

4343/AB XXI.GP

Eingelangt am: 19.11.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4317/J-NR/2002 betreffend Taxigewerbe, die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 19. September 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Allgemeines:

Die Beantwortung der Fragen innerhalb des vom Geschäftsordnungsgesetzes vorgesehenen Zeitraumes ist für die Vollzugsbehörden großteils nicht möglich, weil die Führung von Aufzeichnungen in vielen Bereichen nicht vorgesehen ist und eine Durchsicht jedes einzelnen Aktes bei den Ländern und Bezirksverwaltungsbehörden notwendig wäre.

Frage 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?

Antwort:

Das Gelegenheitsverkehrsgesetz 1996 ermächtigt den Landeshauptmann, verbindliche Tarife festzulegen, verpflichtet ihn aber nicht dazu. Das Gesetz bietet dem zuständigen Landeshauptmann hierbei meiner Meinung nach eine ausreichende und sinnvolle Grundlage, um der regionalen Wirtschaftslage gerecht zu werden und angemessene Maßnahmen zu setzen. Im weiteren darf ich auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Juni 2002 GZ G211/01 verweisen, in dem der Gerichtshof in allen wesentlichen Punkten dieser Argumentation gegen eine Aufhebung der Möglichkeit zur Festsetzung verbindlicher Tarife gefolgt ist.

Frage 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?

Antwort:

Gemäß § 13 Abs. 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz 1996 kann der Landeshauptmann mit Verordnung die Anbringung eines Fahrpreisanzeigers vorschreiben. Es wurde von jedem Landeshauptmann eine solche Verordnung (Landesbetriebsordnung) erlassen, in der in Tarifzonen die Verwendung von Fahrpreisanzeigern verbindlich vorgeschrieben wird.

Soweit keine Tarife verordnet sind, gilt allgemeines Vertragsrecht und das Beförderungsentgelt unterliegt der freien Preisvereinbarung. Ob in solchen Fällen eine Preisauszeichnungspflicht gilt, wird in den Verordnungen der Landeshauptmänner festgelegt.

Fragen 3 und 4:

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))?

Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Eine Vereinheitlichung der Taxitarife in Österreich wäre meiner Ansicht nach aufgrund der regional unterschiedlichen wirtschaftlichen Voraussetzungen nicht sachgerecht. Die zu berücksichtigenden Besonderheiten wären so zahlreich, dass nicht mehr von einem einheitlichen Tarif gesprochen werden könnte. Der Landeshauptmann hat aber die Möglichkeit, nach den tatsächlichen Gegebenheiten sachgerecht die Tarife festzusetzen.

Frage 5:

Wie viele Taxiunternehmen und Konzessionsinhaber gibt es mit Stichtag 31.8.2002 in Österreich (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Bundesländer)?

Antwort:

Es liegen nur Statistiken für ganz Österreich mit Stichtag 31.12. jeden Jahres vor. Demnach gab es am 31.12.2001 6979 Konzessionen für das Taxigewerbe in ganz Österreich.

Frage 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)?

Antwort:

Es liegen nur Statistiken mit Stichtag 31.12. jedes Jahres über die Anzahl von Konzessionen für das Taxigewerbe, Mietwagengewerbe mit Pkw und Gästewagengewerbe in Österreich vor. Demnach gab es mit Stichtag 31.12.2001 in ganz Österreich 6979 Konzessionen für das Taxigewerbe, 3706 Konzessionen für das Mietwagengewerbe mit Pkw und 1588 Konzessionen für das

Gästewagengewerbe. Über das Mietwagengewerbe mit Omnibussen und Ausflugswagengewerbe liegen keine statistischen Zahlen vor.

Fragen 7,8 und 9:

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)?

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)?

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)?

Antwort:

Die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 des § 3 GelverkG regeln keine Konzessionsarten.

Frage 10:

Für welche Städte, Gemeinden oder Regionen existiert derzeit ein vom Landeshauptmann/frau verordneter Tarif (Aufschlüsselung auf Gemeinden, Städte und Regionen)?

Antwort:

Im Land Wien wurde die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerks-Gewerbe festgelegt werden (Wiener Taxitarif 1997), erlassen.

Für das Land Vorarlberg wurde eine Verordnung des Landeshauptmannes über die Festsetzung verbindlicher Tarife für das mit Personenkraftwagen ausgeübte Taxi-, Mietwagen- und Gästewagengewerbe erlassen. Diese gilt aber nicht für die Gemeinden Klösterle, Lech und Mittelberg.

Vom Kärntner Landeshauptmann wurde für Klagenfurt und Villach ein Taxitarif verordnet. In der Stadt Salzburg, Bergheim und Wals-Sietzenheim, sowie für Fahrten in die Gemeinden Anif, Anthering, Elixhausen, Elsbethen, Eugendorf, Grödig, Hallwang und Koppl-St.Johann im Pongau, Bischofshofen, Bad Gastein, Bad Hofgastein, Dorfgastein, Zell am See, Kaprun, Maishofen und Brück an der Glocknerstraße existiert im Bundesland Salzburg ein verordneter Tarif.

Vom Oberösterreichischen Landeshauptmann wurde für Linz und Wels ein Tarif verordnet. In Tirol gilt nur in Innsbruck ein verordneter Tarif.

Der Niederösterreichische Landeshauptmann hat in Krems, Schwechat, St. Pölten und Wr. Neustadt sowie im Bezirk Baden Taxitarife verordnet.

Frage 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)?

Antwort:

§ 3 Abs. 3 regelt keine Konzessionsart.

Fragen 12 bis 16:

Wie viele Konzessionen waren bis 31. 8. 2002 an natürliche Personen, Personengesellschaften, Kapitalgesellschaften oder juristische Personen vergeben (Aufschlüsselung auf einzelne Bundesländer)?

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)?

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)?

Was waren jeweils die Gründe dafür?

Wie viele Konzessionsentziehungsverfahren sind derzeit mit Stichtag 31. 08.2002 bei den jeweils zuständigen Behörden anhängig (Aufschlüsselung auf einzelne Bundesländer)?

Antwort:

Diese Frage könnte von den Ländern und Bezirkshauptmannschaften nur nach Durchsicht jedes einzelnen Aktes beantwortet werden. Aufgrund des unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwandes wird um Verständnis ersucht, dass keine Beantwortung erfolgt.

Frage 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)?

Antwort:

Eine Führung von Aufzeichnungen in diesem Bereich ist nicht vorgesehen, eine Beantwortung dieser Frage ist mir daher nicht möglich.

Fragen 18,19,53 und 54:

Warum wurde bislang keine Verordnung nach § 13 Abs 1 Gelegenheitsverkehrsgesetz erlassen?

Warum wurde bislang keine Verordnung nach § 13 Abs 2 Gelegenheitsverkehrsgesetz erlassen?

Wann wird es endlich eine österreichweite einheitliche Betriebsordnung geben?

Was soll konkret der Inhalt dieser Verordnung sein?

Antwort:

Von der Verordnungsermächtigung nach § 13 Abs. 1 und Abs. 2 GelverkG hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Gebrauch gemacht. Diese Verordnung ist als Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr - BÖ 1994 im BGBl. Nr. 951/1993 veröffentlicht und mit 1. Jänner 1994 in Kraft getreten. Davor gab es schon aufgrund des Gelegenheitsverkehrsgesetzes, BGBl. Nr. 85/1952, seit 21.12.1955 eine österreichweite einheitliche Betriebsordnung.

Fragen 20,50, 51 und 52:

Warum wurde durch die Landeshauptleute bislang keine Verordnung nach § 13 Abs 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz erlassen (Anbringung eines Fahrpreisanzeigers d.i. ein Taxameter)?

In welchen Bundesländern gibt es eigene Verordnungen über die Ausstattung von Taxis? Halten Sie diese unterschiedlichen Regelungen für sinnvoll?

Treten Sie für eine Vereinheitlichung der in den Bundesländern gültigen Betriebsordnungen ein, um einheitliche Standards in diesem Bereich sicherzustellen?

Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Alle Landeshauptleute haben Verordnungen (sogenannte Landes-Betriebsordnungen) nach § 13 Abs. 3 in den Jahren 1994 und 1995 erlassen, deren Inhalt praktisch ident ist. Diese wurden auch in den jeweiligen Landesgesetzblättern kundgemacht. Derzeit stehen folgende Verordnungen in Geltung:

- Burgenländische Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr 1994 Bgld. BÖ 1994, LGBl. Nr. 28/1994;
- Verordnung des Landeshauptmannes von Kärnten vom 6. Dezember 1993, mit welcher gewerbepolizeiliche Regelungen für die Ausübung des Taxi-Gewerbes, des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagen- Gewerbes sowie des Gästewagen-Gewerbes mit Personenkraftwagen in Kärnten getroffen werden, LGBl. Nr. 125/1993 in der Fassung LGBl Nr. 50/1999;

- NÖ Taxi-Betriebsordnung, LGBl. Nr. 16/1994 in der Fassung LGBl. Nr. 248/2001;
- OÖ. Taxi-, Mietwagen- und Gästewagen-Betriebsordnung, LGBl.Nr. 21/1994 in der Fassung LGBl. Nr. 73/1998;
- Salzburger Taxi-, Mietwagen- und Gästewagen-Betriebsordnung, LGBl. Nr. 56/1994 in der Fassung LGBl. Nr. 88/2002;
- Steiermärkische Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr 2000, Stmk. BO 2000, LGBl. Nr. 213/2000 in der Fassung LGBl. Nr. 462/2001;
- Tiroler Personenbeförderungs-Betriebsordnung 2000, LGBl. Nr. 48/2000 in der Fassung LGBl. Nr. 123/2001;
- Vorarlberger Landesbetriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr, LGBl. Nr. 13/1995;
- Wiener Taxi-, Mietwagen- und Gästewagen-Betriebsordnung, LGBl. Nr. 71/1993 in der Fassung LGBl. Nr. 36/2000

Fragen 21 bis 28:

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)?

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)?

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)?

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)?

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)?

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)?

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)?

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)?

Antwort:

Bundesweit wären mit Stichtag 31.12.2001 aufgrund der Konzessionsumfänge 13033 Taxis zugelassen gewesen. Aufgeschlüsselt nach Bundesländern:

Burgenland	205
Kärnten	438
Niederösterreich	932
Oberösterreich	577
Salzburg	944
Steiermark	1488
Tirol	1099
Vorarlberg	240
Wien	7110

Es kann leider nicht eruiert werden, wie viele tatsächlich angemeldet waren.

Um die genaue Anzahl der vom Konzessionsumfang erfassten Fahrzeuge aufzuführen, wären alle Akten bei den Bezirksverwaltungsbehörden zu sichten.

Fragen 29 bis 32:

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)?

Wie viele Konzessionsinhaber betraf dies jeweils (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer) 2

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)?

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)?

Antwort:

Jedes als Taxi zugelassene Fahrzeug wird gemäß § 57a KFG jährlich auf Verkehrs- und Betriebssicherheit begutachtet. Über die Anzahl der begutachteten Taxis gibt es keine Aufzeichnungen in den Bundesländern und Bezirksverwaltungsbehörden.

Frage 33:

Warum gibt es bis heute noch keine "Mobilen Prüfbusse" für derartige Kontrollen in den einzelnen Bundesländern?

Antwort:

Diese Frage fällt nicht in meinen Zuständigkeitsbereich.

Fragen 34 bis 36:

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)?

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)?

Zu welchen behördlichen Maßnahmen kam es dabei jeweils?

Antwort:

In den Bundesländern und Bezirksverwaltungsbehörden gibt es darüber keine Aufzeichnungen.

Frage 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)?

Antwort:

Diese Frage fällt nicht in meinen Zuständigkeitsbereich.

Fragen 38 bis 42:

Warum gibt es bis heute noch keinen österreichweit gültigen Kollektivvertrag für die Taxifahrer? Werden Sie sich für die Erstellung eines solchen einsetzen?

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)?

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?

Treten Sie anbeacht dieser Situation für eine obligatorische Legitimationskarte mit Namen, Foto und Sozialversicherungsnummer ein?

Wenn nein, weshalb nicht?

Antwort:

Es handelt sich hier um arbeits- und sozialrechtliche Fragen, die nicht in meinen Zuständigkeitsbereich fallen.

Frage 43:

Werden Sie "Freisprechanlagen" für Taxis gesetzlich vorschreiben bzw. dafür allenfalls die Rechtsgrundlagen schaffen? Falls nein, weshalb nicht und welche Gründe sprechen dagegen?

Antwort:

Es ist nicht beabsichtigt, Freisprechanlagen für Taxis im KFG verbindlich vorzuschreiben.

Fragen 44 bis 47:

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?

Welche behördlichen Maßnahmen können in solchen Fällen aufgrund der Rechtslage ergriffen werden?

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?

Welche behördlichen Maßnahmen können in solchen Fällen aufgrund der Rechtslage ergriffen werden?

Antwort:

Es handelt sich hier um vertragsrechtliche Fragen, die nicht in meinen Zuständigkeitsbereich fallen.

Fragen 48 und 49:

Wie stehen Sie - nicht zuletzt aus Transparenzgründen - zur verpflichtenden Einführung eines multifunktionalen Kartenterminals für Taxifahrzeuge (Km-Angabe, Abrechnungsfunktion, Lesegerät von Bankomat- und Kreditkarten, sowie Rechnungsdrucker)?

Werden Sie einen solchen vorschreiben?

Falls nein, weshalb nicht und welche Gründe sprechen dagegen?

Antwort:

Es ist Teil der unternehmerischen Gestaltungsfreiheit, ob Taxis mit derartigen Geräten ausgerüstet werden. Es kann sachlich nicht gerechtfertigt sein, Unternehmen zur Annahme von Kredit- und Bankomatkarten zu verpflichten. Im sonstigen geschäftlichen Verkehr sind derartige Geräte ebenfalls nicht zwingend vorgeschrieben.

Fragen 55 bis 58:

Sehen Sie durch die Novelle der Gewerbeordnung 2002 vorgenommenen Erweiterungen der Nebenrechte der Hotellerie eine weitere Beeinträchtigung der Taxibranche?

Wenn nein, weshalb nicht?

Sind diese zur Preisauszeichnung und Führung eines Taxameters verpflichtet?

Wenn ja, aufgrund welcher Bestimmungen?

Antwort:

Da es sich um Nebenrechte der Gewerbeordnung handelt, fallen diese nicht in mein Ressort.

Frage 59:

Wie beurteilen Sie - an Betracht der zunehmenden wirtschaftlichen Probleme Österreichischer Taxiunternehmer - den Wegfall der Bedarfprüfung (1993)?

Antwort:

Ich darf bei dieser Frage auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 23. 6. 1986 VfSlg. 10932/1986 hinweisen, dass die in § 5 Abs. 1 und § 5 Abs. 4 GelverkG idF BGBl. 486/1981 enthaltene Bestimmung über die Bedarfprüfung bei der Verleihung von Taxi-Konzessionen sowie von Konzessionen für das Mietwagen- und das Ausflugswagen-Gewerbe ein absolut ungeeignetes Mittel zur Durchsetzung öffentlicher Interessen war und diese Regelung einen Verstoß gegen den Grundsatz der Erwerbsausübungsfreiheit darstellte. Diese Bestimmung wurde als verfassungswidrig aufgehoben (Kundmachung BGBl. 427/1986 am 8. 8.1986).

Frage 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)?

Antwort:

Die Frage fällt nicht in meinen Zuständigkeitsbereich.

Frage 61:

Welche "innovativen Nebenleistungen" (Nebenrechte) könnten Taxiunternehmen nach der GewO Novelle ihren KundInnen anbieten?

Antwort:

Ich darf auf die Bestimmung § 375 Abs. 4 GewO 1994 BGBl. Nr. 194 in der Fassung BGBl. I Nr. 111/2002 hinweisen, nach der für Angelegenheiten des Gelegenheitsverkehr-Gesetzes die Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 in der Fassung vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 111/2002 weitergelten.

Fragen 62 bis 64:

In wie vielen Fällen musste jeweils 1997, 1998, 1999, 2000 und 2001 ein Konkursverfahren über ein Taxiunternehmen eröffnet werden (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?

Welche Haltung nehmen Sie daher zu einer steuerlichen Pauschalierung von Kleinunternehmern (z.B. bis 10 Taxis) in der Taxibranche ein?

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)?

Antwort:

Diese Fragen fallen nicht in meinen Zuständigkeitsbereich.

Frage 65:

Durch welche Maßnahmen kann die Sicherheit von Taxilenkerinnen verbessert werden?
Was kann Ihr Bundesministerium in dieser Frage dazu beitragen?

Antwort:

Da mir lediglich Zuständigkeiten für gewerberechtliche Bestimmungen den Gelegenheitsverkehr betreffend zustehen, sehe ich keine Möglichkeit in diesem Rahmen sicherheitsrelevante-Fragen zu regeln.

Fragen 66 und 68:

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)?

Wie viele dieser Verkehrsunfälle führten zu Personenschäden? Wie viele Tote gab es? Wie viele Verletzte? (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?

Antwort:

Es wird in den Unfallstatistiken nicht differenziert, ob ein Taxifahrzeug an einem Unfall beteiligt war. Diese werden in der Kategorie PKW miteffasst.

Frage 67:

Wie viele wurden davon in diesen Jahren durch Taxilenkerinnen verschuldet (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?

Antwort:

Das Verschulden ist eine straf- bzw. zivil rechtliche Frage, die nur im Rahmen eines Gerichtsverfahrens geklärt werden kann, daher fällt diese Frage nicht in meinen Zuständigkeitsbereich.