

4317/J XXI.GP

Eingelangt am: 19.09.2002

ANFRAGE

**der Abgeordneten Mag. Maier, Mag. Christine Lapp
und GenossInnen
an den Bundesminister für Verkehr, Technologie und Innovation
betreffend "Taxigewerbe"**

In einzelnen Bundesländern wurde in den letzten Jahren nicht nur die Liberalisierung der Taxitarife, sondern auch deren Aufhebung (Freigabe) diskutiert. Die Bandbreite der Diskussion erstreckt sich auf Beibehalten der derzeitigen Regelungen bis zu einer gänzlichen Freigabe (z.B. Steiermark).

Mit 1.6.2000 wurde in der Steiermark der dort in den größeren Städten verordnete Tarif von der Landeshauptfrau aufgehoben. Als Reaktion darauf wurde von Seiten der Wirtschaftskammer eine kartellrechtliche Verbandsempfehlung herausgegeben. Diese Verbandsempfehlung wird nun nach Auskunft der Wirtschaftskammer im wesentlichen von sämtlichen Taxiunternehmen eingehalten. Ein Wettbewerb ist durch die Aufhebung des verordneten Tarifs nicht initiiert worden, die Tarife sind letztendlich höher als vorher. Trotz eines einschlägigen Förderprogramms der steiermärkischen Landesregierung sind auch keine neuen Produkte im Bereich der Taxiunternehmen angeboten worden.

Taxitarife werden aufgrund des § 14 Abs.1 des Gelegenheitsverkehrsgesetzes (in der jeweils geltenden Fassung) durch den jeweiligen Landeshauptmann festgelegt. Die Taxitarife (Struktur, Höhe, Zuschläge etc.) sind im Bundesländervergleich höchst unterschiedlich - dies gilt auch innerhalb eines Bundesland, da durch den Landeshauptmann(frau) u. a. nicht für alle Gemeinden sog. Tarifgebiete festgelegt und auch in den Tarifgemeinden unterschiedliche Tarife normiert werden.

Der VfGH stellte vor kurzem fest (auf Antrag des OGH), dass verordnete Taxitarife keinen Verstoß gegen das Grundrecht auf Erwerbsfreiheit darstellen. Taxitarife haben eine wichtige Ordnungsfunktion, da es sich dabei um einen intransparenten Markt handelt. Die Höchstgerichte sprechen ferner den Konsumentenschutz, der insbesondere bei Touristen gesichert werden müsse, an. Überdies biete das Tarifsystem eine transparente Verrechnung über Taxameter. Die bessere Nachprüfung des Entgelts sei in einem Fremdenverkehrsland wie Österreich besonders wichtig.

Es wäre auch aus Sicht der Fragesteller eine Illusion zu glauben, dass bei sog. verstärktem Preiswettbewerb (volle Tariffreigabe) günstigere Konsumentenpreise das Ergebnis bilden. Dies zeigte gerade die Steiermark, aber auch in Presseberichten über andere europäische Staaten bzw. Städten, in denen das Taxigewerbe liberalisiert wurde dies deutlich (z.B. Amsterdam, Budapest, Prag sowie in einigen bundesdeutschen Städten). Nach dortigen Berichten kam es dabei oft auch zu einer (nicht nur rein verbalen) Auseinandersetzung unter den Anbietern (Konkurrenzproblem) sowie auch zu Auseinandersetzungen mit Konsumentinnen über den Fahrpreis, (z.B. kein Taxameter/Fahrpreisanzeiger der den tatsächlich geforderten Preis angibt!). Die Medien sprachen damals häufig von Zuständen wie im "Wilden Westen".

Eine Liberalisierung oder auch eine Regulierung ist daher aus konsumentenpolitischer Sicht in erster Linie unter dem Aspekt zu sehen, was es den Konsumentinnen - in der jeweiligen Auftragssituation - tatsächlich bringen kann. Daneben ist auch die Betriebssituation sowie die wirtschaftliche Situation der Taxiunternehmer zu berücksichtigen. Kleinunternehmer hätten bei einer vollständigen Tariffreigabe kaum Chance langfristig zu überleben, weil der Wettbewerb über Dumpingpreise ausgetragen wird, die ein Einzelunternehmer (z.B. Taxiunternehmer mit einem Fahrzeug) kaum tragen kann.

Es ist somit bei einer generellen Freigabe zu befürchten, dass bei vorerst sinkenden Preisen schlechtere Leistungen und Qualitätsstandards (Pkw) angeboten werden, sich jedoch in weiterer Folge indirekt ein höherer Monopolpreis einpendeln wird (z.B. über Verbandsempfehlung).

Es ist in diesem Zusammenhang weiters zu beachten, dass die Preisauszeichnungsvorschriften des Preisauszeichnungsgesetzes (PrAG) bei einer Aufgabe der Tarifregelungen nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz nicht mehr gelten. Das Gelegenheitsverkehrsgesetz kennt nämlich keine diesbezüglichen Vorschriften, wenn kein Taxitarif durch den/die Landeshauptmann/frau erlassen wird! Eine gänzlich Freigabe bedeutet, dass sich Kunden/innen im vorhinein über den endgültigen Fahrpreis nicht informieren können (Preisvergleich), da weitere Preisauszeichnungspflichten als im Gelegenheitsverkehrsgesetz vorgesehen, für das Taxigewerbe nicht normiert sind. Eine Preissicherheit bzw. Preistransparenz für diese Kunden wie in Tarifgebieten - überprüfbar durch Taxameter - wäre nicht mehr gegeben.

Ein besonderes Problem muss gerade für ausländische Gäste (Touristen) gesehen werden, die vor Fahrtbeginn mehr oder weniger nicht wissen, welchen Preis (Fuhrlohn) sie für eine bestimmte Strecke zu bezahlen haben. Schlussendlich wäre sogar damit zu rechnen, dass der Fuhrlohn für jeweils dieselbe Strecke sich je nach Jahreszeit, Witterung, Tageszeit, Nachfrage etc. laufend ändert.

Die österreichweit bestehenden unterschiedlichen Tarifregelungen sowie die Tatsache, dass für bestimmte Gemeinden (Tarifgebiete) jetzt bereits keine Regelungen vorliegen, müssen wettbewerbs- und konsumentenpolitisch kritisch hinterfragt werden (Probleme: Fuhrlohn frei vereinbar; Preisvergleich nicht möglich; kein Taxameter/Fahrpreisanzeiger vorhanden; Fahrten über Gemeindegrenzen bzw. Landesgrenzen oder Tarifgebiete).

Weitere Probleme sind:

Die Kunden beklagen sich auch über den häufig schlechten Zustand von Taxifahrzeugen (verdreckt, vermietet oder beschädigt).

Diskussionen um Höhe des Fuhrlohnes in Nichttarifgemeinden (insbesondere wenn mehrere Personen transportiert werden).

Fahr- und Betriebssicherheit sowie Sprach- und Ortskenntnisse der Fahrer sind ebenfalls Gegenstand von Beschwerden.

Neben den konsumentenpolitischen Problemen (Tarife) bei Taxiunternehmen gibt es österreichweit auch eine Reihe von sozialrechtlichen Problemstellungen. Ein bundeseinheitlicher Kollektivvertrag existiert nicht, sodass es zu abenteuerlichen Entlohnungen der Fahrer kommt (z.B. 60/40 oder 50/50 oder nach den gefahrenen Kilometern). Finanz- und Sozialrechtlich vorgeschriebene Abgaben werden damit oft

nicht geleistet. Gerüchterweise werden auch Manipulationen am Kilometerzähler in bestimmten Werkstätten durchgeführt, um Einkommenssteuern zu hinterziehen. All dies könnte man unter dem Begriffsteuer- und Sozialbetrug einordnen.

Absolut unverständlich ist die Tatsache, dass in einigen Nichttarifgebieten - also Gebieten ohne Tarifregelung und Preisauszeichnung - Mondscheintarife verlangt werden. Eine Vereinbarung vor Fahrtantritt gibt es im Regelfall nicht. Besonders betroffen sind die Urlauberinnen in den Tourismusgebieten. Hier wurden Fälle bekannt, dass Taxiunternehmen beim Fuhrlohn jeweils zwischen Einheimischen, Österreichern und Ausländern (Urlauber) unterschieden und für dieselbe Strecke unterschiedliche Preise verlangten. Urlaubsgäste zählen häufig mehr als das doppelte, wobei noch im Winter horrende Zuschläge für die Skibeförderung verlangt wurden.

All dies bedeutet, dass sich die bestehenden Probleme im Taxigewerbe bei einer Liberalisierung noch verschärfen könnten.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Verkehr, Technologie und Innovation nachstehende

Anfrage:

1. Wie stehen Sie generell zur Aufhebung von - nach dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz - verordneten Taxitarifen?
Wie beurteilen Sie die Situation in Gebieten für die kein Tarif verordnet wurde?
2. In welcher Form und aufgrund welcher gesetzlicher Bestimmungen können Taxiunternehmen bei einer generellen Tarifaufhebung durch den Landeshauptmann/frau zur Preisauszeichnung und Führung eines Taxameters verpflichtet werden?
3. Treten Sie für eine - unter jeweiliger Berücksichtigung der topografischen Situation - für eine soweit als mögliche Vereinheitlichung der Taxitarife (als Höchstpreistarife) in Österreich ein (z.B. Grundtaxe, div. Zuschläge (Ruf, Zuschläge, Verunreinigung, Gepäck etc.))?
4. Wenn nein, weshalb nicht?
5. Wie viele Taxiunternehmen und Konzessionsinhaber gibt es mit Stichtag 31.8. 2002 in Österreich (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer)?
6. Wie viele Konzessionen nach § 3 Abs 1 Gelegenheitsverkehrsgesetz waren bis Stichtag 31. 8. 2002 vergeben Wie viele Konzessionsinhaber davon verfügen über weitere Konzessionen nach § 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz? (Aufschlüsselung jeweils auf Bundesländer)?

7. Wie viele Konzessionen nach § 3 Abs 2 Gelegenheitsverkehrsgesetz waren bis Stichtag 31. 8. 2002 vergeben Wie viele Konzessionsinhaber davon verfügen über weitere Konzessionen nach § 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz? (Aufschlüsselung jeweils auf Bundesländer)?
8. Wie viele Konzessionen nach § 3 Abs 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz waren bis Stichtag 31. 08. 2002 vergeben Wie viele Konzessionsinhaber davon verfügen über weitere Konzessionen nach § 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz? (Aufschlüsselung jeweils auf Bundesländer)?
9. Wie viele Konzessionen nach § 3 Abs 4 Gelegenheitsverkehrsgesetz waren bis Stichtag 31. 8. 2002 vergeben Wie viele Konzessionsinhaber davon verfügen über weitere Konzessionen nach § 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz? (Aufschlüsselung jeweils auf Bundesländer)?
10. Für welche Städte, Gemeinden oder Regionen existiert derzeit ein vom Landeshauptmann/frau verordneter Tarif (Aufschlüsselung auf Gemeinden, Städte und Regionen)?
11. Für wie viele Konzessionsinhaber nach § 3 Abs 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz gilt für die Beförderung von Personen ein vom Landeshauptmann/frau verordneter Tarif (Aufschlüsselung jeweils auf einzelne Bundesländer)?
12. Wie viele Konzessionen waren bis 31. 8. 2002 an natürliche Personen, Personengesellschaften, Kapitalgesellschaften oder juristische Personen vergeben (Aufschlüsselung auf einzelne Bundesländer)?
13. Wie viele Konzessionen wurden jeweils 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 und bis 31. 08. 2002 zurückgelegt (Aufschlüsselung nach Jahre, Bundesländer und nach Konzessionen gemäss § 3 Abs 1 bis 4 Gelegenheitsverkehrsgesetz)?
14. In wie vielen Fällen musste die Taxi-Konzession in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 und bis 31. 08. 2002 entzogen werden (Aufschlüsselung auf Jahre und die einzelnen Bundesländer und nach Konzessionen gemäss § 3 Abs 1 bis 4 Gelegenheitsverkehrsgesetz)?
15. Was waren jeweils die Gründe dafür?
16. Wie viele Konzessionsentziehungsverfahren sind derzeit mit Stichtag 31. 08. 2002 bei den jeweils zuständigen Behörden anhängig (Aufschlüsselung auf einzelne Bundesländer)?
17. Wie viele Personen sind mit Stichtag 31. 8. 2002 in Österreich befugt ein Taxi zu lenken und verfügen über eine Taxilenkerprüfung (Aufschlüsselung auf Bundesländer)?
18. Warum wurde bislang keine Verordnung nach § 13 Abs 1 Gelegenheitsverkehrsgesetz erlassen?

19. Warum wurde bislang keine Verordnung nach § 13 Abs 2 Gelegenheitsverkehrsgesetz erlassen?
20. Warum wurde durch die Landeshauptleute bislang keine Verordnung nach § 13 Abs 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz erlassen (Anbringung eines Fahrpreisanzeigers d.i. ein Taxameter)?
21. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) in Österreich verfügen über einen als Taxi angemeldeten Pkw (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31. 8. 2002)?
22. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) in Österreich verfügen über bis fünf als Taxi angemeldete Pkw's (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31. 8. 2002)?
23. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) in Österreich verfügen über mehr als fünf als Taxis angemeldete Pkw's (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31. 8. 2002)?
24. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) in Österreich verfügen über mehr als zehn als Taxis angemeldete Pkw's (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31.8. 2002)?
25. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) haben mehr als 20 als Taxis angemeldete Pkw's (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31. 8. 2002)?
26. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) haben mehr als 50 als Taxis angemeldete Pkw's (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31. 8. 2002)?
27. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) haben mehr als 100 als Taxis angemeldete Pkw's (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31. 8. 2002)?
28. Wie viele Taxiunternehmen (bzw. Konzessionsinhaber) haben mehr als 200 als Taxis angemeldete Pkw's (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer und mit Stichtag 31. 8. 2002)?
29. Wie viele Pkw's von Taxiunternehmen wurden 1997,1998, 1999, 2000, 2001 und bis zum Stichtag 31.8.2002 auf Betriebs- und Fahrsicherheit überprüft (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?
30. Wie viele Konzessionsinhaber betraf dies jeweils (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)
31. In wie vielen Fällen wurde in diesem Kontrollzeitraum bei diesen Überprüfungen so große Mängel festgestellt, dass Gefahr in Verzug - trotz gültiger Überprüfungsplakette - war (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?

32. In wie vielen Fällen musste in diesen Jahren nach behördlichen Kontrollen das Kennzeichen abgenommen werden (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?
33. Warum gibt es bis heute noch keine "Mobilen Prüfbusse" für derartige Kontrollen in den einzelnen Bundesländern?
34. Wie viele Kontrollen wurden 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 und mit dem Stichtag 31.8.2002 durchgeführt, ob die Ausstattung der Fahrzeuge insgesamt den gesetzlichen Vorgaben entspricht (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?
35. Wie viele Fälle von Manipulationen am Kilometeranzeiger sind Ihnen in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000 und bis zum Stichtag 31. 8. 2002 bekannt geworden (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?
36. Zu welchen behördlichen Maßnahmen kam es dabei jeweils?
37. Wie vielen Werkstätten hat man in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000 und mit dem Stichtag 31. 8. 2002 - aufgrund der Manipulation beim Kilometeranzeiger oder aufgrund ähnlicher Vorfälle - die Konzession entzogen bzw. ein Strafverfahren eingeleitet (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?
38. Warum gibt es bis heute noch keinen österreichweit gültigen Kollektivvertrag für die Taxifahrer? Werden Sie sich für die Erstellung eines solchen einsetzen?
39. Welche Maßnahmen werden Sie gegen rechtswidrige Entgeltvereinbarungen zwischen unselbstständigen Fahrer und Konzessionsinhaber ergreifen (z.B. Fuhrlohn 50 : 50 oder 60 : 40 oder nach gefahrenen Kilometern)? Welche haben Sie bislang in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 und mit dem Stichtag 30. 8. 2002 ergriffen (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?
40. Was spricht gegen eine öffentliche konzentrierte Zusammenarbeit von Sozialversicherung, Finanzamt, Arbeitsinspektorat sowie Sicherheitsdienststellen um den Problemen der Scheinselbstständigkeit, Sozialbetrug etc. auf die Spur zu kommen?
41. Treten Sie an Betracht dieser Situation für eine obligatorische Legitimationskarte mit Namen, Foto und Sozialversicherungsnummer ein?
42. Wenn nein, weshalb nicht?
43. Werden Sie "Freisprechanlagen" für Taxis gesetzlich vorschreiben bzw. dafür allenfalls die Rechtsgrundlagen schaffen? Falls nein, weshalb nicht und welche Gründe sprechen dagegen?

44. Gegen welche gesetzlichen Bestimmungen wird verstoßen, wenn in "Nichttarifgemeinden" von Taxiunternehmen bei Tarifen für die dieselbe Wegstrecke zwischen Einheimischen, Österreichern und Ausländern unterschieden wird und dabei unterschiedliche Preise verlangt werden?
45. Welche behördlichen Maßnahmen können in solchen Fällen aufgrund der Rechtslage ergriffen werden?
46. Gegen welche gesetzlichen Bestimmungen wird verstoßen, wenn in "Nichttarifgemeinden" von Taxiunternehmen bei sog. Sammeltaxis von jedem Kunden der volle Fahrpreis für die Strecke verlangt wird?
47. Welche behördlichen Maßnahmen können in solchen Fällen aufgrund der Rechtslage ergriffen werden?
48. Wie stehen Sie - nicht zuletzt aus Transparenzgründen - zur verpflichtenden Einführung eines multifunktionellen Kartenterminals für Taxifahrzeuge (Km-Angabe, Abrechnungsfunktion, Lesegerät von Bankomat- und Kreditkarten, sowie Rechnungsdrucker)?
49. Werden Sie einen solchen vorschreiben?
Falls nein, weshalb nicht und welche Gründe sprechen dagegen?
50. In welchen Bundesländern gibt es eigene Verordnungen über die Ausstattung von Taxis? Halten Sie diese unterschiedlichen Regelungen für sinnvoll?
51. Treten Sie für eine Vereinheitlichung der in den Bundesländern gültigen Betriebsordnungen ein, um einheitliche Standards in diesem Bereich sicherzustellen?
52. Wenn nein, weshalb nicht?
53. Wann wird es endlich eine österreichweite einheitliche Betriebsordnung geben?
54. Was soll konkret der Inhalt dieser Verordnung sein?
55. Sehen Sie durch die Novelle der Gewerbeordnung 2002 vorgenommen Erweiterungen der Nebenrechte der Hotellerie eine weitere Beeinträchtigung der Taxibranche?
56. Wenn nein, weshalb nicht?
57. Sind diese zur Preisauszeichnung und Führung eines Taxameters verpflichtet?
58. Wenn ja, aufgrund welcher Bestimmungen?
59. Wie beurteilen Sie - an Betracht der zunehmenden wirtschaftlichen Probleme Österreichischer Taxiunternehmer - den Wegfall der Bedarfprüfung (1993)?

60. Wie hoch lagen 1997, 1998, 1999, 2000 und 2001 die durchschnittlichen jährlichen Umsätze und Erträge (mit bzw. ohne Steuern) bei den Taxiunternehmen in den einzelnen Bundesländern (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?
61. Welche "innovativen Nebenleistungen" (Nebenrechte) könnten Taxiunternehmen nach der GewO Novelle ihren Kundinnen anbieten?
62. In wie vielen Fällen musste jeweils 1997, 1998, 1999, 2000 und 2001 ein Konkursverfahren über ein Taxiunternehmen eröffnet werden (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?
63. Welche Haltung nehmen Sie daher zu einer steuerlichen Pauschalierung von Kleinunternehmern (z.B. bis 10 Taxis) in der Taxibranche ein?
64. Wie viele TaxilenkerInnen wurden bei der Ausübung ihrer Tätigkeit in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000 und 2001 beraubt, entführt, verletzt oder getötet (Aufschlüsselung auf Geschlecht, Jahre und Bundesländer)?
65. Durch welche Maßnahmen kann die Sicherheit von TaxilenkerInnen verbessert werden?
Was kann Ihr Bundesministerium in dieser Frage dazu beitragen?
66. An wie vielen Verkehrsunfällen waren TaxilenkerInnen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000 und 2001 beteiligt (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?
67. Wie viele wurden davon in diesen Jahren durch Taxilenkerinnen verschuldet (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?
68. Wie viele dieser Verkehrsunfälle führten zu Personenschäden? Wie viele Tote gab es? Wie viele Verletzte?
(Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?