

Algemene Taxivoorwaarden gedeponneerd

Op 5 juni 1984 zijn door KNVTO en FNOP gezamenlijk de eerste algemene voorwaarden gedeponneerd voor het vervoer van personen en bagage per taxi en wel bij de Arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage onder aktenummer 80/1984.

Terwijl het openbaar personenvervoer al circa 35 jaren eigen algemene voorwaarden kent, is de inhoud van de vervoerovereenkomst in de taxisector nimmer in enige wettelijke regeling of algemene voorwaarden ondergebracht geweest met uitzondering van artikel 8 WAP.

Beide contractspartijen, vervoerder en passagier, waren ingeval van een juridisch conflict dus vaak overgeleverd aan het recht van de sterkste, welk conflict zeker niet altijd ten gunste van de vervoerder werd beslecht. Immers de klant is en blijft koning.

Met ingang van 1 september 1983 kwam aan die periode een einde, toen door de inwerkingtreding van de Wet Overeenkomst Wegvervoer (WOW) er een wettelijke regeling was ontstaan over de rechten en plichten, die voor beide partijen uit de vervoerovereenkomst voortvloeien. Van die wet kunnen de artikelen 1 t/m 10, 61 t/m 83 en 117 t/m 145 op de taxivervoerovereenkomst van toepassing zijn. Daarmee is ook het hierbovengenoemde artikel 8 van de Wet Autovervoer Personen komen te vervallen. Door consultering van de consumentenorganisaties bij het opstellen van de WOW werd ook de bescherming van de belangen van de wederpartij van de vervoerder daarin verankerd. Met name is op de vervoerder een zwaardere aansprakelijkheid komen te rusten ingeval van schade veroorzaakt door dood of letsel van de reiziger tengevolge van een ongeval, dat in verband met en tijdens het vervoer aan de reiziger is overkomen. Deze bepaling is van dwingend recht, zodat daarvan niet bij algemene voorwaarden mag worden afgeweken. Ingevolge artikel 8 WAP was de vervoerder alleen aansprakelijk, wanneer hij schuld had aan de schade. Nu kan hij zich alleen nog op overmacht beroepen.

Toen de WOW nog in het stadium van wetsontwerp verkeerde, ontstond steeds meer evenals in andere secto-

In de algemene voorwaarden is duidelijk omschreven hoe een reiziger zich jegens materieel en personeel van de vervoerder dient te gedragen



ren van het vervoer over de weg, de behoefte aan een pakket algemene voorwaarden in aanvulling op de wettelijke regeling. Een complete en evenwichtige regeling van de taxivervoerovereenkomst kan daarmee worden gerealiseerd, hetgeen ook in dit opzicht de eigen zelfstandige identiteit van deze bedrijfstak bevestigt.

In Nederlands Transport van 7 januari 1983 blz. 17 werd reeds aangekondigd, dat met name door de KNVTO het initiatief daartoe zou worden genomen. In goede en nauwe samenwerking met de juridische dienst van de FNOP is vervolgens in de gehele bedrijfstak geïnventariseerd aan welke regelingen in aanvulling op de wet behoefte bestond. In concept werden de algemene voorwaarden een aantal keren voorgelegd aan de leden van beide verenigingen, enige keren gewijzigd en aangepast, waarna uiteindelijk de definitieve tekst door de besturen van de betreffende afdelingen werd vastgesteld.

Om te voorkomen, dat steeds zowel in de WOW als in de algemene voorwaarden moet worden gekeken, zijn enige belangrijke bepalingen uit de WOW letterlijk in de algemene voorwaarden overgenomen. Dit betreft met name de regeling van de aansprakelijkheid, welke bovendien is uitgebreid met een beperking van de aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van schade aan bagage of tengevolge van vertraging in het vervoer.

Voorts leggen de voorwaarden nadrukkelijk de reiziger verplichtingen op, hoe zich jegens materieel en personeel van de vervoerder te gedragen, alsmede verlenen zij bijvoorbeeld bevoegdheid aan de vervoerder het vervoer onmiddellijk te staken, indien de reiziger in kennelijke beschonken toestand verkeert.

Ook is een regeling opgenomen omtrent de betaling van de vervoerprijs à contant, in afgepast geld of als voorschot. Alle incassokosten zijn voor rekening van de opdrachtgever. Een



De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van schade aan bagage of tengevolge van vertraging in vervoer wordt beperkt

overzicht is opgenomen van welke soorten goederen als bagage het vervoer mag worden geweigerd, zoals gevaarlijke stoffen, verdovende middelen en wapens. Maar de vervoerder heeft zich ook contractueel verplicht behulpzaam te zijn bij het in- en uitstappen van de passagier, voorzover het verkeer dat toelaat.

Tot een uur vóór aanvang van de rit mag de opdrachtgever de opdracht van die rit nog annuleren. Bij annulering daarna is hij gehouden de voorrijdkosten te betalen.

Hoewel de taxi reeds jaren een vertrouwd beeld is geworden op de Nederlandse wegen en ook in het buitenland, hebben slechts weinig conflicten tussen de vervoerder en zijn opdracht-

gever geleid tot een juridische procedure en nog minder tot een geding in hoger beroep waarvan de uitspraak werd gepubliceerd en dat ondanks de magere wettelijke regeling van die vervoerovereenkomst. De thans gedeponeerde algemene voorwaarden kunnen ook niet verhinderen, dat een enkele keer met opzet een conflict wordt uitgelokt om aan de betaling van de ritprijs te ontkomen met soms een zeer te betreuren afloop. Moge van deze voorwaarden wellicht ook in die richting een preventieve werking uitgaan. Exemplaren van de tekst van de algemene taxivoorwaarden zijn te bestellen bij het secretariaat van de KNVTO.

H. C. v.d. A.

Hamelen: Taxi verzorgt openbaar vervoer in avonduren.

Bij de inschakeling van de taxi in het openbaar vervoer neemt, zo bleek onder meer tijdens de recente Europese Taxidag, de Bondsrepubliek een leidende positie in. Langzaam maar zeker beginnen steeds meer openbaar vervoerbedrijven daar de taxi te ontdekken als aanvulling op of vervanging van vervoersactiviteiten.

Met name gaat het hierbij om de bediening van zwakbezette buslijnen in de avonduren en tijdens zon- en feestdagen, het vervoer van personeel van de vervoersbedrijven van en naar hun werk (de zgn. 'Personaltaxi'), en de verschillende variaties op het lijntaxi-thema ('Sammeltaxi').

In het 80.000 inwoners omvattende bedieningsgebied van de Kraftverkehrsgesellschaft Hameln mbH (KVG), dat overdag via 22 lijnen en 60 bussen wordt bediend, worden 's avonds de weinige nog overgebleven bussen vervangen door taxi's. Dit overigens bij wijze van proef voor een jaar.

In de afgelopen jaren zag de KVG zich geconfronteerd met de bekende neerwaartse spiraal: minder reizigers, een inkrimping van de dienstverlening met als gevolg nog minder reizigers. Zo reden er in 1970 na 22.00 u nog 11 bussen, een aantal dat in het afgelopen jaar was afgenomen tot slechts 4 bussen. Combinaties van lijnen en bestemmingen, waardoor openbaar ver-

voergebruikers weliswaar over een verbinding beschikten maar geruime tijd in de bus moesten doorbrengen om hun bestemming te bereiken, leverden ook geen bruikbare oplossing. Op instigatie van prof. dr. J. Fiedler (Universiteit Wuppertal) besloot de KVG na 20.00 u (om 22.00 u en 22.45 u op werkdagen, en op vrijdag en zaterdag een rit om 23.30 u) 'Anruf-Sammeltaxi' in te zetten in samenwerking met de taxicentrale in Hamelen.

De ritten dienen van tevoren te worden geboekt. Slechts wanneer er plaats over is worden niet-aangemelde passagiers meegenomen. In principe worden taxi's ingezet, maar bij grote vraag zijn busjes beschikbaar. Boeken kunnen bij de chauffeur van de lijnbus worden verricht of, tot 21.30 u, telefonisch bij de KVG. Daar worden ook de boekingen verzameld en de routes gepland. Vertrokken wordt van drie haltes in het centrum van Hamelen. De gebruikers van de taxiservice worden voor de huisdeur afgezet. Het voordeel van deze bediening ten op-

zichte van de oude lijndienst is dat de randgemeenten nu aanzienlijk beter worden bediend.

De haltes zijn voorzien van een apart bord, terwijl de taxi's voorzien zijn van de aanduiding 'KVG Abendverkehr' achter de voorruit. De tarieven komen overeen met het KVG-zonetarief verhoogd met een kleine toeslag. Zo moet voor 1 zone DM 2,50 worden betaald, terwijl voor het maximale aantal zones (5) DM 6,00 moet worden neergeteld. Voor houders van abonnementen wordt een kleine reductie op de prijs met toeslag toegepast. Andere kaartsoorten zijn voor het taxivervoer niet geldig, en ook gehandicapten worden, zoals overwegend nog wel het geval is in het Duitse openbaar vervoer, niet gratis vervoerd.

Via deze proef hoopt de KVG de kostendekking in de avonduren, die bij de bus-inzet op circa 10 procent lag, te verhogen tot 40 à 70 procent. Slaagt het experiment, dan wordt de taxiservice uitgebreid tot de zaterdagmiddag en de zondag.

Wim Faber