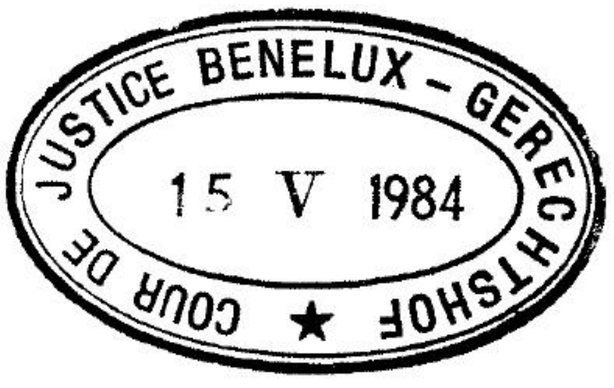
BENELUX - GERECHTSHOF
REGENTSCHAPSSTRAAT 39
1000 BRUSSEL
TEL. 513.86.80

PARKET

COUR DE JUSTICE BENELUX
39, RUE DE LA RÉGENCE
1000 BRUXELLES
TÉL. 513.86.80

PARQUET

Conclusie van het lid van het Hof Mr. H.L.J. Roelvink, als daartoe aangewezen fungerend Advocaat - Generaal,



A 83/2/8

in zake:

Henneke VISSER

tegen:

CENTRAAL BEHEER SCHADEVERZEKERING N.V.

(A 83/2)

1. In zijn arrest van 8 april 1983 heeft de Hoge Raad der Nederlanden vastgesteld, dat het in de onderhavige procedure voorgestelde middel van cassatie vragen van uitleg aan de orde stelt van in het bijzonder par. 1 (lees: 2), eerste lid, en art. 3 van de Gemeenschappelijke bepalingen, behorende bij de Benelux-overeenkomst betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen (Verdrag van 24 mei 1966, Trb. 1966, 178). De inhoud van de desbetreffende bepalingen is opgenomen in de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM.; artt. 2 lid 1; 3, leden 1, 2 en 4). Ingevolge art. 1, lid 1, van het op 26 september 1968 te Brussel tot stand gekomen Aanvullend Protocol bij genoemde Benelux-overeenkomst gelden deze bepalingen als gemeenschappelijke rechtsregels voor de toepassing van Hoofdstuk III van het Verdrag betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof. Dienovereenkomstig heeft de Hoge Raad een aantal vragen van uitleg van de hiervoren vermelde Gemeenschappelijke bepalingen aan het Benelux-Gerechtshof voorgelegd met het verzoek over die vragen uitspraak te doen.

2. Het is, naar mijn mening, niet nodig nader in te gaan op de vraag naar de bevoegdheid van het Hof tot het doen van uitspraak op de door de Hoge Raad voorgelegde vragen van uitleg van de Gemeenschappelijke bepalingen als hiervoren aangegeven.

Die bevoegdheid is gegeven, zoals de Hoge Raad heeft vooropgesteld, ingevolge art. 1 lid 1 van voormeld Aanvullend Protocol nu de inhoud van de hier aan de orde zijnde Gemeenschappelijke Bepalingen is opgenomen in de bepalingen van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. Te dezen is volstaan met inhoudelijke overeenstemming, omdat, zoals in de considerans van de Benelux-overeenkomst van 24 mei 1966 is overwogen, "volkomen eenmaking van het recht voor dit onderwerp bezwaren blijkt op te leveren en dat voorts er mede kan worden volstaan, dat de voornaamste onmisbaar te achten regelen gemeenschappelijk zijn voor de drie landen, met dien verstande dat ieder der landen de vrijheid behoudt voor zijn grondgebied bepalingen af te kondigen, die de waarborg ten behoeve van de benadeelden vergroten".

3. Met betrekking tot de omschrijving van de feiten, waarop de door het Benelux-Gerechtshof te geven uitleg moet worden toegepast, heeft de Hoge Raad in zijn arrest het volgende doen dienen.

"Het betreft hier een vordering van de benadeelde tegen de verzekeraar (art. 6 lid 1, eerste zin, Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen, overeenkomende met art. 6 par. 1 van de Gemeenschappelijke bepalingen).

Voor de omschrijving van het feitelijk gebeuren zij in de eerste plaats verwezen naar rechtsoverweging 2 van het arrest van het Gerechtshof te 's-Gravenhage. Van de daar vermelde feiten is het Gerechtshof uitgegaan en daarvan dient ook in cassatie te worden uitgegaan."

Ik voeg hier tussen de hier door de Hoge Raad bedoelde rechtsoverweging 2.

"Visser legt aan haar vordering het volgende feitelijk gebeuren ten grondslag.

De litigieuze vorkheftruck behoorde in eigendom toe aan Koen Visser Producten B.V. en werd bestuurd door J. Orgers, die bij deze B.V. in dienst was. Orgers had opdracht gekregen om pallets, op ieder waarvan circa 20 balen rijst met elk een gewicht van ongeveer 50 kilogram waren geladen, met de vorkheftruck te verplaatsen van het magazijn naar de grondstoffenopslagplaats in de bedrijfsruimte van het bedrijf van voormelde vennootschap. De afstand waarover de pallets moesten worden vervoerd was circa 100 meter. De pallets moesten in de opslagplaats vier hoog op elkaar worden gestapeld langs een in de betreffende loods aanwezige wand van gaas, die als afscheiding diende tussen de grondstoffenafdeling en de tevens in die loods aanwezige inpakafdeling.

Nadat Orgers met de vorkheftruck twee stapels van ieder drie op elkaar geplaatste pallets met rijstbalen naast elkaar tegen of nabij de scheidingswand had opgesteld, kwam hij met een pallet met balen rijst ter plaatse die hij boven op een van de beide stapels als vierde laag wilde neerzetten. Hij hief met de vorkheftruck de pallet omhoog en manoeuvreerde met de truck om de pallet op de beoogde plaats te zetten. Alstoen zijn de balen rijst die op de omhooggeheven pallet stonden en/of door stoten van die pallet tegen de pallet, die reeds als derde laag was geplaatst, de balen van deze pallet, gaan schuiven. Vaststaat, dat vervolgens een aantal balen door de scheidingswand naar beneden is gevallen, welke - onder meer - Visser, die aan de andere zijde van de wand aan een lopende band inpakwerkzaamheden verrichtte, zeer ernstig hebben verwond. Zij heeft dientengevolge aanzienlijke materiële en immateriële schade geleden en/of zal die nog lijden.

Visser stelt zich op het standpunt, dat Orgers schuld heeft aan het door de scheidingswand naar beneden vallen van de balen rijst en derhalve ook aan de zeer ernstige verwondingen van Visser. Volgens de door Visser als juist aanvaarde verklaring van Orgers rustte de pallet, toen de balen begonnen te schuiven, nog op de lepels van de vorkheftruck. Orgers heeft verklaard dat achteraf is gebleken, dat de pallet, die hij ophief gebroken was. Visser ontkent dit laatste bij gebrek aan wetenschap en acht dit ook niet waarschijnlijk."

De Hoge Raad heeft in zijn arrest het feitelijk relaas als volgt aangevuld.

"Voorts dient op grond van rechtsoverweging 5 van het arrest van het Gerechtshof te worden aangenomen, dat de vorkheftruck - die op zichzelf voldeed aan de omschrijving die art. 1 van de Gemeenschappelijke bepalingen geeft van motorrijtuigen - ter plaatse waar en op het moment waarop het ongeval geschiedde, in het bedrijf van Koen Visser Produkten B.V. aanwezig was als werktuig, bezig met hef- en stapelwerkzaamheden. Uit het verband tussen rechtsoverweging 5, laatste alinea, van 's Hofs arrest en rechtsoverweging 2 (derde alinea, tweede zin: "Hij hief met de vorkheftruck de pallet omhoog en manoeuvreerde met de truck om de pallet op de beoogde plaats te zetten") moet worden afgeleid dat naar 's Hofs vaststelling de vorkheftruck ter plaatse en ten tijde van het ongeval met behulp van zijn wielen zodanig manoeuvreerde en zich zodanig opstelde dat de omhoog geheven pallet op de juiste plaats, boven op de andere pallet (derde laag) kon worden geplaatst. Dit betekent kennelijk dat de vorkheftruck zich bij het verrichten van de eigenlijke hef- en stapelwerkzaamheden met behulp van zijn wielen verplaatste teneinde de juiste positie in te nemen.

Het Hof heeft, uitgaande van de stelling van Visser (rechtsoverweging 2, tweede alinea, derde zin) dat de afstand waarover de pallets moesten worden vervoerd circa 100 meter was, kennelijk aangenomen dat de pallets telkens over die afstand door de vorkheftruck werden aangevoerd naar de plaats waar de hef- en stapelwerkzaamheden werden verricht.

Het Hof heeft "daargelaten" of de betreffende ruimte als een weg of terrein in de zin van art. 1, laatste lid, van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (voor zover hier van belang overeenkomende met art. 2 par. 1, eerste lid, van de Gemeenschappelijke bepalingen) moet worden beschouwd. In cassatie kan ervan worden uitgegaan dat de ruimte als zodanig valt aan te merken."

4. Vraag 1.

"Is de burgerrechtelijke aansprakelijkheid die volgens art. 1 (lees: 2) par. 1, eerste lid, en art. 3 van de Gemeenschappelijke bepalingen, hierboven vermeld, moet zijn gedekt - voor zover het gaat om een motorrijtuig in beweging - iedere burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een bij het manoeuvreren van een motorrijtuig gemaakte fout aanleiding kan geven, ongeacht of bij dat manoeuvreren sprake is van deelneming aan het verkeer?"

Bij de beantwoording van deze vraag wil ik vooropstellen de tekst van de hier aan de orde zijnde wettelijke bepalingen.

Art. 2 par. 1, eerste lid, van de Gemeenschappelijke bepalingen:

"Tot het verkeer van de openbare weg en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of slechts voor een beperkt aantal personen, die het recht hebben om er te komen, worden motorrijtuigen slechts toegelaten, indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekering, welke aan de bepalingen van deze wet beantwoordt."

Art. 3 van de Gemeenschappelijke bepalingen:

"par. 1. De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid dekken van de eigenaar, van iedere houder, van iedere bestuurder van het verzekerde motorrijtuig en van iedere vervoerde persoon, zulks met uitzondering enz.

par. 2. De verzekering moet de schade omvatten, welke aan personen en aan goederen wordt toegebracht door in België, in Luxemburg en in Nederland voorgevallen feiten. enz.

par. 3. De verzekering moet de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor de door het motorrijtuig veroorzaakte schade dekken zoals die aansprakelijkheid voortvloeit uit de toepasselijke wet."

Zoals gezegd zijn deze bepalingen inhoudelijk gelijk aan de artt. 2 en 3 WAM.

Niettemin wil ik er nog op wijzen, dat art. 2, eerste lid, WAM luidt als volgt:

"Aan het verkeer mogen motorrijtuigen slechts deelnemen, indien de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe zij aanleiding kunnen geven, gedekt is door een verzekering, welke aan de bij en krachtens deze wet gestelde bepalingen beantwoordt."

In art. 1 WAM wordt aangegeven wat onder "verkeer" moet worden verstaan, nl. "het verkeer op wegen, als bedoeld in artikel 1 onder 1^{o} van de Wegenverkeerswet, en op terreinen die toegankelijk zijn voor het publiek of voor een zeker aantal personen die het recht hebben om er te komen."

Dit brengt dus niet anders mede dan dat in de WAM de verzekeringsplicht van art. 2 op dezelfde wijze wordt vastgelegd als in art. 2, par. 1, eerste lid van de Gemeenschappelijke bepalingen.

Er is (anders dan art. 1 WAM lijkt in te houden) in de wettelijke bepalingen geen definitie gegeven van "verkeer". Evenwel kan uit die

bepalingen reeds wel worden afgeleid, dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven, is de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, waartoe het motorrijtuig in het verkeer aanleiding kan geven.

Immers art. 2 van de Gemeenschappelijke bepalingen bepaalt, dat motorrijtuigen tot het verkeer slechts worden toegelaten, wanneer de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van die motorrijtuigen is gedekt. De verzekeringsplicht en daarmede de dekking zal zich derhalve niet verder uitstrekken dan tot de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van het motorrijtuig in het verkeer. De deelname aan het verkeer is derhalve bepalend voor de dekking door de verzekering.

Dat de verplichte verzekering zich beperkt tot de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van het motorrijtuig in het verkeer volgt zowel uit de parlementaire geschiedenis van de WAM als uit de verslagen van de Commissie uit de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad. Steeds is sprake van het toenemende verkeersrisico, dat het gebruik van motorrijtuigen met zich brengt en van de noodzaak het groeiend aantal verkeersslachtoffers een adaequate schadeloosstelling te verzekeren.

Voor het vorenstaande kan ook steun worden gevonden in de considerans van de "Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen"van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid (Ed. S. & J., no. 156, bldz. 94):

"Overwegende dat deze garantieovereenkomst gebaseerd is op de veronderstelling dat elk communautair motorrijtuig dat zich op het grondgebied van de Gemeenschap in het verkeer bevindt, verzekerd is; dat de wetgevers van alle Lid-Staten derhalve de verzekering tegen de

wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van deze voertuigen aanleiding kan geven, met een voor het gehele grondgebied van de Gemeenschap geldende dekking, verplicht dienen te stellen; enz."
Op de nog niet in werking getreden Wet tot wijziging van de WAM (no. 14 281) ga ik hieronder in.

Hieraan vermag niet af te doen, dat in de memorie van toelichting op het ontwerp WAM (Bijl. Hand. IIde K. zi. 1960-1961/6342, no. 3, bldz. 9, r.k.) is opgemerkt:

"Naar de woorden van artikel 2 dient verzekerd te worden de aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding kan geven. De verzekering kan niet worden beperkt tot de schade welke het motorrijtuig veroorzaakt terwijl het aan het verkeer deelneemt of door zijn gebruik: de verzekering moet zich ook uitstrekken tot de schade die wordt veroorzaakt door een stilstaand motorrijtuig of door een motorrijtuig dat door de bestuurder is verlaten."

Hier komt, naar mijn mening, tot uitdrukking, dat men zich zowel bij het tot stand brengen van de WAM als van de Gemeenschappelijke bepalingen niet steeds voor ogen heeft gehouden, dat in de verkeerswetgeving "verkeer" ("circulation") een tweevoudige betekenis heeft:
a. het gaan en komen, het zich bewegen van voertuigen en personen langs de wegen, tussen plaatsen en streken onderling of binnen een plaats, kortom het totaal verkeersgebeuren, waaronder ook stilstaande en geparkeerde voertuigen zijn te begrijpen;
b. de voertuigen en personen, die langs de weg gaan en komen: de afzonderlijke verkeersdeelnemers zelf (zie: Van Dale - 1982 -; Petit Larouse - 1980 -). Men denke hier bijvoorbeeld aan het bord "verboden voor alle verkeer".

Het vorenstaande in aanmerking genomen is het uitgesloten, dat het litigieuze motorrijtuig, dat als zodanig voldeed aan de in art. 1

van de Gemeenschappelijke bepalingen, en zich over de grond bewoog op een terrein als bedoeld in art. 2 par. 1, eerste lid, van die bepalingen, als een niet-verkeersdeelnemer zou kunnen worden aangemerkt, ook al is er op het betreffend terrein overigens geen verkeer als onder a bedoeld. Deze verkeersdeelname is, zoals hoger reeds betoogd, bepalend voor de dekking van de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van dat motorrijtuig in beweging.

Gezien de wettelijk gegeven uitgebreidheid aan het verkeersterritoir zal het moeilijk zijn situaties te vinden, waarin de WAM toepassing mist met betrekking tot een motorrijtuig in beweging.

Ik moge te dezen verwijzen naar Schuermans c.s. "De wettelijke aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen in de Benelux" (1979) bldz. 77 e.v.

Dit vermag er evenwel niet aan af te doen, dat, naar mijn mening, de eerste vraag aldus moet worden beantwoord:

de burgerrechtelijke aansprakelijkheid, die volgens de aangegeven bepalingen moet zijn gedekt - voor zover het gaat om een motorrijtuig in beweging - is iedere burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe een bij het manoeuvreren met een motorrijtuig gemaakte fout aanleiding kan geven, doch alleen indien bij dat manoeuvreren sprake is van deelneming aan het verkeer.

5. Vraag 2.

"a. Staat de omstandigheid dat een motorrijtuig ten tijde van het ongeval als werktuig werd gebruikt, eraan in de weg om aan te nemen dat het alstoen deelnam aan het verkeer?

b. Brengt de enkele omstandigheid dat het motorrijtuig zich bij het verrichten van de desbetreffende werkzaamheden met behulp van zijn wielen verplaatste teneinde de juiste positie in te nemen, mee dat het deelnam aan het verkeer?"

Deze vraag raakt de kern van het onderhavig geding. Volgens Schuermans c.s. (o.c., bldz. 65) is in de vraagstelling sub a het probleem verkeerd gesteld. Het gaat hier om motorvoertuigen, die tevens werktuig zijn, zoals de onderhavige vorkheftruck. Dergelijke werktuigen brengen ingevolge hun verplaatsingsmogelijkheden, aldus de vorenbedoelde schrijvers, zowel verkeersrisico's als bedrijfsrisico's mede. Voor wat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid in de zin van de WAM betreft moet hier duidelijk worden onderscheiden. Ik kan mij hierbij aansluiten.

Wanneer een vorkheftruck als de onderhavige (waarvan is vastgesteld, dat het is een motorrijtuig als bedoeld in art. 1 WAM) zich verplaatst van de ene laad- of losplaats naar een andere (al of niet met lading) op een terrein als bedoeld in art. 2, par. 1, eerste lid, neemt hij als motorrijtuig deel aan het verkeer, zodat wanneer zich tijdens dat verplaatsen een door die truck (of zijn lading) veroorzaakt ongeval voordoet, sprake is van burgerrechtelijke aansprakelijkheid in de zin van de WAM. Wanneer evenwel die vorkheftruck op een laad- of losplaats uitsluitend wordt gebezigd als werktuig en als zodanig stapelwerkzaamheden verricht, kan, naar mijn mening, niet meer aan de hand van het (zeer ruime plaats-criterium) worden gezegd, dat niettemin de vorkheftruck ter plaatse als verkeersdeelnemer is aan te merken, doch moet worden vastgesteld, dat, indien zich alsdan een ongeval als vorenbedoeld voordoet, een bedrijfsongeval heeft plaatsgevonden, vreemd aan iedere deelneming aan het verkeer. Hieraan kan m.i. niet afdoen, dat een vorkheftruck bij de uitvoering van de werkzaamheden, waarvoor hij als werktuig is geconstrueerd, zich met behulp van zijn wielen moet verplaatsen, omdat deze bewegingsmogelijkheden en bewegingen nu juist een essentieel onderdeel uitmaken van het kunnen bezigen van een vorkheftruck als werktuig.

Weliswaar zal niet altijd een scherpe caesuur kunnen worden gemaakt tussen voertuig en werktuig, maar in geval van een vorkheftruck zal die kunnen worden gevonden in het moment, wanneer het vorkmechanisme in rijstand is gezet (zie de verklaring van de truckbestuurder Orgers).

Ter illustratie kan ik nog verwijzen naar een publicatie van de (Nederlandse) Arbeidsinspectie "Transport en opslag in bedrijven", waarin gewag wordt gemaakt van bedrijfsverkeersreglementen en transportroutes en waarin o.m. is bepaald:

"3.4.4. Het neerleggen of stapelen van lading moet geschieden op een veilige plaats, die buiten de transportroutes ligt en die voldoende draagkracht heeft."

6. Hetgeen ik hiervoren naar aanleiding van de tweede vraag heb betoogd is in de Belgische jurisprudentie (mede door het Hof van Cassatie) bereids aanvaard. Ik moge hier volstaan met te verwijzen naar het reeds genoemde werk van Schuermans c.s. (t.a.p.) en Fredericq in het Tijdschrift voor Privaatrecht, 1981, bldz. 468 e.v.

Dat de Nederlandse wetgever eenzelfde opvatting is toegedaan moge blijken uit het hierna volgende citaat uit de memorie van toelichting op het ontwerp van de reeds eerder genoemde Wet tot wijziging van de WAM:

"In het nieuwe eerste lid van artikel 3 is ondergebracht een deel van de omschrijving van de verzekeringsplicht welke thans in het eerste lid van het huidige artikel 2 is te vinden, dat wil zeggen het voorschrift dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid waartoe het motorrijtuig aanleiding geeft, moet zijn gedekt door een verzekering. Voorts is van de gelegenheid gebruik gemaakt een vraag op te lossen, die in dit verband in de praktijk is gerezen, namelijk of de verzekering alleen dekking moet geven voor aansprakelijkheid voor verkeersongevallen, of dat zij ook aansprakelijkheid moet dekken die ontstaat door het aanrichten van

schade buiten het verkeer, bij voorbeeld door het gebruik van bepaalde soorten motorrijtuigen als graaf- of hijswerktuig. De strekking der wet is ongetwijfeld beperkt (zie de huidige redactie van de artikelen 2, eerste lid, en 30, eerste lid), maar de omschrijving in artikel 2 van het risico dat moet worden gedekt, is ruim. Aangezien de wet beoogt een bijzondere bescherming voor verkeersslachtoffers te verschaffen, is het gewenst om deze beperkte strekking in de wet te laten uitkomen. De voorgestelde tekst maakt nu duidelijk dat de verplichting tot verzekering slechts bestaat met betrekking tot de aansprakelijkheid voor verkeers-ongevallen door invoeging van de woorden "in het verkeer". Daartoe is te meer reden nu ook de rechtspraak in België bij gelijke tekst voor deze opvatting heeft gekozen (vgl. Hof van Cassatie, 27 februari 1969, Rechtskundig Weekblad 1968/69, kol. 1613 en 22 januari 1970, Rechtskundig Weekblad 1969/1970, kol. 1540). De term "in het verkeer" moet niet zó beperkt worden opgevat, dat daaronder alleen wordt begrepen schade, die door het verzekerd motorrijtuig wordt toegebracht, wanneer het zelf in beweging is: daaronder valt bij voorbeeld ook de schade die ontstaat doordat het - stilstaande - verzekerde motorrijtuig verkeerd staat geparkeerd. Evenzeer valt daaronder verkeersschade die bij voorbeeld wordt toegebracht door over de weg rijdende graaf- en hijswerktuigen, echter niet de schade die door deze werktuigen bij de uitvoering van werkzaamheden wordt veroorzaakt, zoals kabelschade."
(Bijl. Hand. IIde K. zi. 1976-1977/14 281).

7. Het antwoord op de vraag 2 sub a zou dan, naar mijn mening, moeten luiden: dit kan het geval zijn.

Het antwoord op vraag 2 sub b moet ontkennend zijn.

Overigens zij hier bij aangetekend, dat de beantwoording van deze vragen geheel zal afhangen van de feitelijke constellatie.

8. Vraag 3.

"a. Dient in een geval waarin sprake is van deelneming aan het verkeer en vervolgens van gebruik van het motorrijtuig als werktuig, een en ander zoals aangegeven in de omschrijving van de feiten, te worden onderzocht of er een zodanig verband is tussen die deelneming aan het verkeer en het gebruik van het motorrijtuig als werktuig dat geoordeeld moet worden dat de deelneming aan het verkeer door dat gebruik geen einde neemt?

b. Zo ja, naar welke maatstaf dient te worden beoordeeld of zodanig verband aanwezig is?"

Ik meen, dat ik, in aanmerking nemend hetgeen ik hiervoor heb betoogd, de vraag sub a (die ik eigenlijk liever in positieve zin dan in negatieve zin geformuleerd had gezien) zonder meer bevestigend kan beantwoorden.

De beantwoording van de vraag sub b zou ik willen zoeken in de dubbelfunctie van het betreffend motorrijtuig-werktuig. Als maatstaf zou dan kunnen gelden, dat zolang het motorrijtuig op voortbeweging en verplaatsing is ingesteld (vorkmechanisme in rijstand, hijskraan neergelaten en geborgd, sleepschop in laadbak idem enz.) is het motorrijtuig (bestemd om over de grond te worden voortbewogen) als verkeersdeelnemer aan te merken.

Wanneer evenwel het motorrijtuig als werktuig (bestemd om te heffen, te hijsen, te graven enz.) op de werkplaats in werking is gesteld heeft, naar mijn mening, de deelneming aan het verkeer door het gebruik als werktuig een einde genomen (ook al zou tijdens de werkzaamheden het werktuig over de grond worden voortbewogen).

Concluderend moge ik Uw Hof voorstellen de door de Hoge Raad gestelde vragen overeenkomstig het vorenstaande te beantwoorden.

's-Gravenhage, 15 mei 1984

(H.L.J. Roelvink)