste plaats van belang dat pelotonapparatuur reeds in de fabriek wordt aangebracht en dat de vrachtwagen dus bij het verlaten van de fabriek is uitgerust met alle benodigdheden voor pelotonrijden. Bovendien bouwt pelotonrijden voort op reeds bestaande technieken. Vrachtwagens die nu gebruik maken van deze technieken worden aangemerkt als vrachtwagens met een standaarduitrusting en worden verzekerd onder dezelfde voorwaarden. Niet valt in te zien waarom dit anders zou zijn wanneer pelotonapparatuur wordt geïnstalleerd in de vrachtwagen. Gezien het voorgaande is goed verdedigbaar dat een pelotonvrachtwagen gewoon onder de primaire dekking van de meeste verzekeringen valt.

Een volgende vraag is of schade, veroorzaakt met een pelotonvrachtwagen, is uitgesloten op basis van de veelvoorkomende bepaling dat schade die is ontstaan terwijl de vrachtwagen voor andere doeleinden werd gebruikt dan aan de verzekeraar is opgegeven, niet gedekt is. Hoewel pelotonrijden de manier van transporteren ingrijpend zal veranderen, blijft het doel van de transporteur hetzelfde, namelijk goederen van A naar B vervoeren. Deze uitsluiting zal derhalve waarschijnlijk het transportbedrijf niet raken. Een andere manier waarop verzekeraars de dekkingsomvang reguleren is door een risicoverzwarings- of wijzigingsclausule in de polisvoorwaarden op te nemen. Polissen kennen dan ook regelmatig een clausule die stelt dat een *risicowijziging* dient te worden gemeld. De wijziging moet het risico op een zodanige manier beïnvloeden, dat de verzekering mogelijk niet op gelijke voorwaarden of tegen dezelfde premie zou zijn geaccepteerd, wanneer die omstandigheid bij het sluiten van de verzekering reeds zou hebben bestaan. Interessant is in dit kader dat pelotonrijden het aansprakelijkheidsrisico van transportbedrijven vermindert. Hoewel het risico voor de verzekeraars dus verandert, is het maar de vraag of de verzekeraars andere voorwaarden of premies zouden bedingen. Anderzijds is de situatie voorstelbaar dat schade wordt veroorzaakt door het

20 De Gross Vehicle Weight is het maximum bruto voertuiggewicht (de massa ledig voertuig + maximum toegestane laadvermogen).

pelotonrijden, een schade die dus *niet* veroorzaakt zou zijn als géén risicowijziging had plaatsgevonden. Ter illustratie kan gedacht worden aan de situatie waarin door een defect in de apparatuur van een volgauto het remsignaal van de voorste vrachtwagen niet wordt opgevangen (en dus ook niet verwerkt), waarna een kettingbotsing optreedt. Het antwoord op de vraag of een dergelijke schade dan gedekt is, zal afhangen van de specifieke polisvoorwaarden.

Een korte inventarisatie van verschillende polisvoorwaarden laat zien dat zeker niet alle vrachtwagenverzekeringen een risicowijzigingsclausule bevatten. In een dergelijk geval zou schade veroorzaakt door pelotonrijden (waarschijnlijk) gewoon gedekt zijn onder de polis. Verzekeraars doen er derhalve goed aan hun verzekeringsvoorwaarden te wijzigen, indien zij de mogelijkheid willen hebben om te beoordelen of zij de aansprakelijkheidsrisico's verbonden aan pelotonrijden willen dekken onder dezelfde voorwaarden, of (mogelijk) in het geheel niet willen dekken. Anderzijds doen transportbedrijven er goed aan hun polis te raadplegen op de aanwezigheid van een risicowijzigingsclausule, zodat zij weten of zij het hun verzekeraar dienen te melden wanneer wordt gestart met pelotonrijden.

Verzekeringen van producenten

Doorgaans zullen producenten van vrachtwagens een (product)aansprakelijkheidsverzekering afgesloten hebben. Hoewel er slechts sprake is van een extra stuk(je) techniek in de vrachtwagen, zal schade in verband met aansprakelijkheid veroorzaakt door pelotonrijden niet altijd gedekt zijn. Het aansprakelijkheidsrisico van de producent wordt namelijk groter. Het spreekt voor zich dat de productaansprakelijkheidsverzekeraar op de hoogte gesteld wil worden van het veranderende profiel van het bedrijf. Zowel verzekeraars, als makelaars en producenten dienen zich hiervan bewust te zijn, mede met het oog op risicoverzwaringsclausules in productaansprakelijkheidsverzekeringen. Voor de verzekeraar kan de wijziging eventueel van belang zijn voor de premiestelling (een verhoogde premie) of de voorwaarden waarop hij het risico wil dekken. Maar ook voor producenten is het van belang om hun polis tegen het licht te houden. Het zou verstandig zijn om (bijvoorbeeld) de totale verzekerde som op de polis te bekijken en eventueel aan te passen (te verhogen). Daarnaast zouden producenten kunnen denken aan een uitgebreidere dekking voor bijvoorbeeld product recall. Een product recall-polis dekt doorgaans specifieke kosten gemoeid met een product recall, die niet altijd gedekt zijn onder een 'gewone' (product)aansprakelijkheidsverzekering.

Conclusies

Dit artikel geeft een eerste verkenning van de implicaties die pelotonrijden voor verschillende spelers zal hebben. Een belangrijke conclusie is dat pelotonrijden voortbouwt op reeds veel gebruikte technieken. Pelotonrijden moet daarom in de eerste plaats gezien worden als een geleidelijke

verandering, en niet als een plotselinge aanpassing van de huidige manier van (goederen)transport.

Het voorgaande betekent uiteraard niet dat er geen enkele verandering optreedt. Pelotonrijden heeft voornamelijk invloed op transportbedrijven en producenten van vrachtwagens met pelotonrijdapparatuur. Het risico van het transportbedrijf verschuift; waar eerst een risico werd gelopen in de vorm van chauffeurs die fouten maken, wordt nu met het invoeren van pelotonrijden het risico van door falende apparatuur veroorzaakte schade groter. Dit risico komt (uiteindelijk) voor rekening van de producent. Bovendien mag van de producent verwacht worden dat hij gebruikers informeert en op die manier de veiligheidsverwachting van chauffeurs beïnvloedt. De producent zal in dit kader een (meer) actieve rol dienen te spelen. Deze verschuiving van het aansprakelijkheidsrisico vindt haar weerklink in de verzekering van het transportbedrijf en de producent. Transportbedrijven, producenten en verzekeraars doen er goed aan om de polisvoorwaarden na te slaan op eventuele risicowijzigingsclausules.

Aanbevelingen voor de praktijk

Afsluitend kunnen wij de volgende praktische tips meegeven aan de praktijk.

- Transportbedrijven dienen bestaande modelcontracten met producenten en/of verkopers van (peloton)vrachtwagens onder de loep te nemen ter beoordeling van eventuele exoneratie- en garantieclausules. Ook dienen zij bij de invoering van pelotonrijden binnen de organisatie de verzekeringsvoorwaarden na slaan op eventuele uitsluitingen. Hoewel een risicovermindering verwacht wordt, zijn toch situaties denkbaar waaronder door pelotonvrachtwagens veroorzaakte schade niet gedekt is. Het is in dit kader van belang de verzekeraar, of de verzekeringsmakelaar, tijdig te informeren van een eventuele risicowijziging.
- Producenten van pelotonvrachtwagens dienen hun informatievoorziening aan afnemers onder de loep te nemen, en te (her)beoordelen in hoeverre de veiligheidsverwachting van (peloton)vrachtwagenchauffeurs beïnvloed wordt. Bovendien is goed voorstelbaar dat de verzekeraar van de producent geïnformeerd wil worden over het in de markt zetten van pelotonvrachtwagens door de producent, nu hiermee een risicoverzwaaringsclausule optreedt.
- Verzekeraars doen er tot slot goed aan om te beoordelen of zij pelotonrijden willen dekken en zo ja, onder welke voorwaarden en tegen welke premie, en de huidige polisvoorwaarden hier (mogelijk) op aan te passen.

Over de auteurs

Mr. drs. M.B.E. Hendriks en mr. E.E. Krikke zijn beiden advocaat bij VanNiekerkCieremans B.V. te Rotterdam.