



Bedrijfsregeling no. 5

Bedrijfsschade Autobussen

Deze Bedrijfsregeling is in werking getreden per 1 december 1962 en laatstelijk gewijzigd per 1 januari 1994.

De Algemene Vergadering van de afdeling Motorrijtuigen van de sector Schadeverzekering van het Verbond van Verzekeraars

overwegende,

dat ingeval een autobus van een autobusdienstonderneming, lid van de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen, verder aan te duiden als de KNVTO, wordt buiten gebruik gesteld dan wel een bedrijfsmiddel van deze onderneming wordt beschadigd, een en/of ander door een ongeval, voor het veroorzaken waarvan krachtens de wet aansprakelijk zijn één of meer personen, die voor deze hun aansprakelijkheid ingevolge een motorrijtuigverzekering door een lid van de afdeling Motorrijtuigen worden gewaarborgd, tussen de hierbij betrokken leden van de vereniging respectievelijk de afdeling bij herhaling geschillen rijzen en procedures worden gevoerd nopens de vragen:

- I wanneer, in hoeverre en tot welke bedragen de autobusdienstonderneming ter oorzaak van buitengebruikstelling van de autobus recht kan doen gelden op vergoeding van bedrijfsschade c.q. vergoeding van kosten verbonden aan het vervangen van de autobus door indienststelling van reservematerieel of anderszins;
 - II of en in hoeverre de autobusdienstonderneming welke de schade aan het bedrijfsmiddel in eigen beheer herstelt, uit dien hoofde tot schadevergoeding is gerechtigd;
- dat de KNVTO en de afdeling Motorrijtuigen hebben besloten geschillen van deze aard door het aangaan van een overeenkomst te voorkomen;

heeft

bij besluit van 2 februari 1962 de onderstaande Bedrijfsregeling vastgesteld en per 1 januari 1994 gewijzigd.

Artikel 1

1. De leden van de afdeling Motorrijtuigen zijn onderworpen aan de overeenkomst, gesloten tussen de KNVTO en de afdeling Motorrijtuigen, waarvan de tekst aan deze Bedrijfsregeling wordt gehecht. Zij wordt geacht in deze Bedrijfsregeling te zijn geïnsereerd en daarvan deel uit te maken.
2. De leden zijn gehouden alle ingevolge de in het eerste lid genoemde overeenkomst op hen rustende verplichtingen gaaf en onvoorwaardelijk na te komen, alsof zij deze overeenkomst zelf hadden ondertekend.

Artikel 2

1. Deze Bedrijfsregeling treedt met inachtneming van het bepaalde bij het zesde lid van artikel 19 in werking op een nader door het Bestuur te bepalen en per circulaire aan de leden bekend te maken datum.

vervolg - 2

2. De Bedrijfsregeling wordt aangehaald als 'Bedrijfsregeling no. 5 (Bedrijfsschade Autobussen)'.

Bij circulaire no. L-62/38, dd. 28 november 1962 is de datum van inwerkingtreding der Bedrijfsregeling vastgesteld op 1 december 1962 te 00.00 uur.

OVEREENKOMST

De ondergetekenden:

Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen,
gevestigd te 's-Gravenhage,
verder te noemen KNVTO

en

de afdeling Motorrijtuigen van de sector Schadeverzekering van het Verbond van Verkeeraars,
gevestigd te 's-Gravenhage,
verder te noemen de afdeling Motorrijtuigen

in aanmerking nemende:

dat in geval een autobus ener autobusdienstonderneming, lid der KNVTO, wordt buiten gebruik gesteld dan wel een bedrijfsmiddel dezer onderneming wordt beschadigd, een en/of ander door een ongeval, voor het veroorzaken waarvan krachtens de wet aansprakelijk zijn één of meer personen, die voor deze hun aansprakelijkheid ingevolge een motorrijtuigverzekering door een lid der afdeling Motorrijtuigen worden gewaarborgd, tussen de hierbij betrokken leden der partijen bij herhaling geschillen rijzen en procedures worden gevoerd nopens de vragen:

- I wanneer, in hoeverre en tot welke bedragen de autobusdienstonderneming ter oorzake van de buitengebruikstelling van de autobus recht kan doen gelden op vergoeding van bedrijfsschade c.q. vergoeding van kosten verbonden aan het vervangen van de autobus door indienststelling van reservematerieel of anderszins;
 - II of en in hoeverre de autobusdienstonderneming welke de schade aan het bedrijfsmiddel in eigen beheer herstelt, uit dien hoofde tot schadevergoeding is gerechtigd;
- dat partijen te rade zijn geworden geschillen van deze aard door het sluiten van een overeenkomst te voorkomen;

komen overeen als volgt:

Artikel 1

Deze overeenkomst verstaat onder:

- a. autobus: elk motorrijtuig in de zin van art. 1 sub 2e der Wegenverkeerswet, al of niet met aanhangwagen, ingericht tot het vervoer van meer dan acht personen, de bestuurder daaronder niet begrepen;
- b. autobusdienst: elk volgens een dienstregeling uitgeoefend vervoer van personen met één of meer autobussen met uitzondering van groepsvervoer en toerwagenritten in de zin van art. 1 der Wet Autovervoer Personen;
- c. ondernemer: elk lid der KNVTO, dat uitsluitend of onder meer één of meer autobusdiensten uitoefent;

- e. verzekerde: ieder, die nopens zijn bij gewijsde vastgestelde, c.q. erkende, c.q. bij wege van schikking aangenomen wettelijke aansprakelijkheid jegens een ondernemer onder een polis van motorrijtuigverzekering door een assuradeur is verzekerd.
- f. bedrijfsschade: elke schade, welke voor een ondernemer voortvloeit uit het feit, dat een autobus niet overeenkomstig haar bestemming kan worden gebezigd als gevolg van een ongeval, waardoor zij tijdelijk buiten bedrijf wordt gesteld, en alle kosten verbonden aan het vervangen van deze autobus door indienststelling van het reservematerieel of anderszins;
- g. stilstandsduur: het aantal dagen, verlopende tussen het tijdstip waarop een autobus, welke als gevolg van een ongeval is beschadigd, tot herstel van deze schade buiten gebruik moet worden gesteld, en het tijdstip waarop deze schade vervolgens redelijkerwijze kan zijn hersteld;
- h. herstel in eigen beheer: het herstel van schade door personen in loondienst bij de ondernemer, al dan niet met gebruikmaking van aan de ondernemer toebehorende materialen.

Artikel 2

Ongeacht of de betrokken autobus al dan niet voor het onderhouden van een autobusdienst wordt gebezigd, vergoedt de assuradeur, ter voldoening aan de gehoudenheid van zijn verzekerde behoudens het bepaalde in art. 6, wegens bedrijfsschade aan de ondernemer over de stilstandsduur per dag een bedrag als hieronder nader omschreven, tot welk bedrag bedrijfsschade wordt geacht te zijn geleden zonder dat het de assuradeur resp. de ondernemer vrij zal staan aan te voeren, dat de schade uit dezen hoofde minder of meer heeft belopen.

Artikel 3

- a. Het ingevolge art. 2 verschuldigde bedrag wordt bij de aanvang dezer overeenkomst vastgesteld en daarna op initiatief van één van partijen gewijzigd overeenkomstig het verloop van de indexcijfers van de prijzen van autobussen, vastgesteld volgens de methode en berekeningswijze als aangegeven op de bij deze akte gevoegde en door partijen gewaarmerkte bijlage, zulks met inachtneming van het navolgende:
- het indexcijfer wordt voor 1960 gesteld op 100 bij een dagvergoeding van vijftiengulden (f 25,-);
 - het bedrag van f 25,- wordt verhoogd of verlaagd in evenredigheid met de verhoging resp. verlaging van het indexcijfer ten opzichte van 1960 en vervolgens nader vastgesteld in gehele guldens met dien verstande, dat in het bedrag der verhoging resp. verlaging ten opzichte van het bedrag van f 25,- een gedeelte van een gulden van f 0,50 en hoger voor een gehele gulden wordt gerekend en een gedeelte van een gulden van minder dan f 0,50 wordt verwaarloosd;
 - een verhoging of verlaging van f 0,80 of minder boven resp. onder f 25,- wordt verwaarloosd;



vervolg - 5

- een verhoging of verlaging wordt ingevoerd op de eerste juli volgende op het door één der partijen genomen initiatief en heeft geen terugwerkende kracht; zij is bindend voor de leden van partijen door een besluit van haar besturen;
- b. rechten en verplichtingen uit deze overeenkomst voortvloeiende worden bepaald door de datum, waarop het ongeval plaatsvond.

Artikel 4

Indien de ondernemer schade in eigen beheer herstelt wordt hem door de assuradeur, ter voldoening aan de gehoudenheid van diens verzekerde behoudens het bepaalde bij art. 6, te dier zake betaald:

- de kosten van het gebruikte materiaal tegen de daarvoor ten tijde van het ongeval voor de ondernemers geldende netto-aankooprijzen;
- een redelijke vergoeding voor de werkplaatskosten en de kosten van materiaal-opslag;
- de bruto lonen, uitbetaald aan het personeel, dat met de reparatie is belast, vermeerderd met de daarop vallende sociale lasten. Winstopslagen, onder welke benaming ook, worden door de ondernemer niet in rekening gebracht.

Door de assuradeur zal nimmer meer zijn verschuldigd dan het bedrag, waarvoor de ondernemer het herstel in een goed geoutilleerd reparatiebedrijf door derden had kunnen doen uitvoeren.

Artikel 5

Nadat de assuradeur zijn uit de art. 2 tot en met 4 voortvloeiende verplichtingen is nagekomen verleent de ondernemer, behoudens het bepaalde in art. 6, aan de assuradeur en diens verzekerde terzake van zijn vordering wegens bedrijfsschade en herstel in eigen beheer zonder enig voorbehoud finale kwijting en algehele décharge.

Artikel 6

Indien enig aandeel in de totale schade met inbegrip van op de voet dezer overeenkomst te vergoeden bedragen krachtens de bedingen der onderliggende motorrijtuigverzekering als eigen risico voor rekening van de verzekerde zelf blijft, zal de assuradeur ook dit aandeel voldoen aan de ondernemer, mits deze uitdrukkelijk en gelijktijdig met de betaling ten belope van dit aandeel gene doet treden in de rechten, welke hij ten laste van de verzekerde heeft.

Artikel 7

- a. Geschillen tussen leden der partijen, uit deze overeenkomst of haar uitvoering voortvloeiende, worden door deze leden of het meest gereede van hen voorgelegd aan een overeenkomstig het bepaalde sub c te benoemen commissie. Deze commissie beslecht het geschil als goede mannen naar billijkheid. Haar uitspraak heeft kracht van bindend advies.
- b. Indien als gevolg van zeer bijzondere omstandigheden de afwikkeling van een schadegeval op de voet van deze overeenkomst voor een lid van één der partijen tot

met de redelijkheid apert strijdige resultaten zou voeren, kan dit lid - doch uitsluitend na verkregen consent van het bestuur der partij waartoe het behoort - zijn bezwaren voorleggen aan een overeenkomstig het onder c bepaalde te benoemen commissie. Rekening houdend met strekking en aard dezer overeenkomst beslist deze commissie, of de opgeworpen bezwaren gegrond zijn en stelt zij, zo zulks het geval zou zijn, vast welke rechten en verplichtingen voor de betrokken leden van partijen treden in de plaats van dezulke, als voor hen uit deze overeenkomst zouden voortvloeien. De uitspraak der commissie heeft kracht van bindend advies.

c. Een commissie als sub a en b bedoeld, bestaat uit drie adviseurs.

Zij worden benoemd als volgt:

- elk der beide betrokken leden van partijen benoemt één adviseur; in geval een beroep wordt gedaan op bezwaren als onder b omschreven behoeft het lid, dat dit beroep deed, voor de benoeming het consent van het bestuur der partij, waartoe hij behoort;
- indien twee maanden nadat één der betrokken leden een adviseur heeft benoemd, het andere lid een zodanige benoeming niet heeft gedaan, is het eerstbedoelde lid bevoegd aan de president van de Arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage te verzoeken de tweede adviseur in hoogste ressort te benoemen;
- de beide in voege als voormeld benoemde adviseurs benoemen tezamen de derde adviseur, die als voorzitter der commissie zal optreden; komen zij dienaangaande niet tot overeenstemming, hetwelk geacht zal worden het geval te zijn indien de benoeming van de derde adviseur niet is geschied binnen twee maanden, nadat de tweede adviseur niet benoemd, dan is de meest gereede der beide betrokken leden van partijen bevoegd aan de voormelde President te verzoeken de derde adviseur in hoogste ressort te benoemen.

d. Een commissie als bedoeld in dit artikel stelt de betrokken leden van partijen en in geval van toepassing van het onder b gestelde ook partijen zelf in de gelegenheid om door haar te worden gehoord.

Overigens bepaalt zij vrijelijk de modus procedendi. Haar last duurt zes maanden gerekend van de benoeming van de derde adviseur; zij kan haar last bij met redenen omklede beslissing met ten hoogste zes maanden verlengen. Zij bepaalt bij haar uitspraak het bedrag van haar verschotten en honorarium alsmede ten laste van welke der betrokken leden van partijen dit bedrag komt. Alle andere kosten blijven voor rekening van degene, die deze heeft aangewend.

Artikel 8

De bepalingen dezer overeenkomst zijn, onverminderd het bepaalde bij art. 9, van kracht:

- ten aanzien van assuradeuren: ingevolge een overeenkomstig de statuten der afdeling Motorrijtuigen tot stand gekomen Bedrijfsregeling;
- ten aanzien van ondernemers: ingevolge een door elke ondernemer afzonderlijk ten kantore van de KNVTO te deponeren geschrift, waarin de ondernemer zonder voorbehoud verklaart zich voor de gehele duur daarvan bij de overeenkomst aan te sluiten.



Artikel 9

Deze overeenkomst treedt in werking zo spoedig mogelijk nadat de in het vorige artikel bedoelde Bedrijfsregeling is tot stand gekomen en een naar het oordeel van het Bestuur der afdeling Motorrijtuigen genoegzaam aantal leden der KNVTO de in het vorige artikel omschreven verklaring heeft gedeponereerd. De datum der inwerkingtreding wordt met inachtneming van het bovenstaande in overleg tussen de besturen van partijen vastgesteld.

Artikel 10

Deze overeenkomst wordt aangegaan voor onbepaalde tijd. Elk der partijen is bevoegd haar op te zeggen bij aangetekend schrijven aan de wederpartij met inachtneming van een opzegtermijn van zes maanden.

Artikel 11

- a. Verklaringen als bedoeld in art. 8 kunnen door ondernemers ook worden gedeponereerd gedurende de geldigheidsduur der overeenkomst.
- b. Leden der KNVTO, niet zijnde ondernemers in de zin van art. 1 sub c die één of meer autobussen exploiteren en/of bedrijfsmiddelen in eigen beheer herstellen, kunnen ten aanzien van de regeling voor bedrijfsschade en/of de regeling voor herstel in eigen beheer door depot ener verklaring, voor het overige overeenkomstig die bedoeld in art. 9, zich bij deze overeenkomst zowel voor de datum van inwerkingtreding als tijdens de duur daarvan aansluiten. Zij worden dan voorzover hun verklaring strekt voor de toepassing dezer overeenkomst als onderneming aangemerkt.

Artikel 12

Schadegevallen, vóór de inwerkingtreding dezer overeenkomst ontstaan en welke afwikkeling geheel of ten dele werd aangehouden in afwachting van het resultaat der onderhandelingen welke tot het tot stand komen van deze overeenkomst hebben geleid, worden desalniettemin overeenkomstig haar bepalingen geregeld, mits de ondernemer de in de art. 8 resp. 11 sub. b bedoelde verklaring heeft gedeponereerd voor haar inwerkingtreding.

's-Gravenhage, 30 juli 1962.

**KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING AFDELING MOTORRIJTUIGEN
VAN TRANSPORTONDERNEMINGEN (KNVTO) VAN HET VERBOND VAN
VERZEKERAARS**

mr. D. van Setten, voorzitter

mr. J.C. van Laer, voorzitter

mr. F. Bakker, alg. secretaris.

PROTOCOL

behorende bij de overeenkomst gesloten op 30 juli 1962
tussen de KNVTO en de afdeling Motorrijtuigen

1. In verband met het bepaalde in artikel 3a. van de overeenkomst dd. 30 juli 1962 wordt overeengekomen, dat het in genoemd artikel bedoelde indexcijfer zal worden berekend op basis van de volgende grondslagen.
2. Voor de berekening van de dagvergoeding ad f 25,-- is uitgegaan van een aanschafswaarde van een autobus ad f 68.000,--. Deze prijs stelt de gemiddelde aanschafswaarde voor van: een autobus bestemd voor passagiersvervoer op geregelde lijndiensten, met een vervoerscapaciteit van ongeveer 48 passagiers.
3. Voor de berekening van het indexcijfer wordt aangenomen, dat 50% van de prijs van een autobus betrekking heeft op chassis inclusief motorisch gedeelte (verder te noemen het chassis) en 50% op de kosten van carrosseriebouw.
4. Ter bepaling van de prijsontwikkeling van het chassis zal worden uitgegaan van de volgende uitgangspunten:
 - a. In vijf autobusdienstondernemingen, de NZHVM, Maarse en Kroon, BBA, Gem. Vervoersbedrijf Amsterdam en de Gelderse Tramwegen, wordt jaarlijks nagegaan, welk type bus en welke aantallen van de volgende merken bij hen worden gebruikt: DAF, Leyland, Kromhout/Verheul/AEC, Volvo en Mercedes Benz. (Deze merken zijn thans de meest gangbare. Blijkt een ander merk één der genoemde merken te verdringen, dan wordt het betreffende merk vervangen. Ter bepaling van de gedachte wordt uitgegaan van een bus van \pm 48 personen).
 - b. Van de verkoopprijzen van in Nederland ingevoerde en in Nederland vervaardigde chassis wordt jaarlijks een rekenkundig gemiddelde vastgesteld. Deze verkoopprijzen worden geput uit de "Lijst van technische specificaties", die de KNVTO voornemens is jaarlijks op te maken van de verkoopprijzen der verschillende merken en typen autobussen. Ter gelegenheid van de RAI-tentoonstelling van bedrijfsauto's heeft de KNVTO in 1962 voor het eerst zodanig alomvattende lijst opgesteld.
5. De formulering van punt 4 heeft de bedoeling tot uitdrukking te brengen, dat enerzijds alléén vastgehouden worde aan de meest gangbare merken (welk gegeven gemakkelijk te verkrijgen is uit de statistische cijfers omtrent de samenstelling van het Nederlandse autopark) en anderzijds alléén enige maatgevende bedrijven aan te houden om te zien, wat de "normale" bus is in enig jaar. Technische ontwikkelingen aan motor en chassis, zullen na kostenwijzigingen hun weerspiegeling vinden in de verkoopprijzen, welke afhankelijk van de in gebruik zijnde aantallen per merk en type worden vastgesteld.
6. Ter bepaling van de prijzen van carrosserieën wordt een afzonderlijk indexcijfer berekend. Hiervoor wordt uitgegaan van indexcijfers van het CBS en met name van :
 - a. groothandelsprijzen afgewerkte produkten metaalwaren;
 - b. groothandelsprijzen grondstoffen metaalwaren;



c. uurloon in de metaalnijverheid.

Uit deze indexcijfers wordt een indexcijfer voor de prijzen van autobussen samengesteld in de veronderstelling, dat dit

voor 50% samenhangt met de prijzen van afgewerkte produkten metaalwaren;

voor 16,7% beïnvloed wordt door de prijzen van grondstoffen metaalwaren;

voor 33,3% afhankelijk is van de lonen.

De door de CBS gepubliceerde indexcijfer hebben de jaren 1948 resp. 1947 tot basis en moeten derhalve worden herleid op basis 1960 is gelijk 100.

De voorgaande redenering leidt tot het volgende resultaat:

INDEXCIJFERS GEPUBLICEERD DOOR HET CBS

Jaar	Groothandelsprijzen		Uurlonen metaalnijverheid	Groothandelsprijzen		Uurlonen metaalnijverheid
	afgewerkte produkten metaalwaren	grondstoffen metaalwaren		afgewerkte produkten metaalwaren	grondstoffen metaalwaren	
1960	1948 = 100		1947 = 100	herleid tot 1960 = 100		
	146	158	197	100	100	100

BEREKENING VAN GEWOGEN INDEXCIJFERS

Jaar		Groothandelsprijzen		Uurlonen metaalnijverheid
		afgewerkte produkten metaalwaren	grondstoffen metaalwaren	
1960	Wegingsfactoren	x 3	x 1	x 2
		300	100	200

Jaar	Afgewerkte produkten + grondstoffen + uurloon	Samengesteld indexcijfer
1960	600	100

7. Ter bepaling van het samengesteld indexcijfer wordt het op de hierboven vermelde basis berekende indexcijfer voor chassis en carrosserie bij elkaar geteld en gedeeld door 2.
8. Jaarlijks zal in de maand mei tussen partijen overleg worden gepleegd ter vaststelling van het onder sub 7 genoemde samengestelde indexcijfer. In geval zich wijzigingen voordoen van zodanige aard, dat de in dit protocol overeengekomen methode van berekening van de indexcijfers niet zonder meer kan worden gevolgd, is elk van partijen gerechtigd overleg omtrent de dan te volgen methode te vragen.

**KONINKLIJKE NEDERLANDSE VERENIGING AFDELING MOTORRIJTUIGEN
VAN TRANSPORTONDERNEMINGEN (KNVTO) VAN HET VERBOND VAN
VERZEKERAARS**

mr. D. van Setten, voorzitter

mr. J.C. van Laer, voorzitter

mr. F. Bakker, alg. secretaris.



Toelichting op Bedrijfsregeling no 5 (Bedrijfsschade Autobussen)

ALGEMEEN

Uit de vrijwel eensluidende considerans van Bedrijfsregeling no. 5 en de overeenkomst tussen de afdeling Motorrijtuigen en de KNVTO moge voldoende duidelijk blijken, welke beweegredenen ertoe hebben geleid deze overeenkomst en de daarop gebaseerde Bedrijfsregeling tot stand te brengen. Daarom behoeft de toelichting op deze Bedrijfsregeling niet uitgebreid te zijn. Opgemerkt zij evenwel, dat het geruchtmakende zgn. RTM-arrest, door de Hoge Raad op 31 maart 1950 geweest, de deur op een kier heeft gezet voor vorderingen wegens zgn. bedrijfsschade, welke vorderingen vóórdien zelden of nooit werden ingesteld. Met de term bedrijfsschade is in deze toelichting bedoeld de kosten van aanschaf en onderhoud van reservematerieel der vervoersondernemingen, waardoor onmiddellijke vervanging mogelijk wordt van een door schuld van derden beschadigd bedrijfsmiddel. Met het doen van deze uitgaven wordt nu beoogd de schade, die de vervoersonderneming anders lijdt door inkomstenderving, op te vangen.

Nadien vonden deze vorderingen weliswaar in steeds ruimere mate ingang, doch het strenge bewijs, dat de zich eveneens steeds scherper aftekende rechtspraak - men zie hierop na de zgn. drielingarresten van de Hoge Raad van 31 oktober 1958 - aan de vervoersondernemingen oplegde, maakte dat de vorderingen wegens geleden bedrijfsschade een sterk controversieel karakter behielden.

Deze geschillen brachten niet alleen vanwege de daaruit voortgevloeide talrijke procedures veel tijdverlies en hoge kosten met zich mede, doch ook hadden zij ten gevolge, dat het aanzien van het automobielverzekeringsbedrijf in gevaar dreigde te komen, toen ook die vorderingen werden afgewezen, waarvan redelijkerwijze kon worden aangenomen, dat de feitelijke rechter, binnen het raam van de leer van de Hoge Raad blijvende, deze zou sanctioneren.

Verwacht mag worden, dat de nadien met de KNVTO, op haar initiatief gesloten overeenkomst al deze bezwaren ondervangt. De overeenkomst bevat op grondslag van bovenbedoelde jurisprudentie eveneens een regeling met betrekking tot kosten, verbonden aan het herstel in eigen beheer van aan bedrijfsmiddelen door derden toegebrachte schade.

Hier zij voorts nog vermeld, dat de overeenkomst in aanzienlijke mate een compromis betekent. Tenslotte werd overeenstemming bereikt over een dagvergoeding, welke voor beide partijen als redelijk werd aangemerkt.

In het overleg tussen partijen werd uiteindelijk besloten voor de dagvergoeding uit te gaan van een bedrag van f 25,- per dag, welk bedrag bij het in werking treden van de overeenkomst en nadien zou worden gewijzigd naar gelang van een optredende prijsstijging of -daling. De dagvergoeding kan en moet alléén als een "lump-sum" worden beschouwd, welke derhalve dient als vergoeding van alle door de autobusdienstonderneming gemaakte kosten met het oog op de maatregel van vervanging van de beschadigde bus, ongeacht de strijdvraag of bepaalde kosten nu wel of niet voor vergoeding in aanmerking zouden kunnen komen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Dit artikel geeft een aantal definities, waaruit de reikwijdte van de overeenkomst af te leiden valt.

De overeenkomst geldt derhalve de vergoeding van elke bedrijfsschade, welke assuradeuren, leden der afdeling Motorrijtuigen aan ondernemers, die autobusdiensten exploiteren, verschuldigd zijn, wanneer één hunner verzekerden een autobus beschadigt.

Bedoelde vergoeding is afhankelijk van de stilstandsduur. Zij kan tevens betrekking hebben op herstel in eigen beheer. Er worde in dit verband wellicht ten overvloede op gewezen dat de vergoeding van materiële schade en van bijkomende kosten als sleepkosten niet door de overeenkomst worden beheerst.

De definities zijn met opzet ruim gekozen, enerzijds om een voldoende elastische toepassing mogelijk te maken, anderzijds om wijzigingen in de toekomst van de techniek zo min mogelijk te laten leiden tot een wijziging in de overeenkomst.

Artikel 2

Artikel 2 laat uitkomen, dat de geldende dagvergoeding geheel het karakter van een fixum heeft, zodat deze in elk zich voordoend geval dient te worden betaald en dient te worden geaccepteerd.

Een belangrijke uitbreiding van de toepassing van de overeenkomst is gelegen in de aanvang van dit artikel.

Hierin wordt tot uitdrukking gebracht, dat ook indien een autobus niet wordt gebezigd voor het onderhouden van een autobusdienst, hetgeen met name nogal eens zal geschieden bij zgn. "gemengde" bedrijven die zowel een lijndienst hebben als ook groepsritten of toerwagenritten uitvoeren, de regeling van toepassing is. Ook hierdoor wordt de werking van de overeenkomst sterk vereenvoudigd, omdat aldus bij vorderingen van deze bedrijven niet meer behoeft te worden onderzocht of het in dat bepaalde geval gaat om een lijndienstbus, die wordt gebezigd voor toerwagenvervoer en omgekeerd. Volgens de huidige redactie zullen zelfs typische toerwagenbussen van de aangesloten ondernemer, zelfs als zij uitsluitend voor toerwagenvervoer worden gebruikt, onder de regeling vallen. Immers, de overeenkomst gaat uit van het criterium dat niet de bestemming van de bus beslissend is, doch dat beslissend is of het betrokken lid der KNVTO hetzij uitsluitend, hetzij één of meer autobusdiensten uitoefent. Een nog verder gaande uitbreiding aan de overeenkomst wordt gegeven in artikel 11, waarvoor naar de toelichting op dat artikel moge worden verwezen.

Uit artikel 2 in verband met artikel 1, littera f., blijkt voorts dat de overeenkomst uitgaat van het beginsel, dat - zo een autobus door toedoen van een derde (verzekerd bij een lid der afdeling Motorrijtuigen) wordt beschadigd - gedurende de stilstand daarvan de dagvergoeding is verschuldigd, ongeacht dus of in feite een vervangende bus is ingezet, ongeacht ook of de ondernemer in feite een afzonderlijke reserve aan bussen aanhoudt uitsluitend bestemd om bij schade door derden toegebracht te worden ingezet.



Artikel 3

Artikel 3, lid a., bepaalt, o.a. dat de (voorshands) op f 25,- vastgestelde dagvergoeding wijziging kan ondergaan teneinde daarin toekomstige prijsstijgingen en prijsdalingen te verwerken. In het aan deze overeenkomst gehechte protocol dd. 30 juli 1962 is nauwkeurig neergelegd, op welke wijze het in lid a. genoemde indexcijfer, aan de hand waarvan deze wijzigingen kunnen worden berekend, wordt vastgesteld. Van belang is, dat de dagvergoeding voor 1962 inmiddels is vastgesteld op f 26,-, waarmee de leden derhalve rekening dienen te houden ten aanzien van de afwikkeling van schaden, die op of na 1 december 1962 zijn voorgevallen.

Lid b. spreekt geheel voor zichzelf; (vide ook artikel 12).

Artikel 4

Hoewel blijkens artikel 4 de vergoeding wegens herstel in eigen beheer niet aan een vast bedrag is gebonden, menen de ondertekenaars van de overeenkomst erop te mogen vertrouwen, dat de leden der KNVTO en die der afdeling Motorrijtuigen aan de hand van de in dit artikel genoemde maatstaven er zonder moeite in zullen slagen tot overeenstemming te komen.

Artikel 5

Het in dit artikel vervatte recht van assuradeuren om finale kwijting te verkrijgen - en de analoge verplichting van de busondernemers die te verlenen - is hierom van veel belang, omdat daardoor wordt voorkomen, dat een eenmaal afgewikkeld dossier moet worden heropend, behoudens coïncidente vergissingen aan de zijde van de ondernemer of van de verzekeraar.

Artikel 6

Zou dit voorschrift niet in de regeling zijn opgenomen, dan zou deze belangrijk worden uitgehouden. Immers, de aansprakelijke persoon, aangesproken door de autobusondernemer voor het te zijnen laste blijvende eigen risico, zou zich op het standpunt kunnen stellen, dat de uitkering van zijn WA-verzekeraar reeds de materiële schade van de autobus overtreft, althans deze schade met die uitkering is gekweten. Voorts, dat hij verdere schade niet erkent en niet gehouden is te erkennen, als zijnde geen partij bij de overeenkomst met de KNVTO. Daarmede zou de basis gelegd zijn voor nieuwe rechtsgeschillen, hetgeen met het oog op kans op een ongunstige wending in de jurisprudentie dient te worden vermeden.

Artikel 7

Het gestelde onder letter b. van dit artikel is opgenomen, omdat er zich gevallen kunnen voordoen, waarin de vergoeding van de schade, geleden door de autobusondernemer, door uitkering van uitsluitend de dagvergoeding wel eens zozeer de perken der redelijkheid kan te buiten gaan, dat de toepassing van de overeenkomst deswege niet mag worden geëist. Vandaar dat voor dergelijke gevallen de mogelijkheid is geschapen een uitspraak van een commissie in te roepen.

Artikel 8 en 9

Blijkens artikel 8 is de binding van de overeenkomst aan de zijde der afdeling Motorrijtuigen en die der KNVTO verschillend geregeld. Daar de leden der afdeling Motorrijtuigen als gevolg van de gesloten overeenkomst worden beperkt in de vrijheid hunner bedrijfsuitoefening, moest hun binding aan de overeenkomst geschieden via het tot stand brengen van een Bedrijfsregeling.

Bij de KNVTO bestond zelfs niet de mogelijkheid de leden door een besluit der algemene vergadering aan de overeenkomst te binden; dáár was de enige mogelijkheid een individuele toetreding der leden tot de overeenkomst.

Om nu te voorkomen dat dit onderscheid in binding van de leden te sterk in het nadeel van de leden der afdeling Motorrijtuigen zou uitvallen is artikel 9 in de overeenkomst opgenomen, waardoor in feite de beslissing of de overeenkomst in werking zal treden is gelegd in handen van de afdeling Motorrijtuigen.

In overleg met de KNVTO is daarop het tijdstip van inwerkingtreding van de overeenkomst gesteld op 1 december 1962 te 00.00 uur.

Artikel 10

Waar het gestelde in lid a. voor zichzelf spreekt, zij alleen nog met betrekking tot lid b. opgemerkt, dat teneinde de overeenkomst een zo wijd mogelijke toepassing te geven, ook andere autobusondernemers dan exploitanten van lijndiensten zich bij de overeenkomst kunnen aansluiten. Hierbij heeft men met name het oog op touringcarbedrijven.

Artikel 11

Dit artikel is zo geredigeerd, dat daaronder alleen die vorderingen vallen welke, ontstaan vóór 1 december 1962, slechts daarom nog niet afgewikkeld zijn, omdat de WA-verzekeraar en de ondernemer het (mede) niet eens konden worden over de bedrijfsschade en die daarom besloten het resultaat der onderhandelingen tussen de afdeling Motorrijtuigen en KNVTO af te wachten. Is de laatste voorwaarde niet vervuld, dan bestaat in principe de mogelijkheid een claim op basis van deze overeenkomst af te wijzen, doch in dat geval dient ermede rekening te worden gehouden, dat het geschil kan leiden tot een procedure, welke de overeenkomst juist beoogt te voorkomen.