

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (473 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 geändert wird

Das Gelegenheitsverkehrsgesetz erlaubt, unter näher definierten Voraussetzungen durch Verordnung des Landeshauptmannes für bestimmte Gebiete verbindliche Taxitarife festzulegen. Dies ist bei der Aufnahme eines Taxis auf der Straße oder am Standplatz sinnvoll, weil der Fahrgast nicht die Möglichkeit hat, Preisvergleiche anzustellen. Wenn das Taxi allerdings im Wege eines Kommunikationsdienstes bestellt wird (Telefon, Internet, etc.), entfällt diese Drucksituation jedoch und auch ein Preisvergleich ist möglich.

Bei Taxifahrten, die mittels Kommunikationsdienst bestellt werden, soll eine weitgehend freie Preisvereinbarung ermöglicht werden, auch wenn die Fahrt in einem Tarifgebiet stattfindet.

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme:

Das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 in der ab 1.1.2021 gültigen Fassung wird hinsichtlich Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, geändert.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 1. Dezember 2020 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Andreas **Ottenschläger** die Abgeordneten Dr. Christoph **Matznetter**, Dr. Johannes **Margreiter**, Dietmar **Keck**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Joachim **Schnabel** und Julia Elisabeth **Herr** sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore **Gewessler**, BA.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Taxi und Mietwagen sind ab 1.1.2021 vollständig zu einem einheitlichen Gewerbe, in dem alle Unternehmen und Lenkerinnen und Lenker denselben gesetzlichen Regelungen unterliegen, zusammengefasst. Damit gelten auch einheitliche, hohe Qualitäts- und Ausbildungsstandards, wie es seit vielen Jahren gefordert wird. Aus Gründen der Kundenfreundlichkeit, der Innovationsfähigkeit und der Berücksichtigung der Erwerbsfreiheit soll nunmehr als weitere Option der Preisbildung die Möglichkeit geschaffen werden, unter regional differenzierbaren Regelungen Fahrten zu einem vereinbarten Pauschalentgelt anbieten zu können.

Dies soll mit der vorliegenden Novelle für Fahrten, die über einen Kommunikationsdienst unter Vereinbarung eines Fahrpreises, der nicht überschritten werden darf, bestellt werden, ermöglicht werden. Zur Regelung des vorab zu vereinbarenden Entgelts kann der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau je nach regionalen Verhältnissen Unter- bzw. Obergrenzen festlegen. Für den Fall, dass für ein Tarifgebiet keine Mindestentgelte festgelegt werden, wird eine gesetzliche Untergrenze festgelegt. Durch die Anwendung verschiedener Untergrenzen und die mögliche Verbindung mit Obergrenzen kann auch ein Preisband etwa je nach Fahrtstrecke oder -dauer festgelegt werden. Damit werden einerseits unter fairen

Rahmenbedingungen Flexibilität und Differenzierungsmöglichkeiten in Preisbildung und Produkt, und andererseits preisliche Vorhersehbarkeit, Komfort und innovative Angebote für die Fahrgäste ermöglicht.

Die Möglichkeit zur Vereinbarung eines Fahrpreises wird lediglich für Bestellungen über einen Kommunikationsdienst vorgesehen, um den Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten zu gewährleisten und auf den Standplätzen Entscheidungsdruck oder Abwerbeversuche zu vermeiden. Die Bestellung über einen Kommunikationsdienst führt typischerweise zu einer besseren Vergleichbarkeit von Angeboten und Informationen als etwa am Standplatz.

Das Prinzip des vorab vereinbarten Pauschalpreises ist Nutzerinnen und Nutzern von unterschiedlichen Vermittlungsplattformen für Fahrten mit Mietwagen bekannt. Gleichzeitig besteht für die Gewerbetreibenden der Personenbeförderung mit Pkw eine Auswahl unterschiedlicher infrage kommender Kommunikationsdienste und Anbieter, wie Funkzentralen, Telefon/Kurznachricht oder Vermittlungsdienste und -plattformen mit digitalen Systemen.

Einheitliche Zugangsvoraussetzungen, Regelungen und Preisuntergrenzen für alle Marktteilnehmer stellen faire Wettbewerbsbedingungen, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit sicher, was auch dem Schutz der Marktchancen kleiner Betriebe sowie der Beschäftigten dient. Darüber hinaus sorgen die damit verbundenen Qualitätsstandards und Preisobergrenzen für ein hohes Maß an KonsumentInnenschutz und Sicherheit. Laut Daten und Fakten 2020 zur Österreichischen Verkehrswirtschaft der Bundessparte Transport und Verkehr der WKO verzeichnete die Fachgruppe Beförderungsgewerbe mit Pkw 2019 rund 11.350 aktive Mitglieder, mehr als 400 Neugründungen und rund 14.000 Beschäftigte (ohne geringfügig Beschäftigte). Die Zahl der Beschäftigten inklusive geringfügig Beschäftigter nahm in der Fachgruppe im Vergleich zum Jahr 2010 um rund 10 Prozent zu. Die Zunahme der Tariflöhne im Jahresdurchschnitt lag für Arbeiter und Angestellte im Beförderungsgewerbe mit Pkw von 2006 auf 2019 bei rund 40%. 2017 betrug der Umsatz des Gewerbes rund 2,2 Mrd. Euro, die Erlöse und Erträge je Beschäftigten waren unter jenen der Fachverbände in der Sparte Transport und Verkehr mit rund 87.000 Euro am niedrigsten.

Zu Z 1 und 4:

Im Sinn der Rechtsklarheit soll die Änderung des § 13 entfallen; stattdessen wird bei den mittels Kommunikationsdienst bestellten Fahrten, die nicht einem verbindlichen Tarif unterliegen, festgelegt, dass kein Fahrpreisanzeiger verwendet werden muss auch, wenn ein solcher grundsätzlich in einer allfälligen Tarifverordnung vorgeschrieben ist. Dementsprechend war auch die Bestimmung über das Inkrafttreten redaktionell anzupassen (§ 13 ist nicht zu zitieren). Um einen angemessenen Zeitraum zur Vorbereitung auf die neuen Möglichkeiten zu schaffen, wird das Datum des Inkrafttretens neu festgelegt. Dabei soll wegen des anzunehmenden größeren technischen Umstellungsbedarfs für die Fahrpreiskalkulation beim Teilen von Fahrten und der Covid-19-Situation § 14 Abs. 1c erst mit 1. Juni 2021 in Kraft treten.

Zu Z 2 und 3:

Es soll mit Z 2 klargestellt werden, dass es bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, verschiedene gleichwertige Möglichkeiten der Fahrpreisberechnung gibt. Sofern die Fahrt in einem Tarifgebiet stattfindet, gibt es neben der Anwendung des verbindlichen Tarifs die Möglichkeit, dass in der Verordnung des Landeshauptmannes für solche bestellten Fahrten, für die ein Pauschalentgelt bereits bei Bestellung vereinbart wird, Mindest- und/oder Höchstentgelte samt Zuschlägen (Preisband) festgelegt werden. Das bedeutet, dass sowohl eine oder mehrere Untergrenzen in Form absoluter Beträge, oder in Verbindung mit Zuschlägen oder Obergrenzen in Form eines Preisbandes etwa nach Streckenlänge, Fahrdauer oder anderen objektivierbaren Kriterien festgelegt werden können.

Falls Mindestentgelte nicht festgelegt werden, soll es eine gesetzlich bestimmte Untergrenze für das zu vereinbarende Entgelt geben. Die vom Landeshauptmann/der Landeshauptfrau festgelegten Mindestgelte können dieses sowohl über- als auch unterschreiten. Ebenfalls können Obergrenzen für zu vereinbarende Entgelte festgelegt werden, was insbesondere zur Sicherstellung des KonsumentInnenschutzes und des Funktionierens der Daseinsvorsorge durch das Gewerbe erforderlich sein kann.

Eine Vereinbarung kommt zustande, wenn sowohl Kunde als auch Gewerbetreibender (ggf. vertreten durch einen für ihn tätigen Taxilenker bzw. Vermittlungsdienst) dem Fahrpreis zustimmen. Sofern eine bestellte Fahrt zu einem vereinbarten Fahrpreis angeboten wird, obliegt es jedenfalls dem Kunden/der Kundin, ob er/sie sich dafür, oder für eine Fahrt nach Tarif entscheidet, sofern die übrigen rechtlichen Voraussetzungen dafür erfüllt sind; entscheidet man sich gegen eine Fahrt nach Tarif, muss kein

Fahrpreisanzeiger verwendet werden, auch, wenn ein solcher in einer Verordnung des Landeshauptmannes/der Landeshauptfrau vorgeschrieben ist.

Näheres zu einer schriftlichen Bestätigung des vereinbarten Entgelts der Fahrt darf vom Landeshauptmann/der Landeshauptfrau geregelt werden, falls dies aufgrund der regionalen Gegebenheiten erforderlich erscheint – in der Praxis wird eine schriftliche Bestätigung voraussichtlich vor allem auf digitalem Weg, als SMS/Kurznachricht oder Papierausdruck erfolgen.

In Z 3 erfolgt eine redaktionelle Anpassung hins. des Entfalls der Verpflichtung zur Verwendung eines Fahrpreisanzeigers auch bei Taxifahrten, die sich mehrere Fahrgäste teilen.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten **Andreas Ottenschläger**, Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, G, N, **dagegen:** S, F) beschlossen.

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

Wien, 2020 12 01

Andreas Ottenschläger

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

