

## 917/A XXVI. GP

**Eingebracht am 13.06.2019**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

# Antrag

der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Andreas Ottenschläger; Alois Stöger, diplômé Kolleginnen und Kollegen,

betreffend ein Bundesgesetz, mit das Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

**Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG) geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG), zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 37/2018, wird wie folgt geändert:

*1. § 3 Abs. 1 Z 2 und 3 lauten:*

- „2. für die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Omnibussen, unter Beistellung des Lenkers auf Grund besonderer Aufträge (Bestellungen) (Mietwagen-Gewerbe); oder
- 3. für die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden oder durch Zuhilfenahme von Kommunikationsdiensten angefordert werden (Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi); diese Gewerbeberechtigung umfasst auch die alleinige Beförderung von Sachen, die von einer Person ohne Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel getragen werden können, sowie die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises aufgrund besonderer Aufträge (Bestellungen); oder“

*2. In § 5 werden folgende Abs. 2b und 2c eingefügt:*

„(2b) Beim Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) sind der zur Erteilung der Konzession zuständigen Behörde mindestens alle 5 Jahre ab Erteilung der Konzession nachzuweisen

1. dass die Voraussetzung gemäß Abs. 1 Z 1 gegeben ist und
2. dass keine Rückstände an Steuern und, soweit dies in Betracht kommt, an Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden. Als Nachweis über das Nichtvorhandensein von Rückständen an Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen kommen insbesondere eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Finanzamtes oder eine entsprechende Erklärung der zuständigen Sozialversicherungsträger in Betracht; die Nachweise dürfen nicht älter als drei Monate sein.

Können die in Z 2 genannten Voraussetzungen nicht nachgewiesen werden, kann die Behörde dem Konzessionsinhaber eine zusätzliche, ein Jahr nicht übersteigende Frist für den Nachweis setzen, wenn die wirtschaftliche Lage des Unternehmens annnehmen lässt, dass die Voraussetzungen in absehbarer Zukunft auf der Grundlage eines Finanzplanes erneut und auf Dauer erfüllt werden. Werden diese Voraussetzungen vom Gewerbeinhaber auch dann nicht erfüllt, ist die Gewerbeberechtigung zu entziehen.

(2c) Mit der Abweisung des Insolvenzverfahrens mangels kostendeckenden Vermögens im Sinne des § 71b Insolvenzordnung endet die Konzession für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi).“

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

3. In § 5 Abs. 4 und 8 Z 1, 5 und 7 wird jeweils die Wortfolge „Taxi-Gewerbe, das Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen“ durch die Wortfolge „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi)“ ersetzt.

4. § 5 Abs. 5a lautet:

„(5a) Die Voraussetzung der fachlichen Eignung (Befähigungsnachweis) für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe wird nachgewiesen durch

1. eine Bescheinigung gemäß Abs. 8 Z 5 über die erfolgreiche Ablegung einer Prüfung vor einer Prüfungskommission, die von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann bestellt wird, oder
2. eine Bescheinigung der Prüfungskommission aufgrund von Universitäts-, Fachhochschul- oder Fachschuldiplomen sowie sonstigen Prüfungszeugnissen, die gründliche Kenntnisse von Sachgebieten der Prüfung im Sinne des Abs. 8 Z 1 gewährleisten. Werden durch die Universitäts-, Fachhochschul- und Fachschuldiplome sowie sonstigen Prüfungszeugnisse nicht alle Sachgebiete der Prüfung abgedeckt, so ersetzt die Bescheinigung die Prüfung im Sinne der Z 1 nur für jene Sachgebiete, für die aufgrund der Universitäts-, Fachhochschul- oder Fachschuldiplome sowie sonstigen Prüfungszeugnisse gründliche Kenntnisse gewährleistet sind.

Die §§ 18 und 19 GewO 1994 sind nicht anzuwenden.“

5. § 5 Abs. 7 lautet:

„(7) Der Befähigungsnachweis ist in den im § 17 Abs. 1 GewO 1994 geregelten Fällen nicht erforderlich, wobei auch das Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe als gleiche Gewerbe im Sinne des § 17 Abs. 1 GewO 1994 gelten.“

6. § 6 Abs. 1 Z 1 lautet:

„1. bei einer natürlichen Person, dass sie Angehöriger einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR-Angehöriger) oder langfristig aufenthaltsberechtigter Drittstaatsangehöriger im Sinne der Richtlinie 2003/109/EG ist und als Unternehmer einen Sitz oder eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich hat;“

7. § 6 Abs. 2 lautet:

„(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.“

8. § 10 Abs. 4 entfällt.

9. § 10 Abs. 6 lautet:

„(6) Die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen verwendeten Kraftfahrzeuge müssen im Zulassungsschein bzw. in der Zulassungsberecheinigung die der Gewerbeart entsprechende Verwendungsbestimmung gemäß Anlage 4 der Zulassungsstellenverordnung – ZustV, BGBl. II Nr. 464/1998 in der jeweils geltenden Fassung, eingetragen haben. Die Zulassung des Fahrzeuges hat am dauernden Standort gem. § 40 Abs. 1 KFG zu erfolgen.“

10. § 13 Abs. 3 lautet:

„(3) Hinsichtlich des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi) und des Gästewagen-Gewerbes mit Personenkraftwagen kommt die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 dem Landeshauptmann mit der Maßgabe zu, dass er für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw auch eine Beförderungspflicht und die Anbringung eines Fahrpreisanzeigers vorschreiben kann.“

11. § 13 Abs. 4 lautet:

„(4) Erforderlichenfalls hat der Landeshauptmann im Interesse einer geordneten Gewerbeausübung und im Interesse der Leistungen des betreffenden Gewerbes in Anspruch nehmenden Personen unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten weitere Vorschriften, insbesondere über ein Verbot oder eine Beschränkung des Auffahrens auf Standplätzen (§ 96 Abs. 4 StVO 1960) einer Gemeinde mit Fahrzeugen des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi), die auf Grund von Konzessionen mit einem Standort außerhalb der betreffenden Gemeinde eingesetzt werden, über eine bestimmte Reihenfolge im Auffahren auf Standplätzen, über die Entgegennahme von Fahrtanträgen mittels Standplatztelefon oder Funk sowie über den Nachtdienst durch Verordnung festzulegen.“

12. In § 14 werden nach Abs. 1 folgende Abs. 1a und 1b eingefügt:

„(1a) Eine Verordnung gemäß Abs. 1 ist auf folgende Fahrten jedenfalls nicht anzuwenden:

1. Fahrten, die aufgrund einer ärztlichen Transportanweisung durchgeführt werden, wenn dafür mit den Versicherungsanstalten Rahmentarife vereinbart sind;
2. Fahrten, die im Zuge der Schülerbeförderung gemäß § 30f des FLAG durchgeführt werden, wenn dafür Rahmentarife vereinbart sind;
3. Fahrten, die im Auftrag einer Körperschaft öffentlichen Rechts, im Auftrag eines von einer Körperschaft öffentlichen Rechts beauftragten Unternehmen oder eines Verkehrsverbundes durchgeführt werden, wenn dafür Rahmentarife vereinbart sind; Fahrten, die im Ersatzverkehr (Schienenersatzverkehr, aber auch Ersatzverkehr für Omnibuskraftfahrlinien) durchgeführt werden;
4. Fahrten, die im Rahmen der Beförderung von Menschen mit besonderen Bedürfnissen durchgeführt werden, wenn dafür Fahrkostenzuschüsse von Körperschaften öffentlichen Rechts geleistet werden;
5. Fahrten, die im Rahmen des Betriebes eines Anrufsammeltaxis gemäß § 38 Abs. 3 KFLG durchgeführt werden;
6. Fahrten, die über das Tarifgebiet oder die Landesgrenze hinaus erfolgen;
7. Fahrten, bei denen ausschließlich Sachen befördert werden und die beförderten Sachen ohne Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel getragen werden können (Botenfahrten);
8. Fahrten, die über eine Pauschalvereinbarung abgerechnet werden, wobei der Fahrpreis jedenfalls über dem einstündigen Zeittarif liegen muss.

(1b) Fahrten, für die das Fahrzeug im Vorhinein im Wege eines Kommunikationsdienstes für mindestens 90 Minuten gebucht wurde, unterliegen dann nicht einer Verordnung gemäß Abs. 1, wenn im Rahmen der Bestellung ein voraussichtlicher Fahrpreis bekanntgegeben wurde und der tatsächliche Fahrpreis über diesem voraussichtlichen Fahrpreis liegt; in diesem Fall ist der bekanntgegebene voraussichtliche Fahrpreis zu entrichten. Der voraussichtliche Fahrpreis ist auf Grundlage des geltenden Tarifs und von fahrpreisrelevanten Daten (insb. Fahrtroute und geschätzte Fahrzeit) zu berechnen. In der Verordnung nach Abs. 1 ist festzulegen, aus welcher Datenquelle die für diese Berechnung zu verwendenden fahrpreisrelevanten Daten zu beziehen sind.“

*13. § 14 Abs. 4 lautet:*

„(4) Die Tarife gemäß Abs. 1 bis 3 haben alle zur Bestimmung des Beförderungsentgeltes notwendigen Angaben sowie erlaubte Zuschläge zu enthalten und einen angemessenen Gewinn zu berücksichtigen. Setzt sich ein Tarif aus einem Grundentgelt und weiteren Bestandteilen zusammen, so darf für das Grundentgelt auch eine Preisspanne festgelegt werden. Zuschläge können insbesondere für den Transport mehrerer Personen, die Bestellung des Fahrzeugs im Wege eines Kommunikationsdienstes sowie die Vermittlung von Personentransportleistungen durch Drittanbieter vorgesehen werden. Bei Fahrten, die einer Verordnung gemäß Abs. 1 unterliegen, sind Preisnachlässe oder geldwerte Begünstigungen aller Art unzulässig; als Preisnachlässe gelten insbesondere auch Sonderpreise, die wegen der Zugehörigkeit zu bestimmten Verbraucherkreisen, Berufen, Vereinen oder Gesellschaften eingeräumt werden.“

*14. § 16 Abs. 2 lautet:*

„(2) Konzessionen für das Personbeförderungsgewerbe mit Pkw (§ 3 Abs. 1 Z 3 – Taxi) und für das Gästewagen-Gewerbe (§ 3 Abs. 1 Z 4) erteilt die Bezirksverwaltungsbehörde.“

*15. An § 19 werden folgende Abs. 7 bis 9 angefügt:*

„(7) Ab dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBI. I Nr. xxx/2019 dürfen Konzessionen für das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagen-Gewerbe nicht mehr erteilt werden.

(8) Bestehende Konzessionen für das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagen-Gewerbe und für das Taxi-Gewerbe gelten ab dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBI. I Nr. xxx/2019 als Konzessionen für das Personbeförderungsgewerbe mit Pkw. Bestehende Konzessionen, bei deren Erteilung der Antragsteller von den Voraussetzungen des § 6 Abs. 1 in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBI. I Nr. xxx/2019 befreit wurde, bleiben aufrecht.

(9) Die Konzessionsvoraussetzungen sind im Sinne des § 5 Abs. 2b erstmals nachzuweisen:

1. für Konzessionen, die 2015 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2020;
2. für Konzessionen, die 2016 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2021;
3. für Konzessionen, die 2017 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2022;
4. für Konzessionen, die 2018 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2023;
5. für Konzessionen, die 2019 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2024.“

*16. An § 21 wird folgender Abs. 8 angefügt:*

„(8) Die §§ 3 Abs. 1 Z 2 und 3, 5 Abs. 2b, 2c, 4, 5a, 7 und 8 Z 1, 5 und 7, 6 Abs. 1 und 2, 10 Abs. 4 und 6, 13 Abs. 3 und 4, 14 Abs. 4, 16 Abs. 2 und 19 Abs. 8 und 9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2019 treten mit 1. September 2020 in Kraft. §§ 14 Abs. 1a, 1b und 19 Abs. 7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2019 tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft.“

*In formeller Hinsicht wird um Zuweisung an den Verkehrsausschuss ersucht.*

### Begründung:

#### Allgemeiner Teil

Bisher bestanden im Bereich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung mit Personenkraftwagen zwei Gewerbe, das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagengewerbe und das mit Personenkraftwagen betriebene Platzfuhrwerksgewerbe (Taxigewerbe). Die grundlegenden rechtlichen Unterschiede bestehen darin, dass das mit Pkw betriebene Mietwagengewerbe nur zur Beförderung eines geschlossenen Personenkreises bestimmt ist und die Fahrzeuge zwischen einzelnen Fahrten jeweils zum Unternehmensstandort zurückkehren müssen (sog. Rückkehrschaft). Für das Taxigewerbe gelten diese Beschränkungen nicht, dafür müssen die Lenker im Bereich des Taxigewerbes besonderen Qualifikationskriterien genügen (eigene Ausbildung und Prüfung, Leistungsfähigkeit, Vertrauenswürdigkeit); diese Anforderungen galten wiederum für Mietwagenlenker nicht.

Obwohl in rechtlicher Hinsicht eine strikte inhaltliche Trennung zwischen den beiden Gewerben gegeben war, kam es in der Praxis immer wieder zu Auslegungsschwierigkeiten und Abgrenzungsproblemen, insbesondere seit es durch die technische Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Telekommunikation und des Internets üblich geworden ist, Taxis oder Mietwagen mit Hilfe dieser Kommunikationsmittel zu bestellen oder zu buchen. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession hingegen sind für beide Gewerbe gleich.

Die vorliegende Novelle verfolgt das Ziel, die beiden Gewerbe zu einem neuen Gewerbe „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw“ zu vereinen, wobei die Vorteile beider Gewerbe (flexiblere und daher kundenfreundliche Buchungsmöglichkeiten und besonderer Qualitätsstandard des Fahrpersonals) so weit wie möglich erhalten werden und zugleich den Anforderungen des heutigen Kommunikations- und Wirtschaftslebens Rechnung getragen werden sollen. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer entsprechenden Gewerbeberechtigung (Konzession) sind bereits jetzt für die beiden bestehenden Gewerbe gleich und sollen auch für das neue Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw unverändert bleiben; die Änderungen beziehen sich also auf die inhaltliche Tätigkeit und die Gewerbebezeichnung.

Die Bestimmungen zur Vereinheitlichung zum neuen Gewerbe finden sich in der gegenständlichen Novelle des Gelegenheitsverkehrsgesetzes, die Regelungen bezüglich des Fahrpersonals werden in einer Novelle der Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr – BO 1994 enthalten sein.

#### Besonderer Teil

##### Zu Z 1 (§ 3 Abs. 1 Z 2 und 3):

Durch diese Änderungen wird das neue Gewerbe „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw“ geschaffen; die bisherige Bezeichnung „Taxigewerbe“ soll entfallen, um sie Neuregelung auch legistisch deutlich zu machen. Inhaltlich werden – mit den in der Folge dargestellten Änderungen – weitestgehend die bisher für das Taxigewerbe geltenden Bestimmungen übernommen. Die Abschaffung des bisherigen mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes ergibt sich aus der Änderung des § 3 Abs. 1 Z 2; gleichzeitig wird in Zukunft das Mietwagengewerbe nur noch die Personenbeförderung mittels Omnibussen umfassen, daher wird auch die Wortfolge „das mit Omnibussen betriebene“ entfallen.

##### Zu Z 2 (§ 5 Abs. 2a und 2b):

Diese Bestimmungen sind neu. Wie aufgrund unionsrechtlicher Vorschriften seit vielen Jahren für das mit Omnibussen ausgeübte Mietwagengewerbe und den Kraftfahrlinienverkehr Standard, sollen nunmehr auch Konzessionen für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw nur mehr befristet auf fünf Jahre erteilt werden. Am Ende dieser fünfjährigen Frist sind jeweils das Vorliegen der Zuverlässigkeit und die Rückstandsfreiheit hinsichtlich Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen erneut nachzuweisen, damit die Konzession verlängert wird. Hier werden dem Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit bei den mit Bussen ausgeübten Gewerben nachgebildete Regelungen geschaffen. Neu wird in das Gesetz aufgenommen, dass eine Konzession ex lege endet, wenn ein Insolvenzverfahren mangels Kostendeckung abgewiesen wird, weil dann auch nicht mehr von einem wirtschaftlich gesunden Unternehmen ausgegangen werden kann.

##### Zu Z 3, 5, 10, 11 und 14 (§ 5 Abs. 4, 7 und 8 Z 1, 5 und 7; § 13 Abs. 3 und 4; § 16 Abs. 2):

Es handelt sich um redaktionelle Anpassungen an die neuen Gewerbebezeichnungen.

**Zu Z 4 (§ 5 Abs. 5a):**

Einerseits werden redaktionelle Anpassungen an die neuen Gewerbebezeichnungen vorgenommen. Darüber hinaus entfällt die bisher für das Taxigewerbe erforderliche dreijährige fachliche Tätigkeit. Während diese ursprünglich in Richtung einer einschlägigen kaufmännischen Tätigkeit abzielte, wurde dieses Erfordernis zuletzt – nicht zuletzt auch aufgrund einschlägiger Judikatur – immer mehr dahingehend interpretiert, dass eine mindestens dreijährige Tätigkeit als Taxilenker einerseits gefordert, andererseits als ausreichend angesehen wurde. Diese Sichtweise scheint weder zeitgemäß noch erforderlich, zumal es um die Erteilung einer Gewerbeberechtigung geht und nicht um Anforderungen an das Fahrpersonal.

**Zu Z 6 und 7 (§ 6 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2):**

Schon bisher konnte vom Erfordernis der österreichischen Staatsbürgerschaft bei ausländischen Konzessionswerbern abgesehen werden, falls mit dem Heimatstaat des Konzessionswerbers Gegenseitigkeit bestand. Das hat in der Praxis allerdings immer wieder zu langwierigen und auch oft erfolglosen Ermittlungsverfahren in den Herkunfts ländern der Konzessionswerber geführt. Daher wird nunmehr klargestellt, dass von diesem Erfordernis nur mehr abgesehen werden darf, wenn die Gegenseitigkeit mit dem Herkunftsstaat ausdrücklich vereinbart wurde (etwa durch ein zwischenstaatliches Übereinkommen, einen Staatsvertrag, ein Regierungsübereinkommen). Ebenfalls immer wieder zu Unsicherheiten führte die Frage der Gegenseitigkeit bei langfristig aufenthaltsberechtigten Drittstaatsangehörigen i.S. der Richtlinie 2003/109/EG; diesbezüglich legt die Richtlinie fest, dass diese grundsätzlich gleich wie eigene Staatsangehörige zu behandeln sind; im Hinblick auf nationale Bestimmungen über den Zugang zu unselbständigen oder selbständigen Erwerbstätigkeiten, die eine solche Gleichstellung nicht vorsehen, aber bei Inkrafttreten der Richtlinie bereits bestanden haben, steht es den Mitgliedstaaten gem. Art. 11 frei, diese beizubehalten. Eine ausdrückliche Regelung dazu findet sich im Gelegenheitsverkehrsgesetz bisher nicht; im Sinne der seit längerem geübten Praxis soll nunmehr ebenfalls ausdrücklich festgelegt werden, dass auch langfristig aufenthaltsberechtigte Drittstaatsangehörige den Nachweis der Gegenseitigkeit nicht erbringen müssen..

**Zu Z 8 (§ 10 Abs. 4):**

Die Normierung der sog. „Bereithaltepflcht“ erscheint – insb., da es seit geraumer Zeit keine Bedarfsprüfung mehr gibt – nicht zeitgemäß und soll daher entfallen.

**Zu Z 9 (§ 10 Abs. 6):**

In Ergänzung der bisherigen Bestimmungen wird klargestellt, dass die verwendeten Fahrzeuge am dauernden Standort zugelassen sein müssen.

**Zu Z 12 (§ 14 Abs. 1a und 1b):**

Während es früher den Landeshauptmännern und –frauen zustand, im Rahmen der Verordnung einer Tarifpflicht auch allfällige Ausnahmen davon festzulegen, sollen nunmehr die Ausnahmen bundesweit vereinheitlicht werden; die grundsätzliche Festlegung einer Tarifpflicht bleibt in der Zuständigkeit des jeweiligen Landeshauptmanns bzw. der jeweiligen Landeshauptfrau. Die Ausnahmen spiegeln im Großen und Ganzen bereits jetzt in den einzelnen Tarifverordnungen der Länder verankerte Ausnahmen wider.

Zu den Ausnahmen im Einzelnen:

Z 1: bei Transporten gehunfähig erkrankter Versicherter (=Patientenbeförderung) wird gegen vorherige ärztliche Bescheinigung auf Basis von Rahmentarifen direkt mit dem Versicherungsträger verrechnet. Es handelt sich dabei beispielsweise um Transporte zum Arzt, in ein Kassenambulatorium, zu Kontrollbesuchen oder Fahrten zur Dialyse, Chemo-, Strahlentherapie. Dazu schließen die Sozialversicherungsträger in der Regel Rahmenvereinbarungen mit Beförderungsunternehmen ab. Bei Inanspruchnahme muss der Versicherte nur noch einen vom Arzt unterschriebenen Verordnungsschein vorweisen, die Verrechnung erfolgt dann unmittelbar mit dem Sozialversicherungsträger. Solche Fahrten müssen von allfälligen Tarifen ausgenommen sein, um dieses bewährte System im Rahmen der Gesundheitsversorgung beibehalten zu können.

Z 2: Schülerbeförderung wird nach den Grundsätzen des FLAG im Wege des Abschlusses von Rahmenvereinbarungen über spezielle Rahmentarife finanziert. Auch in diesem Fall müssen derartige Fahrten von einer allfälligen Tarifpflicht ausgenommen werden.

Z 3: die hier genannten Fälle ergänzen fehlende Angebote des öffentlichen Verkehrs und werden im Wege von Rahmenvereinbarungen bezuschusst oder sollen vorübergehend entstandene Lücken (z.B. aufgrund schadensbedingter Unterbrechungen von Bahn- und/oder Busverbindungen) schließen helfen. Auch hier bedingt das Vorliegen der Rahmenvereinbarung die Notwendigkeit einer Ausnahme von der Tarifpflicht.

Z 4: verschiedentlich werden seitens der öffentlichen Hand Zuschüsse zum Transport von Personen mit besonderen Bedürfnissen geleistet. Die Abwicklung der Transporte (beispielsweise Sammeltransporte) lässt eine Fahrpreisberechnung nach Tarif nicht adäquat erscheinen, daher sollen derartige Fahrten von der Tarifpflicht ausgenommen sein.

Z 5: Anrufsammeltaxis haben sich als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr bewährt und stellen etwa für Jugendliche oder Senioren eine erwünschte, günstige Beförderungsmöglichkeit dar, die sie vom Besitz oder von der Benutzung eines eigenen, individuellen Beförderungsmittels unabhängig macht. Da die gesetzliche

Definition gem. § 38 Abs. 3 KFLG „feste Abfahrtzeiten von besonders bezeichneten Abfahrtsstellen gegen einen fixen Fahrpreis“ vorsieht, ist eine Fahrpreisberechnung nach Tarif nicht möglich.

Z 6: dient der Klarstellung, dass Fahrten, die über das Tarifgebiet oder die Landesgrenze hinausgehen, der freien Preisvereinbarung unterliegen.

Z 7: grundsätzlich soll durch die Festlegung von Tarifen bei Personenbeförderungen eine transparente Preissituation für den Konsumenten geschaffen werden. Wenn die Fahrt aber lediglich eine Botenfahrt darstellt, hat der Auftraggeber in der Regel durchaus die Zeit und die Möglichkeit, sich vorweg über den Preis zu erkundigen, sodass die ordnungspolitische Funktion der Festlegung von verbindlichen Tarifen für die Botenfahrten nicht erforderlich ist.

Z 8: derartige Pauschalvereinbarungen sind vor allem für besondere Ereignisse wie Taufen, Hochzeiten oder andere Feiern üblich; meist kommen dabei auch besondere Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit einer besonderen Ausstattung – also auch in der Regel besonders teure Fahrzeuge – zum Einsatz. All dies lässt eine Fahrpreisberechnung nach Tarif nicht adäquat erscheinen, auch werden solche Fahrten nicht spontan unter Zeitdruck gebucht, sondern sind meist Teil einer umfassenderen Planung.

Abs. 1b schafft die Möglichkeit, sich in allen Fällen, in denen ein Fahrzeug nicht unmittelbar auf der Straße in Anspruch genommen wird, bereits bei der Buchung einen „voraussichtlichen Fahrpreis“ nennen zu lassen. Dieser darf in der Folge nicht überschritten werden; ergibt der tarifmäßige Fahrpreis – etwa aufgrund einer verkehrsbedingten Verzögerung – einen höheren Fahrpreis, wird der vorweg bekanntgegebene „voraussichtliche Fahrpreis“ fällig; liegt der tarifmäßige Preis – z.B. weil ein einkalkulierter Stau sich aufgelöst hat – unter dem bekanntgegebenen voraussichtlichen Fahrpreis, ist der tarifmäßige Preis zu bezahlen. Damit die Möglichkeit dieses Kostenvoranschlags nicht genutzt wird, um generell den Preis laut Tarif zu unterlaufen, ist in der Tarifverordnung auch festzulegen, aufgrund welcher Daten bzw. Datenquelle (z.B. „Verkehrsservice Austria“, ein bestimmter Routenplaner o.ä.) der voraussichtliche Fahrpreis zu berechnen ist.

### **Zu Z 13 (§ 14 Abs. 4):**

Die Zusammensetzung und Berechnung der Tarife wird in Zukunft genauer geregelt. So wird beispielhaft aufgezählt, für welche Leistungen Zuschläge festgelegt werden dürfen. Um trotz festgelegter Tarif Wettbewerbsverzerrungen durch das Anbieten von Sonderkonditionen o.ä. zu vermeiden, wurden auch Verbote von Preisnachlässen jeglicher Art oder sonstiger Begünstigungen eingefügt.

### **Zu Z 15 (§ 19 Abs. 7 bis 9):**

Bei diesen Regelungen handelt es sich um Übergangsbestimmungen. einerseits dürfen bereits ab Kundmachung der Novelle keine Konzession für das mit Pkw betriebene Mietwagengewerbe mehr erteilt werden; ab diesem Zeitpunkt gibt es nur noch Neuerteilungen von Konzessionen für das mit Personenkraftwagen betriebene Personenbeförderungsgewerbe. Bis zu diesem Zeitpunkt erteilte Konzessionen für das mit Pkw betriebene Mietwagengewerbe und das Taxigewerbe werden ex lege ein Jahr später (mit Inkrafttreten des Hauptteils der Novelle) zu Konzessionen für das mit Personenkraftwagen betriebene Personenbeförderungsgewerbe. Konzessionen für Drittstaatsangehörige, vor deren Erteilung aufgrund festgestellter materieller Gegenseitigkeit von der Voraussetzung der EWR-Bürgerschaft befreit wurde, bleiben unverändert gültig, auch wenn mit dem Heimatstaat des Konzessionsinhabers formelle Gegenseitigkeit im Sinne der neuen Bestimmungen nicht besteht.

Um zu vermeiden, dass die Behörden bei der erstmaligen Überprüfung der Zuverlässigkeit einem übermäßigen Ansturm ausgesetzt sind, und auch um dadurch verursachte überlange Wartezeiten hintanzuhalten, wird die Frist für die erstmalige Überprüfung der Zuverlässigkeit gestaffelt.

### **Zu Z 16 (§ 21 Abs. 8):**

Hier wird das Inkrafttreten der Novelle mit 1. September 2020 festgelegt; lediglich die Bestimmung des § 19 Abs. 7, wonach keine neuen Mietwagenkonzessionen mehr erteilt werden dürfen, und die Bestimmungen des § 14 Abs. 1a und 1b betreffend Ausnahmen aus der Tarifverordnung treten bereits mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft.