

TE Vfgh Erkenntnis 2025/12/10 G100/2025, V215/2025

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 10.12.2025

Index

50/03 Personen- und Güterbeförderung

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Gesetz

B-VG Art7 Abs1 / Verordnung

B-VG Art139 Abs1 Z3

B-VG Art140 Abs1 Z1 litc

StGG Art2

StGG Art6

GelVerkG 1996 §14, §15 Abs1 Z4

Wr TaxitarifV §1, §2, §3, §4, §5, §6, §7, §8, §9, §10

VfGG §7 Abs1

1. B-VG Art. 7 heute
2. B-VG Art. 7 gültig ab 01.08.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.2004 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
4. B-VG Art. 7 gültig von 16.05.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 68/1998
5. B-VG Art. 7 gültig von 14.08.1997 bis 15.05.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
6. B-VG Art. 7 gültig von 01.07.1988 bis 13.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
7. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
8. B-VG Art. 7 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 7 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. B-VG Art. 7 heute
2. B-VG Art. 7 gültig ab 01.08.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.2004 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
4. B-VG Art. 7 gültig von 16.05.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 68/1998
5. B-VG Art. 7 gültig von 14.08.1997 bis 15.05.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
6. B-VG Art. 7 gültig von 01.07.1988 bis 13.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
7. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
8. B-VG Art. 7 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 7 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. B-VG Art. 139 heute

2. B-VG Art. 139 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
5. B-VG Art. 139 gültig von 30.11.1996 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 659/1996
6. B-VG Art. 139 gültig von 01.01.1991 bis 29.11.1996 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
7. B-VG Art. 139 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
8. B-VG Art. 139 gültig von 21.07.1962 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 205/1962
9. B-VG Art. 139 gültig von 19.12.1945 bis 20.07.1962 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
10. B-VG Art. 139 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. B-VG Art. 140 heute
2. B-VG Art. 140 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 140 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. B-VG Art. 140 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
5. B-VG Art. 140 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
6. B-VG Art. 140 gültig von 06.06.1992 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 276/1992
7. B-VG Art. 140 gültig von 01.01.1991 bis 05.06.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
8. B-VG Art. 140 gültig von 01.07.1988 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
9. B-VG Art. 140 gültig von 01.07.1976 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
10. B-VG Art. 140 gültig von 19.12.1945 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
11. B-VG Art. 140 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

1. StGG Art. 2 heute
2. StGG Art. 2 gültig ab 23.12.1867

1. StGG Art. 6 heute
2. StGG Art. 6 gültig ab 23.12.1867

1. VfGG § 7 heute
2. VfGG § 7 gültig ab 22.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2020
3. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 21.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 101/2014
4. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2014
5. VfGG § 7 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
6. VfGG § 7 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
7. VfGG § 7 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. VfGG § 7 gültig von 01.10.2002 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2002
9. VfGG § 7 gültig von 01.01.1991 bis 30.09.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 329/1990
10. VfGG § 7 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 311/1976

Leitsatz

Abweisung eines Individualantrags auf Aufhebung einer Bestimmung des GelegenheitsverkehrsG und der Wr TaxitarifV betreffend die unterschiedlichen Tarife für im Wege von Kommunikationsdiensten bestellte Taxis gegenüber dem "street-hail"-Markt; Festlegung von Fixpreisen und eines Rabattverbots bei der Aufnahme von Fahrgästen auf der Straße oder am Standplatz im Hinblick auf Transparenz und Konsumentenschutz sachlich begründet; kein Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz durch die unterschiedliche Tarifregelung innerhalb eines Gewerbes auf Grund der Möglichkeit der Nutzung von Kommunikationsdiensten zur Erlangung flexiblerer Preisgestaltung; kein Verstoß gegen das Recht auf Unversehrtheit des Eigentums auf Grund der Ordnungsfunktion der Festlegung von Mindest- und Höchstentgelten für im Wege des Kommunikationsdienstes bestellte Taxis

Spruch

I.römisch eins.

Der Antrag wird zurückgewiesen, soweit er sich gegen §14 Abs2 und 3 des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, BGBl Nr 112/1996, idFBGBl I Nr 13/2021 richtet. Der Antrag wird zurückgewiesen, soweit er sich gegen §14 Abs2 und 3 des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, Bundesgesetzblatt Nr 112 aus 1996,, in der Fassung

Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 13 aus 2021, richtet.

II.römisch zwei.

Im Übrigen wird der Antrag abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Antragsrömisch eins. Antrag

Mit dem vorliegenden, auf Art140 Abs1 Z1 litc und Art139 Abs1 Z3 B-VG gestützten Antrag begehren die Antragsteller, der Verfassungsgerichtshof möge

"1.) §14 GelverkG idgF (BGBl I. 13/2021) zur Gänze "1.) §14 GelverkG idgF Bundesgesetzblatt römisch eins. 13 aus 2021,) zur Gänze

sowie

2.) §15 Abs1 Z4 GelverkG idgF (BGBl I. 18/2022) 2.) §15 Abs1 Z4 GelverkG idgF Bundesgesetzblatt römisch eins. 18 aus 2022,) sowie

sowie

3.) Die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife sowie Mindest- und Höchstentgelte für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi festgelegt werden ('Wiener Taxitarif') idgF (Gz W140/020 idF ABl. 22/2023), zur Gänze 3.) Die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife sowie Mindest- und Höchstentgelte für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi festgelegt werden ('Wiener Taxitarif') idgF (Gz W140/020 in der Fassung Amtsblatt 22 aus 2023,)), zur Gänze

in eventu zu 1.) bis 3.)

4.a. §14 Abs1b, Abs1c, Abs4 GelverkG idgF (BGBl I. 13/2021) sowie den 'Wiener Taxitarif' idgF (Gz W140/020, idgF ABl. 22/2023) zur Gänze 4.a. §14 Abs1b, Abs1c, Abs4 GelverkG idgF Bundesgesetzblatt römisch eins. 13 aus 2021,) sowie den 'Wiener Taxitarif' idgF (Gz W140/020, idgF Amtsblatt 22 aus 2023,)) zur Gänze

in eventu

4.b.) in §14 Abs1b GelverkG idgF (BGBl I. 13/2021) sowohl im 1. als auch im 2. Satz die Wortfolge im Weg eines Kommunikationsdienstes' 4.b.) in §14 Abs1b GelverkG idgF Bundesgesetzblatt römisch eins. 13 aus 2021,) sowohl im 1. als auch im 2. Satz die Wortfolge 'im Weg eines Kommunikationsdienstes'

sowie

in §14 Abs1b GelverkG idgF (BGBl I. 13/2021) die Wortfolge 'sowohl Mindest- als auch', sowie den Satz nach dem Semikola bzw Strichpunkt 'werden in der Verordnung Mindestentgelte nicht festgelegt, so beträgt das Mindestentgelt jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschlägen gemäß Abs4.' in §14 Abs1b GelverkG idgF Bundesgesetzblatt römisch eins. 13 aus 2021,) die Wortfolge 'sowohl Mindest- als auch', sowie den Satz nach dem Semikola bzw Strichpunkt 'werden in der Verordnung Mindestentgelte nicht festgelegt, so beträgt das Mindestentgelt jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschlägen gemäß Abs4.'

sowie

in §14 Abs1c GelverkG idgF (BGBl I. 13/2021) im ersten Satz die Wortfolge Im Weg eines Kommunikationsdienstes,' und im zweiten Absatz den gesamten Satz 'Wurde eine Verordnung gem. Abs1 erlassen, darf der Fahrpreis für jeden Fahrgast keinesfalls in der Verordnung festgelegte Mindestentgelte unterschreiten.' in §14 Abs1c GelverkG idgF Bundesgesetzblatt römisch eins. 13 aus 2021,) im ersten Satz die Wortfolge 'im Weg eines Kommunikationsdienstes,' und im zweiten Absatz den gesamten Satz 'Wurde eine Verordnung gem. Abs1 erlassen, darf der Fahrpreis für jeden Fahrgast keinesfalls in der Verordnung festgelegte Mindestentgelte unterschreiten.'

sowie

in §14 Abs4 GelVerkG idgF (BGBl I. 13/2021) den vierter und den fünften Satz bzw die Wortfolge Bei Fahrten, die einer

Verordnung gemäß Abs1 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.' in §14 Abs4 GelVerkG idGF Bundesgesetzblatt römisch eins. 13 aus 2021,) den vierter und den fünften Satz bzw die Wortfolge 'Bei Fahrten, die einer Verordnung gemäß Abs1 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.'

sowie

in §1 Abs3 'Wiener Taxitarif', idGF (ABl. 22/2023), die Wortfolge 'im Weg eines Kommunikationsdienstes' und 'Mindest- und' sowie '(Preisband)' in §1 Abs3 'Wiener Taxitarif', idGF Amtsblatt 22 aus 2023,, die Wortfolge 'im Weg eines Kommunikationsdienstes' und 'Mindest- und' sowie '(Preisband)'

sowie

in §5 Z1 'Wiener Taxitarif', idGF (ABl. 22/2023), 'im Weg eines Kommunikationsdienstes' in §5 Z1 'Wiener Taxitarif', idGF Amtsblatt 22 aus 2023,, 'im Weg eines Kommunikationsdienstes'

sowie

in §6 Abs1 'Wiener Taxitarif' idGF (ABl. 22/2023), die Wortfolge 'im Wege eines Kommunikationsdienstes' in §6 Abs1 'Wiener Taxitarif' idGF Amtsblatt 22 aus 2023,, die Wortfolge 'im Wege eines Kommunikationsdienstes'

sowie

in der Überschrift des §8 'Wiener Taxitarif' idGF (ABl. 22/2023), die Streichung der Wortfolge 'Mindest- und' sowie '(Preisband)' in der Überschrift des §8 'Wiener Taxitarif' idGF Amtsblatt 22 aus 2023,, die Streichung der Wortfolge 'Mindest- und' sowie '(Preisband)'

in §8 Abs1 'Wiener Taxitarif' idGF (ABl. 22/2023), die Wortfolge 'im Weg eines Kommunikations-dienstes,' und 'unter- oder' sowie '(Preisband)' in §8 Abs1 'Wiener Taxitarif' idGF Amtsblatt 22 aus 2023,, die Wortfolge 'im Weg eines Kommunikations-dienstes,' und 'unter- oder' sowie '(Preisband)'

sowie

in §9 Z1 'Wiener Taxitarif', idGF (ABl. 22/2023), die Wortfolge 'niedrigen oder' in §9 Z1 'Wiener Taxitarif', idGF Amtsblatt 22 aus 2023,, die Wortfolge 'niedrigen oder'

sowie

in §9 Z2 'Wiener Taxitarif' idGF (ABl. 22/2023), die Wortfolge 'niedrigeres oder', 'Mindest- oder', sowie '(Preisband)'" in §9 Z2 'Wiener Taxitarif' idGF Amtsblatt 22 aus 2023,, die Wortfolge 'niedrigeres oder', 'Mindest- oder', sowie '(Preisband)'"

als verfassungswidrig aufheben.

II. Rechtslager römisch zwei. Rechtslage

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG), BGBl 112/1996, idF BGBl I 13/2021 lauten wie folgt (im Hauptantrag angefochten werden §14 und §15 Abs1 Z4): 1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG), Bundesgesetzblatt 112 aus 1996,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, lauten wie folgt (im Hauptantrag angefochten werden §14 und §15 Abs1 Z4):

"Tarife

§14. (1) Der Landeshauptmann kann auf Anregung der zuständigen Fachgruppe oder von Amts wegen unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse (Art und Umfang der verschiedenen Leistungen und des hierfür erforderlichen Aufwandes sowie Interessen der Kunden) für den mit Personenkraftwagen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehr – ausgenommen Beförderungen von Schülern auf Grund des §30f des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967, BGBl Nr 376 – nach Anhörung der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft und der Kammer für Arbeiter und Angestellte sowie in jenen Fällen, in denen ein Tarif nur für eine Gemeinde festgelegt

werden soll, auch dieser, verbindliche Tarife festlegen. In den Fällen, in denen ein Tarif nur für eine Gemeinde gelten soll, kann auch diese die Festlegung verbindlicher Tarife anregen. Die Tarife sind durch Verordnung zu bestimmen und können für das gesamte Bundesland, für einzelne Verwaltungsbezirke oder für einzelne Gemeinden festgelegt werden. Für Beförderungen aus besonderen Anlässen können im Tarif Sondervereinbarungen (Pauschale) festgelegt werden. §14. (1) Der Landeshauptmann kann auf Anregung der zuständigen Fachgruppe oder von Amts wegen unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse (Art und Umfang der verschiedenen Leistungen und des hierfür erforderlichen Aufwandes sowie Interessen der Kunden) für den mit Personenkraftwagen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehr – ausgenommen Beförderungen von Schülern auf Grund des §30f des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967, Bundesgesetzblatt, Nr 376 – nach Anhörung der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft und der Kammer für Arbeiter und Angestellte sowie in jenen Fällen, in denen ein Tarif nur für eine Gemeinde festgelegt werden soll, auch dieser, verbindliche Tarife festlegen. In den Fällen, in denen ein Tarif nur für eine Gemeinde gelten soll, kann auch diese die Festlegung verbindlicher Tarife anregen. Die Tarife sind durch Verordnung zu bestimmen und können für das gesamte Bundesland, für einzelne Verwaltungsbezirke oder für einzelne Gemeinden festgelegt werden. Für Beförderungen aus besonderen Anlässen können im Tarif Sondervereinbarungen (Pauschale) festgelegt werden.

(1a) Eine Verordnung gemäß Abs1 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 Fahrtkostenzuschüsse von Körperschaften öffentlichen Rechts geleistet werden;
5. Fahrten, die im Rahmen des Betriebes eines Anrufsammeltaxis gemäß §38 Abs3 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) Bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, darf von in einer Verordnung gemäß Abs1 festgelegten verbindlichen Tarifen abgewichen werden, wenn eine Vereinbarung über den Fahrpreis sowie Abfahrts- und Zielort getroffen wird. Es dürfen jedoch in der Verordnung für Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, anstelle verbindlicher Tarife sowohl Mindest- als auch Höchstentgelte (Preisband) einschließlich von Zuschlägen gem. Abs4 festgelegt werden; werden in der Verordnung Mindestentgelte nicht festgelegt, so beträgt das Mindestentgelt jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschlägen gemäß Abs4. Der Fahrpreis ist unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen bereits bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden. Näheres über eine schriftliche oder elektronische Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises darf mit Verordnung des Landeshauptmannes geregelt werden. Wurde eine Vereinbarung über den Fahrpreis getroffen, muss kein Fahrpreisanzeiger verwendet werden.

(1c) Bei Fahrten, die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, darf bei der Bestellung auch angeboten werden, die Fahrt zu einem herabgesetzten Fahrpreis mit anderen Fahrgästen zu teilen, die gegebenenfalls an verschiedenen Stellen aufgenommen und/oder abgesetzt werden. In diesem Fall ist

1. die aufgrund der Aufnahme weiterer Fahrgäste voraussichtliche verlängerte Fahrtdauer sowie
2. das Ausmaß der Herabsetzung des Fahrpreises

im Vorhinein bekanntzugeben. Wurde eine Verordnung gem. Abs1 erlassen, darf der Fahrpreis für jeden Fahrgast keinesfalls in der Verordnung festgelegte Mindestentgelte unterschreiten. Der Fahrpreis ist unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen sowie Festlegung von Abfahrts- und Zielort bereits bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden. Näheres zum Bestellvorgang, wie insbesondere eine schriftliche oder elektronische Bestätigung des Fahrpreises darf mittels Verordnung des Landeshauptmannes geregelt werden. Wurde eine Vereinbarung über den Fahrpreis getroffen, muss kein Fahrpreisanzeiger verwendet werden.

(2) Wenn eine Stadt und der dazugehörige Flughafen in verschiedenen Bundesländern gelegen sind, erfolgt die Festlegung der verbindlichen Tarife für den mit Personenkraftwagen ausgeübten Flughafenzubringer- und -abholverkehr durch den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Im übrigen gilt Abs1 mit der Maßgabe, daß eine Tarifierung durch den Fachverband für die Beförderungsgewerbe mit Personenkraftwagen erfolgen kann und an Stelle der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft die Wirtschaftskammer Österreich sowie an Stelle der Kammer für Arbeiter und Angestellte die Bundesarbeitskammer anzuhören ist.

(3) Auf Anregung des Fachverbandes der Autobusunternehmen oder von Amts wegen kann der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das mit Omnibussen ausgeübte Mietwagen-Gewerbe – ausgenommen Beförderungen von Schülern auf Grund des §30f des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 – nach Anhörung der Wirtschaftskammer Österreich und der Bundesarbeitskammer verbindliche Tarife festlegen. Diese müssen Höchst- und Mindesttarife sein, wobei die Mindesttarife nicht mehr als 25% unter den Höchstattarifen liegen dürfen. Im Tarif können Sondervereinbarungen nach der Art des Verkehrs, der saisonalen Verkehrsnachfrage, der Häufigkeit der im Rahmen eines Auftrages durchgeführten Fahrten und der Anzahl der zu befördernden Personen sowie unter Berücksichtigung des eingesetzten Beförderungsmittels festgelegt werden.

(4) Die Tarife gemäß Abs1 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 Abs1 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.

(5) Die genehmigten Tarife sind im Amtsblatt der betroffenen Landesregierung, bei Genehmigung durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im 'Amtsblatt zur Wiener Zeitung' kundzumachen.

(6) Die im Abs1 festgelegten Aufgaben der Gemeinden sind solche des eigenen Wirkungsbereiches.

§14a. (1) [...]

Strafbestimmungen

§15. (1) Abgesehen von gemäß dem V. Hauptstück der GewO 1994 zu ahndenden Verwaltungsübertretungen begeht eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu ahnden ist, wer als Unternehmer §15. (1) Abgesehen von gemäß dem römisch fünf. Hauptstück der GewO 1994 zu ahndenden Verwaltungsübertretungen begeht eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu ahnden ist, wer als Unternehmer [...]

4. die gemäß §14 festgelegten Tarife nicht einhält;

[...]

Wirksamkeitsbeginn und Vollziehung

§21. (1) [...]

(9) §14 Abs1b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 13/2021 tritt mit 1. März 2021 in Kraft, §14 Abs1c in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 13/2021 tritt mit 1. Juni 2021 in Kraft(9) §14 Abs1b in der Fassung des

Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 13 aus 2021, tritt mit 1. März 2021 in Kraft, §14 Abs1c in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 13 aus 2021, tritt mit 1. Juni 2021 in Kraft.

[...]"

2. Die mit dem Hauptantrag zur Gänze angefochtene Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife sowie Mindest- und Höchstentgelte für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi festgelegt werden (Wiener Taxitarif), Amtsblatt der Stadt Wien 11/2021, idF ABl. der Stadt Wien 22/2023 lautet: 2. Die mit dem Hauptantrag zur Gänze angefochtene Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife sowie Mindest- und Höchstentgelte für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi festgelegt werden (Wiener Taxitarif), Amtsblatt der Stadt Wien 11 aus 2021,, in der Fassung Amtsblatt der Stadt Wien 22 aus 2023, lautet:

"Geltungsbereich

§1. (1) Für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 –GelverkG, BGBl Nr 112, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 13/2021) werden für das Bundesland Wien verbindliche Tarife nach Maßgabe der §§2 bis 7 festgelegt. §1. (1) Für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 –GelverkG, BGBl Nr 112, in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 13 aus 2021,) werden für das Bundesland Wien verbindliche Tarife nach Maßgabe der §§2 bis 7 festgelegt.

(2) Diese Verordnung ist auf folgende Fahrten nicht anzuwenden:

1. Fahrten gemäß §14 Abs1a GelverkG;

2. Fahrten, die im Rahmen der Beförderung von Menschen mit Behinderung oder Menschen mit einer dauerhaft schweren Gehbehinderung, denen die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs unzumutbar ist, durchgeführt werden, wenn dafür Fahrtkostenzuschüsse von Körperschaften des öffentlichen Rechts oder Förderungen von Trägern und Trägerinnen der Sozial- und Behindertenhilfe geleistet werden.

(3) Abweichend von Abs1 werden für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten, für die gemäß §14 Abs1b erster Satz GelverkG von den verbindlichen Tarifen abgewichen werden darf, Mindest- und Höchstentgelte (Preisband) nach Maßgabe des §8 Abs1 und 2 festgelegt. Für Fahrten gemäß §14 Abs1c GelverkG gilt §8 Abs3.

Zusammensetzung des Tarifs

§2. (1) Der Tarif für eine Fahrt setzt sich aus einem Grundbetrag, einem Wegstreckentarif, einem Zeittarif (§§3, 4) sowie aus allfälligen Zuschlägen (§5) zusammen, wobei

1. der Grundbetrag ein fester Geldbetrag ist, den der Fahrgast unabhängig von der Fahrtdauer oder -strecke zu leisten hat;

2. der Wegstreckentarif ein Geldbetrag ist, den der Fahrgast für eine bestimmte zurückgelegte Wegstrecke ohne Berücksichtigung der dafür benötigten Zeit zu leisten hat;

3. der Zeittarif ein Geldbetrag ist, den der Fahrgast für eine bestimmte verbrauchte Zeit ohne Berücksichtigung der darin zurückgelegten Strecke zu leisten hat.

Die Fahrpreisberechnung erfolgt in der Weise, dass während der gesamten Fahrt gleichzeitig der Wegstreckentarif und der Zeittarif zugrunde gelegt werden.

(2) Die Tarife sind der Berechnung des Fahrpreises für Fahrten im Bundesland Wien unabhängig von der Anzahl der beförderten Personen zu Grunde zu legen und beinhalten die Umsatzsteuer.

(3) Für die Verrechnung der Tarife dürfen nur Fahrpreisanzeiger (Taxameter) verwendet werden, die automatisch zwischen dem in §3 festgelegten Tagtarif und dem in §4 festgelegten Nacht-, Sonn- und Feiertagstarif umschalten.

Tagtarif

§3. (1) Der Tagtarif ist an Werktagen von 6.00 bis 23.00 Uhr für jede während dieser Zeit begonnene Fahrt zu verrechnen.

(2) Der Grundbetrag beträgt 3,80 Euro.

(3) Der Wegstreckentarif beträgt

1. für eine Wegstrecke bis einschließlich 5 km für jeden km 0,95 Euro,
2. für die den 5 km nachfolgende Wegstrecke für jeden km 0,58 Euro.

Anteilmäßig gefahrene Kilometer sind anteilmäßig zu verrechnen, wobei der Fortschaltbetrag 20 Cent beträgt.

(4) Der Zeittarif beträgt 0,58 Euro für jede Minute. Anteilmäßig verbrauchte Minuten sind anteilmäßig zu verrechnen, wobei der Fortschaltbetrag 20 Cent beträgt.

Nacht-, Sonn- und Feiertagstarif

§4. (1) Der Nacht-, Sonn- und Feiertagstarif ist an Werktagen von 23.00 bis 6.00 Uhr sowie an Sonntagen und Feiertagen (§7 Abs2 Arbeitsruhegesetz – ARG, BGBl Nr 144/1983, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 22/2019) ganztägig für jede während dieser Zeit begonnene Fahrt zu verrechnen. §4. (1) Der Nacht-, Sonn- und Feiertagstarif ist an Werktagen von 23.00 bis 6.00 Uhr sowie an Sonntagen und Feiertagen (§7 Abs2 Arbeitsruhegesetz – ARG, Bundesgesetzblatt Nr 144 aus 1983,, in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 22 aus 2019,) ganztägig für jede während dieser Zeit begonnene Fahrt zu verrechnen.

(2) Der Grundbetrag, der Wegstreckentarif und der Zeittarif ergeben sich aus den in §3 Abs2 bis Abs4 festgelegten Beträgen zuzüglich einer jeweiligen Erhöhung um 15 %, wobei der Grundbetrag 4,30 Euro beträgt. Auf die Verrechnung anteilmäßig gefahrener Kilometer ist §3 Abs3 zweiter Satz und auf die Verrechnung anteilmäßig verbrauchter Minuten §3 Abs4 zweiter Satz sinngemäß anzuwenden. Zuschläge §5. Zuschläge dürfen ausschließlich für folgende Leistungen verrechnet werden, wobei für diese Leistungen jeweils ein Zuschlag von 2 Euro zu verrechnen ist: 1. Bestellung eines Fahrzeuges im Weg eines Kommunikationsdienstes; 2. Beförderung von mehr als vier Fahrgästen mit einem Fahrzeug, das nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften für eine solche Beförderung zum Verkehr zugelassen ist.

Zuschläge

§5. Zuschläge dürfen ausschließlich für folgende Leistungen verrechnet werden, wobei für diese Leistungen jeweils ein Zuschlag von 2 Euro zu verrechnen ist:

1. Bestellung eines Fahrzeuges im Weg eines Kommunikationsdienstes;
2. Beförderung von mehr als vier Fahrgästen mit einem Fahrzeug, das nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften für eine solche Beförderung zum Verkehr zugelassen ist.

Bestellte Fahrten, Einschalten des Taxameters

§6. (1) Wird eine Fahrt im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt, so ist der Taxameter erst nach Zusteigen des Fahrgastes einzuschalten.

(2) Ergibt sich nach dem vereinbarten Zeitpunkt am Bestellort jedoch eine Wartezeit für den Lenker oder die Lenkerin, so ist der Taxameter nach Ablauf von zwei Minuten einzuschalten.

(3) Tritt ein Besteller oder eine Bestellerin die Fahrt mit dem rechtzeitig erschienenen (Abs2) und nicht abbestellten Fahrzeug nicht an, so ist, wenn die Ursache der Nichtbenützung des Fahrzeuges nicht vom Lenker oder der Lenkerin zu verantworten ist, der nach einer Wartezeit von insgesamt 10 Minuten am Taxameter angezeigte Preis inklusive allfälliger Zuschläge (§5) zu verrechnen.

Betriebsstörung, Ausfall des Taxameters

§7. (1) Kann die begonnene Fahrt wegen einer Betriebsstörung des Fahrzeuges vorübergehend nicht fortgesetzt werden, ist der Taxameter während des Zeitraumes der Betriebsstörung abzuschalten.

(2) Versagt nach Antritt der Fahrt der Taxameter, so hat der Lenker oder die Lenkerin diesen Umstand dem Fahrgast unverzüglich bekanntzugeben. Möchte der Fahrgast die Fahrt fortsetzen, ist der gesamte Fahrpreis auf Grundlage des geltenden Tarifs und der fahrpreisrelevanten Daten zu berechnen, wobei die für die Berechnung des Fahrpreises zu verwendenden fahrpreisrelevanten Daten aus dem Routenplaner des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Verfügung steht, zu beziehen sind.

Mindest- und Höchstentgelte (Preisband) für im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten

§8. (1) Der für eine im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrt (§14 Abs1b GelverkG) vereinbarte Fahrpreis darf den verbindlichen Tarif, der für dieselbe Fahrt im Geltungsbereich dieser Verordnung zur Anwendung gelangen würde (Vergleichsfahrt), maximal um 20 % unter- oder überschreiten (Preisband). Die für die Berechnung der Vergleichsfahrt fahrpreisrelevanten Daten (Abfahrtsort, Zielort, Wegstrecke in Kilometern, voraussichtliche Fahrzeit) sind dabei unter Berücksichtigung der geplanten Abfahrtszeit aus dem Routenplaner des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Verfügung steht, zu beziehen. Die Verwendung gleichartiger Routenplaner oder Software ist zulässig, sofern der mittels dieser Programme berechnete Fahrpreis nachweislich innerhalb des zulässigen Preisbandes liegt, das sich bei Heranziehung des Routenplaners des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie ergibt.

(2) Der oder die Gewerbetreibende hat dem Fahrgast vor Antritt der Fahrt eine schriftliche oder elektronische Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises auszustellen.

(3) Abs2 gilt auch für Fahrten gemäß §14 Abs1c GelverkG.

Strafbestimmung

§9. Eine Verwaltungsübertretung begeht, wer

1. entgegen den Bestimmungen dieser Verordnung einen niedrigeren oder höheren als den verbindlich festgelegten Tarif verrechnet, und ist gemäß §15 Abs1 Z4, Abs2, Abs5 Z1 oder Abs6 GelverkG zu bestrafen;
2. entgegen §8 Abs1 ein niedrigeres oder höheres als das zulässige Mindest- oder Höchstentgelt (Preisband) verrechnet, und ist gemäß §15 Abs1 Z5, Abs5 Z1 oder Abs6 GelverkG zu bestrafen;
3. entgegen §8 Abs2 vor Antritt der Fahrt keine Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises ausstellt, und ist gemäß §15 Abs1 Z5 oder Abs6 GelverkG zu bestrafen;
4. entgegen §8 Abs3 vor Antritt der Fahrt keine Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises ausstellt, und ist gemäß §15 Abs1 Z5 oder Abs6 GelverkG zu bestrafen.

Inkrafttretens-, Außerkrafttretens- und Übergangsbestimmungen

§10. (1) Diese Verordnung, ausgenommen §1 Abs3 zweiter Satz, §8 Abs3 sowie §9 Z4, tritt mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung, frühestens jedoch mit 1. März 2021, in Kraft. §1 Abs3 zweiter Satz, §8 Abs3 sowie §9 Z4 treten mit 1. Juni 2021 in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerks-Gewerbe festgelegt werden (Wiener Taxitarif 1997), ABl. der Stadt Wien Nr 1997/48, in der Fassung der Verordnung ABl. der Stadt Wien Nr 2012/42, außer Kraft. (2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerks-Gewerbe festgelegt werden (Wiener Taxitarif 1997), Amtsblatt der Stadt Wien Nr 1997/48, in der Fassung der Verordnung Amtsblatt der Stadt Wien Nr 2012/42, außer Kraft.

(3) Die in den für die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi verwendeten Fahrzeuge vorhandenen Fahrpreisanzeiger (Taxameter) müssen längstens bis zum 15. September 2021 entsprechend den verbindlichen Tarifbestimmungen dieser Verordnung geeicht sein. Taxameter, die noch gemäß dem Wiener Taxitarif 1997 in der Fassung der Verordnung ABl. der Stadt Wien Nr 2012/42 gültig geeicht sind, dürfen bis zum Ablauf der Übergangsfrist weiter verwendet werden, und es ist in diesem Fall der am Taxameter angezeigte Preis zu verrechnen." (3) Die in den für die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi verwendeten Fahrzeuge vorhandenen Fahrpreisanzeiger (Taxameter) müssen längstens bis zum 15. September 2021 entsprechend den verbindlichen Tarifbestimmungen dieser Verordnung geeicht sein. Taxameter, die noch gemäß dem Wiener Taxitarif 1997 in der Fassung der Verordnung Amtsblatt der Stadt Wien Nr 2012/42 gültig geeicht sind, dürfen bis zum Ablauf der Übergangsfrist weiter verwendet werden, und es ist in diesem Fall der am Taxameter angezeigte Preis zu verrechnen."

III. Antragsvorbringen und Vorverfahrenrömisches drei. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Die Antragsteller betreiben jeweils das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi in Wien.

1.1. Die Zulässigkeit ihres Antrages begründen die Antragsteller wie folgt:

1.1.1. Alle Antragsteller hätten vor der Novelle BGBl I 83/2019 ein "klassisches" Taxigewerbe betrieben und würden auch weiterhin vorrangig das "street-hail"-Segment (Aufnahme von Fahrgästen auf der Straße oder am Standplatz) bedienen. Bei ihrem "Kerngeschäft" würden sie keine Kommunikationsdienste für die Bestellung von Fahrten verwenden, sodass sie nicht gemäß §14 Abs1b GelverKG von den per Verordnung festzulegenden verbindlichen Tarifen abweichen dürften. Weiters dürften sie ihren Fahrgästen nicht gemäß §14 Abs1c GelverKG anbieten, die Fahrt zu einem herabgesetzten Fahrpreis mit anderen Fahrgästen zu teilen. Ihnen sei eine freie Preisgestaltung verwehrt, sodass sich für sie ein erheblicher Wettbewerbsnachteil gegenüber Unternehmen ergebe, die Bestellungen über Kommunikationsdienste anbieten und entgegennehmen würden. 1.1.1. Alle Antragsteller hätten vor der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2019, ein "klassisches" Taxigewerbe betrieben und würden auch weiterhin vorrangig das "street-hail"-Segment (Aufnahme von Fahrgästen auf der Straße oder am Standplatz) bedienen. Bei ihrem "Kerngeschäft" würden sie keine Kommunikationsdienste für die Bestellung von Fahrten verwenden, sodass sie nicht gemäß §14 Abs1b GelverKG von den per Verordnung festzulegenden verbindlichen Tarifen abweichen dürften. Weiters dürften sie ihren Fahrgästen nicht gemäß §14 Abs1c GelverKG anbieten, die Fahrt zu einem herabgesetzten Fahrpreis mit anderen Fahrgästen zu teilen. Ihnen sei eine freie Preisgestaltung verwehrt, sodass sich für sie ein erheblicher Wettbewerbsnachteil gegenüber Unternehmen ergebe, die Bestellungen über Kommunikationsdienste anbieten und entgegennehmen würden.

1.1.2. Durch die extrem kurze Zeitspanne zwischen dem Zeitpunkt der Kundmachung der Novelle BGBl I 13/2021 und dem Inkrafttreten der Regelungen (rund eineinhalb Monate) sei den Antragstellern die Möglichkeit genommen worden, darauf zu reagieren und eine eigene Kommunikationsinfrastruktur zur Aufrechterhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit aufzubauen. Der Aufbau einer eigenen Kommunikationsinfrastruktur (Programmierung und Vermarktung einer App/Telefonzentrale) sei für Kleinunternehmer wie die Antragsteller faktisch nicht möglich, weil dafür erhebliche Investitionen notwendig wären. Da die Zeit am Standplatz nicht vergütet werde, seien die Antragsteller gegenüber jenen Unternehmen, die ausschließlich Fahrten über Kommunikationsnetzwerke anbieten würden, finanziell benachteiligt und nicht konkurrenzfähig. Um diesen Nachteil auszugleichen, müssten die Antragsteller ihr Kerngeschäft aufgeben. Dies wäre jedoch nicht im Sinne der Kunden und auch nicht des Gesetzgebers, weil der "street-hail"-Markt eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs sei. 1.1.2. Durch die extrem kurze Zeitspanne zwischen dem Zeitpunkt der Kundmachung der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, und dem Inkrafttreten der Regelungen (rund eineinhalb Monate) sei den Antragstellern die Möglichkeit genommen worden, darauf zu reagieren und eine eigene Kommunikationsinfrastruktur zur Aufrechterhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit aufzubauen. Der Aufbau einer eigenen Kommunikationsinfrastruktur (Programmierung und Vermarktung einer App/Telefonzentrale) sei für Kleinunternehmer wie die Antragsteller faktisch nicht möglich, weil dafür erhebliche Investitionen notwendig wären. Da die Zeit am Standplatz nicht vergütet werde, seien die Antragsteller gegenüber jenen Unternehmen, die ausschließlich Fahrten über Kommunikationsnetzwerke anbieten würden, finanziell benachteiligt und nicht konkurrenzfähig. Um diesen Nachteil auszugleichen, müssten die Antragsteller ihr Kerngeschäft aufgeben. Dies wäre jedoch nicht im Sinne der Kunden und auch nicht des Gesetzgebers, weil der "street-hail"-Markt eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs sei.

1.1.3. Die Antragsteller seien bereits unmittelbar durch die Tarifpflicht des §14 GelverKG bzw die Bestimmungen der §14 Abs1b und Abs1c GelverKG in ihrer Rechtssphäre betroffen und nicht erst durch eine auf Grundlage des §14 Abs1 GelverKG erlassene Verordnung. Das Verbot von Preisnachlässen gelte auf Grund der gesetzlichen Anordnung unmittelbar und bedürfe keiner Umsetzung durch die Tarifverordnung. Außerdem werde durch die angefochtenen Bestimmungen der Inhalt der Verordnung bereits vorgegeben. Dies gelte in gleicher Weise für die beiden neu eingeführten Ausnahmebestimmungen, die ebenso für Gewerbeinhaber bereits unmittelbar auf Grund des Gesetzes gelten würden. Da §15 Abs1 Z4 GelverKG Verstöße gegen §14 leg.cit. sogar als Verwaltungsübertretung sanktioniere, könne kein Zweifel bestehen, dass diese Bestimmung für die Antragsteller bereits unmittelbar auf Grund des Gesetzes gelte. Den Antragstellern stehe kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des rechtswidrigen Eingriffs zur Verfügung.

1.2. In der Sache bringen die Antragsteller vor, die Tarifpflicht gemäß §14 GelverKG bzw die mit der Novelle BGBl I

13/2021 neu eingeführten Ausnahmen zur Tarifpflicht und die auf Grund des §14 GelverKG erlassene Verordnung (Wiener Taxitarif) würden die Antragsteller in ihren verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten auf Gleichheit vor dem Gesetz gemäß Art7 B-VG und Art2 StGG, Art66 Abs1 und 2 StV St. Germain sowie Art20 und 21 GRC, auf Unversehrtheit des Eigentums gemäß Art5 StGG, Art1 1. ZPEMRK sowie Art17 GRC und auf Freiheit der Erwerbsbetätigung gemäß Art6 StGG sowie Art15 und 16 GRC verletzen: 1.2. In der Sache bringen die Antragsteller vor, die Tarifpflicht gemäß §14 GelverKG bzw die mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, neu eingeführten Ausnahmen zur Tarifpflicht und die auf Grund des §14 GelverKG erlassene Verordnung (Wiener Taxitarif) würden die Antragsteller in ihren verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechten auf Gleichheit vor dem Gesetz gemäß Art7 B-VG und Art2 StGG, Art66 Abs1 und 2 StV St. Germain sowie Art20 und 21 GRC, auf Unversehrtheit des Eigentums gemäß Art5 StGG, Art1 1. ZPEMRK sowie Art17 GRC und auf Freiheit der Erwerbsbetätigung gemäß Art6 StGG sowie Art15 und 16 GRC verletzen:

1.2.1. Wolle der Gesetzgeber den Markt der Personenbeförderung liberalisieren, so müsse er für alle Anbieter von Beförderungsleistungen dieselben Rahmenbedingungen schaffen. Solle die Tarifbindung aus Gründen der Kundenfreundlichkeit und Innovationsfähigkeit aufgehoben werden, seien dabei alle konkurrierenden Unternehmen gleich zu behandeln. Die Ungleichbehandlung werde durch die unterschiedlichen technischen und finanziellen Anforderungen zusätzlich verschärft. Klassische Taxis müssten – im Gegensatz zu Funk- oder App-Taxis – zwingend folgende kostenintensive Investitionen tätigen: Taxameter (Taxi-Uhr) mit regelmäßigen Eichkosten, Alarmanlage, Thermodrucker sowie eine Registrierkasse mit laufenden Kosten für Tarifeinspielung und Wartung. Diese Zusatzkosten von mehreren tausend Euro pro Fahrzeug würden ausschließlich klassische Taxis belasten, während App-Taxis diese Investitionen nicht tätigen müssten und dennoch flexiblere Preise anbieten dürften. Auf Grund der Tatsache, dass Funk- oder App-Taxis keine Registrierkasse benötigten, sei dort die Gefahr des gegenseitigen Unterbietens der Preise pro Fahrt und des damit einhergehenden Lohndumpings in wesentlich höherem Maße gegeben. Besonders gravierend wirke sich die Ungleichbehandlung im wichtigen Tourismussegment aus: Touristen hätten Apps wie Uber oder ähnlicher Anbieter bereits auf ihrem Smartphone installiert, weil sie diese App auch in ihrem Heimatland nutzen und dann natürlich auch im Urlaub darauf zurückgreifen würden.

1.2.2. Die Wurzel der Verfassungswidrigkeit liege in der Tarifbindung des §14 GelverKG. Da der Gesetzgeber mit der Novelle BGBl I 83/2019 ein einheitliches Gewerbe geschaffen habe, sei eine Differenzierung innerhalb dieses einheitlichen Gewerbes hinsichtlich der Preisgestaltung unzulässig. Die Entscheidung VfSlg 16.538/2002 sei nicht einschlägig, zumal die Bestimmung des §14 GelverKG im vorliegenden Fall auf Grund der Schaffung eines einheitlichen Gewerbes mit der Novelle BGBl I 83/2019 sowie der nunmehr mit der aktuellen Novelle BGBl I 13/2021 eingeführten Differenzierung hinsichtlich der Preisgestaltung zu einer Ungleichbehandlung von miteinander konkurrierenden Unternehmen innerhalb dieses einheitlichen Gewerbes führe. Die Ähnlichkeit der zu prüfenden Sachverhalte und der betroffenen (juristischen) Personen ergebe sich bereits aus der Tatsache, dass ein einheitliches Gewerbe vorliege. Auch würden sämtliche Gewerbetreibende innerhalb dieses Gewerbes im Wesentlichen dieselbe Leistung anbieten, nämlich den Transport einer Person. Der einzige Unterschied im Sachverhalt sei die Art und Weise der Bestellung der Leistung. Dieser Nebenaspekt betreffe jedoch nicht den Kern der angebotenen Leistung.

1.2.2. Die Wurzel der Verfassungswidrigkeit liege in der Tarifbindung des §14 GelverKG. Da der Gesetzgeber mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2019, ein einheitliches Gewerbe geschaffen habe, sei eine Differenzierung innerhalb dieses einheitlichen Gewerbes hinsichtlich der Preisgestaltung unzulässig. Die Entscheidung VfSlg 16.538 aus 2002, sei nicht einschlägig, zumal die Bestimmung des §14 GelverKG im vorliegenden Fall auf Grund der Schaffung eines einheitlichen Gewerbes mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2019, sowie der nunmehr mit der aktuellen Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, eingeführten Differenzierung hinsichtlich der Preisgestaltung zu einer Ungleichbehandlung von miteinander konkurrierenden Unternehmen innerhalb dieses einheitlichen Gewerbes führe. Die Ähnlichkeit der zu prüfenden Sachverhalte und der betroffenen (juristischen) Personen ergebe sich bereits aus der Tatsache, dass ein einheitliches Gewerbe vorliege. Auch würden sämtliche Gewerbetreibende innerhalb dieses Gewerbes im Wesentlichen dieselbe Leistung anbieten, nämlich den Transport einer Person. Der einzige Unterschied im Sachverhalt sei die Art und Weise der Bestellung der Leistung. Dieser Nebenaspekt betreffe jedoch nicht den Kern der angebotenen Leistung.

1.2.3. Der Gesetzgeber begründe die Ungleichbehandlung damit, dass die Tarifbindung das Entstehen von Drucksituationen oder das Abwerben von Fahrgästen hintanhalt und die Transparenz der Preisgestaltung am

Standplatz erhöhe. Diese vom Gesetzgeber (vorgeblich) verfolgten Ziele könnten in den Schutz der Gewerbetreibenden durch Abwerben von Fahrgästen sowie den Schutz der Konsumenten durch die Vermeidung von Drucksituationen und Transparenz der Preisgestaltung eingeteilt werden. Der Schutz von Wirtschaftsunternehmen vor Konkurrenz liege schon wegen des Konflikts mit Art 6 StGG (von wenigen Ausnahmen abgesehen) keinesfalls im öffentlichen Interesse. Zwar sei dem Gesetzgeber zuzustimmen, dass die Tarifbindung das Entstehen von Drucksituationen hintanzuhalten vermöge und auch die Transparenz der Preisgestaltung am Standplatz erhöhe, gleichzeitig seien diese mit der Tarifbindung verfolgten Ziele jedoch keinesfalls derart gewichtig, dass sie die Beseitigung der Konkurrenzfähigkeit eines Teiles der Marktteilnehmer rechtfertigen könnten. Insbesondere könne der Gesetzgeber die angestrebten Ziele auch erreichen, wenn Unternehmer den Preis für sämtliche Fahrten – unabhängig von der Art der Buchung – innerhalb eines Preisbandes festlegen könnten. Die "Tarifpflicht neu" gemäß § 14 GelVerkG sei daher unsachlich und als gleichheitswidrig zu qualifizieren.

1.2.4. Der Gleichheitsgrundsatz schütze auch vor überraschenden Rechtsänderungen (Vertrauensschutz). Durch die extrem kurze Zeitspanne zwischen der Kundmachung der Novelle BGBl I 13/2021 und dem Inkrafttreten der Regelungen sei den Antragstellern die Möglichkeit genommen worden, eine eigene Kommunikationsinfrastruktur aufzubauen. Deren Aufbau sei für die Antragsteller faktisch nicht möglich, weil dafür erhebliche Investitionen notwendig wären. Daher seien die Antragsteller in die finanziell nachteilige Teilnahme an bestehenden Kommunikationsnetzwerken gedrängt worden. Damit seien erhebliche Kosten und Einschränkungen verbunden. 1.2.4. Der Gleichheitsgrundsatz schütze auch vor überraschenden Rechtsänderungen (Vertrauensschutz). Durch die extrem kurze Zeitspanne zwischen der Kundmachung der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, und dem Inkrafttreten der Regelungen sei den Antragstellern die Möglichkeit genommen worden, eine eigene Kommunikationsinfrastruktur aufzubauen. Deren Aufbau sei für die Antragsteller faktisch nicht möglich, weil dafür erhebliche Investitionen notwendig wären. Daher seien die Antragsteller in die finanziell nachteilige Teilnahme an bestehenden Kommunikationsnetzwerken gedrängt worden. Damit seien erhebliche Kosten und Einschränkungen verbunden.

1.2.5. Für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof keine Bedenken gegen die Verfassungskonformität der "Tarifpflicht neu" als solche hege, seien Teile dieser Bestimmung dennoch als verfassungswidrig zu qualifizieren:

1.2.5.1. Den Antragstellern sei es untersagt, Preisnachlässe zu gewähren oder aber bei erhöhter Nachfrage einen Aufschlag zu verrechnen. Damit unterlägen sie einem erheblichen Wettbewerbsnachteil gegenüber Funk- und App-Taxis. Die durch § 14 Abs 1b GelVerkG normierte Beschränkung der Privatautonomie stelle einen Eingriff in die Eigentumsfreiheit der Antragsteller dar. Die mit der Tarifbindung verfolgten Ziele seien keinesfalls derart gewichtig, dass sie die Beseitigung der Konkurrenzfähigkeit eines Teiles der Marktteilnehmer zu rechtfertigen vermögen würden. Es liege eine Verletzung der Eigentumsfreiheit der Antragsteller vor.

1.2.5.2. Wenn der Gesetzgeber der Meinung wäre, dass Unterschiede im Tatsächlichen eine Differenzierung zwischen "klassischen" Taxis und App- bzw Funktaxis rechtfertigen würden, dann hätte er mit der Novelle BGBl I 83/2019 kein einheitliches Gewerbe schaffen dürfen. Wolle der Gesetzgeber den Markt der Personenbeförderung liberalisieren, so müsse er für alle Anbieter von Beförderungsleistungen dieselben Rahmenbedingungen schaffen. Die Ungleichbehandlung verstoße gegen den Gleichheitsgrundsatz. 1.2.5.2. Wenn der Gesetzgeber der Meinung wäre, dass Unterschiede im Tatsächlichen eine Differenzierung zwischen "klassischen" Taxis und App- bzw Funktaxis rechtfertigen würden, dann hätte er mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2019, kein einheitliches Gewerbe schaffen dürfen. Wolle der Gesetzgeber den Markt der Personenbeförderung liberalisieren, so müsse er für alle Anbieter von Beförderungsleistungen dieselben Rahmenbedingungen schaffen. Die Ungleichbehandlung verstoße gegen den Gleichheitsgrundsatz.

1.2.5.3. Die Festlegung von Fixtarifen, zu der der Gesetzgeber ermächtige, greife in den Schutzbereich des verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechtes auf Erwerbsausübungsfreiheit gemäß Art 6 StGG ein und sei von erheblichem Gewicht, zähle doch die Festlegung von Preisen für angebotene Leistungen zum Kern unternehmerischer Betätigung. Mit der Festlegung eines verbindlichen Tarifs werde dieser auch zum Mindesttarif. Mindesttarife würden prinzipiell und vorwiegend dem Konkurrenzschutz dienen. Der Konkurrenzschutz sei an sich kein im öffentlichen Interesse gelegenes Ziel gesetzgeberischer Maßnahmen in einer auf Erwerbsfreiheit gründenden marktwirtschaftlichen Ordnung. § 14 Abs 1b GelVerkG normiere ausdrücklich einen Mindesttarif und diene daher prinzipiell und vorwiegend dem Konkurrenzschutz. Sohin verstoße diese Bestimmung gegen das Recht auf Freiheit der

Erwerbsbetätigung der Antragsteller.

1.2.5.4. Auch §14 Abs1c GelverkG bevozuge Funk- oder App-Taxis und ermögliche diesen, eine Fahrt unter mehreren Kunden zu einem herabgesetzten Fahrpreis anzubieten. Es sei keine Rechtfertigung ersichtlich, wieso ein Teil des Marktes keine Fahrten anbieten dürfe, bei denen die Fahrt sowie der Preis mit anderen Personen geteilt werde. Die Bestimmungen würden die Eigentumsfreiheit der Antragsteller verletzen. Es handle sich überdies um eine unsachliche Differenzierung und es werde somit gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen. §14 Abs1c GelverkG normiere einen Mindesttarif und diene daher vorwiegend dem Konkurrenzschutz. Dieser bilde kein im öffentlichen Interesse gelegenes Ziel gesetzgeberischer Maßnahmen. Die Bestimmung verstoße daher gegen das Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung der Antragsteller.

1.2.6. §14 Abs4 GelverkG normiere in jenen Fällen, in denen verbindliche Tarife festgelegt worden seien, ein totales Verbot von Preisnachlässen sowie anderer geldwerter Begünstigungen (Rabattverbot). Dieses Verbot treffe ausschließlich die "klassischen" Taxis. Das Verbot von Preisnachlässen erhöhe weder die Transparenz noch die Nachvollziehbarkeit der Verrechnung. Wie auch die Materialien belegen würden, habe der Gesetzgeber mit dieser Regelung ausschließlich einen Konkurrenz- bzw Wettbewerbsschutz sicherstellen wollen (vgl 26. GP, IA 917/A). Selbst wenn man dem Gesetzgeber unterstelle, die Regelung bezwecke erhöhte Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Preisgestaltung, so sei ein pauschales Verbot von Preisnachlässen inadäquat. Eine Regelung zur transparenten und nachvollziehbaren Gestaltung von Tarifen wäre ebenso wirkungsvoll gewesen. Bei einem Rabatt versage auch das Argument des Konsumentenschutzes, weil Rabatte für den Konsumenten in der Regel vorteilhaft seien. §14 Abs4 vierter und fünfter Satz GelverkG stelle somit einen verfassungswidrigen Eingriff in die Freiheit der Erwerbsbetätigung der Antragsteller dar. Da das Rabattverbot ausschließlich "klassische" Taxis treffe, sei diese Bestimmung darüber hinaus als gleichheitswidrig zu qualifizieren.

1.2.6. §14 Abs4 GelverkG normiere in jenen Fällen, in denen verbindliche Tarife festgelegt worden seien, ein totales Verbot von Preisnachlässen sowie anderer geldwerter Begünstigungen (Rabattverbot). Dieses Verbot treffe ausschließlich die "klassischen" Taxis. Das Verbot von Preisnachlässen erhöhe weder die Transparenz noch die Nachvollziehbarkeit der Verrechnung. Wie auch die Materialien belegen würden, habe der Gesetzgeber mit dieser Regelung ausschließlich einen Konkurrenz- bzw Wettbewerbsschutz sicherstellen wollen (vergleiche 26. GP, IA 917/A). Selbst wenn man dem Gesetzgeber unterstelle, die Regelung bezwecke erhöhte Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Preisgestaltung, so sei ein pauschales Verbot von Preisnachlässen inadäquat. Eine Regelung zur transparenten und nachvollziehbaren Gestaltung von Tarifen wäre ebenso wirkungsvoll gewesen. Bei einem Rabatt versage auch das Argument des Konsumentenschutzes, weil Rabatte für den Konsumenten in der Regel vorteilhaft seien. §14 Abs4 vierter und fünfter Satz GelverkG stelle somit einen verfassungswidrigen Eingriff in die Freiheit der Erwerbsbetätigung der Antragsteller dar. Da das Rabattverbot ausschließlich "klassische" Taxis treffe, sei diese Bestimmung darüber hinaus als gleichheitswidrig zu qualifizieren.

1.3. Zum Anfechtungsumfang führen die Antragsteller aus, dass die Aufhebung der Bestimmung des §14 GelverkG in seiner Gesamtheit geeignet sei, die unsachliche Differenzierung und sohin die Verfassungswidrigkeit der "Tarifpflicht neu" zu beseitigen. Da mit der Aufhebung der Bestimmung des §14 GelverkG alle Anbieter von Beförderungsleistungen den Preis für die von ihnen angebotenen Leistungen frei festsetzen dürften, bestünde keine Ungleichbehandlung der miteinander konkurrierenden Unternehmen innerhalb des einheitlichen Gewerbes mehr. Die Aufhebung der Tarifpflicht würde auch am ehesten dem Willen des Gesetzgebers entsprechen, der sich mit der Novelle BGBl I 13/2021 zu einer Liberalisierung des Marktes der Personenbeförderung entschieden habe. Die korrespondierende Strafbestimmung in §15 Abs1 Z4 GelverkG stünde mit §14 GelverkG in untrennbarem Zusammenhang. Da die Antragsteller die Bestimmung des §14 GelverkG als verfassungswidrig erachten und daher diese Bestimmung als Hauptantrag zur Gänze anfechten würden, würden sie die auf Grund von §14 GelverkG erlassene Verordnung des Landeshauptmannes von Wien (Wiener Taxitarif) ebenso zur Gänze anfechten. Für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof keine Bedenken an der Verfassungskonformität der "Tarifpflicht neu" hege und die Bestimmung des §14 GelverkG nicht zur Gänze aufhebe, seien Teile dieser Bestimmungen dennoch als verfassungswidrig zu qualifizieren.

1.3. Zum Anfechtungsumfang führen die Antragsteller aus, dass die Aufhebung der Bestimmung des §14 GelverkG in seiner Gesamtheit geeignet sei, die unsachliche Differenzierung und sohin die Verfassungswidrigkeit der "Tarifpflicht neu" zu beseitigen. Da mit der Aufhebung der Bestimmung des §14 GelverkG alle Anbieter von Beförderungsleistungen den Preis für die von ihnen angebotenen Leistungen frei festsetzen dürften, bestünde keine Ungleichbehandlung der miteinander konkurrierenden Unternehmen innerhalb des einheitlichen

Gewerbes mehr. Die Aufhebung der Tarifpflicht würde auch am ehesten dem Willen des Gesetzgebers entsprechen, der sich mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, zu einer Liberalisierung des Marktes der Personenbeförderung entschieden habe. Die korrespondierende Strafbestimmung in §15 Abs1 Z4 GelverkG stünde mit §14 GelverkG in untrennbarem Zusammenhang. Da die Antragsteller die Bestimmung des §14 GelverkG als verfassungswidrig erachten und daher diese Bestimmung als Hauptantrag zur Gänze anfechten würden, würden sie die auf Grund von §14 GelverkG erlassene Verordnung des Landeshauptmannes von Wien (Wiener Taxitarif) ebenso zur Gänze anfechten. Für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof keine Bedenken an der Verfassungskonformität der "Tarifpflicht neu" hege und die Bestimmung des §14 GelverkG nicht zur Gänze aufhebe, seien Teile dieser Bestimmungen dennoch als verfassungswidrig zu qualifizieren.

1.4. Die angefochtenen Normen würden in die unionsrechtlich garantierte Niederlassungsfreiheit eingreifen. Es werde daher angeregt, dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art267 AEUV näher ausformulierte Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen.

2. Die Bundesregierung hat zunächst auf ihre in dem Verfahren zu VfGH 29.11.2022,G361/2021, erstattete Äußerung verwiesen. In ihrer ergänzenden Äußerung im vorliegenden Verfahren beantragt sie, der Verfassungsgerichtshof möge feststellen, dass die angefochtenen Bestimmungen nicht verfassungswidrig seien.

2.1. Zur Zulässigkeit wird in der im Verfahren zu VfGH 29.11.2022,G361/2021, erstatteten Äußerung – soweit für das vorliegende Verfahren relevant – ausgeführt, dass in §14 Abs3 GelverkG eine Verordnungsermächtigung der zuständigen Bundesministerin zur Festlegung von Tarifen für das mit Omnibussen ausgeübte Mietwagen-Gewerbe normiert sei. Die Anfechtung dieser Bestimmung im Rahmen des Hauptantrages erweise sich mangels erkennbaren Zusammenhangs mit dem Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi als überschießend. Ebenso wenig würden die Antragsteller vorbringen, dass sie durch die Verordnungsermächtigung des §14 Abs2 GelverkG betreffend Flughafenzubringer- und -abholverkehr unmittelbar in ihren Rechten verletzt wären, noch sei eine solche Verletzung zu erkennen, zumal eine solche Verordnung nicht erlassen worden sei.

2.2. Auch in der Sache tritt die Bundesregierung in der im Verfahren zu VfGH 29.11.2022,G361/2021, erstatteten Äußerung dem Vorbringen der Antragsteller entgegen:

2.2.1. Der Gesetzgeber differenziere hinsichtlich der Preisgestaltung nicht danach, welcher "Gruppe" von Gewerbetreibenden ein konkretes Unternehmen angehöre – der Gesetzgeber habe durchaus auch den Fall vor Augen, dass ein Unternehmen beiden "Gruppen" zugehören könne – sondern danach, auf welche Art und Weise eine konkrete Fahrt bestellt werde. Es liege im freien Ermessen eines Konzessionsinhabers des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi, den Bestellmodus im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben individuell festzulegen. So stehe es jedem Gewerbetreibenden offen, Bestellungen über einen Kommunikationsdienst (App, Internet, Telefon wie zB Mobiltelefon) unter Einhaltung der in §14 Abs1b GelverkG normierten Voraussetzungen abzuwickeln.

2.2.2. Die Bundesregierung stelle nicht in Abrede, dass dies in der Praxis insbesondere für diejenigen Marktteilnehmer, die bisher das "klassische" Taxisegment bedient hätten, Adaptierungen ihrer Unternehmensstruktur erforderlich machen bzw mit einem gewissen finanziellen Aufwand verbunden sein könnte. Die gesetzliche Differenzierung sei jedoch nach der Art des Bestellprozesses im Hinblick auf die Tarifgestaltung durch Unterschiede im Tatsächlichen gerechtfertigt. Die Inanspruchnahme eines Taxis durch "Heranwinken" oder am Taxistandplatz diene in aller Regel der Befriedigung eines spontanen Beförderungsbedürfnisses, während es sich bei der Buchung einer Fahrt mittels eines Kommunikationsdienstes um vorbestellte Fahrten handle, bei der die näheren Konditionen bereits vor deren Antritt feststünden. Die Spontanität der Inanspruchnahme einer Beförderungsleistung in Verbindung mit den faktischen Gegebenheiten vor Ort (Taxistandplatz bzw "Heranwinken" eines Taxis) würden besondere gesetzgeberische Vorkehrungen zum Schutz des Fahrgastes als Konsumenten notwendig machen: Der Fahrgast könne vor Fahrtantritt nicht einschätzen, was die angestrebte Fahrt kosten werde, und sei sohin gezwungen, den im Vorfeld nicht bekannten Fahrpreis bei Ankunft am Fahrziel zu begleichen. Das Anstellen von Preisvergleichen sei ebenfalls nur erschwert möglich. Gleiches gelte für die Inanspruchnahme eines Taxis durch "Heranwinken" auf der Straße. Der Konsument sei hier mitunter auf Grund der besonderen Situation gezwungen, mit dem nächstvorbeifahrenden Taxifahrzeug zu fahren. Durch die in §14 Abs1 GelverkG vorgesehene fixe Tarifbindung per Verordnung des Landeshauptmannes (in Verbindung mit §15 Abs1 Z4 GelverkG) könne der potentielle Fahrgast hingegen darauf vertrauen, dass er einen angemessenen Fahrpreis bezahle.

2.2.3. Gänzlich anders stelle sich hingegen die Situation dar, wenn Fahrten unter Zuhilfenahme eines Kommunikationsdienstes vorbestellt würden: Der Kunde habe hier vor Antritt der Fahrt die Möglichkeit, Preisvergleiche anzustellen und sich für das für ihn günstigste Angebot zu entscheiden. Er sei keiner vergleichbaren Drucksituation wie im Rahmen der spontanen Inanspruchnahme einer Beförderungsleistung ausgesetzt. Eine fixe Tarifbindung als Regulativ sei in diesen Fällen daher nicht erforderlich. Die Nachvollziehbarkeit bzw Transparenz des zu bezahlenden Fahrpreises lasse ? vor dem Hintergrund des mit der Tarifbindung verfolgten Zwecks (vgl zu dessen Konsumentenschutzfunktion als öffentliches Interesse VfSlg 16.538/2002) ? eine Ausnahme von der fixen Tarifpflicht zu.

2.2.4. Die Bestimmung des §14 Abs1c GelverKG ermögliche, per Kommunikationsdienst vorbestellte Fahrten zu einem herabgesetzten Fahrpreis mit anderen Fahrgästen zu teilen, die gegebenenfalls an verschiedenen Stellen aufgenommen und/oder abgesetzt würden. Sowohl die voraussichtliche verlängerte Fahrtdauer als auch das Ausmaß der Fahrpreisminderung müssten im Vorhinein bekanntgegeben werden. Bei der "klassischen" Inanspruchnahme einer Beförderungsleistung sei es unmöglich, den potentiellen Fahrgästen die genannten Informationen vorab zur Verfügung zu stellen: Der Lenker, der einen Fahrgast an einem Taxistandplatz aufnehme, könne vor Antritt der Fahrt schlicht nicht wissen, wie viele zusätzliche Fahrgäste er an welcher Stelle aufnehmen bzw absetzen werde. Auch die voraussichtliche verlängerte Fahrtdauer bzw der herabgesetzte Fahrpreis könne nicht im Voraus angegeben werden. Die in §14 Abs1c GelverKG vorgesehene Einschränkung auf Fahrten, die im Wege eines Kommunikationsdienstes vorbestellt wurden, sei sohin durch faktische Unterschiede gerechtfertigt.

2.2.5. Die Antragsteller würden verkennen, dass das in §14 Abs4 vierter und fünfter Satz GelverKG normierte Rabattverbot lediglich eine die Tarifpflicht absichernde ergänzende gesetzliche Maßnahme darstelle, die Umgehungen der Tarifpflicht möglichst hintanhaltende solle. Vor dem Hintergrund dieses Zwecks gelte das Verbot auch nur für jene Fahrten, die der Tarifpflicht unterlägen. Im Übrigen könnte bei Fahrten, die nicht einem vorgegebenen fixen Tarif unterlägen, auch nicht festgestellt werden, ob unzulässigerweise Rabatte gewährt würden.

2.2.6. Das Vertrauen auf den unveränderten Fortbestand der gegebenen Rechtslage genieße als solches keinen besonderen verfassungsrechtlichen Schutz. Die Antragsteller würden durch die gesetzlichen Änderungen weder verpflichtet, eine entsprechende Kommunikationsinfrastruktur aufzubauen, noch würden an das Fehlen einer solchen sonstige negative Konsequenzen rechtlicher Natur geknüpft.

2.2.7. Es stehe allen Konzessionsinhabern des Personenbeförderungsgewerbes Pkw – Taxi frei, ihre Leistungen auf dem "klassischen" Weg und/oder mittels eines Kommunikationsdienstes anzubieten. Es sei letztlich eine betriebswirtschaftliche Entscheidung des jeweiligen Unternehmers, ob Kosten für einen Kommunikationsdienst im Hinblick auf den möglichen Vorteil einer freieren Preisgestaltung in Kauf genommen würden oder nicht. Dass eine Tarifpflicht eine Einschränkung der Erwerbsausübungsfreiheit (und wohl auch der Privatautonomie) darstelle, streite die Bundesregierung nicht ab. Eine Verletzung der Erwerbsausübungsfreiheit habe der Verfassungsgerichtshof mit dem Erkenntnis VfSlg 16.538/2002 aber verneint. Mit Bundesgesetz BGBl I 13/2021 sei diese Tarifpflicht insofern "aufgeweicht" worden, als eine Möglichkeit der freieren Preisgestaltung geschaffen worden sei. Wenn nun aber eine strenge Tarifpflicht nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nicht als verfassungswidrig zu beanstanden sei, so könne dies umso weniger für Regelungen gelten, die unter bestimmten Voraussetzungen eine Ausnahme davon vorsehen würden. Die behaupteten Verletzungen der Eigentumsgarantie sowie der Erwerbsfreiheit lägen nicht vor.

2.2.7. Es stehe allen Konzessionsinhabern des Personenbeförderungsgewerbes Pkw – Taxi frei, ihre Leistungen auf dem "klassischen" Weg und/oder mittels eines Kommunikationsdienstes anzubieten. Es sei letztlich eine betriebswirtschaftliche Entscheidung des jeweiligen Unternehmers, ob Kosten für einen Kommunikationsdienst im Hinblick auf den möglichen Vorteil einer freieren Preisgestaltung in Kauf genommen würden oder nicht. Dass eine Tarifpflicht eine Einschränkung der Erwerbsausübungsfreiheit (und wohl auch der Privatautonomie) darstelle, streite

die Bundesregierung nicht ab. Eine Verletzung der Erwerbsausübungsfreiheit habe der Verfassungsgerichtshof mit dem Erkenntnis VfSlg 16.538 aus 2002, aber verneint. Mit Bundesgesetz Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, sei diese Tarifpflicht insofern "aufgeweicht" worden, als eine Möglichkeit der freieren Preisgestaltung geschaffen worden sei. Wenn nun aber eine strenge Tarifpflicht nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nicht als verfassungswidrig zu beanstanden sei, so könne dies umso weniger für Regelungen gelten, die unter bestimmten Voraussetzungen eine Ausnahme davon vorsehen würden. Die behaupteten Verletzungen der Eigentumsgarantie sowie der Erwerbsfreiheit lägen nicht vor.

2.3. In ihrer ergänzenden Äußerung im vorliegenden Verfahren führt die Bundesregierung in der Sache weiters Folgendes aus:

2.3.1. Dem Vorbringen der Antragsteller, wonach diese kostenintensive Investitionen in technische Vorrichtungen tätigen müssten, sei zu entgegnen, dass diese Vorgaben nicht in §14 GelverkG geregelt seien, sondern auf der Verordnungsermächtigung des §13 Abs3 GelverkG beruhten. Für Wien sei diesbezüglich die Wiener Landesbetriebsordnung für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw einschlägig. Die Registriertaxikassenpflicht ergebe sich jedenfalls nicht aus den gesetzlichen Bestimmungen zum Taxigewerbe per se (vgl dazu §131b BAO). Im Übrigen verweise die Bundesregierung hinsichtlich der Registriertaxikassenpflicht auf das Erkenntnis VfSlg 20.065/2016. Die noch bestehende Ungleichbehandlung in Form von Ausstattung mit Taxameter sei durch die faktisch bestehenden Unterschiede zwischen der Bestellung eines Taxis mit Kommunikationsdienst und dem "street-hail"-Segment gerechtfertigt. Ein Taxameter sei bei der gänzlichen Abwicklung der Transaktion über Kommunikationsdienste nicht notwendig, weil hier die Transparenz durch die Möglichkeit, im Vorhinein Preise zu vergleichen, sichergestellt sei. 2.3.1. Dem Vorbringen der Antragsteller, wonach diese kostenintensive Investitionen in technische Vorrichtungen tätigen müssten, sei zu entgegnen, dass diese Vorgaben nicht in §14 GelverkG geregelt seien, sondern auf der Verordnungsermächtigung des §13 Abs3 GelverkG beruhten. Für Wien sei diesbezüglich die Wiener Landesbetriebsordnung für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw einschlägig. Die Registriertaxikassenpflicht ergebe sich jedenfalls nicht aus den gesetzlichen Bestimmungen zum Taxigewerbe per se vergleiche dazu §131b BAO). Im Übrigen verweise die Bundesregierung hinsichtlich der Registriertaxikassenpflicht auf das Erkenntnis VfSlg 20.065 aus 2016,. Die noch bestehende Ungleichbehandlung in Form von Ausstattung mit Taxameter sei durch die faktisch bestehenden Unterschiede zwischen der Bestellung eines Taxis mit Kommunikationsdienst und dem "street-hail"-Segment gerechtfertigt. Ein Taxameter sei bei der gänzlichen Abwicklung der Transaktion über Kommunikationsdienste nicht notwendig, weil hier die Transparenz durch die Möglichkeit, im Vorhinein Preise zu vergleichen, sichergestellt sei.

2.3.2. Es gebe wohl mindestens genauso viele Touristen, die auf Grund mangelnder Vertrautheit mit Apps und vor allem mit den dort vertretenen Unternehmen oder auf Grund Einfachheit, Bequemlichkeit oder bedingt durch den (Weiter-)Reisestress ungeachtet möglicher tariflicher Unterschiede das erstbeste Taxi wählen würden. Taxistandplätze befänden sich oft an strategisch relevanten Orten, zB direkt an Flughäfen, Bahnhöfen oder sonstigen touristisch bedeutenden Orten. Vor allem für jene Personen, die mit den Gegebenheiten in ihnen fremden Gebieten nicht ausreichend vertraut seien, komme einer verbindlichen Tarifordnung in diesem Zusammenhang eine wichtige (Konsumenten-)Schutzfunktion zu.

2.3.3. Zur Behauptung einer Verletzung im Vertrauensschutz durch die Legisvakanz von knapp zwei Monaten sei ergänzend hinzugefügt, dass die B2B-Tarife der Vermittlungsapps auch jene Taxis treffen würden, die ausschließlich im "pre-booked"-Segment tätig seien. Es sei daher nicht ersichtlich, inwiefern hier ein rechtlich begründeter Nachteil für jene Taxis bestehe, die keine Fahrten über derartige Vermittlungsplattformen anböten. Dass sich andere Unternehmen schon früher entschieden hätten, sich dieser neuen Kanäle zu bedienen, und damit auch ein gewisses unternehmerisches Risiko in Kauf genommen hätten, könne nicht der Gesetzgebung angelastet werden. Aus dem Prinzip des Vertrauensschutzes könne nicht abgeleitet werden, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen für unternehmerische Tätigkeit niemals an geänderte Umstände angepasst werden dürften. Hinzu komme, dass der Begriff des "Kommunikationsdienstes" auch das (Mobil-) Telefon oder allfällige selbst eingerichtete Online-Angebote, aber auch Messengerdienste wie "WhatsApp" umfasse. Im Übrigen gehe die rechtliche Relevanz der Bestellung im Wege eines Kommunikationsdienstes für Abweichungen von verordneten Tarifen – trotz der Anpassungen des §14 Abs1b GelverkG durch das Bundesgesetz BGBl I 13/2021 – bereits auf das Bundesgesetz BGBl I 83/2019 zurück. 2.3.3. Zur Behauptung einer Verletzung im Vertrauensschutz durch die Legisvakanz von knapp zwei Monaten sei ergänzend

hinzugefügt, dass die B2B-Tarife der Vermittlungsapps auch jene Taxis treffen würden, die ausschließlich im "pre-booked"-Segment tätig seien. Es sei daher nicht ersichtlich, inwiefern hier ein rechtlich begründeter Nachteil für jene Taxis bestehe, die keine Fahrten über derartige Vermittlungsplattformen anböten. Dass sich andere Unternehmen schon früher entschieden hätten, sich dieser neuen Kanäle zu bedienen, und damit auch ein gewisses unternehmerisches Risiko in Kauf genommen hätten, könne nicht der Gesetzgebung angelastet werden. Aus dem Prinzip des Vertrauensschutzes könne nicht abgeleitet werden, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen für unternehmerische Tätigkeit niemals an geänderte Umstände angepasst werden dürften. Hinzu komme, dass der Begriff des "Kommunikationsdienstes" auch das (Mobil-) Telefon oder allfällige selbst eingerichtete Online-Angebote, aber auch Messengerdienste wie "WhatsApp" umfasse. Im Übrigen gehe die rechtliche Relevanz der Bestellung im Wege eines Kommunikationsdienstes für Abweichungen von verordneten Tarifen – trotz der Anpassungen des §14 Abs1b GelverkG durch das Bundesgesetz Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, – bereits auf das Bundesgesetz Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2019, zurück.

3. Der Landeshauptmann von Wien hat die Bezug habenden Akten vorgelegt. Überdies hat er eine Äußerung zum Gegenstand erstattet, in der er die Zurückweisung, in eventu die Abweisung des Hauptantrages und der Eventualanträge beantragt. Begründend führt er dazu Folgendes aus:

3.1. Der Wiener Taxitarif setze die Verordnungsermächtigung in §14 GelverkG um. Der Grundgedanke des Wiener Taxitarifs sei es, ein System der Verrechnung für die erbrachte Beförderungsleistung vorzusehen, das transparent und nachvollziehbar sei sowie den Fahrgästen Gewähr für eine korrekte Berechnung des Fahrpreises biete. Daneben solle den Gewerbetreibenden ein gewisser Gestaltungsspielraum bei der Preisgestaltung eingeräumt werden. Schließlich solle den unselbstständigen Taxilenkern das für die erbrachte Arbeitsleistung zustehende Entgelt gesichert werden. Vor diesem Hintergrund seien verbindliche Tarife und Mindest- als auch Höchstentgelte (Preisband) festgelegt worden.

3.2. Zur Zulässigkeit des Antrages wird vorgebracht, dass der Anfechtungsumfang der Eventualanträge jeweils nicht richtig abgesteckt worden sei.

3.3. In der Sache bringt der Landeshauptmann von Wien Folgendes vor:

3.3.1. Der Wiener Taxitarif intendiere keine unterschiedlichen Regelungen für bestimmte Gruppen von Gewerbetreibenden. Der Ordnungsgeber habe in einer Durchschnittsbetrachtung davon ausgehen können, dass Taxilenker aktuell im geschäftlichen Verkehr im Regelfall über irgendeine Einrichtung verfügen würden, die der Kommunikation diene, wie die simple Erreichbarkeit per Mobiltelefon, welche folglich auch für die Erteilung von Fahraufträgen herangezogen werden könne. Die Möglichkeit der Preisvereinbarung im Rahmen des Preisbandes komme somit grundsätzlich sämtlichen Gewerbetreibenden zu. Ob und in welchem Ausmaß diese Einrichtung genutzt oder ausgebaut werde, unterliege der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit. Selbst im Falle der theoretischen Anwendungsmöglichkeit des Preisbandes gelange dieses nur zur Anwendung, wenn sich Fahrgast und Taxilenker darauf einigen würden.

3.3.2. Die Anwendbarkeit der beiden Tarifmodelle sei in den unterschiedlichen Ausgangspositionen der Fahrgäste begründet. An einem Standplatz gebe es regelmäßig eine weniger gute Vergleichbarkeit von Angeboten und Informationen als bei einer Bestellung über einen Kommunikationsdienst. Vor allem für Touristen komme dem verbindlichen Tarif eine hohe Konsumentenschutzfunktion zu, was bei einer Fremdenverkehrsdestination wie Wien besonders wichtig sei. Touristen würden auch zu jenen Personen zählen, die eine Taxifahrt typischerweise vom Standplatz aus antreten würden. Der Personenkreis, der Fahrten vom Taxistandplatz aus antrete, sei ein anderer, sodass auch die Konkurrenzfähigkeit von "klassischen Taxis" nicht beschnitten werde.

3.3.3. Ein wesentliches Merkmal von verbindlichen Tarifen finde sich in §14 Abs4 erster Satz GelverkG. Nach dieser Bestimmung müssten die Tarife einen angemessenen Gewinn berücksichtigen. Die Höhe der Wiener Tarife sei daher stets das Ergebnis von Verhandlungen der Sozialpartner, um die Kostendeckung der Unternehmen und den Erhalt der kollektivvertraglich festgelegten Löhne in ausreichendem Maß berücksichtigen zu können. Würden neben dem verbindlichen Tarif für im Wege des Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten lediglich Höchst- aber keine Mindesttarife verordnet werden, bestünde die Gefahr des ständigen und systematischen Unterbietens der Fahrpreise, um Mitbewerber vom Markt zu drängen sowie in Folge von Lohndumping. Insbesondere das Nichtunterlaufen von kollektivvertraglich festgelegten Löhnen stelle ein arbeitsmarkt- und wirtschaftspolitisch öffentliches Interesse dar.

3.3.4. Zu den Zuschlägen in §5 Z1 Wiener Taxitarif sei auszuführen, dass ein Zuschlag ein Betrag für eine zusätzliche

Leistung sei, um den ein vorgesehener Preis erhöht werde. Im Unterschied zur Inanspruchnahme eines Taxis am Taxistandplatz werde dem Fahrgast bei der Bestellung eines Fahrzeuges im Wege eines Kommunikationsdienstes der Service zuteil, an einem beliebigen Ort abgeholt zu werden. Der Zuschlag begründe sich in der Serviceleistung. Ein Zuschlag, der unabhängig von einer Zusatzleistung verrechnet werden könne, würde hingegen einen nicht begründeten, erhöhten Fahrpreis darstellen.

3.3.5. Es sei nicht nachvollziehbar, inwiefern die Regelung des §6 Abs1 Wiener Taxitarif de facto überhaupt eine Ungleichbehandlung darstellen könne. Wenn nach den Ausführungen der Antragsteller unter "klassischen Taxis" jene zu verstehen seien, die Fahrgäste am Standplatz oder (nach Heranwinken) auf der Straße aufnehmen würden, könne in diesen Fällen für Lenker gar keine Wartezeit entstehen oder der präsumtive Fahrgast die Fahrt nicht antreten. Mit der Bestimmung werde klargestellt, wieviel den Fahrgast eine Verspätung bzw das Nichtantreten der Fahrt koste.

4. Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur hat in seiner Äußerung ausgeführt, dass der Wiener Taxitarif den gesetzlichen Grundlagen entspreche. Im Übrigen werde auf die Äußerung der Bundesregierung verwiesen.

IV. Erwägungen römisch vier. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit des Antrages

1.1. Gemäß Art139 Abs1 Z3 und Art140 Abs1 Z1 litc B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über die Gesetzwidrigkeit von Verordnungen und die Verfassungswidrigkeit von Gesetzen auf Antrag einer Person, die unmittelbar durch diese Gesetzwidrigkeit bzw Verfassungswidrigkeit in ihren Rechten verletzt zu sein behauptet, wenn die Verordnung bzw das Gesetz ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides für diese Person wirksam geworden ist.

1.2. Wie der Verfassungsgerichtshof in seiner mit VfSlg8009/1977 und 8058/1977 beginnenden ständigen Rechtsprechung ausgeführt hat, ist daher grundlegende Voraussetzung für die Antragslegitimation, dass das Gesetz bzw die Verordnung in die Rechtssphäre der betroffenen Person unmittelbar eingreift und sie – im Falle seiner Verfassungswidrigkeit bzw ihrer Gesetzwidrigkeit – verletzt. Hiebei hat der Verfassungsgerichtshof vom Antragsvorbringen auszugehen und lediglich zu prüfen, ob die vom Antragsteller ins Treffen geführten Wirkungen solche sind, wie sie Art139 Abs1 Z3 und Art140 Abs1 Z1 litc B-VG als Voraussetzung für die Antragslegitimation fordert (vgl zB VfSlg 10.353/1985, 15.306/1998, 16.890/2003). 1.2. Wie der Verfassungsgerichtshof in seiner mit VfSlg8009 aus 1977, und 8058 aus 1977, beginnenden ständigen Rechtsprechung ausgeführt hat, ist daher grundlegende Voraussetzung für die Antragslegitimation, dass das Gesetz bzw die Verordnung in die Rechtssphäre der betroffenen Person unmittelbar eingreift und sie – im Falle seiner Verfassungswidrigkeit bzw ihrer Gesetzwidrigkeit – verletzt. Hiebei hat der Verfassungsgerichtshof vom Antragsvorbringen auszugehen und lediglich zu prüfen, ob die vom Antragsteller ins Treffen geführten Wirkungen solche sind, wie sie Art139 Abs1 Z3 und Art140 Abs1 Z1 litc B-VG als Voraussetzung für die Antragslegitimation fordert (vergleiche zB VfSlg 10.353 aus 1985,, 15.306 aus 1998,, 16.890 aus 2003,)

1.3. Der durch Art139 Abs1 Z3 und Art140 Abs1 Z3 litc B-VG dem Einzelnen eingeräumte Rechtsbehelf muss dazu bestimmt sein, Rechtsschutz gegen rechtswidrige generelle Normen nur insoweit zu gewähren, als ein anderer zumutbarer Weg hierfür nicht zur Verfügung steht (zB VfSlg 16.332/2001). 1.3. Der durch Art139 Abs1 Z3 und Art140 Abs1 Z3 litc B-VG dem Einzelnen eingeräumte Rechtsbehelf muss dazu bestimmt sein, Rechtsschutz gegen rechtswidrige generelle Normen nur insoweit zu gewähren, als ein anderer zumutbarer Weg hierfür nicht zur Verfügung steht (zB VfSlg 16.332 aus 2001,).

1.4. Die Grenzen der Aufhebung einer auf ihre Gesetzes- bzw Verfassungsmäßigkeit zu prüfenden Verordnungs- bzw Gesetzesbestimmung sind, wie der Verfassungsgerichtshof sowohl für von Amts wegen als auch für auf Antrag eingeleitete Verordnungs- bzw Gesetzesprüfungsverfahren schon wiederholt dargelegt hat (VfSlg 13.965/1994 mWN, 16.542/2002, 16.911/2003), notwendig so zu ziehen, dass einerseits der verbleibende Verordnungs- bzw Gesetzesteil nicht einen völlig veränderten Inhalt bekommt und dass andererseits die mit der aufzuhebenden Verordnungs- bzw Gesetzesstelle untrennbar zusammenhängenden Bestimmungen auch erfasst werden. 1.4. Die Grenzen der Aufhebung einer auf ihre Gesetzes- bzw Verfassungsmäßigkeit zu prüfenden Verordnungs- bzw Gesetzesbestimmung sind, wie

der Verfassungsgerichtshof sowohl für von Amts wegen als auch für auf Antrag eingeleitete Verordnungs- bzw Gesetzesprüfungsverfahren schon wiederholt dargelegt hat (VfSlg 13.965 aus 1994, mwN, 16.542 aus 2002,, 16.911 aus 2003,)), notwendig so zu ziehen, dass einerseits der verbleibende Verordnungs- bzw Gesetzesteil nicht einen völlig veränderten Inhalt bekommt und dass andererseits die mit der aufzuhebenden Verordnungs- bzw Gesetzesstelle untrennbar zusammenhängenden Bestimmungen auch erfasst werden.

Dieser Grundposition folgend hat der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung entwickelt, dass im Verordnungs- bzw Gesetzesprüfungsverfahren der Anfechtungsumfang der in Prüfung gezogenen Norm bei sonstiger Unzulässigkeit des Prüfungsantrages nicht zu eng gewählt werden darf (vgl VfSlg 16.212/2001, 16.365/2001, 18.142/2007, 19.496/2011, 20.154/2017). Der Antragsteller hat all jene Normen anzufechten, welche für die Beurteilung der allfälligen Gesetz- bzw Verfassungswidrigkeit der Rechtslage eine untrennbare Einheit bilden. Es ist dann Sache des Verfassungsgerichtshofes, darüber zu befinden, auf welche Weise eine solche Gesetz- bzw Verfassungswidrigkeit – sollte der Verfassungsgerichtshof die Auffassung des Antragstellers teilen – beseitigt werden kann (VfSlg 16.756/2002, 19.496/2011, 19.684/2012, 19.903/2014; VfGH 10.3.2015, G201/2014). Dieser Grundposition folgend hat der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung entwickelt, dass im Verordnungs- bzw Gesetzesprüfungsverfahren der Anfechtungsumfang der in Prüfung gezogenen Norm bei sonstiger Unzulässigkeit des Prüfungsantrages nicht zu eng gewählt werden darf (vergleiche VfSlg 16.212 aus 2001,, 16.365 aus 2001,, 18.142 aus 2007,, 19.496 aus 2011,, 20.154 aus 2017,). Der Antragsteller hat all jene Normen anzufechten, welche für die Beurteilung der allfälligen Gesetz- bzw Verfassungswidrigkeit der Rechtslage eine untrennbare Einheit bilden. Es ist dann Sache des Verfassungsgerichtshofes, darüber zu befinden, auf welche Weise eine solche Gesetz- bzw Verfassungswidrigkeit – sollte der Verfassungsgerichtshof die Auffassung des Antragstellers teilen – beseitigt werden kann (VfSlg 16.756 aus 2002,, 19.496 aus 2011,, 19.684 aus 2012,, 19.903 aus 2014,; VfGH 10.3.2015, G201/2014).

Eine zu weite Fassung des Antrages macht diesen nicht in jedem Fall unzulässig. Zunächst ist ein Antrag nicht zu weit gefasst, soweit der Antragsteller solche Normen anfechtet, durch die seine (rechtlich geschützten) Interessen aktuell beeinträchtigt sind und die mit diesen in untrennbarem Zusammenhang stehen; dabei darf aber nach §62 Abs1 VfGG nicht offen bleiben, welche Verordnungs- bzw Gesetzesvorschrift oder welcher Teil einer Vorschrift nach Auffassung des Antragstellers aus welchem Grund aufgehoben werden soll (s mwN VfGH 2.3.2015, G140/2014 ua; vgl auch VfGH 10.12.2015, G639/2015; 15.10.2016, G103-104/2016 ua). Ist ein solcher Antrag in der Sache begründet, hebt der Verfassungsgerichtshof aber nur einen Teil der angefochtenen Bestimmungen als gesetz- bzw verfassungswidrig auf, so führt dies – wenn die sonstigen Prozessvoraussetzungen vorliegen – im Übrigen zur teilweisen Abweisung des Antrages (VfSlg 19.746/2013; VfGH 5.3.2014, G79/2013 ua). Eine zu weite Fassung des Antrages macht diesen nicht in jedem Fall unzulässig. Zunächst ist ein Antrag nicht zu weit gefasst, soweit der Antragsteller solche Normen anfechtet, durch die seine (rechtlich geschützten) Interessen aktuell beeinträchtigt sind und die mit diesen in untrennbarem Zusammenhang stehen; dabei darf aber nach §62 Abs1 VfGG nicht offen bleiben, welche Verordnungs- bzw Gesetzesvorschrift oder welcher Teil einer Vorschrift nach Auffassung des Antragstellers aus welchem Grund aufgehoben werden soll (s mwN VfGH 2.3.2015, G140/2014 ua; vergleiche auch VfGH 10.12.2015, G639/2015; 15.10.2016, G103-104/2016 ua). Ist ein solcher Antrag in der Sache begründet, hebt der Verfassungsgerichtshof aber nur einen Teil der angefochtenen Bestimmungen als gesetz- bzw verfassungswidrig auf, so führt dies – wenn die sonstigen Prozessvoraussetzungen vorliegen – im Übrigen zur teilweisen Abweisung des Antrages (VfSlg 19.746 aus 2013,; VfGH 5.3.2014, G79/2013 ua).

Umfasst der Antrag auch Bestimmungen, durch die die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht aktuell beeinträchtigt sind (insofern ist der Antrag zu weit gefasst), die mit (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers aktuell beeinträchtigenden (und nach Auffassung des Antragstellers den Sitz der Gesetz- bzw Verfassungswidrigkeit bildenden) Bestimmungen aber vor dem Hintergrund der Bedenken in einem Regelungszusammenhang stehen, so ist zu differenzieren: Sind diese Bestimmungen von den den Sitz der verfassungsrechtlichen Bedenken des Antragstellers bildenden, die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers aktuell beeinträchtigenden Bestimmungen offensichtlich trennbar, führt dies zur teilweisen Zurückweisung des Antrages. Umfasst der Antrag auch Bestimmungen, die mit den die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers aktuell beeinträchtigenden Bestimmungen in einem so konkreten Regelungszusammenhang stehen, dass es nicht von vornherein auszuschließen ist, dass ihre Aufhebung im Fall des Zutreffens der Bedenken erforderlich sein könnte (sind diese Bestimmungen also nicht offensichtlich trennbar), so ist

der Antrag insgesamt zulässig (vgl VfSlg 20.111/2016). Dies gilt nach dem vorhin Gesagten aber keinesfalls dann, wenn Bestimmungen mitangefochten werden (etwa alle eines ganzen Gesetzes), gegen die gar keine konkreten Bedenken vorgebracht werden und zu denen auch kein konkreter Regelungszusammenhang dargelegt wird (VfSlg 19.894/2014; VfGH 29.9.2015, G324/2015; 15.10.2016, G183/2016 ua). Umfasst der Antrag auch Bestimmungen, durch die die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht aktuell beeinträchtigt sind (insofern ist der Antrag zu weit gefasst), die mit (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers aktuell beeinträchtigenden (und nach Auffassung des Antragstellers den Sitz der Gesetz- bzw Verfassungswidrigkeit bildenden) Bestimmungen aber vor dem Hintergrund der Bedenken in einem Regelungszusammenhang stehen, so ist zu differenzieren: Sind diese Bestimmungen von den den Sitz der verfassungsrechtlichen Bedenken des Antragstellers bildenden, die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers aktuell beeinträchtigenden Bestimmungen offensichtlich trennbar, führt dies zur teilweisen Zurückweisung des Antrages. Umfasst der Antrag auch Bestimmungen, die mit den die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers aktuell beeinträchtigenden Bestimmungen in einem so konkreten Regelungszusammenhang stehen, dass es nicht von vornherein auszuschließen ist, dass ihre Aufhebung im Fall des Zutreffens der Bedenken erforderlich sein könnte (sind diese Bestimmungen also nicht offensichtlich trennbar), so ist der Antrag insgesamt zulässig (vergleiche VfSlg 20.111 aus 2016.). Dies gilt nach dem vorhin Gesagten aber keinesfalls dann, wenn Bestimmungen mitangefochten werden (etwa alle eines ganzen Gesetzes), gegen die gar keine konkreten Bedenken vorgebracht werden und zu denen auch kein konkreter Regelungszusammenhang dargelegt wird (VfSlg 19.894 aus 2014.; VfGH 29.9.2015, G324/2015; 15.10.2016, G183/2016 ua).

1.5. Die Bedenken der Antragsteller richten sich gegen die Regelung der Beförderungsentgelte für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi bzw die Ungleichbehandlung von Taxiunternehmen je nachdem, ob deren Fahrten über einen Kommunikationsdienst bestellt werden oder nicht. Um den Verfassungsgerichtshof in die Lage zu versetzen, darüber zu befinden, auf welche Weise die Verfassungswidrigkeit der Regelung gegebenenfalls beseitigt werden kann, ist es zulässig, einerseits die auf der Grundlage des §14 Abs1 GelverkG erlassenen Verordnungsbestimmungen über die verbindlichen Tarife und andererseits die für Taxiunternehmen geltenden Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen über die Preisfestsetzung bei Fahrten, die über einen Kommunikationsdienst bestellt werden, gemeinsam anzufechten (vgl dazu bereits VfGH 29.11.2022, G361/2021; 25.1.2024, G168/2023, V32/2023) . 1.5. Die Bedenken der Antragsteller richten sich gegen die Regelung der Beförderungsentgelte für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi bzw die Ungleichbehandlung von Taxiunternehmen je nachdem, ob deren Fahrten über einen Kommunikationsdienst bestellt werden oder nicht. Um den Verfassungsgerichtshof in die Lage zu versetzen, darüber zu befinden, auf welche Weise die Verfassungswidrigkeit der Regelung gegebenenfalls beseitigt werden kann, ist es zulässig, einerseits die auf der Grundlage des §14 Abs1 GelverkG erlassenen Verordnungsbestimmungen über die verbindlichen Tarife und andererseits die für Taxiunternehmen geltenden Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen über die Preisfestsetzung bei Fahrten, die über einen Kommunikationsdienst bestellt werden, gemeinsam anzufechten (vergleiche dazu bereits VfGH 29.11.2022, G361/2021; 25.1.2024, G168/2023, V32/2023).

1.6. Die Antragsteller bringen überdies das Bedenken vor, dass sie als Anbieter von "street-hail"-Fahrten kostenintensive Investitionen wie Taxameter mit regelmäßigen Eichkosten, Alarmanlage, Thermodrucker sowie Registrierkasse mit laufenden Kosten für Tarifeinspielung und Wartung tätigen müssten. Dieses Vorbringen geht insoweit ins Leere, als diese Erfordernisse nicht in §14 GelverkG bzw im Wiener Taxitarif normiert werden.

1.7. §21 Abs9 GelverkG legt das Inkrafttreten des §14 Abs1b idFBGBl I 13/2021 mit 1. März 2021 und des §14 Abs1c idF BGBl I 13/2021 mit 1. Juni 2021 fest. Der Wiener Taxitarif idF ABl. der Stadt Wien 11/2021 trat mit Ablauf des 18. März 2021 in Kraft. Gemäß §10 Abs1 Wiener Taxitarif traten §1 Abs3 zweiter Satz, §8 Abs3 sowie §9 Z4 Wiener Taxitarif mit 1. Juni 2021 in Kraft. Die Antragsteller monieren, dass ihr durch den Gleichheitsgrundsatz geschütztes Vertrauen in die geltende Rechtslage durch die "extrem kurze Zeitspanne" zwischen dem Zeitpunkt der Kundmachung und dem Inkrafttreten der Novelle BGBl I 13/2021 verletzt werde. Es ist dem Verfassungsgerichtshof verwehrt, auf dieses Bedenken einzugehen, weil zwar die Übergangsbestimmung in §10 Abs1 Wiener Taxitarif, nicht jedoch §21 Abs9 GelverkG angefochten wurde. Die Antragsteller haben im Übrigen auch nicht dargelegt, inwieweit sie im Zeitpunkt der Antragstellung (10. Juli 2025) weiterhin von der Übergangsbestimmung unmittelbar und aktuell betroffen sind. 1.7. §21 Abs9 GelverkG legt das Inkrafttreten des §14 Abs1b in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, mit 1. März 2021 und des §14 Abs1c in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, mit 1. Juni 2021 fest. Der

Wiener Taxitarif in der Fassung Amtsblatt der Stadt Wien 11 aus 2021, trat mit Ablauf des 18. März 2021 in Kraft. Gemäß §10 Abs1 Wiener Taxitarif traten §1 Abs3 zweiter Satz, §8 Abs3 sowie §9 Z4 Wiener Taxitarif mit 1. Juni 2021 in Kraft. Die Antragsteller monieren, dass ihr durch den Gleichheitsgrundsatz geschütztes Vertrauen in die geltende Rechtslage durch die "extrem kurze Zeitspanne" zwischen dem Zeitpunkt der Kundmachung und dem Inkrafttreten der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, verletzt werde. Es ist dem Verfassungsgerichtshof verwehrt, auf dieses Bedenken einzugehen, weil zwar die Übergangsbestimmung in §10 Abs1 Wiener Taxitarif, nicht jedoch §21 Abs9 GelverkG angefochten wurde. Die Antragsteller haben im Übrigen auch nicht dargelegt, inwieweit sie im Zeitpunkt der Antragstellung (10. Juli 2025) weiterhin von der Übergangsbestimmung unmittelbar und aktuell betroffen sind.

1.8. Überdies erweist sich der Hauptantrag insoweit als unzulässig, als er auch §14 Abs2 und 3 GelverkG umfasst. Abs2 leg.cit. ermächtigt die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) zur Festlegung der verbindlichen Tarife für den mit Personenkraftwagen ausgeübten Flughafenzubringer- und -abholverkehr, wenn eine Stadt und der dazugehörige Flughafen in verschiedenen Bundesländern gelegen sind. Gemäß Abs3 leg.cit. kann der Bundesminister bzw die Bundesministerin für bestimmte, mit Omnibussen ausgeübte Mietwagen-Gewerbe nach Anhörung der Wirtschaftskammer Österreich und der Bundesarbeitskammer verbindliche Tarife festlegen. Die Anfechtung des §14 Abs3 GelverkG im Rahmen des Hauptantrages erweist sich schon mangels erkennbaren Zusammenhangs mit dem hier maßgeblichen Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi als überschießend. Des weiteren ist es ausgeschlossen, dass die Antragsteller durch die Verordnungsermächtigungen in §14 Abs2 und 3 GelverkG unmittelbar in ihren Rechten verletzt sind. Der Hauptantrag weist daher insofern einen zu weiten Anfechtungsumfang auf. Da diese Bestimmungen vor dem Hintergrund der vorgebrachten Bedenken offenkundig von den nach Auffassung der Antragsteller den Sitz der Verfassungswidrigkeit bildenden Bestimmungen trennbar sind, ist der Hauptantrag insoweit zurückzuweisen, als er sich gegen §14 Abs2 und 3 GelverkG wendet.

1.9. Der Hauptantrag erweist sich somit hinsichtlich der §14 Abs1, 1a, 1b, 1c, 4, 5 und 6 und §15 Abs1 Z4 GelverkG sowie des auf Grundlage dieser Bestimmungen erlassenen Wiener Taxitarifs zur Gänze als zulässig. Bei diesem Ergebnis erübrigt sich ein Eingehen auf die Zulässigkeit der Eventualanträge.

2. In der Sache

2.1. Der Verfassungsgerichtshof hat sich in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit einer Verordnung gemäß Art139 B-VG bzw der Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes gemäß Art140 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken (vgl VfSlg 12.691/1991, 13.471/1993, 14.895/1997, 16.824/2003). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen gesetzwidrig bzw verfassungswidrig ist (VfSlg 15.193/1998, 16.374/2001, 16.538/2002, 16.929/2003). 2.1. Der Verfassungsgerichtshof hat sich in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Gesetzmäßigkeit einer Verordnung gemäß Art139 B-VG bzw der Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes gemäß Art140 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken (vergleiche VfSlg 12.691 aus 1991,, 13.471 aus 1993,, 14.895 aus 1997,, 16.824 aus 2003,). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen gesetzwidrig bzw verfassungswidrig ist (VfSlg 15.193 aus 1998,, 16.374 aus 2001,, 16.538 aus 2002,, 16.929 aus 2003,).

2.2. Die maßgebliche Rechtslage stellt sich wie folgt dar:

2.2.1. Der Gesetzgeber hat im Rahmen der Novelle zum Gelegenheitsverkehr-Gesetz 1996BGBl I 83/2019 ein einheitliches Gewerbe für die Personenbeförderung mit Pkw – Taxi geschaffen und damit auch die Unterscheidung zwischen Mietwagen- und Taxigewerbe aufgegeben. Schon vor dieser Novelle war in §14 Abs1 GelverkG eine Ermächtigung an den Landeshauptmann vorgesehen, verbindliche Tarife "für den mit Personenkraftwagen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehr" festzulegen, ohne dass dabei zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe differenziert wurde. Mit der Novelle BGBl I 83/2019 bzw der Novelle BGBl I 13/2021 wurden für Fahrten, die im Wege des Kommunikationsdienstes (Telefon, App etc.) bestellt wurden, Lockerungen für allenfalls mittels Verordnung festgelegte Tarife vorgenommen. 2.2.1. Der Gesetzgeber hat im Rahmen der Novelle zum Gelegenheitsverkehr-Gesetz 1996 Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2019, ein einheitliches Gewerbe für die Personenbeförderung mit Pkw – Taxi geschaffen und damit auch die Unterscheidung zwischen Mietwagen- und Taxigewerbe aufgegeben. Schon vor dieser Novelle war in §14 Abs1 GelverkG eine Ermächtigung an den

Landeshauptmann vorgesehen, verbindliche Tarife "für den mit Personenkraftwagen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehr" festzulegen, ohne dass dabei zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe differenziert wurde. Mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 83 aus 2019, bzw der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, wurden für Fahrten, die im Wege des Kommunikationsdienstes (Telefon, App etc.) bestellt wurden, Lockerungen für allenfalls mittels Verordnung festgelegte Tarife vorgenommen.

2.2.2. Nach §14 Abs1b GelverkG kann bei Fahrten, die im Wege eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, von den in einer Verordnung gemäß §14 Abs1 GelverkG verbindlich festgelegten Tarifen abgewichen werden. Der Landeshauptmann ist nach dieser Bestimmung überdies ermächtigt, für solche Fahrten mittels Mindest- und Höchstentgelten ein Preisband einschließlich von Zuschlägen gemäß §14 Abs4 GelverkG festzulegen. Werden Mindestentgelte nicht verordnet, kommt subsidiär die Regelung des Mindestentgeltes nach §14 Abs1b GelverkG zur Anwendung, wonach das Mindestentgelt jedenfalls die Summe aus Grundentgelt und für die jeweilige Beförderung vorgesehenen Zuschlägen gemäß Abs4 leg.cit. beträgt. Der Fahrpreis ist bei solchen Fahrten bereits bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden.

2.2.3. §14 Abs1c GelverkG erlaubt es zudem bei Fahrten, die im Wege eines Kommunikationsdienstes bestellt werden, bei der Bestellung anzubieten, die Fahrt unter gewissen Voraussetzungen zu einem herabgesetzten Fahrpreis mit anderen Fahrgästen zu teilen. Der Fahrpreis darf dabei für jeden Fahrgast nicht die in einer allenfalls erlassenen Verordnung (§14 Abs1 GelverkG) festgelegten Mindestentgelte unterschreiten. Der Fahrpreis ist in diesem Fall unter Festlegung von Abfahrts- und Zielort bereits bei der Bestellung zu vereinbaren und darf im Nachhinein nicht überschritten werden.

2.2.4. In §14 Abs4 GelverkG wird normiert, dass die in der Verordnung festgelegten Tarife alle zur Bestimmung des Beförderungsentgeltes notwendigen Angaben sowie erlaubte Zuschläge zu enthalten und einen angemessenen Gewinn zu berücksichtigen haben. 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 Abs1 leg.cit. unterliegen, sind Preisnachlässe oder geldwerte Begünstigungen aller Art unzulässig (Rabattverbot).

2.2.5. Der Landeshauptmann von Wien hat von der Verordnungsermächtigung in §14 Abs1 GelverkG Gebrauch gemacht und im Wiener Taxitarif für das Bundesland Wien verbindliche Tarife festgelegt. Die Tarife setzen sich zunächst aus einem Grundbetrag, einem Wegstreckentarif, einem Zeittarif und allfälligen Zuschlägen zusammen (§2 Abs1). In Bezug auf den Zeittarif wird zwischen Tagtarif (§3) und Nacht-, Sonn- und Feiertagstarif (§4) unterschieden. Zuschläge dürfen für die Bestellung eines Fahrzeuges im Weg des Kommunikationsdienstes (§5 Z1) und für die Beförderung von mehr als vier Fahrgästen (§5 Z2) verrechnet werden.

2.2.6. Für im Wege eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten hat der Landeshauptmann von Wien gemäß §14 Abs1b GelverkG ein Preisband festgelegt. Der vereinbarte Fahrpreis darf den verbindlichen Tarif, der für dieselbe Fahrt im Geltungsbereich dieser Verordnung zur Anwendung gelangen würde (Vergleichsfahrt), maximal um 20 % unter- oder überschreiten (vgl §8 Abs1 Wiener Taxitarif). Dem Fahrgast ist vor Antritt der Fahrt eine schriftliche oder elektronische Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises auszustellen (vgl §8 Abs2 Wiener Taxitarif).

2.2.6. Für im Wege eines Kommunikationsdienstes bestellte Fahrten hat der Landeshauptmann von Wien gemäß §14 Abs1b GelverkG ein Preisband festgelegt. Der vereinbarte Fahrpreis darf den verbindlichen Tarif, der für dieselbe Fahrt im Geltungsbereich dieser Verordnung zur Anwendung gelangen würde (Vergleichsfahrt), maximal um 20 % unter- oder überschreiten (vergleiche §8 Abs1 Wiener Taxitarif). Dem Fahrgast ist vor Antritt der Fahrt eine schriftliche oder elektronische Bestätigung des vereinbarten Fahrpreises auszustellen (vergleiche §8 Abs2 Wiener Taxitarif).

2.3. Zu den Bedenken im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz:

2.3.1. Die Antragsteller bringen zusammengefasst vor, dass der Gesetzgeber ein einheitliches Gewerbe (Personenbeförderung mit Pkw – Taxi) geschaffen habe. Es sei unsachlich, innerhalb dieses Gewerbes in Bezug auf die Tarifgestaltung zu differenzieren. Taxis, die das "street-hail"-Segment bedienen würden, unterlägen der Tarifbindung, während für Taxis, die per Kommunikationsdienst vorbestellt würden, eine flexiblere und an den Markt angepasste Preisgestaltung möglich sei. So könne bei Letzteren gemäß §14 Abs1b GelverkG von den verbindlichen Tarifen

abgewichen werden. Überdies könnten gemäß §5 Z1 Wiener Taxitarif Zuschläge verrechnet werden. Auch in §14 Abs1c GelverkG würden Funk- bzw App-Taxis bevorzugt, weil bei diesen die Fahrt zu einem herabgesetzten Fahrpreis angeboten werden könne, wenn sich mehrere Personen die Fahrt teilen würden.

2.3.2. Der Gleichheitsgrundsatz gebietet dem Gesetzgeber, Gleiches gleich und Ungleiches ungleich zu behandeln, und setzt ihm insofern inhaltliche Schranken, als er es verbietet, sachlich nicht begründbare Differenzierungen zwischen den Normadressaten zu schaffen (vgl VfSlg 17.315/2004, 17.500/2005, 20.244/2018, 20.270/2018). Innerhalb dieser Schranken ist es dem Gesetzgeber jedoch von Verfassungs wegen durch den Gleichheitsgrundsatz nicht verwehrt, seine politischen Zielvorstellungen auf die ihm geeignet erscheinende Art zu verfolgen (s etwa VfSlg 16.176/2001, 16.504/2002). 2.3.2. Der Gleichheitsgrundsatz gebietet dem Gesetzgeber, Gleiches gleich und Ungleiches ungleich zu behandeln, und setzt ihm insofern inhaltliche Schranken, als er es verbietet, sachlich nicht begründbare Differenzierungen zwischen den Normadressaten zu schaffen vergleiche VfSlg 17.315 aus 2004,, 17.500 aus 2005,, 20.244 aus 2018,, 20.270 aus 2018,). Innerhalb dieser Schranken ist es dem Gesetzgeber jedoch von Verfassungs wegen durch den Gleichheitsgrundsatz nicht verwehrt, seine politischen Zielvorstellungen auf die ihm geeignet erscheinende Art zu verfolgen (s etwa VfSlg 16.176 aus 2001,, 16.504 aus 2002,,).

2.3.3. Der Gleichheitsgrundsatz bindet auch den Verordnungsgeber (zB VfGH 5.6.2014,V44/2013; VfSlg 20.257/2018). Er setzt ihm insofern inhaltliche Schranken, als er verbietet, unsachliche, durch tatsächliche Unterschiede nicht begründbare Differenzierungen und eine unsachliche Gleichbehandlung von Ungleichen sowie sachlich nicht begründbare Regelungen zu schaffen (vgl zu Differenzierungen bei Gesetzen etwa VfSlg 17.315/2004, 17.500/2005; zum Sachlichkeitsgebot bei Gesetzen zB VfSlg 14.039/1995, 16.407/2001; VfGH 23.2.2021, G361/2020; zum Sachlichkeitsgebot bei Verordnungen zB VfGH 24.6.2021, V593/2020; 23.9.2021, V572/2020). 2.3.3. Der Gleichheitsgrundsatz bindet auch den Verordnungsgeber (zB VfGH 5.6.2014, V44/2013; VfSlg 20.257 aus 2018,). Er setzt ihm insofern inhaltliche Schranken, als er verbietet, unsachliche, durch tatsächliche Unterschiede nicht begründbare Differenzierungen und eine unsachliche Gleichbehandlung von Ungleichen sowie sachlich nicht begründbare Regelungen zu schaffen vergleiche zu Differenzierungen bei Gesetzen etwa VfSlg 17.315 aus 2004,, 17.500 aus 2005,, zum Sachlichkeitsgebot bei Gesetzen zB VfSlg 14.039 aus 1995,, 16.407 aus 2001,,; VfGH 23.2.2021,G361/2020; zum Sachlichkeitsgebot bei Verordnungen zB VfGH 24.6.2021, V593/2020; 23.9.2021,V572/2020).

2.3.4. Das in §14 GelverkG vorgezeichnete und durch den Wiener Taxitarif näher ausgestaltete Tarifmodell verstößt aus den geltend gemachten Gründen nicht gegen den Gleichheitsgrundsatz:

2.3.4.1. Der Verfassungsgerichtshof hat bereits festgehalten, dass die Festlegung verbindlicher (Mindest- und Höchst-)Tarife angesichts der besonderen Gegebenheiten im Bereich des Gelegenheitsverkehrs im Hinblick auf die fehlende Transparenz des Marktes und die Sicherstellung einer korrekten, nachprüfaren Verrechnung erbrachter Leistungen eine wichtige Ordnungsfunktion hat, weil der Konsument im Normalfall kaum in der Lage sein wird, umfangreiche Preisvergleiche anzustellen, geschweige denn mit dem Taxiunternehmer in Preisgespräche einzutreten. Vor allem für jene Personen, die mit den Gegebenheiten in ihnen fremden Gebieten nicht ausreichend vertraut sind (wie insbesondere Touristen), kommt einer verbindlichen Tarifordnung in diesem Zusammenhang eine wichtige (Konsumenten-)Schutzfunktion zu. Die Festlegung von verbindlichen Taxitarifen bietet auch eine geeignete Basis dafür, ein System der Verrechnung der erbrachten Leistungen (etwa mittels eines geeichten Taxameters) vorzusehen, das transparent und nachprüfbar ist (VfSlg 16.538/2002, vgl zur Tarifbindung auch VfSlg19.206/2010 und VfGH 5.6.2014, V44/2013). Eine Festsetzung von Tarifen könnte hingegen dann unverhältnismäßig sein, wenn verbindliche Tarife für Gebiete oder Bereiche festgelegt werden, für die die Tariffestlegung rechtfertigenden Gründe nicht gegeben sind (VfSlg 16.538/2002). 2.3.4.1. Der Verfassungsgerichtshof hat bereits festgehalten, dass die Festlegung verbindlicher (Mindest- und Höchst-)Tarife angesichts der besonderen Gegebenheiten im Bereich des Gelegenheitsverkehrs im Hinblick auf die fehlende Transparenz des Marktes und die Sicherstellung einer korrekten, nachprüfaren Verrechnung erbrachter Leistungen eine wichtige Ordnungsfunktion hat, weil der Konsument im Normalfall kaum in der Lage sein wird, umfangreiche Preisvergleiche anzustellen, geschweige denn mit dem Taxiunternehmer in Preisgespräche einzutreten. Vor allem für jene Personen, die mit den Gegebenheiten in ihnen fremden Gebieten nicht ausreichend vertraut sind (wie insbesondere Touristen), kommt einer verbindlichen Tarifordnung in diesem Zusammenhang eine wichtige (Konsumenten-)Schutzfunktion zu. Die Festlegung von verbindlichen Taxitarifen bietet auch eine geeignete Basis dafür, ein System der Verrechnung der erbrachten Leistungen (etwa mittels eines geeichten Taxameters) vorzusehen, das transparent und nachprüfbar ist (VfSlg 16.538 aus 2002,, vergleiche zur Tarifbindung

auch VfSlg 19.206 aus 2010, und VfGH 5.6.2014, V44/2013). Eine Festsetzung von Tarifen könnte hingegen dann unverhältnismäßig sein, wenn verbindliche Tarife für Gebiete oder Bereiche festgelegt werden, für die die Tariffestlegung rechtfertigenden Gründe nicht gegeben sind (VfSlg 16.538 aus 2002,).

2.3.4.2. In Bezug auf die von den Antragstellern geltend gemachten Bedenken ist zunächst darauf hinzuweisen, dass durch die Vorbestellung eines Taxis mittels App-Plattformen, Telefon oder Taxifunkzentralen die Transparenz der für die jeweilige Fahrt zu erwartenden Kosten sichergestellt ist, weil der Kunde noch vor Vertragsabschluss einen verbindlichen Preis erfährt und anschließend allenfalls auch Preisvergleiche anstellen kann. Durch die Festlegung eines Preisbandes in §8 Abs1 Wiener Taxitarif ist überdies auch gewährleistet, dass der Preis für die Fahrt auf einer nachvollziehbaren Berechnung beruht. Insofern ist es auch nicht unsachlich, wenn der Gesetzgeber – vor dem Hintergrund der technischen Entwicklung und der damit einhergehenden Möglichkeiten der Abwicklung von Bestellvorgängen auch im elektronischen Weg – im Hinblick auf Transparenz und Konsumentenschutz ein Preisband bei Bestellungen im Weg des Kommunikationsdienstes als ausreichend erachtet. Gleiches gilt auch für die Möglichkeit, eine im Weg des Kommunikationsdienstes bestellte Fahrt zu einem herabgesetzten Fahrpreis anzubieten, wenn die Fahrt mit anderen Fahrgästen geteilt wird und die in der Tarifverordnung festgelegten Mindestentgelte nicht unterschritten werden (§14 Abs1c GelverkG).

2.3.4.3. Der Gesetzgeber hat insofern durch die angefochtenen Bestimmungen im Gelegenheitsverkehrs - Gesetz 1996 und im Wiener Taxitarif verbindliche Tarife und somit Fixpreise sowie ein damit einhergehendes Rabattverbot (§14 Abs4 GelverkG) nur mehr für solche Fahrten festgeschrieben, bei denen dies im Hinblick auf Transparenz und Konsumentenschutz sachlich begründet ist.

2.3.4.4. Anders als die Antragsteller vermeinen, differenzieren der Gesetz- und der Verordnungsgeber mit der angefochtenen Tarifregelung auch nicht in unsachlicher Weise innerhalb eines Gewerbes, vielmehr steht die Nutzung geeigneter Kommunikationsinfrastruktur und damit die Möglichkeit der flexibleren Preisgestaltung sämtlichen Anbietern im Rahmen des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi offen. Die Bestellung einer Fahrt "im Weg eines Kommunikationsdienstes" umfasst dabei auch die Bestellung über Telefon oder Internet (vgl die Erläut zur RV der Gelegenheitsverkehrs-Gesetz-Novelle 2021, 473 BlgNR 27. GP, 1). Dass die – fakultative – Teilnahme an bestehenden Plattformen unter Umständen mit Kosten verbunden ist, macht die Regelung nicht unsachlich. 2.3.4.4. Anders als die Antragsteller vermeinen, differenzieren der Gesetz- und der Verordnungsgeber mit der angefochtenen Tarifregelung auch nicht in unsachlicher Weise innerhalb eines Gewerbes, vielmehr steht die Nutzung geeigneter Kommunikationsinfrastruktur und damit die Möglichkeit der flexibleren Preisgestaltung sämtlichen Anbietern im Rahmen des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi offen. Die Bestellung einer Fahrt "im Weg eines Kommunikationsdienstes" umfasst dabei auch die Bestellung über Telefon oder Internet vergleiche die Erläut zur Regierungsvorlage der Gelegenheitsverkehrs-Gesetz-Novelle 2021, 473 BlgNR 27. GP, 1). Dass die – fakultative – Teilnahme an bestehenden Plattformen unter Umständen mit Kosten verbunden ist, macht die Regelung nicht unsachlich.

2.4. Zu den Bedenken im Hinblick auf die verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte auf Freiheit der Erwerbsbetätigung und auf Unversehrtheit des Eigentums:

2.4.1. Die Antragsteller bringen vor, dass die Festlegung von Mindestentgelten (insbesondere §14 Abs1b und 1c GelverkG) gegen das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung (Art6 StGG und Art15 und 16 GRC) verstoße, weil diese vorwiegend dem Konkurrenzschutz diene. Dieser sei jedoch kein im öffentlichen Interesse gelegenes Ziel gesetzgeberischer Maßnahmen.

2.4.2. Nach ständiger Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zum verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Freiheit der Erwerbsausübung gemäß Art6 StGG (s zB VfSlg 10.179/1984, 12.921/1991, 16.734/2002 und 17.932/2006) sind gesetzliche, die Erwerbs(ausübungs)freiheit beschränkende Regelungen auf Grund des diesem Grundrecht angefügten Gesetzesvorbehalts nur dann zulässig, wenn sie durch das öffentliche Interesse geboten, zur Zielerreichung geeignet, adäquat und auch sonst sachlich gerechtfertigt sind. Für Verordnungen, die auf Grundlage eines im Schutzbereich des Grundrechts ergangenen Gesetzes ergangen sind, gilt sinngemäß dasselbe (VfSlg 19.033/2010). Sie sind gesetzlos, wenn sie bei verfassungskonformer, die Schranken der Erwerbs(ausübungs)freiheit wahrender Auslegung der Verordnungsermächtigung keine gesetzliche Deckung finden (VfSlg 17.960/2006). 2.4.2. Nach ständiger Judikatur des Verfassungsgerichtshofes zum verfassungsgesetzlich

gewährleisteten Recht auf Freiheit der Erwerbsausübung gemäß Art6 StGG (s zB VfSlg 10.179 aus 1984,, 12.921 aus 1991, , 16.734 aus 2002, und 17.932 aus 2006,) sind gesetzliche, die Erwerbs(ausübungs)freiheit beschränkende Regelungen auf Grund des diesem Grundrecht angefügten Gesetzesvorbehalts nur dann zulässig, wenn sie durch das öffentliche Interesse geboten, zur Zielerreichung geeignet, adäquat und auch sonst sachlich gerechtfertigt sind. Für Verordnungen, die auf Grundlage eines im Schutzbereich des Grundrechts ergangenen Gesetzes ergangen sind, gilt sinngemäß dasselbe (VfSlg 19.033 aus 2010,). Sie sind gesetzlos, wenn sie bei verfassungskonformer, die Schranken der Erwerbs(ausübungs)freiheit wahrer Auslegung der Verordnungsermächtigung keine gesetzliche Deckung finden (VfSlg 17.960 aus 2006,).

2.4.3. Ungeachtet der Frage, ob durch die Festlegung von Mindestpreisen für jene Taxis, die im Weg des Kommunikationsdienstes bestellt werden, überhaupt in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung der Antragsteller als Anbieter von Taxifahrten mit Aufnahme von Fahrgästen auf der Straße oder am Standplatz eingegriffen wird, teilt der Verfassungsgerichtshof die Bedenken der Antragsteller nicht. Zwar trifft es zu, dass der bloße Konkurrenzschutz kein öffentliches Interesse für Eingriffe in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung darstellt (vgl zB VfSlg 10.932/1986 zur Bedarfsprüfung für Taxi-, Mietwagen- und Ausflugswagenkonzessionen). Der Festlegung von Mindest- und Höchstentgelten (hier: Preisband) für Taxis, die im Weg des Kommunikationsdienstes bestellt werden, kommt jedoch vor dem Hintergrund der besonderen Gegebenheiten im Gelegenheitsverkehr als Teil des öffentlichen Nahverkehrs eine wichtige Ordnungsfunktion zu (vgl VfSlg 16.538/2002 und dazu auch bereits oben unter Pkt. IV.2.3.4.1.).2.4.3. Ungeachtet der Frage, ob durch die Festlegung von Mindestpreisen für jene Taxis, die im Weg des Kommunikationsdienstes bestellt werden, überhaupt in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung der Antragsteller als Anbieter von Taxifahrten mit Aufnahme von Fahrgästen auf der Straße oder am Standplatz eingegriffen wird, teilt der Verfassungsgerichtshof die Bedenken der Antragsteller nicht. Zwar trifft es zu, dass der bloße Konkurrenzschutz kein öffentliches Interesse für Eingriffe in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung darstellt vergleiche zB VfSlg 10.932 aus 1986, zur Bedarfsprüfung für Taxi-, Mietwagen- und Ausflugswagenkonzessionen). Der Festlegung von Mindest- und Höchstentgelten (hier: Preisband) für Taxis, die im Weg des Kommunikationsdienstes bestellt werden, kommt jedoch vor dem Hintergrund der besonderen Gegebenheiten im Gelegenheitsverkehr als Teil des öffentlichen Nahverkehrs eine wichtige Ordnungsfunktion zu vergleiche VfSlg 16.538 aus 2002, und dazu auch bereits oben unter Pkt. römisch vier.2.3.4.1.).

2.5. In Bezug auf die geltend gemachten Bedenken im Hinblick auf das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Unversehrtheit des Eigentums (Art5 StGG, Art1 1. ZPEMRK, Art17 GRC) gilt das zum verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht auf Freiheit der Erwerbsbetätigung Gesagte sinngemäß.

2.6. Die Bedenken der Antragsteller ob der Verfassungskonformität der zulässigerweise angefochtenen Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrs- Gesetzes 1996 und des Wiener Taxitarifes treffen daher nicht zu.

V. Ergebnissrömisch fünf. Ergebnis

1. Der Antrag wird zurückgewiesen, soweit er sich gegen §14 Abs2 und 3 des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, BGBl 112/1996, idFBGBl I 13/2021 richtet.1. Der Antrag wird zurückgewiesen, soweit er sich gegen §14 Abs2 und 3 des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, Bundesgesetzblatt 112 aus 1996,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 13 aus 2021, richtet.

2. Im Übrigen wird der Antrag abgewiesen.

3. Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs4 VfGG ohne mündliche Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden.

Schlagworte

Gelegenheitsverkehr, Taxis, Tarif, Erwerbsausübungsfreiheit, Gewerberecht, Eigentumseingriff, Rechtspolitik, Konsumentenschutz, Preistransparenz, Preisbindung, VfGH / Prüfungsumfang, VfGH / Individualantrag

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2025:G100.2025

Zuletzt aktualisiert am

08.01.2026

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, <http://www.vfgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at