

4331/J XXI.GP

Eingelangt am: 19.09.2002

ANFRAGE

**der Abgeordneten Mag. Maier, Mag. Christine Lapp
und GenossInnen
an den Bundesminister für Inneres
betreffend "Taxigewerbe und Sicherheit"**

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.

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).

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/Fahrpreisanzeigervorhanden; 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. Gerüchlicherweise 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.

Taxilenker sind nicht nur im Straßenverkehr einem besonderen Risiko ausgesetzt, sondern bei ihrer Tätigkeit selbst: Dies zeigten in den letzten Jahren Überfälle, Raub, Entführung, aber auch die Ermordung von TaxilenkerInnen. Unbestreitbar gibt es hier Sicherheitsdefizite.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Inneres 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 wie vielen Fällen wurde bei Kontrollen durch Organe des BMI so große Mängel festgestellt, dass Gefahr in Verzug - trotz gültiger Überprüfungsplakette - war (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und die einzelnen Bundesländer)?
3. 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)?
4. 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)?
5. 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)?
6. Zu welchen behördlichen Maßnahmen kam es dabei jeweils?
7. 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)?
8. 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?
9. Treten Sie an Betracht dieser Situation für eine obligatorische Legitimationskarte mit Namen, Foto und Sozialversicherungsnummer ein?
10. Wenn nein, weshalb nicht?
11. Werden Sie "Freisprechanlagen" für Taxis vorschlagen? Falls nein, weshalb nicht und welche Gründe sprechen dagegen?

12. 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)?
13. Werden Sie einen solchen vorschlagen?
Falls nein, weshalb nicht und welche Gründe sprechen dagegen?
14. Wie viele Taxilenkerinnen wurden bei der Ausübung ihrer Tätigkeit in den Jahren 1997, 1998, 1999, 2000 und 2001 überfallen, beraubt, entführt, verletzt oder ermordet (Aufschlüsselung auf Geschlecht, Jahre und Bundesländer)?
15. Durch welche konkreten Maßnahmen kann die Sicherheit von Taxilenkerinnen verbessert werden?
Was kann Ihr Bundesministerium in dieser Frage dazu beitragen?
Was werden Sie veranlassen?
16. 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)?
17. Wie viele wurden davon in diesen Jahren durch TaxilenkerInnen verschuldet (Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?
Wie viele durch LKW, wie viele durch Radfahrer?
18. Wie viele dieser Verkehrsunfälle führten zu Personenschäden? Wie viele Tote gab es? Wie viele Verletzte?
(Aufschlüsselung auf Jahre und Bundesländer)?