



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie  
BMVIT-IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900-4026 | F +43 (0)5 90 900-243  
E rp@wko.at  
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-167.540/0006-IV/ST5	Rp 25977/02/2014/VO/Sa	4026	26.6.2014
21.5.2014	Mag. Victoria Oeser		

## Entwurf einer Novelle zum Gelegenheitsverkehrsgesetz, Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfs einer Novelle zum Gelegenheitsverkehrsgesetz und nehmen wie folgt Stellung:

### Zu Ziffer 1 (§ 3 Abs. 1 Z 3: Erweiterung des Geltungsbereiches einer Taxikonzession)

Der Vorschlag des BMVIT, den Geltungsbereich einer Taxikonzession um die Durchführung von Schülertransporten gemäß § 106 Abs. 10 KFG zu erweitern, wird ausdrücklich begrüßt. Darüber hinaus ersuchen wir jedoch um folgende (fett gehaltene) Ergänzung des § 3 Abs. 1 Z 3:

*„3. für die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden oder durch Zuhilfenahme von Fernmeldeeinrichtungen angefordert werden (mit Kraftfahrzeugen betriebenes Platzfuhrwerks-Gewerbe (Taxi-Gewerbe)); diese Gewerbeberechtigung umfasst auch die alleinige Beförderung von Sachen, die von einer Person ohne Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel getragen werden können, sowie die Durchführung von Schülertransporten (§ 106 Abs. 10 KFG) und die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises aufgrund besonderer Aufträge; oder“*

Mit dieser Formulierung wird klargestellt, dass auch andere Arten vorbestellter Beförderungsleistungen - die bereits seit vielen Jahren vom Taxigewerbe erbracht werden - durchgeführt werden können. Beispielsweise handelt es sich um österreichweit durchgeführte Transporte gehunfähiger erkrankter Versicherter und Angehöriger mit Taxi- und Mietwagenfahrzeugen (= Patientenbeförderung). Bei solchen Transporten werden gegen vorherige ärztliche Bescheinigung des Transportes dem Beförderten die Kosten auf Basis der gemäß § 135 Abs. 5 ASVG erlassenen Satzungen der Gebietskrankenkassen ersetzt.

**Zu Ziffer 2 (§ 15 Abs. 9: 0,1 Promille)**

Gegen den neuen § 15 Abs. 9 GelverkG bestehen keine Einwände. Wir ersuchen jedoch darum, inhaltsgleiche Regelungen in Bezug auf die Promillegrenze für die Schülerbeförderung durch Kommunen und gemeinnützige Vereine zu schaffen.

**Weitere wichtige Anliegen, die nicht im Entwurf enthalten sind:**

**Zu § 5 (neuer § 5 Abs. 2b: Befristung der Konzession)**

Im Gelegenheitsverkehrsgesetz sollte unserer Ansicht nach eine Regelung für das Taxi- und Mietwagengewerbe aufgenommen werden, die (entsprechend dem deutschen Modell) nach fünf Jahren zum Ablauf der Konzession führt. Wenn der Unternehmer rechtzeitig vor Ablauf der Konzession die Wiedererteilung beantragt, wird die Konzession nach Prüfung der Voraussetzungen für weitere fünf Jahre erteilt. Die Behörde darf die Konzession nur dann wieder erteilen, wenn der Konzessionsinhaber insbesondere die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Unternehmens nachweist. Die Behörde hat die vorgelegten Nachweise der persönlichen Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit und des Nichtbestehens von schweren Verstößen gegen abgaberechtliche Verpflichtungen zu prüfen.

Laut Erfahrungsberichten der deutschen Behörden bewährt sich das System vor allem in jenen Fällen, in denen sich die unternehmerische Performance eines Antragstellers innerhalb der letzten fünf Jahre so verschlechtert hat, dass aus finanziellen oder persönlichen Gründen der Antrag auf Wiedererteilung abgelehnt werden muss. Die Befristung wirkt bei den Unternehmen motivierend, die Erfüllung der Konzessionsvoraussetzungen „nicht aus den Augen zu verlieren“.

Ein neuer § 5 Abs. 2b sollte daher folgendermaßen lauten:

*„§ 5 (2b) Beim Taxi-Gewerbe und Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen sind Konzessionen für eine Zeitdauer von fünf Jahren zu erteilen. Für bestehende Konzessionen beginnt die Beschränkung von fünf Jahren ab Inkrafttreten der Novelle zu laufen. Für eine Wiedererteilung sind die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 nachzuweisen. Zur Prüfung ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, Unbedenklichkeitsbescheinigungen und Auszüge aus Registern zu verlangen oder mit Einverständnis des Konzessionsinhabers anzufordern. Stellt die Behörde bei dieser Prüfung fest, dass die Voraussetzung gemäß Abs. 1 Z 2 nicht gegeben ist, kann sie dem Konzessionsinhaber eine zusätzliche, ein Jahr nicht übersteigende Frist für den Nachweis setzen, wenn die wirtschaftliche Lage des Unternehmens annehmen lässt, dass die Voraussetzungen in absehbarer Zukunft auf der Grundlage eines Finanzplanes erneut und auf Dauer erfüllt werden.“*

**Alternative:**

Sollte ein solcher Ablauf der Konzession nicht eingeführt werden, schlagen wir in Anlehnung an die Bestimmung des § 5 Abs. 2a für Ausflugswagen, Stadtrundfahrten und Mietwagengewerbe mit Omnibussen die Umsetzung einer Überprüfungsverpflichtung vor. In diesem Fall hat die zuständige Behörde das Vorliegen der bereits genannten Konzessionsvoraussetzungen alle fünf Jahre zu überprüfen.

Ein neuer § 5 Abs. 2b sollte daher folgendermaßen lauten:

*„§ 5 (2b) Beim Taxi-Gewerbe und Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen hat die Genehmigungsbehörde alle fünf Jahre ab Inkrafttreten der Novelle zu überprüfen, ob die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 vorliegen. Zur Prüfung ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, Unbedenklichkeitsbescheinigungen und Auszüge aus Registern zu verlangen oder mit Einverständnis des Konzessionsinhabers anzufordern. Stellt die Behörde bei dieser Prüfung fest, dass die Voraussetzung gemäß Abs. 1 Z 2 nicht gegeben ist, kann sie dem Konzessionsinhaber eine zusätzliche, ein Jahr nicht übersteigende Frist für den Nachweis setzen, wenn die wirtschaftliche Lage des Unternehmens annehmen lässt, dass die Voraussetzungen in absehbarer Zukunft auf der Grundlage eines Finanzplanes erneut und auf Dauer erfüllt werden. Liegen die Voraussetzungen gemäß Abs. 1 nicht vor, ist die Gewerbeberechtigung zu entziehen.“*

#### **Zu § 5 (neuer § 5 Abs. 2c: Definition des Standortes)**

Bei der letzten Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes wurde bei den allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung eines reglementierten Gewerbes die Voraussetzung einer tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung (§ 5 Abs. 1 Z 4) ergänzt. Diese Bestimmung zielt vor allem auf die von der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfassten Gewerbe (Ausflugswagen, Stadtrundfahrten und Mietwagen-Gewerbe mit Omnibussen) ab. Für das Taxi- und Mietwagengewerbe mit PKW sollten die näheren Kriterien des Standortes daher in einem neuen § 5 Abs. 2c wie folgt geregelt werden:

*„(2c) Die Voraussetzung gemäß § 5 Abs. 1 Z 4 für das Taxi-Gewerbe und Mietwagen-Gewerbe wird nachgewiesen durch Räumlichkeiten, die sich entweder im Eigentum des/der Antragstellers/Antragstellerin befinden, oder über die er/sie aufgrund eines Mietvertrages verfügen kann.“*

#### **Zu § 6 Abs. 2 (Gegenseitigkeit)**

Mit Ausnahme der Schweiz, der durch ein bilaterales Abkommen mit Österreich (abgelöst durch ein EU-Abkommen) die Gegenseitigkeit eingeräumt wurde, ist für uns die Gegenseitigkeit mit vielen anderen Staaten laut der unserem Fachverband für das Beförderungsgewerbe mit PKW zur Kenntnis gebrachten Liste nicht nachvollziehbar.

Wir sind grundsätzlich der Auffassung, dass die Feststellung der „Gegenseitigkeit der Gewerbeausübung“ gemäß § 6 Abs. 2 GelverKG nicht durch eine materielle Überprüfung erfüllt werden kann, ob einem Österreicher beispielsweise in Ägypten oder Nigeria die Ausübung des Gewerbes möglich ist. Unserer Ansicht nach ist es vielmehr notwendig, die Ausübungsbestimmungen der einzelnen Staaten auf Basis der entsprechenden bilateralen Abkommen detailliert zu vergleichen. Solange die gewerberechtlichen Bestimmungen für Personenbeförderungen in den Staaten der Antragssteller nicht gleich streng geregelt sind, ist die „Gegenseitigkeit“ aus unserer Sicht nicht gegeben. Wir ersuchen daher um die Streichung des § 6 Abs. 2.

#### **Alternative:**

Sollte eine Streichung des § 6 Abs. 2 nicht möglich sein, sollte § 6 Abs. 2 unserer Ansicht nach jedenfalls inhaltlich wie folgt verschärft werden:

*„(2) Der Landeshauptmann kann von den in Abs. 1 angeführten Voraussetzungen befreien, wenn hinsichtlich der Ausübung der Gewerbe durch österreichische Staatsangehörige oder österreichische Personengesellschaften oder juristische Personen mit dem Heimatstaat des Antragstellers formelle Gegenseitigkeit besteht.“*

#### **Zu § 10 Abs. 7 (weitere Betriebsstätten)**

Wir sind der Ansicht, dass „weitere Betriebsstätten“ im Taxi- und Mietwagengewerbe mit PKW vollständig entfallen sollten, da die Fahrzeuge grundsätzlich dort kraftfahrrechtlich zuzulassen sind, wo sich der Konzessionsstandort befindet und im Taxigewerbe die sogenannte „Standortgebundenheit“ besteht. Betriebsstätten im Taxigewerbe nehmen eine vollkommen andere Funktion als in produzierenden oder handelnden Unternehmen ein. Der gewerberechtliche Standort eines Unternehmers des Taxigewerbes umfasst letztlich auch den Radius seiner unternehmerischen Tätigkeiten und den Raum, in dem er die Versorgung der Bevölkerung mit seinen Leistungen sicherstellt.

Selbst innerhalb der Verkehrsgewerbe nimmt daher das Taxigewerbe eine Sonderstellung ein, die nur mit jener von Kraftfahrlinienbetrieben verglichen werden kann. Bei den Kraftfahrlinienbetrieben sieht der Gesetzgeber daher diverse Verpflichtungen vor, die aber einen gewissen gesetzlichen Schutz nach sich ziehen. Gleiches lässt sich unserer Meinung nach für das Taxigewerbe auf zwei Arten erreichen:

##### **1. Verbot weiterer Betriebsstätten**

Da eine Verbindung zwischen KFG und GelverkG bislang nur mit Schwierigkeiten herstellbar ist, sollte im Gelegenheitsverkehrsgesetz festgelegt werden, dass die Ausübung des Taxigewerbes nur aufgrund einer Genehmigung für eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen in einer konkreten Standortgemeinde erlaubt ist. Da in allen österreichischen Landesbetriebsordnungen eine sogenannte „Auffahrbeschränkung“ (das Auffahren und Bereithalten von Taxifahrzeugen ist nur innerhalb der Standortgemeinde erlaubt) festgelegt ist, würde eine solche Regelung gewährleisten, dass die Fahrzeuge auch an jenem Standort eingesetzt werden müssen, für welchen die Genehmigung gilt.

Dieses System wäre keinesfalls wettbewerbsverzerrend, sondern würde im Gegenteil dazu führen, dass alle Taxiunternehmen einer Gemeinde ihren Betrieb unter den gleichen Voraussetzungen führen. Dieses Modell stellt auch keine „versteckte Zugangsbeschränkung“ dar, da selbstverständlich für alle Unternehmen gleiche Konditionen gelten.

Für die betreffende Gemeinde würde dies bedeuten, dass in jedem Fall feststellbar ist, wie viele Unternehmen mit wie vielen Fahrzeugen das Gewerbe ausüben dürfen. Damit würde sich selbstverständlich auch eine gewisse Planungssicherheit ergeben, da der jeweilige Straßen-Erhalter (i.d.R. die Gemeinde) dafür zuständig ist, eine entsprechende Anzahl von Taxistandplätzen bereitzustellen. Ohne konkret zu wissen, wie viele Taxifahrzeuge letztlich in der Gemeinde auffahren, können nicht genügend Taxistandplätze eingerichtet werden.

§ 10 Abs. 7 sollte daher folgendermaßen ergänzt werden:

*„Für weitere Betriebsstätten gelten die Bestimmungen der §§ 46 bis 48 GewO 1994 mit den Maßgaben, dass der Konzessionsinhaber in der Gemeinde der weiteren Betriebsstätte oder einer daran unmittelbar angrenzenden Gemeinde über die für die dort betriebenen Kraftfahrzeuge erforderlichen Abstellplätze außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verfügen hat*

*und dass an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde die Konzessionsbehörde tritt. Für Gewerbetreibende, die zur Ausübung des Taxigewerbes gemäß § 3 Abs. 1 Z 3 berechtigt sind, ist i.V.m. § 13 Abs. 4 die Ausübung des Gewerbes an weiteren Betriebsstätten nicht zulässig. Werden die erforderlichen Abstellplätze nicht nachgewiesen, so hat die Behörde die Ausübung des Gewerbes in der weiteren Betriebsstätte zu untersagen.“*

## **2. Fahrzeug muss am Standort der weiteren Betriebsstätte zugelassen werden**

Sollte ein grundsätzliches Verbot von weiteren Betriebsstätten im Taxigewerbe nicht möglich sein, ist - im Sinne des VwGH-Erkenntnis vom 3.9.2008, ZI 2005/03/0211 - die Notwendigkeit der Zulassung des Fahrzeuges am Standort der weiteren Betriebsstätte zu verankern. Der Gerichtshof hat in dieser Entscheidung die Rechtsauffassung vertreten, dass unter den Begriff der Gemeinde, in der der Standort der Konzession liegt (Standortgemeinde), nicht auch der Standort der weiteren Betriebsstätte fällt.

§ 10 Abs. 7 sollte in diesem Fall folgendermaßen ergänzt werden:

*„Für weitere Betriebsstätten gelten die Bestimmungen der §§ 46 bis 48 GewO 1994 mit den Maßgaben, dass der Konzessionsinhaber in der Gemeinde der weiteren Betriebsstätte oder einer daran unmittelbar angrenzenden Gemeinde über die für die dort betriebenen Kraftfahrzeuge erforderlichen Abstellplätze außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verfügen hat und dass an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde die Konzessionsbehörde tritt. Für Gewerbetreibende, die zur Ausübung des Taxigewerbes gemäß § 3 Abs. 1 Z 3 berechtigt sind, ist das Fahrzeug am Standort der weiteren Betriebsstätte zuzulassen. Werden die erforderlichen Abstellplätze nicht nachgewiesen, so hat die Behörde die Ausübung des Gewerbes in der weiteren Betriebsstätte zu untersagen.“*

## **Zu § 13 (Minstdauer der Ausbildung)**

Wir plädieren dafür, eine Ermächtigung des Landeshauptmannes dahingehend zu schaffen, dass auch die Minstdauer der Ausbildungszeiten für die Taxilenkerausbildung vorgeschrieben werden kann.

Ein neuer § 13 Abs. 1a sollte daher eingeführt werden:

*„(1a) Hinsichtlich des Taxi-Gewerbes kommt - auf Antrag der zuständigen Fachgruppe - die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 dem Landeshauptmann mit der Maßgabe zu, dass er entsprechend den örtlichen Anforderungen und Bedürfnissen weitere Vorschriften zur Festlegung der Minstdauer der Ausbildung vorschreiben kann.“*

## **Zu § 5 (neuer § 5 Abs. 4a Insolvenzverfahren)**

Unserer Ansicht nach sollte bereits die Eröffnung des Insolvenzverfahrens dazu führen, dass die Berechtigung für das Taxi- oder Mietwagengewerbe automatisch endet, d.h. § 13 Abs. 4 3. Satz GewO sollte auf diese Gewerbe nicht angewendet werden.

Ein neuer § 5 Abs. 4a sollte daher folgendermaßen lauten:

*„Mit Rechtskraft der Eröffnung des Insolvenzverfahrens und der öffentlichen Bekanntmachung des Inhaltes des Insolvenzdekretes im Sinne des § 2 Insolvenzordnung enden die Berechtigungen für die gemäß § 3 Abs. 1 Z 2 bis 4 mit Personenkraftwagen betriebenen Gewerbe ex lege. § 13 Abs. 4 3. Satz GewO ist auf diese Gewerbe nicht anzuwenden. Die zuständige Gewerbebehörde hat den Umstand der Endigung der Gewerbeberechtigung festzustellen.“*

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme!

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl  
Präsident

Mag. Anna Maria Hochhauser  
Generalsekretärin