

Vorblatt

1. Anlass und Zweck der Neuregelung:

Die Fachgruppe Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen der Sparte Transport und Verkehr der Wirtschaftskammer Steiermark regte eine Anpassung der Taxitarife für die politischen Bezirke Deutschlandsberg und (neu) Leibnitz an.

2. Inhalt:

Mit der gegenständlichen Änderung wird eine Anpassung an die Entwicklung des Verbraucherpreisindex vorgenommen. Um die Tarifverordnung möglichst übersichtlich zu gestalten wird von einer Novellierung abgesehen und die gegenständliche Verordnung neu erlassen.

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Keine.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

1. Anlass und Zweck der Neuregelung:

Durch Verordnung des Landeshauptmannes können gemäß § 14 Abs. 1 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG) auf Anregung der zuständigen Fachgruppe oder von Amts wegen unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse (Art und Umfang der verschiedenen Leistungen und des hierfür erforderlichen Aufwandes sowie Interessen der Kunden) für den mit Personenkraftwagen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehr - ausgenommen Beförderungen von Schülern auf Grund des § 30f des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967, BGBl. Nr. 376 - nach Anhörung der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft und der Kammer für Arbeiter und Angestellte sowie in jenen Fällen, in denen ein Tarif nur für eine Gemeinde festgelegt werden soll, auch dieser, verbindliche Tarife festgelegt werden.

2. Inhalt:

Die Tarifgestaltung basiert auf einer Studie eines Unternehmensberaters aus dem Jahr 2005. Ziel war es, einen kostenverursachergerechten Tarif zu erstellen. In der Studie wurde festgestellt, dass der damals übliche Fahrpreis erst ab einer Fahrtstrecke von 4,1 km bei Tagfahrten und ab 6 km bei Nachtfahrten kostendeckend und in der Folge gewinnbringend war. Da die variablen Kosten nicht linear ansteigen, sondern ein stufenförmiger Anstieg in Abhängigkeit der gefahrenen Leerkilometer zu beobachten war, wurde empfohlen, den neuen Tarif stufenförmig zu gestalten. Weiters sollte der Tarif einfach und transparent in der Berechnung, sowie weitestgehend manipulationssicher und kostendeckend über den gesamten Fuhrparkbestand eines Taxiunternehmers sein sowie einen adäquaten Gewinnaufschlag enthalten. Neben der Empfehlung zu einem Zonentarif (stufenförmiger Anstieg des variablen Leistungspreises – Berücksichtigung des Kostentreibers „gefahrte Leerkilometer“) sollte weiterhin ein fixer Grundpreis verrechnet werden, der die fixen Kosten (PKW- bezogen und Personalfixkosten) deckt. Auch die zeitabhängigen variablen Kosten (Kosten für Steh- und Wartezeiten) sollten durch ein adäquates Warteentgelt berücksichtigt werden. Von diversen Zuschlägen (z.B. Gepäck, Tiere, Schier) wurde Abstand genommen. Zur Analyse der Kostenstruktur wurden ua die Daten aus dem Jahr 2003 von 12 Taxifahrzeugen sowie der damals in Geltung stehende Kollektivvertrag herangezogen. Basierend auf diesen Daten wurde der Tarif mit einer linear ausgeglichenen Gewinnzone erstellt. Durch ein leistungsgerechtes Tarifmodell und den Verzicht auf Zuschläge werden die Interessen der Kunden hinreichend berücksichtigt. Diese Studie bildet auch noch jetzt das Grundgerüst des Taxitarifes der im Wesentlichen einer Anpassung an den Verbraucherpreisindex unterzogen wird.

Der VPI 2005 ist seit Erlassung der letzten Verordnung im Jänner 2007 um 10,88 % gestiegen. Die Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Kraftfahrzeugen sind im selben Zeitraum stärker gestiegen; so hat sich beispielsweise der Preis/l für Kraftstoffe (Diesel) um 41,6 % erhöht (von 0,935 auf 1,324 pro Liter). Der sogenannte „PKW-Index“ ist von Jänner 2007 bis Juni 2011 um 14,5 % gestiegen.

Bisher gab es nur im Bezirk Deutschlandsberg einen verbindlichen Tarif. Dieser gilt nun auch für den topografisch vergleichbaren Bezirk Leibnitz.

Der bisherige Verweis auf die Strafbarkeit von Tarifverletzungen gemäß dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 konnte entfallen, da dieser ohnehin nur deklarativen Charakter hatte.

3. Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

4. Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

5. Kostenfolgen der beabsichtigten Regelung:

Keine

II. Besonderer Teil

Zu § 1 (Geltungsbereich; Tarifgebiet):

§ 1 legt das räumliche Geltungsgebiet des anzuwendenden Taxitarifes fest. Bisher gab es nur für den politischen Bezirk Deutschlandsberg einen verbindlichen Tarif. Nunmehr soll dieser auch für den politischen Bezirk Leibnitz gelten.

Zu § 2 (Grundtarif):

Der Grundtarif ist jener Tarif, der unabhängig von der gefahrenen Strecke zu entrichten ist. Er beträgt €4,- und bleibt im Vergleich zur bisher in Kraft stehenden Regelung unverändert.

Zu § 3 (Kilometertarif)

In der Tabelle werden die derzeit in Kraft stehenden Tarife den neu beantragten gegenübergestellt:

	Tarif alt	Tarifantrag neu	Tarifantrag neu
Grundtarif	€ 4,00		€ 4,00
Tagfahrten(06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) (1 - 10 Kilometer)	€ 1,30/km	Tagfahrten Kilometerarif (bis 30.000 m)	€ 1,40/km
Tagfahrten (06.00 bis 20.00 Uhr) (11 – 30 Kilometer)	€ 1,20/km	Tagfahrten Kilometerarif (bis 30.000 m)	€ 1,40/km
Tagfahrten(06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometerarif (ab 30 Kilometer)	€ 1,20/km	Tagfahrten Kilometerarif (ab 30.001 m)	€ 1,30/km
Nachtfahrten	+ 15%	Nachtfahrten	+ 15%

Für Fahrten, die zwischen 20.00 Uhr bis 06.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden wird ein Zuschlag von 15 % verrechnet.

Zu § 4 (Warteentgelt):

Beim Warteentgelt handelt es sich beispielsweise um jenes Entgelt, das fällig wird, während der Taxilenker auf den Fahrgast einer bestellten Fahrt wartet. Dieses erhöht sich von €22,- auf €24,-.

Zu § 5 (Fahrten außerhalb des Tarifgebietes):

§ 5 enthält Sonderregelungen für Fahrten, die weder im Tarifgebiet beginnen noch dort enden.

Zu § 6 (Sonstige Bestimmungen):

§ 6 enthält einerseits die Anordnung, dass der Fahrpreis unabhängig von der Anzahl der transportierten Personen zu verrechnen ist und legt andererseits Regeln für die Störung des Gangwerks des Fahrpreisanzeigers fest. § 6 Abs. 3 regelt, dass der Lenker Anspruch auf die Entrichtung des Fahrpreises für die gefahrene Fahrtstrecke hat, wenn das Fahrzeug fahruntüchtig wird. Der Lenker hat weiters unter der Voraussetzung, dass das Taxifahrzeug rechtzeitig erschienen ist, Anspruch auf die tarifgemäße Bezahlung, wenn eine bestellte Fahrt nach ordnungsgemäßer Einschaltung des Fahrpreisanzeigers nicht angetreten wird und die Fahrt vom Besteller nicht abbestellt wurde. Diese Regelungen wurden unverändert übernommen.

Zu § 7 (Inkrafttretensbestimmung):

Den Unternehmern muss eine Frist eingeräumt werden, um die Umprogrammierung der Fahrpreisanzeiger vornehmen zu können. Das Datum des Inkrafttretens wird daher erst bei Erlassung der Verordnung bestimmt.