

---

## 80

### **Besluit van 26 februari 2013 tot wijziging van twee besluiten ter uitvoering van de artikelen 110 en 1157 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek in verband met de uitvoering van Verordening (EU) Nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (Pb EU L 55)**

---

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Veiligheid en Justitie van 15 januari 2013, directie Wetgeving en Juridische Zaken, nr. 340999, gedaan mede namens Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;

Gelet op de artikelen 110 en 1157 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 30 januari 2013, nr. W03.13.0006/II);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Veiligheid en Justitie van 18 februari 2013, directie Wetgeving en Juridische Zaken, nr. 352933, uitgebracht mede namens Onze Minister van Infrastructuur en Milieu;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het Besluit van 15 maart 1991 ter uitvoering van artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Stb. 1991, 114) wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan artikel 1, eerste lid, onderdeel a, wordt, onder vervanging van de puntkomma aan het eind door een punt, een zin toegevoegd, luidende: In geval van vervoersdiensten als bedoeld in artikel 2, eerste en derde lid, van Verordening (EU) Nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (Pb EU L 55), waarbij de schadevergoeding die de vervoerder uit hoofde van artikel 105 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is verschuldigd meer bedraagt dan € 15.000.000 per gebeurtenis en de schadevergoeding voor een reiziger meer bedraagt dan € 220.000, mag de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet verder beperken dan tot € 220.000 per reiziger;.

2. Aan artikel 2, eerste lid, wordt een zin toegevoegd, luidende: In geval van vervoersdiensten als bedoeld in artikel 2, eerste en derde lid, van Verordening (EU) Nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (Pb EU L 55) is de schadevergoeding die de vervoerder mogelijkerwijs verschuldigd is in geval van verlies of beschadiging van handbagage beperkt tot een bedrag van € 1500 per stuk.

## **ARTIKEL II**

Het Besluit van 11 maart 1991 ter uitvoering van artikel 1157 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Stb. 1991, 110) wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan artikel 1, eerste lid, wordt een zin toegevoegd, luidende: In geval van vervoersdiensten als bedoeld in artikel 2, eerste en derde lid, van Verordening (EU) Nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (Pb EU L 55) is de schadevergoeding die de vervoerder mogelijkerwijs verschuldigd is in geval van verlies of beschadiging van bagage van een reiziger, beperkt tot een bedrag van € 1500 per stuk.

2. Aan artikel 1, tweede lid, wordt een zin toegevoegd, luidende: In geval van vervoersdiensten als bedoeld in artikel 2, eerste en derde lid, van Verordening (EU) Nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (Pb EU L 55), waarbij de schadevergoeding die de vervoerder uit hoofde van artikel 1147 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek is verschuldigd meer bedraagt dan € 15.000.000 per gebeurtenis en de schade voor een reiziger meer bedraagt dan € 220.000, mag de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet verder beperken dan tot € 220.000 per reiziger;.

## **ARTIKEL III**

Dit besluit is van toepassing op ongevallen die zich na de inwerking-treding van dit besluit hebben voorgedaan.

## **ARTIKEL IV**

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 maart 2013. Indien het Staatsblad waarin dit besluit wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 28 februari 2013, treedt het in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst, en werkt het terug tot en met 1 maart 2013.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van artikel 26, zesde lid j° vijfde lid van de Wet op de Raad van State, omdat het uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 26 februari 2013

Beatrix

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *dertiende* maart 2013

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen**

Verordening (EU) Nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcar-passagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004 (Pb EU L 55) (hierna: de Verordening) geeft onder andere regels voor de vergoeding en bijstand bij ongevallen, de rechten van personen met een handicap en beperkte mobiliteit en de rechten van de passagier in geval van annulering en vertraging. Het doel van de Verordening is het bieden van een hoogwaardige bescherming aan passagiers die vergelijkbaar is met de bescherming bij andere vervoerswijzen. De Verordening is vanaf 1 maart 2013 van toepassing op passagiers die gebruikmaken van geregelde vervoersdiensten per autobus of touringcar (zoals het openbaar personenvervoer) waarbij de instapplaats of uitstapplaats zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt en waarvan de dienst een geplande reisafstand van 250 kilometer of meer beslaat. Ook is een aantal artikelen, waaronder artikel 7 dat hierna wordt besproken, tevens van toepassing op passagiers die gebruikmaken van ongeregelde vervoersdiensten per autobus of touringcar (zoals dagtochten of meerdaagse reizen met touringcars) waarvan de eerste instapplaats of laatste uitstapplaats zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt.

### **Uitvoering van de Verordening**

De Verordening zorgt ervoor dat twee besluiten op het gebied van beperking van aansprakelijkheid bij binnenlands openbaar personenvervoer en personenvervoer moeten worden aangepast. Het gaat om het Besluit van 15 maart 1991 ter uitvoering van artikel 110 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Stb. 1991, 114) en het Besluit van 11 maart 1991 ter uitvoering van artikel 1157 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (Stb. 1991, 110). Het besluit ex artikel 110 BW van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW) regelt het bedrag van de schadevergoeding voor binnenlands openbaar personenvervoer. Het besluit ex artikel 8:1157 BW regelt het bedrag van de schadevergoeding voor personenvervoer over de weg.

De genoemde besluiten moeten worden aangepast voor al het vervoer per bus dat onder de Verordening valt. Zoals gezegd, is artikel 7 van de Verordening van toepassing op passagiers die gebruikmaken van geregelde vervoersdiensten (zoals het openbaar personenvervoer en geregelde (inter)nationale busdiensten) en waarvan de dienst een geplande reisafstand van 250 kilometer of meer beslaat, alsmede op passagiers die gebruikmaken van ongeregelde vervoersdiensten (zoals een dagtocht per touringcar). Voor beide typen vervoer geldt dat de eerste instapplaats of laatste uitstapplaats zich op het grondgebied van een lidstaat moet bevinden. Voor toepassing van de Verordening is het dus niet van belang of er sprake is van nationaal of internationaal vervoer, maar zijn het soort vervoersdienst, de reisafstand en de instap- dan wel uitstapplaats bepalend. Een groot aantal internationale geregelde vervoersdiensten voldoet bijvoorbeeld thans al aan de criteria die de Verordening stelt, omdat de geplande reisafstand meer dan 250 kilometer is. De Verordening is op deze diensten van toepassing. Overigens kan het voorkomen dat bepaalde autobussen of touringcars voor zowel geregelde als ongeregelde vervoersdiensten worden gebruikt. Voor deze autobussen en touringcars geldt dat om de limiet te bepalen, moet worden gekeken naar het soort vervoersdienst dat plaatsvond op het moment van het ongeval.

Omdat er in Nederland op dit moment geen nationaal openbaar geregeld personenvervoer (oftewel nationaal openbaar vervoer) plaatsvindt waarbij de geplande reisafstand 250 kilometer of meer bedraagt, betekent dit dat de Verordening thans niet op deze diensten van toepassing is. Door in de besluiten dynamisch te verwijzen naar de Verordening, is duidelijk dat als in de toekomst in het nationale openbaar vervoer diensten worden aangeboden met een reisafstand van 250 kilometer of meer, deze diensten ook onder de bepalingen van de Verordening vallen. Er is voor gekozen om de genoemde besluiten alleen aan te passen voor vervoer dat onder de Verordening valt en niet voor al het personenvervoer per autobus of touringcar. De reden hiervoor is dat het nationaal openbaar vervoer op dit moment (nog) niet onder het toepassingsgebied van de Verordening valt. Uitbreiding van de regels uit de Verordening tot al het nationale personenvervoer per bus of touringcar zou verder gaan dan op grond van de Verordening vereist is en zou de reikwijdte van de Verordening overbodig vergroten.

### **Benodigde aanpassingen**

De Verordening geeft, zoals gezegd, onder andere regels over de vergoeding en bijstand bij ongevallen die zich voordoen bij het gebruik van autobussen of touringcars. Artikel 7 van de Verordening gaat over de rechten van de passagier bij een ongeval dat overlijden of letsel, dan wel verlies of beschadiging van bagage tot gevolg heeft. Het artikel bepaalt dat de passagier, overeenkomstig het toepasselijke nationale recht, recht heeft op vergoeding wegens overlijden (inclusief een vergoeding van redelijke begrafeniskosten) of letsel en wegens verlies of beschadiging van bagage ten gevolge van ongevallen die zich voordoen bij het gebruik van de autobus of touringcar. Het bedrag van deze vergoeding moet volgens het nationale recht worden bepaald. Wel geeft het artikel regels voor deze bij nationaal recht bepaalde vergoeding: het maximumbedrag ter vergoeding van het overlijden of letsel moet in elk afzonderlijk geval ten minste € 220.000,- per passagier bedragen, en het maximumbedrag ter vergoeding van het verlies of de beschadiging van bagage moet in elk afzonderlijk geval ten minste € 1200,- per collo (oftewel per stuk) bedragen.

In het tweetal besluiten op grond van artikel 110 en artikel 1157 van Boek 8 BW is thans bepaald dat de schadevergoeding voor schade door dood of letsel van de reiziger is beperkt tot een bedrag van 1 miljoen euro per reiziger met een maximum van 15 miljoen euro per gebeurtenis. De schadevergoeding in geval van verlies of beschadiging van bagage is op grond van deze twee besluiten beperkt tot een bedrag van € 1500,-.

### **Dood of letsel van de reiziger**

De huidige limiet van 1 miljoen euro voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger voldoet ruim aan de regels van de Verordening (namelijk dat de limiet ten minste € 220.000,- per passagier moet zijn) en wordt daarom niet gewijzigd. De limiet van 15 miljoen euro per gebeurtenis moet echter wel worden aangepast. Dit is nodig omdat deze limiet ervoor kan zorgen dat niet wordt voldaan aan de minimumregel die de Verordening hiervoor geeft. Ik zal dit demonstreren met een tweetal voorbeelden.

1) Stel dat er zich een ongeval voordoet met een touringcar met 40 mensen aan boord, en dat elk van deze reizigers recht heeft op een schadevergoeding van € 300.000,-. In totaal komt dit neer op een schadevergoeding van  $40 \times € 300.000,- = 12$  miljoen euro voor de gehele gebeurtenis. Dit valt binnen de huidige limieten in de Nederlandse

regelgeving, alsmede binnen de limieten van de Verordening, aangezien elke reiziger € 300.000,- zal ontvangen (hetgeen meer is dan het minimum van € 220.000,-). Wijziging van de Nederlandse regelgeving is in dit geval niet nodig.

Het volgende kan echter ook voorkomen:

2) Stel dat er zich een ongeval voordoet met een dubbeldekstouringcar met 80 mensen aan boord. En stel dat ook in dit geval elke passagier recht heeft op een schadevergoeding van € 300.000,-, hetgeen uitkomt op een totale schadevergoeding van  $80 \times € 300.000,- = 24$  miljoen euro. Door de limiet per gebeurtenis zal de verzekeraar echter maar 15 miljoen euro uitkeren (en zal de bus in de praktijk voor dit bedrag verzekerd zijn). Het overige bedrag van de schadevergoeding kan niet op de vervoerder worden verhaald, omdat zijn aansprakelijkheid tot 15 miljoen euro per gebeurtenis is beperkt. De verzekeringsuitkering zal hierdoor  $15 \text{ miljoen euro} / 80 = € 187.500,-$  per passagier bedragen. Met dit bedrag wordt niet voldaan aan de eisen van de Verordening.

Bij meer dan 68 reizigers (15 miljoen euro / 69 reizigers = minder dan € 220.000,-), die allen € 220.000,- schade hebben, kan het dus voorkomen dat het bedrag van de schadevergoeding niet aan de Verordening voldoet. Om dit te voorkomen, worden de limieten in de Nederlandse regelgeving aangepast. Er is voor gekozen om de huidige limiet van 1 miljoen euro ongewijzigd te laten (omdat deze voldoet aan de Verordening) en de limiet van 15 miljoen per gebeurtenis zodanig aan te passen dat deze niet meer in strijd kan zijn met de Verordening. Dit gebeurt door toevoeging van de zin «dat in geval van vervoersdiensten die onder de Verordening vallen, waarbij de schadevergoeding die de vervoerder verschuldigd is meer bedraagt dan 15 miljoen euro per gebeurtenis en de schade voor een reiziger meer bedraagt dan € 220.000, de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet verder mag beperken dan tot € 220.000 per reiziger». Deze toevoeging gaat alleen op in geval van een ongeval met vele slachtoffers (namelijk meer dan 68), waarbij de schadevergoeding boven de 15 miljoen euro per gebeurtenis uitkomt.

### **Verlies of beschadiging van bagage**

De schadevergoeding die een vervoerder mogelijk verschuldigd is in geval van verlies of beschadiging van bagage is op grond van de twee besluiten op grond van artikel 110 en artikel 1157 van Boek 8 BW beperkt tot een bedrag van € 1500,-. De Verordening bepaalt dat het maximumbedrag ter vergoeding van het verlies of de beschadiging van bagage in elk afzonderlijk geval ten minste € 1200,- per collo moet bedragen. Om aan te sluiten bij de Verordening, moet het tweetal besluiten op grond van artikel 110 en artikel 1157 van Boek 8 BW worden aangepast. Deze aanpassing is nodig omdat de Verordening een minimumbedrag geeft per stuk, terwijl de Nederlandse regelgeving alleen een bedrag geeft per totaal aan bagage. Dit zorgt ervoor dat er bij schade aan één stuk bagage geen sprake is van strijd met de Verordening (aangezien de Nederlandse limiet € 1500,- bedraagt en de Verordening een minimumlimiet oplegt van € 1200,- per stuk), maar bij schade aan twee of meer stuks bagage wel. Om de situatie voor reizigers met schade aan één stuk bagage niet te verslechteren, is ervoor gekozen het bedrag voor het totaal te wijzigen in een bedrag per stuk. Dit betekent dat voor één stuk bagage de limiet € 1500,- is, voor twee stuks bagage € 3000,-, voor drie stuks bagage € 4500,- en zo verder. Aansluiting bij het minimumbedrag van de Verordening, oftewel het opnemen van een limiet van € 1200,- per stuk, zou leiden tot de situatie dat bij één stuk bagage een reiziger beter af zou zijn met de Nederlandse limieten, terwijl bij twee of meer stuks bagage de Verordening een hogere limiet zou bieden. Het is echter niet de bedoeling van de Verordening om de bescherming van reiziger te verslechteren ten

opzichte van de nationale regels, maar juist om een minimumniveau aan bescherming voor de reiziger te bieden.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikelen I en II**

Artikel I wijzigt het Besluit van 15 maart 1991 ter uitvoering van artikel 110 van Boek 8 BW. Artikel II wijzigt het Besluit van 11 maart 1991 ter uitvoering van artikel 1157 van Boek 8 BW. Deze besluiten worden op twee punten aangepast. Ten eerste wordt de limiet voor schade in geval van dood of letsel van de reiziger aangepast voor de gevallen die onder het toepassingsgebied van de Verordening vallen. Dit gebeurt door toevoeging van de zin dat in geval van vervoer dat onder de Verordening valt, waarbij de schadevergoeding die de vervoerder verschuldigd is meer bedraagt dan 15 miljoen euro per gebeurtenis en de schade voor een reiziger meer bedraagt dan € 220.000,-, de vervoerder zijn aansprakelijkheid niet verder mag beperken dan tot een bedrag van € 220.000,- per reiziger. Door deze toevoeging kan de schadevergoeding niet minder worden dan € 220.000,- voor een reiziger, ingeval deze recht heeft op een schadevergoeding van meer dan € 220.000,-.

Ten tweede wordt de limiet voor schade in geval van verlies of beschadiging van bagage aangepast aan de Verordening. Dit gebeurt door te bepalen dat de schadevergoeding die de vervoerder mogelijkwerwijs verschuldigd is in geval van verlies of beschadiging van diens bagage is beperkt tot een bedrag van € 1500,- per stuk voor de gevallen die onder de Verordening vallen. Hiermee worden de twee besluiten in overeenstemming gebracht met de Verordening, die bepaalt dat de schadevergoeding die verschuldigd is niet mag worden beperkt tot een bedrag minder dan € 1200,-. Door de toevoeging voldoen ook situaties waarbij reizigers schade lijden aan twee of meer stuks bagage aan de Verordening en blijft de bescherming voor reizigers met schade aan één stuk bagage gelijk.

#### **Artikel III**

Dit artikel bepaalt dat de wijzigingen alleen van toepassing zijn op ongevallen die zich na inwerkingtreding van dit besluit hebben voorgedaan. In het geval de inwerkingtreding plaatsvindt na 1 maart 2013, gelden de wijzigingen voor gevallen die onder het toepassingsgebied van de Verordening vallen toch vanaf 1 maart 2013. Dit vloeit voort uit de rechtstreekse werking van de Verordening. Door deze rechtstreekse werking gaan de bepalingen uit de Verordening voor de Nederlandse regelgeving.

#### **Artikel IV**

Het besluit treedt in werking met ingang van 1 maart 2013. Hiermee wordt aangesloten bij de datum waarop de Verordening van toepassing wordt. In het geval het besluit later dan 1 maart 2013 in werking treedt, heeft het terugwerkende kracht in verband met de rechtstreekse werking van de Verordening (zie ook de toelichting bij artikel III).

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
I.W. Opstelten