

640 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 917/A der Abgeordneten Christian Hafenecker, MA, Andreas Ottenschläger, Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG) geändert wird, sowie

über den Antrag 613/A(E) der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen betreffend Zusammenleg des Mietwagengewerbes und des Taxigewerbes

Antrag 917/A

Die Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA, Andreas **Ottenschläger**, Alois **Stöger**, diplômé, Kolleginnen und Kollegen haben den Initiativantrag 917/A am 13. Juni 2019 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Allgemeiner Teil“

Bisher bestanden im Bereich der gewerbsmäßigen Personbeförderung 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. Rückkehrpflicht). 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 Kraftfahrliniенverkehr 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 Herkunftsändern 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. „Bereithalteplicht“ erscheint – insb., da es seit geraumer Zeit keine Bedarfsprüfung mehr gibt – nicht mehr 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.“

Antrag 613/A(E)

Die Abgeordneten Alois **Stöger**, diplômé, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 27. Februar 2019 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Zahlreiche Problemstellungen rund um die Einordnung des Fahrdienstes „Uber“ in das Mietwagengewerbe sind ein Anlass dafür, diese ausgeübte Tätigkeit im Gelegenheitsverkehrsgesetz einer Regelung zu unterziehen.

Grundsätzlich erscheint es erforderlich, die beiden nicht mehr klar unterscheidbaren Konzessionen für gewerbsmäßige Beförderungen von Personen mit Kraftfahrzeugen, nämlich erstens das Mietwagengewerbe und das Platzfuhrwerksgewerbe (Taxigewerbe), die prinzipiell für den Fahrdienst „Uber“ anwendbar wären, zu einem konzessionspflichtigen Gewerbe nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz zusammenzuführen.

Das Mietwagengewerbe umfasst die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Kraftfahrzeugen unter Beistellung des Lenkers aufgrund besonderer Aufträge (Bestellungen). Während das Platzfuhrwerksgewerbes (Taxigewerbe) die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden oder durch Zuhilfenahme von Fernmeldeeinrichtungen angefordert werden, umfasst.

Grundsätzlich erlaubt § 14 Gelegenheitsverkehrsgesetz, dass der Landeshauptmann auf Anordnung der zuständigen Fachgruppe einen Tarif erlassen kann. Diese Tarife sind durch Verordnung zu bestimmen und können für das gesamte Bundesland für einzelne Verwaltungsbezirke oder für einzelne Gemeinden festgelegt werden.

Um die Problematik hinsichtlich des Fahrdienstes „Uber“ (nämlich die Abgrenzung zwischen Taxigewerbe und Mietwagengewerbe sowie Anwendung eines Taxi-Tarifes) zu lösen, wäre es sinnhaft, das Taxigewerbe und das Mietwagengewerbe zu einem einheitlichen Gewerbe zusammen zu fassen. Das würde auch bedingen, dass sämtliche Fahrer dem gleichen Berufsrecht (Kollektivvertrag) unterliegen unter den gleichen Berufsausübungs-voraussetzungen. Auch die Voraussetzungen zur Erlangung einer Konzession wären damit einheitlich gestaltet. Damit würde das Abstellen auf einen im Gesetz

bezeichneten „Bestellvorgang“ zur Unterscheidung dieser beiden Gewerbe, der offenbar zeitlich und technisch überholt erscheint, wegfallen und auch die arbeitsrechtlichen Bestimmungen wären für die in diesem Gewerbe tätigen Fahrer ident.

Für „Uber“ würde dies bedeuten, dass durch das Lösen dieser neuen Konzession und durch die Einhaltung der neuen Voraussetzungen nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz keine Verstöße mehr gegen das Mietwagengewerbe durch diese Form der Betriebsausübung gegeben sind. Gleichzeitig wäre auch der für Taxis durch den Landeshauptmann vorgegebene Tarif anzuwenden. Hinsichtlich des Bestellvorganges kann österreichweit „Uber“ über eine einheitliche Plattform/App geordert werden. Dies erschien auch (auf freiwilliger Basis) für Taxis äußerst sinnhaft (ebenso für den Konsumenten).“

Der Verkehrsausschuss hat den Initiativantrag 917/A und den Entschließungsantrag 613/A(E) in seiner Sitzung am 19. Juni 2019 in Verhandlung genommen. Als Berichterstatter zum Initiativantrag 917/A fungierte Abgeordneter Christian **Hafenecker**, MA. Zum Entschließungsantrag 613/A(E) erstattete Abgeordnete Melanie **Erasim**, MSc Bericht. An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA, Konrad **Antoni**, Douglas **Hoyos-Trauttmansdorff**, Andreas **Ottenschläger**, Stephanie **Cox**, BA und Mario **Lindner** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Andreas **Reichhardt** und der Ausschussobermann Abgeordneter Alois **Stöger**, diplômé.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA, Andreas **Ottenschläger** und Alois **Stöger**, diplômé einen Abänderungsantrag zum Initiativantrag 917/A eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu § 13 Abs. 3:“

Behebung eines redaktionellen Fehlers. Im letzten Halbsatz wird der Klammerausdruck „Taxi“ ergänzt.

Zu § 21 Abs. 8:

Die Inkraftsetzungsbestimmung für den § 14 Abs. 1a und 1b (verordnungsausnahmen) wird auf den 1.1.2020 geändert, um den Landeshauptmännern und -frauen genügend Zeit für die Anpassung bestehender Verordnungen einzuräumen.“

Ein im Zuge der Debatte eingebrachter Antrag der Abgeordneten Stephanie **Cox**, BA gemäß § 40 Abs. 1 GOG auf Durchführung einer Ausschussbegutachtung fand nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**dafür: J, dagegen: V, S, F, N**).

Bei der Abstimmung wurde der im Initiativantrag 917/A enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Christian **Hafenecker**, MA, Andreas **Ottenschläger** und Alois **Stöger**, diplômé mit Stimmenmehrheit (**dafür: V, S, F, dagegen: N, J**) beschlossen.

Der Entschließungsantrag 613/A(E) gilt als miterledigt.

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Christian **Hafenecker**, MA gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2019 06 19

Christian Hafenecker, MA

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

