

Vorblatt

Ziel(e):

Einführung von Taxitarifen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Graz und dem politischen Bezirk Graz-Umgebung

Inhalt:

Mit der gegenständlichen Verordnung werden Taxitarife auf dem Gebiet der Bezirke Graz und Graz-Umgebung festgelegt.

Finanzielle Auswirkungen auf den Landeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die beabsichtigte Regelung hat voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die gesellschaftliche Vielfalt:

Die beabsichtigte Regelung hat voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

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

Besonderheiten des Normenerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil mit Vereinfachter Wirkungsorientierter Folgenabschätzung

Vorhabensprofil

Bezeichnung des Regelungsvorhabens: Steiermärkische Taxitarif-Verordnung für Graz und Graz-Umgebung

Einbringende Stelle: Abteilung 12 – Wirtschaft, Tourismus, Sport

Laufendes Finanzjahr: 2016

Jahr des Inkrafttretens/Wirksamwerdens: 2016

Beitrag zu Wirkungszielen im Landesbudget:

Das Vorhaben trägt zu keinem Wirkungsziel bei.

Problemanalyse

Anlass und Zweck, Problemdefinition:

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.

Gemäß § 14 Abs. 4 GelverkG haben die Tarife alle zur Bestimmung des Beförderungsentgelts notwendigen Angaben zu enthalten und einen angemessenen Gewinn zu berücksichtigen.

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 damals 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.

Im März 2016 wurde die Tragfähigkeit des Tarifs unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen (deutliche Erhöhung des kollektivvertraglichen Mindestlohns und der Spesen, verpflichtende Verwendung einer Registrierkassa, etc.) durch die Analyse eines Unternehmensberaters einer Prüfung unterzogen. Dabei stellte sich heraus, dass dieser den Anforderungen des § 14 Abs. 4 GelverkG nicht mehr genügt, da er keine angemessene Gewinn tangente mehr enthält.

Bei Modellberechnungen zeigte sich, dass derzeit kaum ausreichende betriebswirtschaftliche Ergebnisse auf Basis von Durchschnittswerten erzielbar erscheinen. Die Hauptprobleme in wirtschaftlicher Hinsicht

sind neben der Tarifsituation vor allem in der hohen Fixkostenbelastung sowie in der stark schwankenden, teils niedrigen Auslastung der Fahrzeuge zu sehen.

Um den Unternehmen eine Mindestrendite zu ermöglichen – und somit den Vorgaben des § 14 Abs. 4 GelverkG zu entsprechen – beantragte die zuständige Fachgruppe die Tarife zu erhöhen und begründete dies wie folgt:

Zudem sollen Zuschläge für Schneekettenfahrten und für den Transport ab der vierten Person verrechnet werden dürfen. Während mit dem Zuschlag für Schneekettenfahrten der erhöhte damit verbundene Aufwand tariflich abgebildet werden soll, wird durch den Zuschlag für den Transport von vier Personen oder mehr dem höheren durchschnittlichen Anschaffungspreis der hierfür verwendeten Fahrzeuge Rechnung getragen.

Die Fachgruppe begründete ihren Antrag wie folgt:

Der VPI 2005 ist seit Erlassung der letzten Verordnung im Dezember 2014 um 1,4 % gestiegen (Stand August 2014).

Für das Jahr 2016 wurde der Lohn für die Fahrerinnen/Fahrer um zumindest € 70,-- erhöht; im Jahr 2017 wird die Erhöhung zumindest weitere 30,-- Euro zuzüglich die von den Unternehmern zu tragenden Lohnnebenkosten ausmachen. In der Steuermark werden die höchsten Tagesgelder bzw. Diäten (€ 333,-- bei Vollzeitbeschäftigung) Österreichs bezahlt.

Investitions- und laufende Kosten für Registrierkassen und für das Ausdrucken der Belege tragen weiters zur Kostensteigerung im Taxigewerbe bei. Inklusive Einbau schlägt eine Registrierkasse mit rund € 2.000,-- zu Buche. Dazu kommen monatliche Fixkosten für Kassa und SIM-Karte von zumindest € 23,--. Ab 2017 kommen weitere Kosten für die Signatureinheit und die Speicherung von Daten hinzu.

Die Kosten für die Anschaffung einer Alarmanlage haben sich auf nunmehr knapp 500,-- Euro innerhalb weniger Jahre beinahe verfünffacht.

Durch die flächendeckende Einführung eines Tarifs kommt es in manchen Gebieten zu einer Reduktion der Fahrkosten.

Weiters wird eine Bestimmung eingeführt, welche die Grundlage künftiger Anpassungen festlegt.

Die Einführung von flächendeckenden Taxitarifen im gesamten Bundesland hat für Fahrgäste den Vorteil, dass für sie der Preis für eine Taxifahrt vorhersehbar ist. Es kann zwischen verschiedenen Anbietern zu keinen Preisunterschieden für ein und dieselbe Fahrt kommen. Bei einem plötzlich auftretenden Transportbedürfnis hat der Fahrgast (Einheimischer oder Tourist) nicht die Gelegenheit intensive Preisvergleiche anzustellen, um sich den besten Anbieter zu suchen. Auch machen es die unterschiedlich strukturierten Fahrpreise schwierig, überhaupt Vergleiche anzustellen. Aus Sicht des Konsumentenschutzes sind Tarife aufgrund der Vorhersehbarkeit der Kosten zu begrüßen. Dies drückt sich insbesondere in - der Fachgruppe gegenüber geäußerten - Beschwerden aufgrund von unterschiedlichen Fahrpreisen für dieselbe Fahrtstrecke aus, denen bei der Einführung von Tarifen der Anlass genommen wird.

Nullszenario und allfällige Alternativen:

Tarife gelten in der derzeitigen Höhe in den derzeitigen Tarifgebieten weiter.

Ziele

Anpassung der Taxitarife an die veränderten Rahmenbedingungen und räumliche Ausdehnung des Anwendungsbereiches.

Maßnahmen

Mit der Erlassung der gegenständlichen Verordnung werden Tarife für Taxifahrten in den Bezirken Graz und Graz-Umgebung festgelegt.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2017

Finanzielle Auswirkungen auf den Landeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die beabsichtigte Regelung hat voraussichtlich keine Auswirkungen.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die gesellschaftliche Vielfalt:

Die beabsichtigte Regelung hat voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen.

II. Besonderer Teil

Zu § 1 (Geltungsbereich; Tarifgebiet):

§ 1 legt das räumliche Geltungsgebiet des anzuwendenden Taxitarifes fest. Ausnahmen gibt es für Kranken- und Schülertransporte und für Fahrten im Zuge des Micro-ÖV als Anrufsammeltaxi.

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 (Kilometertarif)

In der Tabelle werden die derzeit in Kraft stehenden Tarife für Graz und Graz-Umgebung den neu beantragten gegenübergestellt:

	Tarif alt	Tarif neu
Grundtarif	€ 3,90	€ 3,90
Tagfahrten (06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometertarif bis 12.000 m	€ 1,30/km	€ 1,50/km
Tagfahrten(06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometertarif ab 12.000 m	€ 1,70/km	€ 1,90/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometertarif bis 12.000 m	€ 1,50/km	€ 1,70/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometertarif ab 12.000 m	€ 1,70/km	€ 1,90/km
Warteentgelt/h	€ 28,00/Std.	€ 30,00/Std.

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 € 28,- auf € 30,-.

Zu § 5 Zuschläge

Werden mehr als vier Fahrgäste befördert, so hat der Lenker Anspruch auf einen Zuschlag in der Höhe von € 2,50 pro darüber hinaus beförderter Person. Dadurch sollen die in der Regel höheren Kosten der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge abgedeckt werden. Der Zuschlag für Fahrten mit Schneeketten soll den erhöhten zeitlichen und manipulativen Aufwand abdecken.

Zu § 6 (Fahrten außerhalb des Gemeindegebietes):

§ 6 enthält Sonderregelungen für Fahrten, die weder im Tarifgebiet beginnen noch dort enden. Aufgrund des großräumigen Geltungsbereiches des Tarifs sollen Anfahrtkosten unter gewissen Umständen ab der Gemeindegrenze des Standorts verrechnet werden dürfen.

Zu § 7 (Sonstige Bestimmungen):

§ 7 Abs. 2 legt Regeln im Falle einer Störung des Gangwerks des Fahrpreisanzeigers fest. § 7 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.

Zu § 8 (Indexierung)

In § 8 werden die Vorgehensweise und die Höhe zukünftiger Anpassungen festgelegt. Diese sollen erst schlagend werden, wenn der durch Erhöhungen des Kollektivvertrages und Änderung des Verbraucherpreisindex bestimmte Durchschnittswert von jeweils 5 % ab 1. Jänner 2017 an gerechnet überschreitet.

Zu § 9 (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.