

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 im Gebiet der Landeshauptstadt Graz, der Marktgemeinde Feldkirchen bei Graz, der Gemeinde Seiersberg und der Stadtgemeinde Leoben 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.

Aus der Studie geht weiters hervor, dass die durchschnittliche Taxifahrt (besetzt) in Graz über 3,91 km führt. Rechnet man den Anteil der Leerkilometer hinzu, so beträgt die durchschnittliche Taxifahrt in Graz 8,67 km. Grundlage dieser Feststellung war die Auswertung von 250 Schichten im Taxigewerbe. Ebenso geht daraus hervor, dass durchschnittlich 5.238 Fahrten pro Jahr in Tagschichten und durchschnittlich 4.626 Fahrten in Nachtschichten durchgeführt wurden und die durchschnittlichen Besetzkilometer am Tag 3,53 und in der Nacht 4,11 pro Fahrt ausmachen.

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.

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.

Zu § 2 (Grundtarif):

Der Grundtarif ist jener Tarif, der unabhängig von der gefahrenen Strecke zu entrichten ist. Er beträgt €3,90 und bleibt im Vergleich zur bisher in Kraft stehenden Regelung unverändert.

Zu § 3 (Kilometerarif)

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

	Tarif	Tarif neu
Grundtarif	€ 3,90	€ 3,90
Tagfahrten (06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometerarif bis 12.000 m	€ 1,05/km	€ 1,20/km
Tagfahrten(06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometerarif ab 12.000 m (= Fahrten über die Stadtgrenze hinaus)	€ 1,40/km	€ 1,60/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometerarif bis 12.000 m	€ 1,11/km	€ 1,40/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometerarif ab 12.000 m	€ 1,40/km	€ 1,60/km

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. Diese erhöht sich von €24,- auf €27,-.

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 fahrtüchtig 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.