

## **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG**

**der Abgeordneten Michael Bernhard, Kollegin und Kollegen**  
**betreffend finanzielle Leistungsfähigkeit bei Fahrzeugkonzessionen anpassen**

Individuelle Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Die Schaffung der Rahmenbedingungen um diese zu gestalten, und so anzupassen dass der technologische Wandel unsere Mobilität zum Besseren verändert, muss daher eine wesentliche Aufgabe zukunftsorientierter Verkehrspolitik sein.

In Österreich sind die Eintrittsbarrieren, um technologische Weiterentwicklungen in den Verkehr zu bringen, aber oft unverhältnismäßig hoch. Dies liegt zum Teil am hohen Bedarf an finanzieller Leistungsfähigkeit, die mit einer Wirtschaft mit einem stetig wachsenden Anteil an Sharing-Economy nicht mehr vereinbar ist. Gleichermassen profitieren aber auch herkömmliche Fahrtendienste von einer Erleichterung bzgl. der finanziellen Leistungsfähigkeit, welche in §5 Abs 4 GelverkG (1996) geregelt ist.

Derzeit ist es so, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit für das Taxi-Gewerbe, das Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe dann gegeben ist, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind. Die zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit für die ordnungsgemäße Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens heranzuziehenden Geschäftsdaten, aus denen die wirtschaftliche Lage des Unternehmens ersichtlich ist und die erforderlichen finanziellen Mittel sind durch Verordnung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen.

Eine solche Verordnung ist nicht mehr zeitgemäß. Ob die finanzielle Leistungsfähigkeit gegeben ist kann ein\_e Unternehmer\_in meist viel besser beurteilen als die Behörde und sie ist stark vom Geschäftsmodell abhängig.

§ 3 GelverkG (1996) regelt die allgemeinen Voraussetzungen für Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen. In diesem Zusammenhang wird in rechtswissenschaftlichen Fachzeitschriften dehingehend argumentiert, dass im Rahmen der Online-Fahrdienstvermittlung dafür Sorge zu tragen ist, dass (1) der Fahrdienstvermittler über eine Gewerbeberechtigung für das Reisebürogewerbe (§ 94 Z 56 GewO) und (2) die ausführenden Mietwagenunternehmer über eine Konzession nach § 3 Abs 1 Z 2 GelverkG 1996 verfügen.(Vgl.: Sebastian Mahr/Mathias Dechant, Taxischreck Online-Fahrdienstvermittler, ÖJZ 2016/57). In dieser Logik wäre beispielsweise die Plattform Uber ein Reisebürounternehmen im Sinne der Gewerbeordnung (als solches sieht es sich auch selbst).

Des Weiteren ist festzuhalten, dass in anderen Gesetzesmaterien Grenzen eingezo-gen wurden, um kleinen Unternehmen im Personentransportgewerbe die Möglichkeit zu geben, sich als freies Gewerbe zu definieren, um manche restriktive Rahmenbedingungen auszusetzen. Dies geschah zum Beispiel im Güterbeförderungsgesetz, in dem der Geltungsbereich wie folgt definiert wird: "...die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichts insgesamt 3.500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen" (§ 1 Abs 1 Z1 GuetbefG). Das heißt,

\*Transparenzhinweis: Die Idee zu diesem Antrag entstand durch ein Treffen mit Verantwortlichen von Uber Vertretern.

der gewerbliche Betrieb von Fahrzeugen unter 3.500 kg Gesamtgewicht unterliegt dem freien Gewerbe.

Analog dazu wäre eine Regelung zu schaffen, dass Unternehmen mit einer geringen Anzahl an Fahrzeugen (zum Beispiel maximal drei) als freie Gewerbe eingestuft werden, sodass diese künftig keiner konzessionellen Verpflichtung im Sinne des Gelegenheitsverkehrsgesetz unterliegen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

## ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

"Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie der Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, wird aufgefordert dem Nationalrat einen Gesetzesentwurf vorzulegen der vorsieht die rechtlichen Rahmenbedingungen für Konzessionen im Sinne des Gelegenheitsverkehrsgesetz dahin gehend zu ändern, dass entweder (1) Unternehmen mit einer geringen Anzahl an Fahrzeugen (zum Beispiel maximal drei) als freies Gewerbe eingestuft werden, sodass diese keiner konzessionellen Verpflichtung im Sinne des Gelegenheitsverkehrsgesetzes unterliegen, oder (2) den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit des Gelegenheitsverkehrsgesetzes (§5 Abs 4 GelverkG (1996)) zu streichen.

Des Weiteren soll klargestellt werden, dass es sich bei Fahrdienstvermittlern um eine Gewerbeberechtigung des Reisebürogewerbe (§ 94 Z 56 GewO) handelt, und diese nicht selbst unter das Mietwagen-Gewerbe fallen."

*In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Ausschuss für Verkehr vorgeschlagen.*

(AEM)      (GAMON)      N. Seidl (SCHERER)      (U. Beinherd)

\*Transparenzhinweis: Die Idee zu diesem Antrag entstand durch ein Treffen mit Verantwortlichen von Uber Vertretern.

