

Blik op het personenvervoer over de weg: afdeling 8.13.3 BW

1. Inleiding

Niet elke Nederlander die in een taxi plaatsneemt zal beseffen dat hij daarmee ook het juridisch kader van afdeling 8.13.3 BW betreedt. Goed denkbaar is dat zelfs de taxichauffeur niet dagelijks stilstaat bij het gegeven dat hij overeenkomsten sluit in de zin van deze afdeling van het Burgerlijk Wetboek.

Afdeling 8.13.3 BW speelt een bescheiden rol in rechtspraak en literatuur. Daarmee is echter niet gezegd dat er zich geen interessante ontwikkelingen hebben voorgedaan en zich nog steeds voordoen. In deze bijdrage wordt een overzicht gegeven van de ontwikkelingen op het gebied van de overeenkomst van personenvervoer over de weg: van paardentractie tot robottaxi.

2. Achtergrond en toepassingsbereik

Afdeling 8.13.3 BW regelt de overeenkomst van personenvervoer over de weg. De afdeling volgde bij invoering bepalingen op uit de Wet Autovervoer Personen¹ en de Wet Openbare Middelen van Vervoer.² De wetgever heeft geen ingrijpende wijzigingen willen doorvoeren, maar heeft de teksten grammaticaal gemoderniseerd en onderdeel gemaakt van Boek 8 BW.³ Veelal sluiten de bepalingen van de afdeling aan bij soortgelijke bepalingen uit titels over andere vervoersmodaliteiten. Zie in dit kader bijvoorbeeld art. 8:1148 BW inzake overmacht, dat is aangepast om woordelijk overeen te stemmen met de overmachtsartikelen 8:105, 8:504 en 8:974 BW.⁴

Anders dan andere titels en afdelingen van Boek 8 BW is afdeling 8.13.3 BW niet het nationale evenbeeld van internationale of Europese regelgeving. Op Europees niveau biedt het Unierecht lidstaten de ruimte om nationaal personenvervoer over de weg zelf te regelen.⁵ Bij het ontwerp van afdeling 8.13.3 BW is weliswaar rekening gehouden met het Verdrag inzake de overeenkomst voor het internationaal vervoer van reizigers en bagage over de weg (CVR),⁶ maar het verdrag werd niet in alle opzichten gevolgd. Het meest in het oog springende verschil is dat afdeling 8.13.3 BW ook van toepassing is indien de vervoerder zich verbindt tot het ter beschik-

king stellen van voertuig en bestuurder (tijd- of reisbevrachting).⁷

In 2014 is aan de afdeling art. 8:1139 BW toegevoegd, dat duidelijk maakt dat de afdeling slechts van toepassing is voor zover Verordening (EU) 181/2011⁸ niet van toepassing is. Deze verordening biedt een minimumniveau van bescherming aan passagiers van autobussen en touringcars in geval van ongevallen, annulering en vertraging. Ook regelt deze verordening de rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit, het recht op reis- en andere informatie en het klachtrecht. De verordening heeft een vrij breed toepassingsbereik. De verordening is in beginsel van toepassing op 'geregelde diensten' (diensten die met een bepaalde regelmaat en langs een vastgestelde reisweg plaatsvinden, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen passagiers worden opgenomen of afgezet) voor niet-specifieke categorieën passagiers, waarbij het punt waarop de passagier in- of uitstapt zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt. Daarnaast geldt een deel van de verordening ook voor 'onregelmatig vervoer', dat wordt gekenmerkt door vervoer op initiatief van de klant of vervoerder zelf, voor zover de eerste instapplaats of de laatste uitstapplaats van de passagiers zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt.⁹

Ten slotte is afdeling 8.13.3 BW niet van toepassing op binnenlands vervoer volgens een openbaar gemaakte dienstregeling. Dit type vervoer wordt geregeld door afdeling 8.2.5 BW inzake de overeenkomst tot binnenlands openbaar personenvervoer.¹⁰

3. Inhoud

De overeenkomst van personenvervoer (over de weg) in de zin van afdeling 8.13.3 BW is door de wetgever gedefinieerd als: 'De overeenkomst van personenvervoer, al dan niet tijd- of reisbevrachting zijnde, waarbij de ene partij (de vervoerder) zich tegenover de andere partij verbindt aan boord van een voertuig een of meer personen (reizigers) en al dan niet hun bagage uitsluitend over de weg en anders dan over

* Bas Neureiter di Torrero is advocaat bij Van Traa Advocaten N.V. Hij bedankt prof. mr. M.H. Claringbould en mr. dr. J.A. Kruit voor hun nuttige commentaar op een eerdere versie van deze bijdrage.

1. Wet Autovervoer Personen (24 juli 1939, *Stb.* 527).

2. Wet Openbare Middelen van Vervoer (23 april 1880, *Stb.* 67).

3. MvT (15966) sub 1 bij afd. 8.13.3 BW (Inleidende opmerkingen), *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1114.

4. MvT (19979) bij art. 8:1148 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1129.

5. Art. 58 lid 1 jo. titel VI VWEU.

6. Verdrag inzake de overeenkomst voor het internationaal vervoer van reizigers en bagage over de weg (CVR), Genève, 1 maart 1973. Dit verdrag is nooit in werking getreden. Zie ook MvT (15966) sub 3 bij afd. 8.13.3 BW (Inleidende opmerkingen), *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1114.

7. Zie art. 8:1140 lid 1 BW en art. 1 lid 2 CVR.

8. Verordening (EU) 181/2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) 2006/2004. Art. 8:1139 BW spreekt overigens foutief van 'Verordening (EU) Nr. 181/2001'.

9. Zie art. 2 en 3 Verordening (EU) 181/2011.

10. Voor de goede orde wordt in dit kader ook gewezen op de Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer (Wet personenvervoer 2000).

spoorwegen te vervoeren.¹¹ De meest voor de hand liggende voorbeelden zijn het vervoer per taxi(bus) en per touringcar. De definitie leent zich daarnaast uitstekend voor tentamen-vragen over de toepasselijkheid van de afdeling op bijvoorbeeld vervoer per paardentraction¹² of achterop een motor.¹³

De afdeling is hoofdzakelijk van regeland recht. De uitzonderingen op deze regel zijn de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of letsel en van schade aan de bagage,¹⁴ alsook de doorbreking van de aansprakelijkheidslimiet bij opzet of roekeloos handelen.¹⁵ Ten slotte is ook de verplichting van de vervoerder om zijn naam en woonplaats op vervoersdocumenten te vermelden van dwingendrechtelijke aard.¹⁶ Voor het overige zullen de bepalingen van afdeling 8.13.3 BW slechts een rol spelen als partijen hier niet van zijn afgeweken of als de tussen partijen gemaakte afspraken op contractenrechtelijke gronden kunnen worden aangetast. In het laatste geval kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de sterke bescherming voor consumenten tegen onredelijk bezwarende algemene voorwaarden van afdeling 6.5.3 BW.

De vervoerder is dwingendrechtelijk aansprakelijk voor schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger ten gevolge van een ongeval dat in verband met en tijdens het vervoer aan de reiziger is overkomen. Het vervoer omvat de tijd dat de reiziger aan boord van het voertuig is, terwijl dit zich op de weg bevindt, en de tijd van zijn instappen daarin of uitstappen daaruit.¹⁷ De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid limiteren tot € 1 000 000, tenzij er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid. Daarnaast kan de vervoerder een beroep doen op vervoerdersovermacht of eigen schuld van de passagier. De vervoerder is ook dwingendrechtelijk aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage voor zover het verlies of de beschadiging is veroorzaakt door een omstandigheid die een zorgvuldig vervoerder óf heeft kunnen vermijden óf waarvan hij de gevolgen heeft kunnen verhinderen. Dit vervoer omvat de tijd dat deze aan boord van het voertuig is, terwijl dit zich op de weg bevindt, en de tijd van inlading daarin en uitlading daaruit.¹⁸ De vervoerder kan aansprakelijkheid voor bagage limiteren tot € 1500.

Vervoerder en passagier zullen zich dus bewust moeten zijn van rechtspraak in het kader van het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime van afdeling 8.13.3 BW.

4. Jurisprudentie

Afdeling 8.13.3 BW komt in (gepubliceerde) rechtspraak weinig aan bod. Ontwikkelingen over vervoerdersaansprakelijkheid zullen dus voornamelijk moeten worden gedestilleerd

uit jurisprudentie omtrent aanverwante vervoerstittels en -afdelingen. Aan de hand van drie uitspraken zullen in deze bijdrage de ontwikkelingen op het gebied van de contractuele relatie tussen (mede)passagier en vervoerder, vervoerdersovermacht en de doorbreking van de aansprakelijkheidslimiet worden besproken.

a. Contractuele relatie met vervoerder en aansprakelijkheid

Onder een dwingendrechtelijk aansprakelijkheidsregime is het voor de vervoerder van belang om te weten door wie hij kan worden aangesproken. Een belangrijk arrest hierover met gevolgen voor personenvervoerders over de weg gaat niet over wegvervoer, maar over binnenvaartvervoer. Bij een zeilevenement werd een passagier bij het overbrengen van de zeilen geraakt door de grootschoot, waardoor zij met haar hoofd tegen een stalen reling werd aangeworpen met alle gevolgen van dien. De ongelukkige passagier had geen contractuele relatie met de vervoerder.

In het arrest van 11 juli 2014 gaf de Hoge Raad een antwoord op de vraag of voor aansprakelijkheid van de personenvervoerder over de binnenwateren op grond van art. 8:974 BW¹⁹ vereist is dat de reiziger in contractuele relatie staat met de vervoerder.²⁰ De Hoge Raad betrok bij zijn overweging expliciet de wettelijke bepalingen inzake personenvervoer over de weg.²¹ De Hoge Raad overwoog als volgt:

‘Zoals blijkt uit de art. 8:80 lid 1, 8:500, aanhef en onder e en i, 8:970 lid 1, 8:1140 lid 1 en 8:1390 BW, kan een overeenkomst tot personenvervoer worden aangegaan door een ander dan de reiziger zelf. De wet bevat regelingen van de aansprakelijkheid van de vervoerder bij onder meer de dood en letsel van de reiziger en voor verlies en beschadiging van bagage (...). Uit de mogelijkheid dat de reiziger niet in een contractuele relatie staat tot de vervoerder en de omstandigheid dat evenbedoelde regelingen van dwingend recht zijn ten gunste van de reiziger (art. 8:84, 8:520, 8:985, 8:1149 en 8:1398 BW), volgt dat die regelingen mede zien op de aansprakelijkheid van de vervoerder jegens de reiziger en dat de reiziger op die regelingen steunende vorderingen jegens de vervoerder kan instellen, ongeacht of hij partij is bij de vervoerovereenkomst.’²²

Uit de overweging van de Hoge Raad blijkt goed hoezeer de titels en afdelingen van Boek 8 BW onderling samenhangen. Rechtsvorming in het kader van één vervoersmodaliteit beantwoordt in de regel dezelfde rechtsvraag voor andere modaliteiten.

11. Art. 8:1140 lid 1 BW.

12. Van toepassing, want paardentraction valt onder het begrip ‘voertuig’.

13. Van toepassing, want ‘achterop een motor’ valt onder het begrip ‘aan boord’. Zie voor meer voorbeelden TS II bij art. 8:1140 BW, *Parl. Gesch. Boek 8*, p. 1116-1118.

14. Art. 8:1149 en 8:1150 lid 4 BW.

15. Art. 8:1158 BW.

16. Art. 8:1166 lid 1 BW.

17. Art. 8:1142 lid 1 BW.

18. Art. 8:1143 lid 1 BW.

19. Het betreft de binnenvaartvariant van art. 8:1147 BW.

20. HR 11 juli 2014, ECLI:NL:HR:2014:1628, NJ 2014/370.

21. Art. 8:1140 lid 1 en art. 8:1149 BW.

22. R.o. 3.4.2.

Uit het arrest van de Hoge Raad volgt verder dat afdeling 8.13.3 BW en het daarin opgenomen aansprakelijkheidsregime ook van toepassing is op de verhouding vervoerder-medepassagier. In geval van letsel of schade aan bagage in verband met en tijdens het vervoer is de vervoerder jegens de medepassagier aansprakelijk, tenzij de vervoerder een succesvol beroep op overmacht of eigen schuld toekomt.²³

b. Het overmachts criterium van Oegema/Amev

Op 18 juni 2019 wees het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden (tussen)arrest in een zaak tussen een taxibedrijf en een passagier.²⁴ Het betreft een tot de verbeelding sprekende (doch zeldzame) afdeling 8.13.3 BW-zaak over overmacht en eigen schuld van de passagier.

De feiten zijn kort als volgt. Een passagier heeft tijdens vervoer in een taxibus haar gordel losgemaakt, is opgestaan en is gaan lopen. De vrouw stelde aanvankelijk dat zij zich door de bus ging bewegen om de gordel van een medepassagier vast te maken, die daar zelf niet toe in staat was. De taxichauffeur, naar eigen zeggen afgeleid door de lopende vrouw, moest bij een verkeerslicht hard remmen. De vrouw is daardoor ten val gekomen en heeft lichamelijk letsel opgelopen.

Tussen partijen was niet in geschil dat het taxibedrijf op grond van art. 8:1147 BW in beginsel volledig aansprakelijk zou zijn voor schade door letsel van de passagier, behoudens een geslaagd beroep op art. 8:1148 (vervoerdersovermacht) of art. 8:1155 BW (eigen schuld van de passagier). Met verwijzing naar het hiervoor besproken arrest van de Hoge Raad van 11 juli 2014 stelde het hof vast dat hoewel de passagier geen partij was bij de overeenkomst van personenvervoer, zij het taxibedrijf inderdaad rechtstreeks kon aanspreken.

De passagier grieft tegen wat de kantonrechter in eerste aanleg heeft overwogen over de vereisten voor een succesvol beroep op art. 8:1148 BW. De kantonrechter oordeelde namelijk dat het beroep van de vervoerder op overmacht slaagde. Volgens de kantonrechter kon niet aan de chauffeur worden toegerekend dat de passagier haar gordel had losgemaakt en door de taxibus was gaan lopen en kon van de chauffeur ook niet verwacht worden dat hij voortdurend in de gaten hield wat er achterin de auto gebeurde. Dat hij niet had opgemerkt dat de passagier haar gordel had losgemaakt en was gaan lopen, kon om die reden niet als onzorgvuldig worden beschouwd, aldus de kantonrechter.

De kantonrechter verwees in haar oordeel naar de letter van art. 8:1148 BW, op grond waarvan de vervoerder dient aan te tonen dat hij naar de maatstaf van een 'zorgvuldig vervoerder' en de omstandigheid die het schadevoorval heeft veroorzaakt, het ongeval niet heeft kunnen vermijden en de schade-

lijke gevolgen ervan niet heeft kunnen verhinderen. De kantonrechter benadrukte dat het bij deze beoordeling dient te gaan om een geobjectiveerd schuldbegrip: beslissend is wat in het algemeen een zorgvuldig vervoerder kan vermijden respectievelijk verhinderen, ongeacht of de betrokken vervoerder hiertoe in staat is.

De grief van de passagier tegen het door de kantonrechter gehanteerde overmachts criterium slaagde niet.²⁵ Desalniettemin werd het strikte criterium door het hof wel nader toegelicht:

'Het criterium van artikel 8:1148 BW komt op een aantal plaatsen terug in boek 8 BW, onder meer in artikel 8:82 lid 1 en 8:1098 lid 1 BW. De tekst is ontleend aan het internationale weg- en spoorvervoerrecht (vgl. artikel 17 lid 2 CMR). In de literatuur wordt er daarom overwegend van uitgegaan dat voor de beoordeling van de vraag of sprake is van overmacht in de zin van de genoemde bepalingen uit boek 8 BW aansluiting moet worden gezocht bij het door de Hoge Raad voor wat betreft het internationale wegvervoer van goederen ontwikkelde criterium. De Hoge Raad heeft in zijn arrest van 24 april 2009 (ECLI:NL:HR:2009:BH0389) artikel 17 lid 2 CMR, waarop dus ook art. 8:1148 lid 1 BW is geënt, aldus uitgelegd dat een vervoerder zich slechts met succes op overmacht kan beroepen indien hij aantoont dat hij alle in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen heeft genomen om het verlies (het betrof daar ladingschade) te voorkomen.'²⁶

Het door het hof aangehaalde arrest over overmacht gewezen inzake goederenvervoer over de weg is beter bekend als *Oegema/Amev*.²⁷ Het hof overwoog dat in de literatuur de stelling dat het objectieve overmachts criterium ook zou kunnen worden toegepast bij alle andere 'vervoerdersovermachten' die in Boek 8 BW zijn opgenomen niet controversieel was.²⁸ Dit volgt uit het door de wetgever beoogde systeem van Boek 8 BW, waarin de verschillende vervoersmodaliteiten inhoudelijk zoveel mogelijk overeenkomen.

Het verdient wel opmerking dat waar in de literatuur wordt gesproken van de 'vervoerdersovermachten', meestal de nadruk ligt op overmacht in het goederenvervoer. De vraag kan worden gesteld of *Oegema/Amev* wel zo toepasselijk is op personenvervoer, nu personen tijdens het vervoer een andere, moeilijker te controleren rol spelen dan goederen. Dit arrest is daar een goed voorbeeld van. Het *Oegema/Amev*-arrest leidde daarnaast tot de vraag of de lat voor vervoerdersovermacht in vergelijking met andere landen niet veel te hoog was gelegd.²⁹ Hoe dat ook zij, het hof heeft de in de literatuur gevolgde lijn bevestigd. Vervoerders kunnen er maar beter bedacht op zijn dat zij *alle* in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder te vergen maatregelen moeten nemen om schade of verlies

23. Art. 8:1147 en 8:1150 BW.

24. Hof Arnhem-Leeuwarden 18 juni 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:5058, S&S 2019/87, JA 2019/114, m.nt. Y. Bosschaart.

25. Het hof merkt op dat de passagier met de toelichting op haar grief eigenlijk op hetzelfde geobjectiveerde schuldbegrip uitkomt als de kantonrechter.

26. R.o. 4.9.

27. HR 17 april 1998, ECLI:NL:HR:2009:BH0389, NJ 1998/602, S&S 1998/75.

28. Zie onder meer M.H. Claringbould, 'Een zorgvuldig vervoerder: hij die alle maatregelen neemt', in: A.G. Castermans e.a. (red.), *De maatman in het burgerlijk recht*, Deventer: Kluwer 2008, p. 268 en K.F. Haak e.a., *Van haven en handel*, Deventer: Kluwer 2006, p. 167.

29. M.L. Hendrikse & Ph.H.J.G. van Huizen, *CMR: Internationaal vervoer van goederen over de weg*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2005, p. 122-125.

te voorkomen. Terugblikkend op een ongeval kan er vaak wel een maatregel worden bedacht die de vervoerder had kunnen (en dus moeten) nemen.

Het strikte overmachts criterium had voor de appellerende passagier tot gevolg dat haar grief tegen de *toepassing* van het criterium wel doel trof. Immers, de chauffeur had aan de gevaarlijke situatie een einde kunnen maken, in elk geval vanaf het moment dat hij van die situatie kennisnam, door bijvoorbeeld te waarschuwen en/of wanneer de verkeerssituatie dat mogelijk maakte, de taxibus (voorzichtig) langs de kant van de weg tot stilstand te brengen, aldus het hof. Daarmee had de vervoerder niet *alle* maatregelen genomen die in de gegeven omstandigheden redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder worden gevergd om schade te voorkomen.

De vervoerder kwam vervolgens nog een beroep op eigen schuld toe.³⁰ Het hof kende in dit kader waarde toe aan de vraag om welke reden de passagier haar gordel had losgemaakt en was gaan lopen: of dat een gevolg was van het feit dat zij de gordel van de medepassagier heeft willen vastmaken (al dan niet nadat de chauffeur vergeefs is gevraagd dat te doen), zoals de passagier stelde, of om een andere reden, zoals het taxibedrijf aanvoerde.

In het (eind)arrest van 12 mei 2020³¹ stelt het hof na het horen van getuigen vast dat de passagier door de taxibus is gaan lopen om een gevallen pasje van de medepassagier op te rapen. Ook gaat het hof ervan uit dat de chauffeur door de verkeerssituatie ter plaatse niet heeft kunnen uitwijken. Het taxibedrijf verzoekt het hof daarom om terug te komen op zijn verwerping van het beroep op art. 8:1148 BW. Het hof is echter onvermurwbaar. Het hof kon in ieder geval nog één maatregel bedenken die de chauffeur ter voorkoming van het letsel had kunnen nemen: de chauffeur had na het waarnemen van de lopende passagier nog tien seconden de tijd om snelheid te minderen en stapvoets te gaan rijden. Nu de vervoerder dit niet heeft gedaan komt hem geen beroep op overmacht toe.

Het taxibedrijf hoeft uiteindelijk niet volledig voor de schade van de passagier op te draaien. De mate van eigen schuld wordt door het hof vastgesteld aan de hand van een causaliteitsverdeling (75-25% in het nadeel van de passagier) en wordt na een billijkheidscorrectie vastgesteld op 50-50%.

Het strenge *Oegema/Amev*-criterium wordt voor personenvervoerders over de weg dus gedeeltelijk gecompenseerd door de mogelijkheid van een beroep op eigen schuld van de passagier.³² Desalniettemin staat vast dat vervoerders bij ongevallen waar eigen schuld van de passagier geen rol speelt of niet bewezen kan worden niet gemakkelijk aan aansprakelijkheid zullen kunnen ontkomen door te stellen dat er sprake is van overmacht.

c. Doorbreking van de aansprakelijkheidslimiet

De personenvervoerder over de weg ontsnapt onder het aansprakelijkheidsregime van afdeling 8.13.3 BW niet snel aan aansprakelijkheid, maar kan zich wel beroepen op limitering van aansprakelijkheid op grond van art. 8:1157 BW. De vervoerder kan zich echter niet beroepen op aansprakelijkheidsbeperking voor zover zijn schade is ontstaan door zijn opzet of bewuste roekeloosheid.

In een zaak voor de rechtbank Arnhem van 21 mei 2008 lag de vraag voor of (de verzekeraar van) een taxibedrijf zich op de aansprakelijkheidslimitering van art. 8:1157 BW kon beroepen inzake drie tot letsel leidende incidenten met dezelfde passagier.³³ Bij twee van de drie incidenten ging het om de uit de verankering losschietende rolstoel van de passagier met lichamelijk letsel tot gevolg.

De passagier stelde allereerst dat er sprake was van bewuste roekeloosheid, opdat de vervoerder zich niet kon beroepen op enige beperking van zijn aansprakelijkheid. De passagier wees er in dat verband op dat de vervoerder de schade had kunnen voorkomen, hetgeen hij ook wist of had moeten weten, door voor een veilige en deugdelijke verankering van de rolstoel zorg te dragen.

De rechtbank stelde vast dat van gedrag dat moet worden aangemerkt als roekeloos en met de wetenschap dat de schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien pas sprake is, wanneer degene die zich aldus gedraagt het aan de gedraging verbonden gevaar kent en zich ervan bewust is dat de kans dat het gevaar zich zal verwezenlijken groter is dan de kans dat dit niet zal gebeuren, maar zich door dit een en ander niet van dit gedrag laat weerhouden. De rechtbank past de maatstaf uit de welbekende '5 januari-arresten' toe, gewezen in het kader van goederenvervoer over de weg.³⁴ Het bewijs dat de wederpartij van de vervoerder in dit kader moet leveren is nagenoeg onmogelijk. Niet voor niets staat de Nederlandse maatstaf voor toepassing van bewuste roekeloosheid internationaal bekend als een van de zwaarste.³⁵ Wel zou bedacht kunnen worden dat een passagier ten opzichte van de ladingbelanghebbende in het goederenvervoer een klein 'voordeel' heeft. Hij is immers aanwezig tijdens het vervoer en zou uit de gedragingen van de chauffeur argumenten kunnen onttelen die wijzen op bewuste roekeloosheid van de vervoerder. Daar is echter nog geen rechtspraak over en het hielp de passagier in de onderhavige zaak ook niet.

Doorbreking van de limiet op grond van opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder lag dus voor afwijzing gereed, maar de passagier had nog een andere doorbrekingsgrond in zijn repertoire. De passagier verwees namelijk naar een arrest van het gerechtshof Amsterdam van 12 augustus 2004.³⁶ In dat arrest werd in het kader van (openbaar) personenvervoer over het spoor geoordeeld dat een beroep op de aansprakelijkheidslimiet naar maatstaven van redelijkheid

30. Art. 8:1155 BW.

31. Hof Arnhem-Leeuwarden 12 mei 2020, ECLI:NL:GHARL:2020:3675.

32. Toepassing van eigen schuld (ex art. 6:101 BW) is in het goederenvervoer over de weg niet onmogelijk, maar wel ongebruikelijk.

33. Rb. Arnhem 21 mei 2008, ECLI:NL:RBARN:2008:BD2533.

34. HR 5 januari 2001, NJ 2001/391, S&S 2001/61-62.

35. Zie A. Gruber e.a., 'Article 29 CMR overview countries', TVR 2017, afl. 3.

36. Hof Amsterdam 12 augustus 2004, ECLI:NL:GHAMS:2004:AR2333, S&S 2006/114.

en billijkheid onaanvaardbaar was.³⁷ Het hof stelde in die procedure kort gezegd vast dat weliswaar geldt dat algemeen wordt aangenomen dat limitering van schadevergoeding in het vervoersrecht gerechtvaardigd is vanwege de noodzaak om het ondernemersrisico beheersbaar te houden, maar dat er ook een 'fair balance' dient te bestaan tussen het algemeen belang enerzijds en de bescherming van individuele rechten anderzijds.

De rechtbank Arnhem paste deze overweging toe op de incidenten met de passagier in de losschietende rolstoel. De rechtbank stelde allereerst vast dat de argumenten om bij personenschade tot limitering over te gaan destijds aan kracht verloren. De rechtbank wees daarbij op een conceptbesluit van de Minister van Justitie dat de aansprakelijkheidslimiet voor onder meer personenvervoer over de weg zou verhogen tot € 1 000 000. Ten slotte was van belang dat de letselschade die de passagier leed en zou lijden zeer waarschijnlijk meer zou bedragen dan de limiet van € 137 000. De rechtbank zag daarom aanleiding doorbraak van de huidige limitering op grond van art. 8:1157 BW toe te wijzen doch te beperken tot € 1 000 000.³⁸

De uitspraak van de rechtbank Arnhem is voor zover bekend niet aan een hogere instantie voorgelegd, maar lijkt de tand des tijds te kunnen doorstaan. In een recent arrest van de Hoge Raad werd in het kader van personenvervoer op de binnenwateren immers opnieuw doorbreking van de aansprakelijkheidslimiet op grond van redelijkheid en billijkheid aanvaard en werd een inflatiecorrectie toegepast.³⁹ Een van de doorslaggevende factoren was dat de regering ondanks een aankondiging uit 2008 de limiet op het terrein van personenvervoer op de binnenwateren nog steeds niet had aangepast aan de veranderende internationale tendens om aansprakelijkheidslimieten in het vervoersrecht af te schaffen, dan wel te verhogen. Omdat de limiet in het kader van personenvervoer over de weg in 2008 wel werd verhoogd,⁴⁰ wordt een gelijksoortige inflatiecorrectie met betrekking tot de limiet van art. 8:1157 BW in het kader van personenvervoer over de weg op grond van redelijkheid en billijkheid op korte termijn niet verwacht. Passagiers zijn voor doorbreking van de aansprakelijkheidslimiet dus weer aangewezen op een beroep op opzet of bewuste roekeloosheid van de vervoerder.

5. Actualiteit

Deze bijdrage kan niet besluiten zonder een korte blik op twee ontwikkelingen die de wetgever bij het ontwerp van afdeling 8.13.3 BW niet heeft kunnen voorzien.

Misschien wel de belangrijkste ontwikkeling op het gebied van personenvervoer over de weg is de intrede van taxiplatformen als Uber en Lyft. De opkomst van deze diensten heeft tot nu toe met name geleid tot procedures op het gebied van mededingings-, consumentenbeschermings- en arbeidsrecht.

Op 20 december 2017 en op 10 april 2018 heeft het Hof van Justitie twee arresten gewezen waarin werd geoordeeld dat de dienst die Uber verleent, dient te worden gekwalificeerd als een 'dienst op het gebied van het vervoer'.⁴¹ Het betreft een Europeesrechtelijk begrip, op basis waarvan geldt dat het nationale (publiekrechtelijke) recht het taxivervoer regelt. Voor Uber betekende dat in dit geval dat zij haar 'vervoersdienst' niet mocht aanbieden met chauffeurs die daarvoor niet over de benodigde vergunningen beschikken.⁴²

Naar aanleiding van bovengenoemde arresten is in de literatuur de vraag gesteld of Uber ook als personenvervoerder in de zin van afdeling 8.13.3 BW kan worden aangemerkt.⁴³ Uber stelt zelf een bemiddelingsdienst te zijn, maar presenteert zich op haar website als vervoerder, stelt de ritprijzen vast, controleert de chauffeur en beïnvloedt in grote mate de inhoud van de overeenkomst. Dat Uber in haar algemene voorwaarden in hoofdletters verklaart geen vervoer te verschaffen is vermoedelijk van onvoldoende gewicht om aan haar kwalificatie als vervoerder en dus de toepasselijkheid van afdeling 8.13.3 BW te ontkomen. Daarbij moet worden opgemerkt dat Uber wijzigingen zou kunnen doorvoeren in haar werkwijze, waardoor zij niet langer als vervoerder zou kwalificeren.

Als Uber als vervoerder heeft te gelden rust op Uber ook de dwingendrechtelijke vervoerdersaansprakelijkheid en zijn de uitsluiting en beperking van aansprakelijkheid in algemene voorwaarden nietig. Voor de passagier lijkt dit een positieve ontwikkeling. De passagier kan na een ongeval immers niet alleen de chauffeur aanspreken, die dan feitelijk heeft te gelden als een ondervoerder, maar ook Uber. Tot (gepubliceerde) vonnissen heeft het voorgaande nog niet geleid.

Andere digitale initiatieven, zoals BlaBlaCar en Toogethr, brengen chauffeur en passagier bij elkaar om bij wijze van 'carpooling' samen naar een bestemming te rijden. Het idee is dat de bestuurder geen winst mag maken met de rit en dat alleen de reiskosten worden gedeeld. Toch moet ook hier de chauffeur erop bedacht zijn dat hij waarschijnlijk het dwingendrechtelijke aansprakelijkheidsregime van afdeling 8.13.3 BW betreedt. Dat een afspraak tot kosteloos vervoer een vervoerovereenkomst inhoudt, is namelijk goed mogelijk, zelfs tussen goede kennissen.⁴⁴ De omstandigheid dat het

37. Overigens werd in de procedure bij het gerechtshof Amsterdam doorbreking van de limiet tevens aanvaard op grond van bewuste roekeloosheid van de vervoerder.

38. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de aansprakelijkheidslimieten door de rechter kunnen worden getoetst, omdat deze zijn vastgelegd in amvb's (niet zijnde wetten in formele zin).

39. HR 18 mei 2018, ECLI:NL:HR:2018:729, NJ 2018/376, m.nt. K.F. Haak. Zie ook M.H. Claringbould, 'De Hoge Raad verhoogt de personenvervoerslimiet met de inflatiecorrectie', *Weg en Wagen* 2018, afl. 85 (te raadplegen via www.sva.nl).

40. Besluit van 24 november 2008 (Stb. 2008, 505).

41. HvJ EU 20 december 2017, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981 (*Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL*) en HvJ EU 10 april 2018, C-320/16, ECLI:EU:C:2018:221 (*Uber France SAS/Nabil Bensalem*).

42. Voor Nederland, zie art. 76 Wet personenvervoer 2000.

43. Zie bevestigend: M.H. Claringbould, 'Is Uber een bemiddelingsdienst of een vervoerder van personen over de weg?', *Weg en Wagen* 2018, afl. 84 (te raadplegen via www.sva.nl).

44. HR 11 april 1958, NJ 1958/467 (*Nukoop/Saalfeld*).

vervoer zonder tegenprestatie plaatsvond, kan wel van belang zijn in het kader van het matigingsrecht van art. 6:109 BW.⁴⁵

Waar de voorgaande ontwikkelingen dus goed kunnen worden ingepast in het systeem van afdeling 8.13.3 BW, ligt dat voor het volgende mogelijk anders. In de nabije toekomst wordt verwacht dat de zelfrijdende taxi zijn intrede zal doen in het personenvervoer over de weg.⁴⁶ De afwezigheid van een (menselijke) chauffeur hoeft in beginsel geen belemmering te zijn voor de toepasselijkheid van afdeling 8.13.3 BW. Een chauffeur is onder art. 8:1140 lid 1 BW immers geen vereiste. Wel zal (naar huidig recht) de vraag moeten worden beantwoord of de passagier, die in ieder geval zelf de bestemming van de robottaxi zal moeten bepalen, niet heeft te gelden als bestuurder van het voertuig.

In een recent arrest van het gerechtshof Arnhem-Leeuwarden⁴⁷ werd geoordeeld dat het inschakelen en ingeschakeld houden van de 'Autopilot' van een Tesla – die rechtstreeks de bedieningsorganen van de wagen beïnvloedt – meebrengt dat op die wijze of met behulp daarvan de bedieningsorganen worden gehanteerd waardoor de voortbeweging en rijrichting van het motorvoertuig worden beïnvloed.⁴⁸ De inzittende was daarmee volgens het hof aan te merken als de feitelijke bestuurder van de auto. De vraag is of de redenering van het hof ook kan worden gevolgd naarmate zelfrijdende auto's autonomer worden en de invloed van de inzittende steeds beperkter wordt.⁴⁹

Dat de opkomst van zelfrijdende auto's de nodige juridische vraagstukken opwerpt, is de wetgever niet ontgaan. Momenteel wordt er geëxperimenteerd met het toelaten van zelfrijdende auto's op de openbare weg, hetgeen uiteindelijk zal moeten leiden tot permanente, specialistische regelgeving.⁵⁰ Naar verwachting zal afdeling 8.13.3 BW daarom niet van toepassing zijn op de zelfrijdende robottaxi.

6. Slot

Met afdeling 8.13.3 BW heeft de wetgever geen baanbrekende wetgeving willen introduceren. De wetgever heeft bij het ontwerp van de afdeling veelal aansluiting gezocht bij de regelgeving inzake andere vervoersmodaliteiten, waardoor jurisprudentie omtrent andere vervoerstittels ook relevant is voor personenvervoer over de weg. Dat heeft tot gevolg dat nu duidelijk is dat een personenvervoerder over de weg kan worden aangesproken door een passagier waarmee hij niet contracteerde. Daarnaast is op de wegvervoerder het strenge overmachts criterium van *Oegema/Anev* van toepassing, terwijl de passagier voor doorbreking van de aansprakelijkheidslimiet aan de strenge vereisten van een beroep op bewuste roekeloosheid (of opzet) van de vervoerder is overgeleverd.

Ondanks een beperkte hoeveelheid rechtspraak heeft de afdeling zich dus toch ontwikkeld op belangrijke aspecten van de aansprakelijkheid van de vervoerder. De ontwikkeling van afdeling 8.13.3 BW heeft daarmee iets weg van een zelfrijdende auto: zonder zelf te sturen wordt de bestemming toch bereikt.

45. HR 3 december 1971, NJ 1972/144 (*Gemeente Groningen/Keressies*) en HR 11 april 1975, NJ 1975/373 (*Zopp/Mijnwerkersfonds*).

46. Zie bijvoorbeeld 'Binnenkort op de weg: zelfrijdende robottaxi's zonder reservemensen achter het stuur', *De Volkskrant* 10 oktober 2019.

47. Hof Arnhem-Leeuwarden 31 juli 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:6122.

48. De bestuurder probeerde aan een boete te ontkomen naar aanleiding van het overtreden van artikel 61a (oud) RVV 1990: het door de bestuurder tijdens het rijden bedienen van een mobiel elektronisch apparaat.

49. Zie voor meer vraagstukken in het kader van autonome auto's: B.E. Tichelaar, 'Aansprakelijkheidsvraagstukken bij zelfrijdende auto's', *TAV* 2018/24 en N.E. Vellinga, 'Juridische aspecten van het gebruik van autonome auto's', *VR* 2020/42.

50. Zie onder meer de Experimenteerwet zelfrijdende auto's (*Sib.* 2019, 240) en 'Rapport – Onderzoek naar systeemverantwoordelijkheid van de zelfrijdende auto', *Kamerstukken II* 2019, 31305, nr. 298.