



Taxi

Änderung des Taxireglementes (Aufhebung des Taxitarifes)**1 Ausgangslage**

Gestützt auf Art. 19 des Taxireglementes der Stadt St.Gallen vom 27. September 1994 (TR; sRS 713.1) legt der Stadtrat die zulässigen Höchstansätze für Grund- und Fahrtaxen sowie Wartezeit und Transport im Taxitarif (sRS 713.111) fest. Diese Bestimmung bezweckt den Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten vor unangemessenen Fahrpreisforderungen bei Taxifahrten.

Aufgrund des Antrags eines Taxiunternehmens auf Abschaffung oder allenfalls Erhöhung des seit dem 1. April 1995 gültigen Taxitarifes, wurde im Spätherbst 2000 bei der städtischen Taxihalterschaft eine entsprechende Umfrage durchgeführt. 31 Taxihalter wurden zur Stellungnahme aufgefordert, wobei 23 Firmen von der Vernehmlassung Gebrauch machten. Die Auswertung ergab folgendes Bild:

Für Aufhebung des Taxitarifes	15 Taxibetriebe mit insgesamt 107 Taxis
Für Beibehaltung des Taxitarifes	4 Taxibetriebe mit insgesamt 4 Taxis
Keine Meinung	4 Taxibetriebe mit insgesamt 5 Taxis
Total	23 Taxibetriebe mit insgesamt 116 Taxis
An der Vernehmlassung nicht teilgenommen	8 Taxibetriebe mit insgesamt 10 Taxis

Sämtliche grösseren und grossen Taxibetriebe (mit mehr als 2 Taxis) sind für die Abschaffung des Taxitarifes.

Diese Ausgangslage hat den Stadtrat dazu veranlasst, die Frage der Aufhebung des Taxitarifes vertieft zu prüfen. Im Ergebnis befürwortet der Stadtrat dessen Abschaffung, sieht aber als flankierende Massnahme eine gegenüber heute weitergehende Pflicht der Taxibetreiber zur Preisbekanntgabe an der Fahrzeugaussenseite vor.



2 Aufhebung des Taxitarifes

Folgende Gründe sprechen für die Aufhebung der vom Stadtrat im Taxitarif vorzuschreibenden Höchstansätze:

2.1 Veränderte Konkurrenzsituation

Seit vor sieben Jahren die zahlenmässige Beschränkung für die Betriebsbewilligungen A (Berechtigung zur Benützung der öffentlichen Standplätze; Art. 4 TR) aufgehoben wurde (Beschluss des Grossen Gemeinderats vom 27. September 1994), hat die Zahl der Taxibetreiber von damals 12 auf heute 31 zugenommen. Diese veränderte Konkurrenzsituation verhindert überzogene Preiserhöhungen durch einzelne Taxibetreiber.

2.2 Verfahren zur Festlegung des Höchsttarifes

Das Verfahren zur Festsetzung des Höchsttarifes ist aufwändig. Der Stadtrat führt - aufgrund eines begründeten Gesuches des Taxigewerbes auf Anhebung des Höchsttarifes - eine Umfrage unter sämtlichen städtischen Taxibetrieben durch (Art. 19 Abs. 2 TR). In der Regel werden dabei für jeden Taxibetrieb die Tarife sowie die Zusammensetzung der Betriebskosten (Löhne, Sozialleistungen, Fahrzeugunterhalt, Versicherung, Steuern) erhoben. Sieht der Stadtrat, nach Prüfung des vorliegenden Zahlenmaterials, eine Erhöhung des Taxitarifes vor, wird der Preisüberwacher zur Stellungnahme eingeladen (Art. 14 Abs. 1 PÜG). Der allenfalls gegenüber der Stellungnahme des Preisüberwachers abweichende Beschluss zum Höchsttarif muss durch den Stadtrat begründet werden (Art. 14 Abs. 2 PÜG). Durch die Festsetzung jeweils realistischer, d.h. eher knapp berechneter Höchstpreise, werden bei veränderten Kalkulationsgrundlagen - beispielsweise durch Erhöhung der Treibstoffpreise oder des Mehrwertsteuersatzes - Preisanpassungen in kürzeren zeitlichen Abständen notwendig. Die letzten Anpassungen der zulässigen Höchstansätze wurden 1972, 1976, 1982, 1991 und 1995 vorgenommen.

2.3 Umsatzabhängige Mehrwertsteuerpflicht

Während die grösseren Taxibetreiber der Mehrwertsteuerpflicht unterliegen, sind kleinere Betriebe, deren Umsätze weniger als CHF 75'000 betragen, nicht steuerpflichtig (Art. 21 Abs. 1 Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer, MWSTG; SR 641.20). Diese steuerliche Ungleichbehandlung führt dazu, dass die Betriebskosten zwischen den einzelnen Unternehmen deutlich voneinander abweichen können. Der Höchsttarif wird demgegenüber für sämtliche Betriebe einheitlich festgesetzt.

2.4 Beschränkter örtlicher Geltungsbereich des Höchsttarifes

Der Höchsttarif hat ausschliesslich auf Gemeindegebiet Gültigkeit. Demzufolge ist der Höchsttarif bereits heute nicht anwendbar auf Fahrten über die Stadtgrenze hinaus. Nach Schätzung der Gewerbepolizei beträgt der Anteil dieser Fahrten ca. 25 bis 30 %.



2.5 Situation in anderen Städten

Während die Städte Basel, Winterthur, Luzern sowie Schaffhausen einen Höchsttarif und Zürich einen Festtarif kennen, haben die Städte Genf, Bern, Biel und Chur die Fixierung des Höchsttarifes bereits abgeschafft. Mit der damit verbundenen freien Festlegung der Preisansätze nach betriebswirtschaftlichen Kriterien durch die Taxiunternehmen sind gemäss Auskunft der zuständigen Stellen bislang weder in Bern noch Biel nachteilige Erfahrungen gemacht worden. Dies gilt im Übrigen auch für den Kanton St.Gallen, in dem mit Ausnahme der Stadt Wil keine Gemeinde einen Taxi-Höchsttarif kennt.

2.6 Stellungnahme eidgenössischer Preisüberwacher

Der eidgenössische Preisüberwacher hat sich schon verschiedentlich kritisch zu Taxi-Höchsttarifen geäussert, ohne diese allerdings generell zu untersagen. So führt er in seiner Empfehlung vom 20. November 1998 betreffend Anpassung des Taxitarifes in der Stadt Luzern aus:

"Maximaltarife beeinflussen die Preisbildung [...] in mehrfacher Hinsicht: Erstens sind sie geeignet, eine gemeinsame Preisbewegung nach oben auszulösen. Zweitens dürften sich gegen Ende der Gültigkeitsdauer die individuellen Tarife zunehmend angleichen. Drittens werden Höchstpreise nicht selten als Referenzgrösse genommen, an denen man sich mehr oder weniger eng orientiert, beispielsweise in der Form von - unter Umständen abgesprochenen - bezifferten Abständen zu diesem Maximalansatz. Schliesslich entlasten Höchsttarife in einem gewissen Mass davon, die eigenen Preise gegenüber den Nachfragern rechtfertigen zu müssen. Der durch die Nachfrage ausgeübte Preisdruck wird reduziert: der Anbieter kann jederzeit auf den behördlich abgesegneten höheren Preis gemäss Tarif verweisen. Taxitarife, auch in der Form von Höchsttarifen, sind damit zweifellos geeignet, die freie Preisbildung bzw. den Wettbewerb zu beschränken und stellen damit einen Kartelltatbestand dar. Dass die Höchstpreise selbst nicht im Wettbewerb zustandekommen, liegt auf der Hand und dürfte kaum bestritten sein."

3 Preisbekanntgabe

Um die Vergleichbarkeit der Taxitarife durch den Fahrgast zusätzlich zu verbessern, ist vorgesehen, Art. 19 TR dahingehend zu ergänzen, dass die einzelnen Tarifpositionen schon vor dem Einsteigen ins Taxi erkennbar sein müssen. So sollen die Tarifansätze zusätzlich aussen am Fahrzeug, mindestens auf der rechten Fahrzeugseite, gut lesbar angebracht werden. Im Weiteren soll der geschuldete Fahrpreis für den Kunden während der Fahrt jederzeit erkennbar sein. Bei Fahrten auf Stadtgebiet ist somit die Taxuhr immer einzuschalten.



3.1 Rechtliche Grundlagen

Bundesrechtlich ist in der Verordnung über die Bekanntgabe von Preisen vom 11. Dezember 1978 (Preisbekanntgabeverordnung, PBV; SR 942.211) die Pflicht des Taxigewerbes zur Preisbekanntgabe festgelegt (Art. 10 Abs. 1 lit. f, Art. 11 und 12 PBV). Zweck dieser Verordnung ist es, dass Preise klar und miteinander vergleichbar sind und irreführende Preisangaben verhindert werden. Die Pflicht zur Bekanntgabe der Preise gilt für jedes einzelne Taxi. Gemäss dem die PBV ergänzenden Informationsblatt des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) (seit 1.7.1999: Staatssekretariat für Wirtschaft, seco) vom 10. September 1982 sind mindestens die folgenden Positionen mit dem entsprechenden Preis bekanntzugeben: Grundtaxe, Taxe pro Fahrkilometer mit Abstufungen, die Wartezeit, Gepäckzuschlag und Trinkgeld. Die gültigen Taxitarife sind dabei durch Anschlag im Wageninnern so darzustellen, dass sie für die Kundschaft sowohl vom vorderen als auch vom hinteren Sitz des Wagens aus gut lesbar sind. Damit kann der Fahrgast prüfen, ob an der Taxuhr die angegebene Taxe eingestellt ist und welche Zuschläge gegebenenfalls zulässig sind.

3.2 Beurteilung seco

Der Fachbereich Preisbekanntgabe im seco begrüsst die Absicht, durch die Kennzeichnungspflicht der Tarife an der Fahrzeugaussenseite die Preistransparenz für die Taxikundschaft zu erhöhen. Die vorgesehene Änderung des Taxireglementes ist mit dem geltenden Bundesrecht vereinbar.

4 Konsumentenschutz

Die Festsetzung des Höchsttarifes soll Kundinnen und Kunden vor unangemessenen Preisforderungen durch die Taxibetreiber schützen. Während dies bis zur Liberalisierung des Taxigewerbes eine sinnvolle Massnahme darstellte, ist nach Ansicht des Stadtrates heute der Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten vor überhöhten Beförderungspreisen in Taxis durch die veränderte Konkurrenzsituation und die geplante Preiskennzeichnungspflicht an der Aussenseite des Fahrzeuges ausreichend gewährleistet. Weitere Elemente, die die Taxikundschaft vor Übervorteilung schützen, sind:

4.1 Freie Taxiwahl

Während in anderen Städten die Taxikundschaft das jeweils vorderste Taxi der öffentlichen Standplätze benützen muss, besteht in St.Gallen die freie Taxiwahl. Kundinnen und Kunden können also vor dem Einsteigen die Tarife vergleichen und sich für das preiswerteste Angebot entscheiden.



4.2 Tarifkontrolle durch die Stadtpolizei

Die in jedem Taxi vorgeschriebene Taxuhr garantiert, dass die angegebenen Tarifsätze korrekt verrechnet werden. Die Taxuhr wird vor der Inbetriebnahme, nach einer allfälligen Reparatur, Auswechslung oder Umstellung auf einen neuen Tarif von einer konzessionierten Taxuhr-Montagestelle auf Kosten des Taxibetriebes überprüft. Über die eingestellten Taxen ist der Stadtpolizei eine Bestätigung der Montagestelle zuzustellen (Art. 13 Abs. 1, 4 und 5 Reglement zum Vollzug des TR). Unzulässige Manipulationen an der Taxuhr und damit eine Übervorteilung der Kundinnen und Kunden können damit verhindert werden.

4.3 Erteilung Betriebsbewilligung

Die restriktiven Vorschriften bei der Erteilung einer Taxibetriebsbewilligung (Art. 5 TR in Verbindung mit Nachtrag I zum Reglement zum Vollzug des Taxireglementes; sRS 713.11) bieten Gewähr für eine einwandfreie Betriebsführung durch die Taxibetreiber.

4.4 Verbot von Preisabsprachen

Der Gefahr, dass die verschiedenen Taxibetreiber nach Abschaffung des Taxitarifes ihre Beförderungspreise absprechen und unangemessen erhöhen, kann mit dem Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz, KG; SR 251) begegnet werden. Dieses bezweckt, schädliche Auswirkungen von Wettbewerbsbeschränkungen zu verhindern. Abreden, die zur Beseitigung wirksamen Wettbewerbes führen, sind unzulässig (Art. 5 Abs. 1 KG). Dazu gehören Abreden über die direkte oder indirekte Festsetzung von Preisen zwischen Unternehmen, die miteinander im Wettbewerb stehen (Art. 5 Abs. 3 lit. a KG).

5 Vorprüfung durch den Kanton

Das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen (VD) hat die vorgesehene Teilrevisi-
on dieses Reglements einer Vorprüfung unterzogen. Gegen die beabsichtigten Änderungen sind vom Rechtsdienst des VD keine Einwände erhoben worden.



6 Anträge

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Es wird ein Nachtrag I zum Taxireglement vom 27. September 1994 (TR; sRS 713.1) gemäss beiliegendem Entwurf erlassen.

Der Stadtpräsident:
Christen

Im Namen des Stadtrates
Der Stadtschreiber:
Linke

Beilagen:

Nachtrag I zum Taxireglement vom 27. September 1994

Taxireglement vom 27. September 1994

