

Vorblatt

Ziel(e):

Anpassung der Taxitarife an die veränderten Rahmenbedingungen zur Erreichung einer Kostendeckung für Taxiunternehmen unter Berücksichtigung eines adäquaten Gewinnaufschlags, Anpassungen an die geänderte Rechtslage und Verhinderung von Preisdumping bei gleichzeitiger Herstellung von Marktbedingungen.

Inhalt:

Mit der gegenständlichen Verordnung werden Taxitarife für die Steiermark ausgenommen 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.

Auswirkungen auf die Umwelt/das Klima:

Die beabsichtigte Regelung hat voraussichtlich keine 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 ausgenommen Graz und Graz-Umgebung

Einbringende Stelle: Abteilung 12 – Wirtschaft und Tourismus

Laufendes Finanzjahr: 2021

Jahr des Inkrafttretens/Wirksamwerdens: 2021

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.

Bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, darf gemäß § 14 Abs 1b GelverkG von in einer Verordnung gemäß Abs. 1 festgelegten verbindlichen Tarifen abgewichen werden, wenn eine Vereinbarung über den Fahrpreis sowie Abfahrts- und Zielort getroffen wird. Es dürfen jedoch in der Verordnung für Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, anstelle verbindlicher Tarife sowohl Mindest- als auch Höchstentgelte (Preisband) einschließlich Zuschläge gem. Abs. 4 festgelegt werden; werden in der Verordnung Mindestentgelte nicht festgelegt, so beträgt das Mindestentgelt jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschlägen gemäß Abs. 4. Der Fahrpreis ist unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen bereits bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden. Näheres über eine schriftliche oder elektronische Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises darf mit Verordnung des Landeshauptmannes geregelt werden. Wurde eine Vereinbarung über den Fahrpreis getroffen, muss kein Fahrpreisanzeiger verwendet 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 „gefahrenen 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, Ski) wurde damals Abstand genommen.

Zur Analyse der Kostenstruktur wurden u.a. 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 genüge, da er keine angemessene Gewinnanteile mehr enthielt.

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 damals wie folgt:

Der VPI 2005 ist seit Erlassung der letzten Verordnung im Dezember 2014 um 1,4 % gestiegen (Stand August 2016).

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

Zudem sollten Zuschläge für Schneekettenfahrten, für die Beförderung von Sportgeräten mit speziellen Vorrichtungen (z.B. Fahrradträger) 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 sollte, wurde durch den Zuschlag für den Transport von vier Personen oder mehr sowie beim Transport von Sportgeräten durch entsprechende Vorrichtungen dem höheren durchschnittlichen Anschaffungspreis der Fahrzeuge bzw. den Anschaffungskosten der Transportvorrichtungen Rechnung getragen.

Im September 2020 wurde von der Fachgruppe angeregt, die Tarife – genauer gesagt – die Kilometerpreise zu erhöhen. Der Antrag wurde mit steigenden Kosten insbesondere den gestiegenen Personalkosten argumentiert.

Der Verbraucherpreisindex ist von Dezember 2017 bis Februar 2021 um rund 5 % gestiegen. Der kollektivvertragliche Mindestlohn ist in Etappen von € 1.285,-- mit 1. Februar 2019 auf € 1.500,-- mit 1. Dezember 2020 für 55 Stunden wöchentliche Normalarbeitszeit und somit um nahezu 17 % gestiegen.

Neuerlich wurde der Antrag bzw. die zugrundeliegende Kalkulation einer rechnerischen Überprüfung mit dem Ergebnis unterzogen, dass dem Ansinnen der Taxiinnung Berechtigung zukommt.

Um dem gesetzlichen Auftrag in den Tarifen einen angemessenen Gewinn zu berücksichtigen, Rechnung tragen zu können, werden die Tarife entsprechend angepasst. Im Ergebnis erhöht sich der Preis einer durchschnittlichen Taxifahrt um rund 10 %.

Darüber hinaus wurde von der Möglichkeit, ein Mindestentgelt zu verordnen Gebrauch gemacht. Methodisch diente wiederum die Kalkulation den Ausgangspunkt der Überlegungen. Es war das Ziel, einerseits ruinöse Preiskämpfe sowie Lohn- und Sozialdumping zu verhindern und andererseits Marktmechanismen zuzulassen. Zudem sollte das Mindestentgelt einfach nachvollziehbar und transparent sein. Im Ergebnis führte dies zu einer Festlegung eines Grundentgelts in Höhe von € 4,00 und eines Mindestentgelts pro angefahrenem Kilometer in der Höhe von € 2,20. Die Zeitkomponente spielt keine Rolle.

Um eine möglichst hohe Transparenz bei der Preisfestsetzung zu erreichen, ist der Unternehmer bzw. der Fahrer verpflichtet, dem Fahrgast eine schriftliche Bestätigung über den Fahrpreis zukommen zu lassen.

Von der Festlegung einer Obergrenze wurde bewusst Abstand genommen, da es sich im konkreten Anwendungsbereich immer um vorbestellte Fahrten handelt und der Fahrgast somit die Möglichkeit hat, ein anderes Angebot auszuwählen, sollte der Preis zu hoch sein. Zudem besteht die Möglichkeit Fahrten zum Taxitarif durchzuführen.

Nullszenario und allfällige Alternativen:

Ohne die Anpassung der Tarife kann der gesetzliche Auftrag des § 14 Abs. 4 – Tarife zu verordnen, die einen angemessenen Gewinn beinhalten nicht eingehalten werden. Wird kein Mindestentgelt verordnet so wird dies zu Dumpingpreisen und einem Verdrängungswettbewerb führen.

Ziele

Anpassung der Taxitarife an die veränderten Rahmenbedingungen und Gewährleistung von Wettbewerb unter Aufrechterhaltung von fairen Marktbedingungen.

Maßnahmen

Anpassung der Taxitarife an die veränderten Rahmenbedingungen zur Erreichung einer Kostendeckung für Taxiunternehmen unter Berücksichtigung eines adäquaten Gewinnaufschlags und Einführung eines Mindestentgelts anhand von Ergebnissen und Analysen von Kostenrechnungen.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2022

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 und 2 (Titel und § 1 Geltungsbereich; Tarifgebiet):

Im Titel und § 1 wurde die Terminologie den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst (Personenbeförderungsgewerbe mit PKW – Taxi anstatt Taxigewerbe).

Zu 3 (§ 3 Kilometertarif)

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

	Tarif alt	Tarif neu
Grundtarif	€ 4,00	€ 4,00
Tagfahrten (06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometertarif bis 5.000 m	€ 2,00/km	€ 2,40/km
Tagfahrten(06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometertarif ab 5.000 m	€ 1,90/km	€ 2,30/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometertarif bis 5.000 m	€ 2,30/km	€ 2,70/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometertarif ab 5.000 m	€ 1,90/km	€ 2,30/km
Warteentgelt/h	€ 30,00/Std.	€ 30,00/Std.

Zu 4 (§ 4a Mindestentgelt)

Anhand der durchgeführten Berechnungen beträgt das Mindestentgelt die Summe aus dem Grundentgelt von € 4,00 und € 2,20 pro angefangenem Kilometer.

Zu 5 (§ 8 Inkrafttretensbestimmung):

Den Unternehmern muss eine Frist eingeräumt werden, um die Umprogrammierung der Fahrpreisanzeiger vornehmen zu können; das Mindestentgelt kann unmittelbar in Kraft treten.