

Vorblatt

Ziel(e):

Anpassung der Taxitarife an die veränderten Rahmenbedingungen, insbesondere der massiven Kostensteigerungen zur Erreichung einer Kostendeckung für Taxiunternehmen unter Berücksichtigung eines adäquaten Gewinnaufschlags

Inhalt:

Mit der gegenständlichen Verordnung werden die Taxitarife und das Mindestentgelt für die Steiermark ausgenommen auf dem Gebiet der Bezirke Graz und Graz-Umgebung angepasst.

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, Tourismus, Wissenschaft und Forschung

Laufendes Finanzjahr: 2022

Jahr des Inkrafttretens/Wirksamwerdens: 2023

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, 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 Gewinn tangente 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 Kilometertarife zu erhöhen. Der Antrag wurde mit steigenden Kosten insbesondere den gestiegenen Personalkosten argumentiert.

Der Verbraucherpreisindex stieg von Dezember 2017 bis Februar 2021 um rund 5 %. Der kollektivvertragliche Mindestlohn wurde 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 % erhöht.

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, wurden die Tarife spätestens mit Oktober 2021 entsprechend angepasst. Im Ergebnis stieg der Preis einer durchschnittlichen Taxifahrt um rund 10 %.

Beginnend mit Dezember 2021, verschärft durch den russischen Angriffskrieg in der Ukraine, sind die Preise – vor allem für Energie – drastisch gestiegen. Darüber hinaus wurde der kollektivvertragliche Mindestlohn um 10 % erhöht. Ein angemessener Gewinn ist dadurch mit den derzeit in Kraft stehenden Tarifen nicht mehr erreichbar.

Die Taxiinnung regte erneut an, die Tarife an das herrschende Preisniveau anzupassen, um den Betrieben ein Überleben zu ermöglichen. Die dem Begehren der Interessensvertretung zu Grunde liegenden Berechnungen wurden von einem unabhängigen Unternehmensberater überprüft. Im Ergebnis kommt dem Ansinnen Berechtigung zu. Um somit den gesetzlichen Auftrag nach einem angemessenen Gewinn verwirklichen zu können, werden die Tarife und das Mindestentgelt erhöht. Eine durchschnittliche Taxifahrt erhöht sich dadurch um rund 11 %.

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.

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.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2023

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 (§ 2 Grundtarif und § 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	€ 5,00
Tagfahrten (06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometertarif bis 5.000 m	€ 2,40/km	€ 2,60/km
Tagfahrten(06.00 Uhr bis 20.00 Uhr) Kilometertarif ab 5.000 m	€ 2,30/km	€ 2,50/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometertarif bis 5.000 m	€ 2,70/km	€ 3,00/km
Nachtfahrten sowie an Sonn- und Feiertagen Kilometertarif ab 5.000 m	€ 2,30/km	€ 2,50/km
Warteentgelt/h	€ 30,00/Std.	€ 30,00/Std.

Den Unternehmern wird eine Frist eingeräumt, um die Umprogrammierung der Fahrpreisanzeiger vornehmen zu können.

Zu 3 (§ 4a Mindestentgelt)

Anhand der durchgeführten Berechnungen beträgt das Mindestentgelt die Summe aus dem Grundentgelt von € 5,00 und € 2,20 pro angefangenem Kilometer.