

Vergaderjaar 2012–2013

33 733

Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten in verband met 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 (PbEU 2011, L 55)

Nr. 3

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt / uitsluitend opmerkingen van redactionele aard bevat (artikel 26, vijfde lid, van de Wet op de Raad van State)

MEMORIE VAN TOELICHTING¹

I. algemeen

1. Doel en aanleiding

Dit wetsvoorstel strekt tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), de Wet handhaving consumentenbescherming (Whc), de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw1994) en boek 8 van het Burgerlijk Wetboek (BW) in verband met 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 (hierna: de verordening). In navolging van de luchtvaart-, de spoorvervoer- en de zee- en binnenvaartsector wordt met deze verordening een minimumniveau van bescherming geboden aan passagiers van autobussen en touringcars. De verordening is van toepassing sinds 1 maart 2013.

De verordening heeft in principe rechtstreekse werking. Vervoerders, verkopers van vervoerbewijzen, reisagenten, touroperators en beheerders van terminals, dienen zich te houden aan de in de verordening vervatte regels. Reizigers kunnen zich hier rechtstreeks op beroepen.

De verordening bevat echter ook opdrachten aan lidstaten van de Europese Unie tot nadere invulling van bepaalde onderwerpen. Met name gaat het om:

- 1e. aanwijzing van handhavingsinstanties;
- 2e. aanwijzing van terminals waarvoor de rechten en plichten uit de verordening gelden. Het gaat daarbij om plaatsen waar reizigers enige tijd moeten doorbrengen in afwachting van vervoer en waar ze een plaatsbewijs kunnen kopen of kunnen inchecken;
- 3e. vaststelling van een minimum bedrag van vergoeding in geval van overlijden van, of letsel bij de passagier.

¹ De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het onderhavige wetsvoorstel beoogt een rechtsgrondslag te geven voor de aanwijzing van terminals en voor de aanwijzing van handhavingsinstanties.

Het minimum en maximumvergoedingsbedrag is vastgesteld bij Besluit van 26 februari 2013 tot wijziging van twee besluiten ter uitvoering van de artikelen 110 en 1157 van Boek 8 van het BW in verband met de uitvoering van Verordening (EU) Nr. 181/2011 (Stb. 2013, 80).

Tenslotte biedt de verordening de mogelijkheid tot een aantal tijdelijke vrijstellingen.

Het onderhavige wetsvoorstel beoogt voor gebruikmaking hiervan een rechtsgrondslag te geven.

2. Inhoud van de verordening

De rechten van buspassagiers zijn gebaseerd op drie basisbeginselen: keuzevrijheid, non-discriminatie en bijstand tijdens de reis.

Zoals verwoord in artikel 1 van de verordening, bevat zij daartoe bepalingen over de volgende aspecten:

- het verbod op discriminatie tussen passagiers inzake de door de vervoerder aangeboden voorwaarden;
- de rechten van de passagier bij een ongeval dat zich voordoet bij het gebruik van de autobus of touringcar indien dit overlijden of letsel dan wel verlies of beschadiging van de bagage tot gevolg heeft;
- het verbod op discriminatie van, en de verplichting tot het verlenen van bijstand aan, personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit;
- de rechten van de passagier bij annulering of vertraging;
- het minimum aan informatie dat de passagier moet krijgen, en
- de klachtenbehandeling.

De verordening bevat algemene voorschriften over handhaving van deze zaken.

De verordening maakt onderscheid tussen geregeld en ongeregeld vervoer.

Onder geregeld vervoer verstaat zij vervoer van personen per autobus of touringcar, met een bepaalde regelmaat en langs een vastgestelde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen passagiers worden opgenomen of afgezet. In de Nederlandse context valt hieronder het openbaar vervoer volgens een dienstregeling, maar ook leerlingenvervoer en bedrijfsvervoer, dat weliswaar op vaste tijden rijdt maar slechts voor een bepaalde groep passagiers bestemd is.

Ongeregeld vervoer is in de zin van de verordening hoofdzakelijk vervoer van door de klant of de vervoerder zelf vooraf samengestelde groepen passagiers. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan dagtochten en ritten van en naar vakantiebestemmingen.

Het onderscheid tussen geregeld en ongeregeld vervoer is voor de verordening in die zin van belang, dat slechts enkele bepalingen uit de verordening op ongeregeld vervoer van toepassing zijn, en dan nog slechts op ongeregeld vervoer waarvan de eerste instapplaats of laatste uitstapplaats zich op het grondgebied van een lidstaat bevindt. Het betreft het discriminatieverbod inzake vervoerbewijzen en contractvoorwaarden, het recht op vergoeding en bijstand bij ongevallen en de aansprakelijkheid voor schade en tijdelijke vervanging of reparatie van verloren gegane of beschadigde rolstoelen of andere hulpmiddelen. Deze zaken zijn dus zowel op ongeregeld als op geregeld vervoer van toepassing.

Voor geregeld vervoer maakt de verordening voorts onderscheid tussen vervoer over een afstand van minder dan 250 kilometer en vervoer over een afstand van 250 kilometer of meer.

Voor vervoer over een afstand van 250 kilometer of meer naar of van landen buiten het grondgebied van de Europese Unie geldt voor een aantal onderwerpen een tijdelijke vrijstelling van wat de verordening hieromtrent bepaalt. Deze vrijstelling geldt voor een periode van vier jaar, die zo nodig eenmaal met vier jaar kan worden verlengd.

Indien de afstand minder dan 250 kilometer bedraagt, zijn de rechten van de passagier in geval van annulering of vertraging niet van toepassing.

Tenslotte bevat de verordening bepalingen over handhaving, klachtenprocedures en aanwijzing van terminals. In de artikelsgewijze toelichting zal hierop nader worden ingegaan.

3. Handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid

Het onderhavige wetsvoorstel is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) getoetst op uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en fraudebestendigheid.

ILT geeft de wens te kennen om de wetgeving inzake passagiersrechten voor alle vervoersmodaliteiten gelijk te trekken. Met name ontbreekt voor het vervoer per spoor in de Whc een bepaling over collectieve intracommunautaire inbreuken, en in boek 8 BW een bepaling over afwijkingen in gevallen waarin de verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer van toepassing is.

Het onderhavige wetsvoorstel strekt echter slechts tot uitvoering van verordening 181/2911/EG. Het opnemen van een bepaling over vervoer per spoor sluit hier niet bij aan.

Voor wat betreft opleiding of training in omgang met en bijstand aan personen met een handicap of mobiliteitsbeperking door het personeel van vervoerders geeft ILT aan dat zij, net als bij de passagiersrechten spoor, zal inzetten op een programmatische handhaving van de verordening, waarbij individuele klachtenbehandeling gecombineerd wordt met risicogericht toezicht. Het toezicht zal zich richten op de verplichting van de vervoerder. Het toezicht op opleidingen en examens is in handen van Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR).

Tenslotte zijn door ILT een aantal inhoudelijke en redactionele kanttekeningen geplaatst. Deze zijn alle verwerkt in het wetsvoorstel en in de memorie van toelichting.

De voornaamste daarvan zijn:

- de wens dat ILT door de Minister en niet door concessiehouders gemandateerd wordt voor het uitoefenen van toezicht,
- uitdrukkelijk te regelen dat klachten van passagiers in eerste instantie door de vervoerder behandeld dienen te worden, en
- duidelijk te omschrijven welk vervoer in de Nederlandse context als geregeld vervoer dient te worden aangemerkt.

4. Administratieve lasten en financiële gevolgen voor het bedrijfsleven

Het onderhavige wetsvoorstel leidt niet tot een verandering in de administratieve lasten voor burgers of het bedrijfsleven. Aan de uitvoering van de verordening, dat wil zeggen het aanwijzen van een handhavingsinstantie en het stellen van sancties, zijn geen informatieverplichtingen verbonden. De overige verplichtingen uit de verordening ten aanzien van vervoerders, verkopers van vervoerbewijzen, reisagenten,

touroperators, terminalbeheerders volgen niet uit dit wetsvoorstel, maar vloeien rechtstreeks voort uit de verordening. Ook voor de rechterlijke macht zal de last niet noemenswaardig toenemen. Indieners van klachten zijn gericht op financiële genoegdoening, waarvoor de geschillencommissie kan optreden. De bedragen waar het om gaat zijn niet van dien aard dat dure en tijdrovende rechterlijke procedures zouden lonen.

5. Consultatie

Het onderhavige wetsvoorstel is ter consultatie voorgelegd aan organisaties voor reisinformatie, reisondernemingen, stads- en streekvervoerbedrijven, CBR, belangenorganisaties, vakbonden, werkgeversorganisaties, decentrale overheden (Inter Provinciaal Overleg, Samenwerkende Kadergebieden Verkeer en Vervoer, Vereniging Nederlandse Gemeenten, Vervoersautoriteiten Openbaar Vervoer Centrumgemeenten) en het Verbond van Verzekeraars.

De volgende organisaties hebben opmerkingen gemaakt:

- ANBO, belangenorganisatie voor senioren;
- Het CBR
- Connexxion;
- Koninklijk Nederlands vervoer Bus (KNV);
- de Oogvereniging en
- het Verbond van Verzekeraars.

Op de volgende aspecten van het wetsvoorstel is door deze organisaties ingegaan.

Klachtenregeling

De geconsulteerde organisaties zijn positief over de invulling van de klachtenregeling.

Connexxion en de Oogvereniging geven aan zich te kunnen vinden in de wijze waarop invulling zal worden gegeven aan de klachtenregeling. Connexxion is het eens met het uitgangspunt om eerst de klacht via de vervoerders te laten lopen. Volgens Connexxion behoeft dan ook in dat geval de bestaande geschillenregeling (met de Geschillencommissie en de algemene vervoersvoorwaarden openbaar vervoer) in Nederland niet te worden aangepast, er van uitgaande dat iedere vervoerder een transparante klachtenprocedure voor zijn passagiers kent.

De Oogvereniging beklemtoont dat blinden en slechtzienden in de praktijk niet belemmerd mogen worden in de uitoefening van hun klachtrecht. Dit betekent dat alle op dit recht betrekking hebbende schriftelijke en digitale documenten waaronder klachtenformulieren in een voor hen toegankelijke vorm beschikbaar dienen te zijn.

Anbo voegt voorts toe dat de klachtenprocedure voor terminals doorzichtig moet zijn en aansluiten bij die voor busvervoer. Het moet de reiziger duidelijk zijn waar hij aan toe is.

De opmerking van de Oogvereniging vertaalt zich in een toegankelijke vorm van alle schriftelijke en digitale documenten bij een klachtenprocedure. Dit zal per brief onder de aandacht worden gebracht van de instanties waar dit speelt (vervoerders, ILT, geschillencommissie).

Terminals

Er is steun voor het voornemen om de bevoegdheid tot aanwijzing van terminals bij de Minister neer te leggen.

De Oogvereniging ondersteunt het voorstel om de Minister van Infrastructuur en Milieu de bevoegdheid te geven de in de verordening bedoelde terminals aan te wijzen. Hierdoor blijft de aanwijzing in één hand, waardoor versnippering van beleid wordt voorkomen. Bij de

aanwijzing van terminals is het van wezenlijk belang dat deze aansluiten bij de behoeften van mensen met een beperking. KNV stelt het van belang te vinden dat de Minister onderzoekt wat de impact van de verordening op de terminals is. KNV kan hierbij input leveren. Dit onderzoek is van belang vanwege de ontwikkelingen in het internationale lijndienstvervoer. Op dit moment kent Nederland maar een beperkt aantal touringcarhaltes waar het internationale lijndienstvervoer < 250 km en > 250 km hanteert. Er was in de voorbije jaren geen sprake van urgentie om over aanpassingen na te denken omdat het internationale lijndienstvervoer in Nederland jarenlang geen groeiende markt is geweest. Deze situatie is echter langzaam aan het veranderen. Verder benadrukt KNV dat de meeste halteplaatsen niet voldoen aan de in de verordening gestelde eisen. KNV beschikt over de benodigde (internationale) kennis hierover en biedt aan input te leveren over de vragen of en hoe terminals aangewezen moeten worden. Van dit aanbod zal lopende het invoeringstraject gebruik worden gemaakt. Ook belangenorganisaties van mensen met een beperking zullen hierbij worden betrokken.

Opleiding personeel

Er zijn opmerkingen ten aanzien van de termijn van opleiden; over de benodigde kennis voor het ontwikkelen van examens; en over nadere specificaties in onderliggende regelgeving. De oogvereniging betreft het voornemen om de termijn van 5 jaar voor de scholing van personeel volledig te benutten. Gelet op de thans bij vervoerders en hun medewerkers reeds aanwezige kennis moet een kortere termijn mogelijk zijn. De Oogvereniging is van oordeel dat met steun van de belangenbehartigingsorganisaties en de zorginstellingen het wel mogelijk moet zijn om voortbouwend op de reeds aanwezige kennis bij de vervoerders en het CBR te kiezen voor een termijn van 2 tot maximaal 3 jaar. KNV gaat in op het punt dat voor bestuurders de passagiersrechten geïntegreerd zullen worden in de door de CBR te ontwikkelen examens ter voldoening aan de eis van vakbekwaamheid. Het lijkt KNV verstandig dat bij de ontwikkeling van dit gedeelte van de vakbekwaamheidsexamens zowel de werkgeversorganisatie KNV als de werknemersorganisaties betrokken worden, vanwege de specifieke kennis van de branche. CBR signaleert dat uit de wettekst niet specifiek blijkt op welke wijze de onderwerpen worden belegd bij ondernemers en bij chauffeurs (in basiskwalificatie en nascholing). Wordt dit geregeld in verschillende onderliggende besluiten/regelingen? Een mogelijkheid zou zijn om dit te doen middels de Regeling Vakbekwaamheid bestuurders en/of artikel 27 1.a van Besluit personenvervoer 2000 zodat naast hetgeen gesteld wordt in verordening 1071/2009 ook de eisen voor vervoerders in verordening 181/2011 getoetst kunnen worden in ondernemersexamens voor het verkrijgen van het Getuigschrift van vakbekwaamheid voor het vervoer van personen over de weg. Hieromtrent zij het volgende opgemerkt: De termijn van vijf jaar waarin de Minister bevoegd is tot het verlenen van vrijstelling van opleiding en vakbekwaamheid inzake omgang met een bijstand aan personen met een beperking, is een maximum termijn. Uiteraard zal ernaar worden gestreefd dat reeds voor het verstrijken van deze termijn kan worden voldaan aan de eisen die de verordening ten aanzien hiervan stelt. Het CBR heeft echter tijd nodig om de eis op te nemen in de vakbekwaamheidsexamens van zowel ondernemers als bestuurders. Bij de ontwikkeling hiervan dient de specifieke kennis van de branche te worden betrokken. Voorafgaand daaraan moet bovendien rekening worden gehouden met een aankondigingstermijn, zodat opleidingsinstituten en ontwikkelaars van leermiddelen kunnen zorg

dragen voor opleidingsmateriaal dat aansluit op de aangepaste examens. Deze termijn bedraagt doorgaans zes maanden. Het wetsvoorstel biedt in de voorgestelde wijziging van artikel 151d, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 de mogelijkheid om nadere eisen met betrekking tot de uitvoering van de verordening bij ministeriële regeling vast te stellen. Het Besluit personenvervoer 2000 biedt die mogelijkheid reeds voor de ondernemers.

Termijn van invoering

De wens is dat invoering van onderdelen van de verordening eerder plaatsvindt dan de maximale termijnen voor vrijstellingen in de verordening toestaan.

De Minister krijgt de bevoegdheid om delen van de verordening op een later tijdstip van kracht te laten worden. De Oogvereniging maakt uit de Memorie van Toelichting op dat het voornemen bestaat om de maximale termijnen te benutten. De Oogvereniging dringt er op aan om te bezien of voor het niet grensoverschrijdend vervoer een kortere termijn mogelijk is. Ook hier geldt dat de in de verordening genoemde termijnen maximum termijnen zijn. Er wordt niet bij voorbaat reeds vanuit gegaan dat deze termijnen ook werkelijk maximaal benut zullen worden.

6. Vaste verandermomenten en gevolgen van niet-tijdige uitvoering

Voor de afwijking van het systeem van vaste verandermomenten bij de inwerkingtreding van het onderhavige voorstel van wet geldt de uitzonderingsgrond betreffende Europese of internationale regelgeving: de Europese uitvoeringstermijnen bieden onvoldoende ruimte voor toepassing van die vaste verandermomenten en minimale invoeringstermijnen bij aanpassing van de betrokken nationale regelgeving.

De verordening is van toepassing sinds 1 maart 2013.

De motie van Gent (Kamerstuk, 31 843, nr. 7) vroeg om een toezichthouder op het spoor die geschillen tussen reizigers en vervoersbedrijven moet kunnen beslechten en hierbij tevens de reizigersbelangen te verankeren. Naar aanleiding hiervan is ook voor het busvervoer onderzocht welke handhavinginstantie hiervoor in aanmerking komt, hetgeen meer tijd heeft gevergd dan voorzien (brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu op 12 oktober 2012 aan de Tweede Kamer, Kamerstuk 23 645, nr. 519).

Niettemin kunnen de artikelen die rechtstreeks werken, reeds worden toegepast.

Er gelden rechten van de passagiers waarop zij zich rechtstreeks kunnen beroepen, zoals het recht op vervoer, het recht op niet-discriminerende contractvoorwaarden, het recht op reisinformatie, het recht op bijstand, en het recht op behandeling van klachten (waarvoor reeds geschillencommissies bestaan) en het recht op vergoeding en bijstand bij ongevallen.

II. Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A (artikel 1)

Aan dit artikel is de definitie van verordening (EU) nr. 181/2011 toegevoegd. Omdat dit artikel vaak aanpassing behoeft bij wijzigingen van de Wp2000, is van de gelegenheid gebruik gemaakt om in dit artikel overeenkomstig de in de Aanwijzingen voor de regelgeving vastgelegde voorkeur de begripsbepalingen in alfabetische volgorde, zonder letteraan-

duidingen, op te nemen. Behoudens de toevoeging van de definitie van verordening (EU) nr. 181/2011 heeft dit geen inhoudelijke wijzigingen tot gevolg.

Onderdeel B (artikel 7)

De wijziging van het vierde lid van dit artikel betreft correctie van een erratum in de wet tot wijziging van de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten ter uitvoering van verordeningen 1071/2009/EG, 1072/2009/EG en 1073/2009/EG inzake toegang tot het beroep en de toegang tot de markt van het personenvervoer en het goederenvervoer over de weg.

Onderdeel C (artikel 12)

Op grond van artikel 28, derde lid, van de verordening kan elke passagier bij de handhavende instantie een klacht indienen wegens een vermeende inbreuk op de verordening.

Een lidstaat kan echter volgens dit artikellid besluiten dat de passagier in eerste instantie een klacht indient bij de vervoerder, waarna de handhavende of een andere hiertoe aan te wijzen instantie een eventueel beroep behandelt. Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt door expliciet te bepalen dat de indiener van een klacht naar aanleiding van een vermeende inbreuk op verordening (EU) nr. 181/2011 in eerste instantie voorlegt aan de vervoerder, waarmee deze klacht wordt behandeld door de geschillencommissie die op grond van artikel 12 Wp2000 door de vervoerder is ingesteld, en bij wie de indiener van de klacht individuele genoegdoening kan vragen. Hiermee is aan artikel 26 van de verordening uitvoering gegeven.

De handhavende instantie kan het bedrijf er op aanspreken en zonodig handhavend optreden als er klachten zijn, maar biedt als bestuursorgaan de individuele reiziger geen financiële of anderszins materiële genoegdoening.

Het is hier van belang het onderscheid te expliciteren tussen enerzijds de in artikel 26 van de verordening opgenomen verplichting voor vervoerders om te voorzien in of te beschikken over een klachtenbehandelingsmechanisme voor de onder de verordening vallende rechten en verplichtingen en het recht van passagiers om binnen drie maanden vanaf de datum waarop het vervoer heeft plaatsgevonden of had moeten plaatsvinden een klacht in te dienen bij de vervoerder, en anderzijds het recht op grond van de verordening bij de nationale handhavingsinstantie een klacht in te dienen over vermeende inbreuken op deze verordening. Hoewel deze twee «klachtrechten» twee afzonderlijke procedures kennen en bij verschillende instanties ingeroepen kunnen worden, bestaat de kans dat ze met elkaar verward worden. Het eerste klachtrecht maakt onderdeel uit van de tussen passagier en vervoerder toepasselijke rechten en verplichtingen uit hoofdstuk V «Algemene regels betreffende informatie en klachten» uit de verordening, terwijl het tweede klachtrecht is opgenomen in hoofdstuk VI met betrekking tot «Handhaving en nationale handhavingsinstanties». Uitgangspunt van de verordening en van de omzetting in Nederlandse regelgeving is dat passagiers een klacht over bijvoorbeeld het niet aanbieden van compensatie bij vertraging eerst indienen bij hun vervoerder. Het is in het belang van alle partijen dat de overgrote meerderheid van klachten van ontevreden passagiers wordt opgelost via de klachtenprocedures van de vervoerders. Hiermee wordt benadrukt dat de in de verordening opgenomen rechten en verplichtingen in beginsel tot de aangelegenheden van passagiers en vervoerders behoren.

Op het moment dat een passagier ontevreden is met de reactie van de vervoerder kan hierover vervolgens een klacht worden ingediend bij de

nationale handhavingsinstantie. Deze klacht is van een andere aard dan de klacht bij de vervoerder in die zin dat deze niet kan leiden tot individuele afhandeling, maar voor de handhavende instantie geldt als verzoek tot handhaving.

Door het naast elkaar bestaan van deze beide klachtrechten is het mogelijk dat een passagier in eerste instantie een klacht bij de handhavende instantie indient. Omdat deze geen individuele klachten afhandelt, zal zij de passagier dan op grond van artikel 12 Wp2000 doorverwijzen naar de vervoerder. Met het niet gebruik maken van de in de verordening geboden mogelijkheid om de handhavingsinstantie expliciet aan te wijzen voor klachtenafhandeling in eerste instantie wordt voorkomen dat het onderscheid tussen de twee klachtrechten minder duidelijk wordt en dat een extra stap in het handavingsproces wordt gecreëerd die met het oog op de in Nederland bestaande bezwaar- en beroepsmogelijkheid geen toegevoegde waarde heeft.

Tenslotte dient in dit verband nog te worden opgemerkt dat voor de passagier die naar zijn oordeel geen genoegdoening krijgt bij de vervoerder, altijd de mogelijkheid bestaat om een procedure bij de civiele rechter aan te spannen.

Onderdelen D en E (artikelen 87 en 93)

Op grond van artikel 28, eerste lid, van de verordening wijzen de lidstaten als handhavende instantie een instelling aan die naar organisatie, financieringsbeslissingen, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk is van de vervoerders, touroperators en terminalbeheerders. In dit wetsvoorstel wordt de Minister van Infrastructuur en Milieu – in mandaat de ILT – aangewezen als handhavende instantie. De ILT is reeds toezichthouder op grond van de Wp2000. Bovendien voert de ILT reeds taken op het gebied van handhaving van passagiersrechten uit voor luchtvaart, zee- en binnenvaart en heeft ervaring met vergelijkbare vormen van handhaving in de luchtvaartsector op basis van Verordening (EG) 261/2004 en voor het personenvervoer over het spoor op basis van Verordening (EG) 1371/2007. Dit zal binnen het eigen budget kunnen worden gefinancierd.

Aanwijzing van de ILT voorkomt versnipperd toezicht en er kunnen synergie en efficiencyvoordelen zijn voor de monitoring en inspecties, de kennisbundeling en de eenduidigheid en uniforme kwaliteit van het toezicht.

De vorm waarin ILT de handhaving van deze verordening zal uitvoeren, zal nader worden uitgewerkt in een handhavingskader, waarvan ondermeer de toepassing en de omvang van een last onder bestuursdwang deel zal uitmaken.

Op grond van artikel 29 van de verordening zal de ILT eerst uiterlijk op 1 juni 2015 en daarna elke twee jaar een handhavingsverslag publiceren waarin zal worden aangegeven met welke maatregelen de bepalingen uit de verordening zijn gehandhaafd, hoeveel klachten zijn ontvangen en het aantal sancties dat is toegepast.

Onderdeel F (artikel 110a)

Eerste lid

Aanwijzing van terminals is noodzakelijk omdat de beheerders ervan verantwoordelijk zijn voor de toegangsvoorwaarden voor vervoer van, en bijstandverlening aan personen met een handicap of beperkte mobiliteit. Hierbij kan overlap ontstaan met soortgelijke verantwoordelijkheden in het kader van andere verordeningen met betrekking tot rechten van passagiers. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als het gaat om een station, waar zowel bussen als treinen een stopplaats hebben. In dat geval zal

gedetailleerd moeten worden geregeld in hoeverre wie waarvoor verantwoordelijk is.

Het ligt in de rede dat de Minister hiervoor het instrument van individuele aanwijzingsbeschikkingen zal hanteren. Uiteraard zal een aanwijzingsbeschikking altijd geschieden in overleg met betrokken decentrale overheden. In dit verband dient nog te worden opgemerkt, dat blijkens artikel 2 van de verordening de verplichting tot het aanwijzen van terminals slechts geldt voor vervoersdiensten voor niet-specifieke categorieën passagiers waarvan de dienst een geplande reisafstand van 250 km of meer beslaat. In de Nederlandse situatie betekent dit in de praktijk dat voor openbaar vervoerdiensten geen terminals zullen behoeven te worden aangewezen.

Tweede en derde lid

De verordening geeft de lidstaten de mogelijkheid een aantal vrijstellingen te verlenen.

Voor de bepalingen die op geregeld vervoer van toepassing zijn, zijn de lidstaten gedurende vier jaar, met de mogelijkheid tot verlenging met nogmaals vier jaar, op grond van artikel 2, vierde onderscheidenlijk vijfde lid, van de verordening vrijgesteld van toepassing op binnenlands geregeld vervoer en op geregeld vervoer van en naar landen buiten de EU.

Van deze mogelijkheid zal gebruik worden gemaakt. Vervoerders en terminalbeheerders hebben door deze vrijstelling voldoende tijd om waar nodig hun bedrijfsvoering aan te passen.

Tevens is er tijd nodig voor de aanpassing van bilaterale verdragen met derde landen. De benodigde onderhandelingen strekken zich vaak over meerdere jaren uit.

De bevoegdheid van de Minister geldt uiteraard slechts gedurende de periode, genoemd in de artikelen van de verordening waarnaar in deze leden wordt verwezen.

Op grond van artikel 18 van de verordening kunnen de lidstaten het binnenlands geregeld vervoer vrijstellen van passagiersrechten, mits zij garanderen dat personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit volgens het nationale recht ten minste de bij de verordening geboden bescherming genieten. Het gaat hier om de in hoofdstuk III van de verordening genoemde rechten, zoals de aanbidding van alternatieve mogelijkheden in geval van weigering van vervoer, informatie over algemene reisvoorwaarden in toegankelijke vorm, het recht op informatie en bijstand, en spoedige tijdelijke vervanging of reparatie van verloren gegane of beschadigde rolstoelen of andere hulpmiddelen.

Van deze vrijstelling zal geen gebruik worden gemaakt wegens het ontbreken van nationale regels inzake bedoelde passagiersrechten.

Omdat de aanwijzing van terminals en de verlening van vrijstellingen veeleer een zaak van beleid dan van uitvoering is, zullen deze bevoegdheden niet aan ILT worden gemandateerd.

Artikel II, Onderdelen A en B (artikel 3.10 Whc en onderdeel g van de bijlage bij de Whc)

Artikel 3.10 Whc bepaalt dat de door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen ambtenaren belast zijn met het toezicht op de naleving van de bepalingen, genoemd in onderdeel g van de bijlage bij de Whc. De verordening wordt opgenomen in onderdeel g van de bijlage. De Minister van Infrastructuur en Milieu zal daartoe de ILT aanwijzen. De ILT wordt hierdoor bevoegd om een bestuurlijke boete of een last onder dwangsom op te leggen. Anders dan ingeval van de Wp2000 gaat het hier specifiek om intracommunautaire inbreuken. Daaronder wordt

verstaan ieder handelen of nalaten in strijd met de wetgeving ter bescherming van de belangen van de consument indien daarmee schade wordt of kan worden toegebracht aan de collectieve belangen van consumenten die woonachtig zijn in een andere lidstaat. Met deze wijziging van artikel 3.10 wordt aangesloten bij de beleidsdomeinen luchtvaart en zee- en binnenwateren.

Artikel III (Wvw1994)

De Wvw1994 dient te worden gewijzigd ter uitvoering van de opdracht in artikel 16, tweede lid, van de verordening.

Punt 12 van de overwegingen van de verordening stelt in dit verband:

«Het personeel moet voldoende zijn opgeleid om de behoeften van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit te kunnen beantwoorden. Met het oog op een vlottere onderlinge erkenning van de nationale kwalificaties van bestuurders door de lidstaten, zou kunnen worden voorzien in een bewustmakingsopleiding inzake de omgang met personen met een handicap, als onderdeel van de basisopleiding of de nascholing in de zin van Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen. Ten behoeve van de samenhang tussen het invoeren van de opleidingseisen en de bij die richtlijn vastgestelde termijnen zou een mogelijkheid tot vrijstelling gedurende een beperkte periode moeten worden toegestaan.»

De voorgestelde wijziging van de Wvw1994 voorziet erin om zaken met betrekking tot omgang met en bijstand aan personen met een handicap te integreren in de opleiding en nascholing van bestuurders in het kader van richtlijn 2003/59/EG.

Daartoe wordt aan artikel 151d een derde lid toegevoegd.

Op grond van artikel 16, tweede lid, van de verordening geldt voor deze opleidingsverplichting een vrijstelling tot vijf jaar na inwerkingtreding, dat is tot 1 maart 2018.

Deze tijd zal worden benut voor invoering van de eisen in de modules van de bestaande opleidingen voor bestuurders (D-rijbewijzen) en inpassing in de verplichte nascholing. Zij dienen zich na het behalen van de basiskwalificatie vakbekwaamheid elke vijf jaar na te scholen. Het CBR zal hiertoe eindtermen ontwikkelen die worden getoetst aan de wetgeving.

De overige wijzigingen van de Wvw1994 zijn van technische aard. Een definitie van verordening (EU) nr. 181/2011 is toegevoegd, en enkele verwijzingen naar niet meer van kracht zijnde verordeningen zijn gecorrigeerd.

Artikel IV (boek 8 BW)

In boek 8 van het BW worden de artikelen 99 en 1139 toegevoegd om duidelijk te maken dat de verordening voorgaat en dat, in de gevallen waar dit niet zo is, dan naar de bepalingen in het BW moet worden gekeken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Verordening 181/2011

Artikel 1	behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 2, eerste tot en met derde lid	behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 2, vierde en vijfde lid	van deze facultatieve bepaling wordt gebruik gemaakt door artikel 110a/103a, eerste lid, Wp2000 (nieuw)
Artikel 2, zesde tot en met achtste lid	behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 3	behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 4 tot en met 7, eerste lid	behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 7, tweede lid	Besluit 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) (Stb. 80)
Artikel 8 tot en met 11	behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 12	artikel 110a, eerste lid, Wp2000 (nieuw)
Artikel 13 tot en met 16, eerste lid	behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 16, tweede lid,	artikel 110a, derde lid, Wp2000 (nieuw) en artikel 151d, derde lid, Wegenverkeerswet 1994
Artikel 17	behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 18	artikel 110a, eerste lid, Wp2000 (nieuw)
Artikel 19 tot en met 27	behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 28, eerste lid	wijziging artikelen 87 en 93 Wp2000 en artikel 3.10 Whc
Artikel 28, tweede lid, tot en met 30	behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 31	wijziging artikelen 87 en 93 Wp2000 en artikel 3.10 Whc
Artikel 32 tot en met 34	behoeven naar hun aard geen omzetting