

TE Vfgh Beschluss 2020/11/24 G133/2020

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 24.11.2020

Index

50/03 Personen- und Güterbeförderung

Norm

B-VG Art140 Abs1 Z1 litc

GelVerkG 1996 §3, §19

VfGG §7 Abs2

Leitsatz

Unzulässigkeit eines Individualantrags auf Aufhebung von Bestimmungen des GelegenheitsverkehrsG betreffend das neu eingeführte "Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi" wegen zu engen Anfechtungsumfangs

Spruch

Der Antrag wird zurückgewiesen.

Begründung

Begründung

I. Antrag

Mit dem vorliegenden, auf Art140 Abs1 Z1 litc B-VG gestützten Antrag begehren die Antragstellerinnen, der Verfassungsgerichtshof möge

"a) die Wortfolge 'mit Omnibussen,' in §3 Abs1 Z2 GelverkG idF BGBl I 2019/83

b) §19 Abs7 GelverkG idF BGBl I 2019/83 zur Gänze

c) die Wortfolge 'für das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagen-Gewerbe und' in §19 Abs8 GelverkG idF BGBl I 2019/83

als verfassungswidrig aufheben,

in eventu zu lit a, lit b und lit c

d) die Wortfolge ', wobei der Fahrpreis jedenfalls über dem einstündigen Zeittarif liegen muss' in §14 Abs1a Z8 GelverkG idF BGBl I 2019/83

e) in §14 Abs1b GelverkG idF BGBl I 2019/83

i. 'für mindestens 90 Minuten' und 'voraussichtlicher' sowie 'und der tatsächliche Fahrpreis über diesem voraussichtlichen Fahrpreis liegt' im ersten Satz;

ii. 'voraussichtliche' im zweiten Satz sowie

iii. den dritten und vierten Satz jeweils zur Gänze

als verfassungswidrig aufheben,

in eventu zu litd und lite

f) die Sätze '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 idFBGBl I 2019/83" als verfassungswidrig aufheben.

II. Rechtslage

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG), BGBl 112/1996, idFBGBl I 32/2013 (§2, §4), BGBl I 83/2019 (§3, §5, §13, §14, §21), BGBl I 24/2020 (§19), lauten (die angefochtenen Bestimmungen und Wortfolgen sind hervorgehoben):

"Besondere Bestimmungen über die Konzession

Konzessionspflicht

§2. (1) Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Umfang des §1 Abs1 darf nur auf Grund einer Konzession ausgeübt werden. [...]

(3) Wer ein Gewerbe gemäß §3 Abs1 ausüben will, hat einen Antrag auf Erteilung einer Konzession bei der Behörde, die für den beabsichtigten Standort zuständig ist, einzubringen. Dem Antrag sind die Belege gemäß §339 Abs3 Z1 bis 3 GewO 1994 und, die Nachweise der Konzessionsvoraussetzungen gemäß §5 anzuschließen. Die Frist für die Bearbeitung des Antrags auf Erteilung einer Konzession richtet sich nach §73 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl.Nr 51, mit der Maßgabe, dass ab dem Zeitpunkt, zu dem alle erforderlichen Belege bei der Behörde eingelangt sind, für das Ausflugswagen-Gewerbe, das Stadtrundfahrten-Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe mit Omnibussen eine Frist von drei Monaten gemäß Art11 Abs3 Verordnung (EG) Nr 1071/09 nicht überschritten werden darf.

Arten der Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen

§3. (1) Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (§2 Abs1) dürfen nur für folgende Arten des gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehrs erteilt werden:

1. für die Personenbeförderung mit Omnibussen, die zu jedermanns Gebrauch unter Einzelvergebung der Sitzplätze an öffentlichen Orten bereitgehalten oder angeboten werden (Ausflugswagen-Gewerbe; ein auf das Gebiet einer Gemeinde beschränktes Ausflugswagen-Gewerbe heißt Stadtrundfahrten-Gewerbe); oder

2. für die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Omnibussen, unter Beistellung des Lenkers auf Grund besonderer Aufträge (Bestellungen) (Mietwagen-Gewerbe); oder

3. für die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden oder durch Zuhilfenahme von Kommunikationsdiensten angefordert werden (Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi); diese Gewerbeberechtigung umfasst auch die alleinige Beförderung von Sachen, die von einer Person ohne Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel getragen werden können, sowie die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises aufgrund besonderer Aufträge (Bestellungen); oder

4. für die Beförderung der Wohngäste (Pfleglinge) und der Bediensteten von Gastgewerbebetrieben mit Beherbergung von Gästen, von Heilanstalten, von Erholungsheimen u. dgl. durch die Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt sowie für die Beförderung der nicht in Beherbergung genommenen Gäste von Gastgewerbebetrieben gemäß §111 GewO 1994 durch Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt oder von ihrer Unterkunft und umgekehrt (Gästewagen-Gewerbe).

(2) Eine Konzession für das mit Omnibussen ausgeübte Mietwagen-Gewerbe oder Ausflugswagen-Gewerbe berechtigt nach Maßgabe des Umfanges dieser Konzession auch zur Durchführung von Fahrten im Auftrag eines Unternehmers, der eine Kraftfahrlinie betreibt, im Rahmen der diesem Unternehmer erteilten Kraftfahrlinien-Konzession.

(3) Kombinationskraftwagen (§2 Z6 KFG 1967, BGBl Nr 267) gelten als Personenkraftwagen im Sinne dieses Bundesgesetzes.

(Anm: Abs4 aufgehoben durch BGBl I Nr 24/2006)

Umfang der Konzession

§4. (1) Die Konzession ist für eine bestimmte Zahl von Fahrzeugen zu erteilen.

(2) Eine Vermehrung der Zahl der Fahrzeuge bedarf einer Genehmigung, für die, ausgenommen das Erfordernis der Erbringung des Befähigungsnachweises, dieselben Vorschriften wie für die Erteilung der Konzession gelten.

(3) Setzt der Konzessionsinhaber weniger Kraftfahrzeuge ein, als vom Konzessionsumfang umfasst sind, so bedarf dies keiner Genehmigung. Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist jedoch, solange keine entsprechende Änderung des Konzessionsumfangs beantragt wird, weiterhin für den in der Konzession angeführten Umfang nachzuweisen. Wird der Konzessionsumfang eingeschränkt, so sind die überzähligen, gemäß der Verordnung (EG) Nr 1073/09 ausgegebenen beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz unverzüglich bei der Konzessionsbehörde abzugeben.

Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession

§5. (1) Die Konzession darf nur erteilt werden, wenn neben den allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung eines reglementierten Gewerbes folgende Voraussetzungen gemäß Art3 Verordnung (EG) Nr 1071/09 erfüllt sind:

1. die Zuverlässigkeit,
2. die finanzielle Leistungsfähigkeit,
3. die fachliche Eignung (Befähigungsnachweis) und
4. eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in Österreich.

Z1 bis 4 gilt auch für die nicht von der Verordnung (EG) Nr 1071/09 erfassten Gewerbe. Der Bewerber hat überdies entsprechend dem beabsichtigten Konzessionsumfang (§4) in der in Aussicht genommenen Standortgemeinde oder einer daran unmittelbar angrenzenden Gemeinde über die erforderlichen Abstellplätze außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verfügen. Sämtliche Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Gewerbeausübung vorliegen. Werden diese Voraussetzungen vom Gewerbetreibenden nicht mehr erfüllt, so ist die Konzession zu entziehen. Die §§87 bis 91 GewO 1994 bleiben hiervon unberührt. Die zuständige Gliederung der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft ist vor der Erteilung der Konzession aufzufordern, zur Frage der Leistungsfähigkeit des Betriebes eine Stellungnahme abzugeben.

(2) Für das Gästewagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen sind die finanzielle Leistungsfähigkeit (Abs1 Z2) und die fachliche Eignung (Befähigungsnachweis) (Abs1 Z3) nicht erforderlich.

(2a) Beim Ausflugswagen-Gewerbe, Stadtrundfahrten-Gewerbe und Mietwagen-Gewerbe mit Omnibussen sind die Voraussetzungen gemäß Abs1 Z1 bis 4 der zur Erteilung der Konzession zuständigen Behörde mindestens alle fünf Jahre ab Erteilung der Konzession nachzuweisen. Überprüfungen im Rahmen der Erteilung einer Gemeinschaftslizenz gemäß Art4 der Verordnung (EG) Nr 1073/09 gelten als Überprüfung der Voraussetzungen gemäß Abs1 Z1 bis 4.

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

1. dass die Voraussetzung gemäß Abs1 Z1 gegeben ist und
2. dass keine Rückstände an Steuern und, soweit dies in Betracht kommt, an Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden. Als Nachweis über das Nichtvorhandensein von Rückständen an Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen kommen insbesondere eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Finanzamtes oder eine entsprechende Erklärung der zuständigen Sozialversicherungsträger in Betracht; die Nachweise dürfen nicht älter als drei Monate sein.

Können die in Z2 genannten Voraussetzungen nicht nachgewiesen werden, kann die Behörde dem Konzessionsinhaber eine zusätzliche, ein Jahr nicht übersteigende Frist für den Nachweis setzen, wenn die wirtschaftliche Lage des Unternehmens annehmen lässt, dass die Voraussetzungen in absehbarer Zukunft auf der Grundlage eines Finanzplanes erneut und auf Dauer erfüllt werden. Werden diese Voraussetzungen vom Gewerbeinhaber auch dann nicht erfüllt, ist die Gewerbeberechtigung zu entziehen.

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

(3) Die Zuverlässigkeit ist, abgesehen von den in Art6 Abs1 Verordnung (EG) Nr 1071/09 geregelten Fällen, insbesondere dann nicht gegeben, wenn [...]

(4) Die finanzielle Leistungsfähigkeit für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe ist gegeben, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind. Die zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit für die ordnungsgemäße Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens heranzuziehenden Geschäftsdaten, aus denen die wirtschaftliche Lage des Unternehmens ersichtlich ist, und die erforderlichen finanziellen Mittel sind durch Verordnung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen. Die finanzielle Leistungsfähigkeit hinsichtlich des Ausflugswagen-Gewerbes, des Stadtrundfahrten-Gewerbes und des Mietwagen-Gewerbes mit Omnibussen ist gegeben, wenn die Voraussetzungen gemäß Art7 Verordnung (EG) Nr 1071/09 vorliegen und keine erheblichen Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen über den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit festlegen.

(5) Die Voraussetzung der fachlichen Eignung (Befähigungsnachweis) für das Ausflugswagen-Gewerbe, das Stadtrundfahrten-Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe mit Omnibussen wird nachgewiesen durch eine Bescheinigung gemäß Anhang III der Verordnung (EG) Nr 1071/09 über die erfolgreiche Ablegung einer Prüfung vor einer Prüfungskommission, die von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann bestellt wird. Die Gestaltung der Bescheinigung (Sicherheitsmerkmale) ist durch Verordnung der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzulegen. Die §§18 und 19 GewO 1994 sind nicht anzuwenden.

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

1. eine Bescheinigung gemäß Abs8 Z5 über die erfolgreiche Ablegung einer Prüfung vor einer Prüfungskommission, die von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann bestellt wird, oder

2. eine Bescheinigung der Prüfungskommission aufgrund von Universitäts-, Fachhochschul- oder Fachschuldiplomen sowie sonstigen Prüfungszeugnissen, die gründliche Kenntnisse von Sachgebieten der Prüfung im Sinne des Abs8 Z1 gewährleisten. Werden durch die Universitäts-, Fachhochschul- und Fachschuldiplome sowie sonstigen Prüfungszeugnisse nicht alle Sachgebiete der Prüfung abgedeckt, so ersetzt die Bescheinigung die Prüfung im Sinne der Z1 nur für jene Sachgebiete, für die aufgrund der Universitäts-, Fachhochschul- oder Fachschuldiplome sowie sonstigen Prüfungszeugnisse gründliche Kenntnisse gewährleistet sind.

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

(6) Die Prüfungskommissionen sind von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann zu bestellen. In diese Kommissionen hat die Landeshauptfrau/der Landeshauptmann zwei Personen, die das betreffende Gewerbe als Gewerbeinhaber oder Pächter seit mindestens drei Jahren ohne Unterbrechung ausüben oder in diesem Gewerbe als Geschäftsführer, Filialgeschäftsführer oder Verkehrsleiter ebensolange ohne Unterbrechung tätig sind, aufgrund eines Vorschlages der zuständigen Fachgruppe zu berufen. In die Kommissionen sind überdies unter Berücksichtigung der Sachgebiete der Prüfung zwei weitere Fachleute zu berufen; die Berufung eines dieser Fachleute wird von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann auf Grund eines Vorschlages der zuständigen Kammer für Arbeiter und Angestellte vorgenommen. Wurden Vorschläge nicht innerhalb einer Frist von vier Wochen erstattet, hat die

Landeshauptfrau/der Landeshauptmann die jeweilige Berufung nach Anhörung der säumigen Stelle vorzunehmen. Zum Vorsitzenden der Kommission hat die Landeshauptfrau/der Landeshauptmann einen für diese Aufgabe geeigneten öffentlich Bediensteten des höheren Dienstes zu bestellen.

(7) Der Befähigungsnachweis ist in den im §17 Abs1 GewO 1994 geregelten Fällen nicht erforderlich, wobei auch das Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe als gleiche Gewerbe im Sinne des §17 Abs1 GewO 1994 gelten.

(8) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Entwicklung des betreffenden Gewerbes, auf die von Personen, die die Leistungen des Gewerbes in Anspruch nehmen, üblicherweise gestellten Anforderungen, auf Gefahren für Leben, Gesundheit oder Eigentum, die von der Gewerbeausübung ausgehen, auf die für die Gewerbeausübung geltenden besonderen Rechtsvorschriften, durch Verordnung

1. die Sachgebiete der Prüfung für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe,
2. die Form und Dauer der Prüfung,
3. die Anforderungen an die Prüfer,
4. nähere Bestimmungen über die Anberaumung der Termine,
5. die auszustellenden Bescheinigungen für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe nach Abs5a,
6. nähere Bestimmungen über die Wiederholung der Prüfung,
7. die Universitäts-, Fachhochschul- und Fachschuldiplome sowie sonstigen Prüfungszeugnisse, die gründliche Kenntnisse der Sachgebiete im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr 1071/09 für das Ausflugswagen-Gewerbe, das Stadtrundfahrten-Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe mit Omnibussen oder im Sinne der Z1 für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe gewährleisten,
8. die vom Prüfling zu zahlende, den besonderen Verwaltungsaufwand einschließlich einer angemessenen Entschädigung der Mitglieder der Prüfungskommission entsprechende Prüfungsgebühr, wobei auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Prüflings Bedacht genommen werden kann,
9. die aus den Prüfungsgebühren zu zahlende angemessene Entschädigung der Mitglieder der Prüfungskommission sowie
10. die Voraussetzungen für die Rückzahlung der Prüfungsgebühr bei Nichtablegung oder teilweiser Ablegung der Prüfung sowie die Höhe der rückzuzahlenden Prüfungsgebühr festzulegen. [...]

Besondere Ausübungsvorschriften

§13. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann für die diesem Bundesgesetz unterliegenden Gewerbe mit Verordnung Vorschriften über die nach der Eigenart des Gewerbes erforderlichen Eigenschaften der im Fahrdienst tätigen Personen hinsichtlich ihrer Ausbildung, Gesundheit und Zuverlässigkeit erlassen.

(2) Hinsichtlich des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbes, des Mietwagen-Gewerbes mit Omnibussen und des Gästewagen-Gewerbes mit Omnibussen kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung Vorschriften erlassen über

1. die nach der Eigenart des Gewerbes erforderliche Beschaffenheit, Ausrüstung und Kennzeichnung der bei der Gewerbeausübung verwendeten Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Betriebssicherheit und Eignung, insbesondere auch für Zwecke des Fremdenverkehrs;
2. die nach der Eigenart des Gewerbes erforderlichen Betriebs- und Beförderungsbedingungen; die Vorschreibung einer Versicherungspflicht, die hinsichtlich der Versicherungssumme der Eigenart des Gewerbes Rechnung trägt und auch über die für Kraftfahrzeuge allgemein vorgeschriebene Versicherungspflicht hinausgeht.

(3) Hinsichtlich des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi) und des Gästewagen-Gewerbes mit Personenkraftwagen kommt die Erlassung einer Verordnung nach Abs2 dem Landeshauptmann mit der Maßgabe zu, dass er für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) auch eine Beförderungspflicht und die Anbringung eines Fahrpreisanzeigers vorschreiben kann.

(3a) Unbeschadet der aufgrund von Abs2 und 3 erlassenen Verordnungen besteht für Hunde Beförderungspflicht, wenn die zu befördernde Person auf die Begleitung eines Assistenzhundes gemäß §39a Bundesbehindertengesetz angewiesen ist. Für diese Tiere besteht keine Maulkorb- und Leinenpflicht.

(4) Erforderlichenfalls hat der Landeshauptmann im Interesse einer geordneten Gewerbeausübung und im Interesse der die Leistungen des betreffenden Gewerbes in Anspruch nehmenden Personen unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten weitere Vorschriften, insbesondere über ein Verbot oder eine Beschränkung des Auffahrens auf Standplätzen (§96 Abs4 StVO 1960) einer Gemeinde mit Fahrzeugen des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw (Taxi), die auf Grund von Konzessionen mit einem Standort außerhalb der betreffenden Gemeinde eingesetzt werden, über eine bestimmte Reihenfolge im Auffahren auf Standplätzen, über die Entgegennahme von Fahrtaufträgen mittels Standplatztelefon oder Funk sowie über den Nachtdienst durch Verordnung festzulegen.

(5) Die Organe der zur Vollziehung der Vorschriften dieses Bundesgesetzes zuständigen Behörden können sich vom ordnungsgemäßen Betrieb der mit Omnibussen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehre jederzeit überzeugen und dabei, wenn es sich um Betriebe des Mietwagen-Gewerbes handelt, insbesondere überprüfen, ob geforderte Beförderungsentgelte den gemäß §14 Abs3 festgelegten Tarifen entsprechen; die Gewerbetreibenden oder deren Beauftragte haben den mit der Überprüfung betrauten Organen die erforderlichen Auskünfte zu geben und notwendige Unterlagen vorzulegen.

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 hiefür 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.

(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 Unternehmens 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 einständigen Zeittarif liegen muss.

(1b) Fahrten, für die das Fahrzeug im Vorhinein im Wege eines Kommunikationsdienstes für mindestens 90 Minuten gebucht wurde, unterliegen dann nicht einer Verordnung gemäß Abs1, wenn im Rahmen der Bestellung ein voraussichtlicher Fahrpreis bekanntgegeben wurde und der tatsächliche Fahrpreis über diesem voraussichtlichen Fahrpreis liegt; in diesem Fall ist der bekanntgegebene voraussichtliche Fahrpreis zu entrichten. Der voraussichtliche Fahrpreis ist auf Grundlage des geltenden Tarifs und von fahrpreisrelevanten Daten (insb. Fahrtroute und geschätzte Fahrzeit) zu berechnen. In der Verordnung nach Abs1 ist festzulegen, aus welcher Datenquelle die für diese Berechnung zu verwendenden fahrpreisrelevanten Daten zu beziehen sind.

(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 Verkehr, Innovation und Technologie. Im übrigen gilt Abs1 mit der Maßgabe, daß eine Tarifierhebung 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 Verkehr, 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 Verkehr, Innovation und Technologie im 'Amtsblatt zur Wiener Zeitung' kundzumachen.

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

Übergangsbestimmungen

Bestehende Berechtigungen

§19. (1) Berechtigungen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen im Umfang des §1 Abs1 dieses Bundesgesetzes, in der Fassung BGBl Nr 129/1993, die auf Grund der bisher in Geltung gestandenen Vorschriften erlangt oder aufrechterhalten worden sind, gelten nach Maßgabe ihres sachlichen Inhaltes und der folgenden Bestimmungen als entsprechende Berechtigungen im Sinne dieses Bundesgesetzes, in der Fassung BGBl Nr 129/1993, und der Gewerbeordnung 1994.

(2) Bestehende sachlich eingeschränkte Mietwagengewerbeberechtigungen für Omnibusse gelten, mit Ausnahme der Anzahl der Kraftfahrzeuge, als uneingeschränkte Berechtigungen weiter.

(3) Im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl I Nr 24/2006, aufrechte Pachtverhältnisse werden nicht beeinträchtigt. Auf Tätigkeiten der Pächter sind die vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl I Nr 111/2002 geltenden Vorschriften der GewO 1994 weiter anzuwenden. Ab dem im ersten Satz genannten Zeitpunkt dürfen Pächter nicht neu bestellt werden. Die Daten über bestehende Pächter und den Widerruf der Übertragung der

Ausübung des Gewerbes an einen Pächter sind in den Gewerberegistern weiter zu führen.

(4) Dieses Bundesgesetz in der Fassung BGBl I Nr 24/2006 gilt als Neuregelung im Sinne des §375 Abs4 der GewO 1994.

(5) §10 Abs6 ist sechs Monate nach In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 24/2006 anzuwenden.

(6) Natürliche Personen, denen vor dem 4. Dezember 2011 eine Konzession gemäß §5 erteilt wurde, gelten als Verkehrsleiter im Sinne des Artikels 4 Verordnung (EG) Nr 1071/09. Ist in einem Unternehmen die Bestellung eines gewerberechtl. Geschäftsführers gemäß §39 GewO 1994 zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes, in der Fassung BGBl I Nr .../2013, von der Behörde bescheidmäßig genehmigt worden, so gilt jedenfalls dieser als Verkehrsleiter. Unternehmen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes keinen Verkehrsleiter benannt haben, müssen innerhalb eines Monats einen Verkehrsleiter benennen.

(7) Ab dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 83/2019 dürfen Konzessionen für das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagen-Gewerbe nicht mehr erteilt werden.

(8) Bestehende Konzessionen für das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagen-Gewerbe und für das Taxi-Gewerbe gelten ab dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 83/2019 als Konzessionen für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw. Bestehende Konzessionen, bei deren Erteilung der Antragsteller von den Voraussetzungen des §6 Abs1 in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 83/2019 befreit wurde, bleiben aufrecht.

(9) Die Konzessionsvoraussetzungen sind im Sinne des §5 Abs2b erstmals nachzuweisen:

1. für Konzessionen, die 2015 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 30.4.2021;
 2. für Konzessionen, die 2016 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2021;
 3. für Konzessionen, die 2017 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2022;
 4. für Konzessionen, die 2018 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2023;
 5. für Konzessionen, die 2019 oder in Abständen von jeweils 5 Jahren davor erteilt wurden, bis spätestens 31.12.2024.
- [...]

Wirksamkeitsbeginn und Vollziehung

§21. (1) Mit der Vollziehung, ausgenommen §1 Abs3, ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

(2) (Verfassungsbestimmung) Mit der Vollziehung des §1 Abs3 ist die Bundesregierung betraut.

(3) §15 Abs1, 2 und 4 und §15a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 32/2002 treten mit 1. Jänner 2002 in Kraft.

(4) §11 Abs4 und §16 Abs5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 50/2012 treten mit 1. September 2012 in Kraft.

(5) Der Entfall des §16 Abs6 und §16 Abs7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 96/2013 treten mit 1. Jänner 2014 in Kraft.

(6) §3 Abs1 Z3 und §15 Abs9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 63/2014 treten mit 1. September 2014 in Kraft.

(7) §18a Abs4 in der Fassung des 2. Materien-Datenschutz-Anpassungs-gesetzes, BGBl I Nr 37/2018, tritt mit 25. Mai 2018 in Kraft.

(8) Die §§3 Abs1 Z2 und 3, 5 Abs2b, 2c, 4, 5a, 7 und 8 Z1, 5 und 7, 6 Abs1 und 2, 10 Abs4 und 6, 13 Abs3 und 4, 14 Abs4, 16 Abs2 und 19 Abs8 und 9 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 83/2019 treten mit 1. Jänner 2021 in Kraft. §§14 Abs1a und 1b treten mit 1. Jänner 2020 in Kraft [Anmerkung: ursprünglich 1. September 2020]. 19 Abs7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 83/2019 tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft."

2. §3 GelverkG, BGBl 112/1996, idF BGBl I 63/2014 lautet (alte Fassung):

"Arten der Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen

§3. (1) Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (§2 Abs1) dürfen nur für folgende Arten des gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehrs erteilt werden:

1. für die Personenbeförderung mit Omnibussen, die zu jedermanns Gebrauch unter Einzelvergebung der Sitzplätze an öffentlichen Orten bereitgehalten oder angeboten werden (Ausflugswagen-Gewerbe; ein auf das Gebiet einer Gemeinde beschränktes Ausflugswagen-Gewerbe heißt Stadtrundfahrten-Gewerbe); oder

2. für die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Kraftfahrzeugen (Omnibussen oder Personenkraftwagen), unter Beistellung des Lenkers auf Grund besonderer Aufträge (Bestellungen) (Mietwagen-Gewerbe); oder

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

4. für die Beförderung der Wohngäste (Pfleglinge) und der Bediensteten von Gastgewerbebetrieben mit Beherbergung von Gästen, von Heilanstalten, von Erholungsheimen u. dgl. durch die Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt sowie für die Beförderung der nicht in Beherbergung genommenen Gäste von Gastgewerbebetrieben gemäß §111 GewO 1994 durch Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt oder von ihrer Unterkunft und umgekehrt (Gästewagen-Gewerbe)."

III. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Die Antragstellerinnen – drei Gesellschaften mit beschränkter Haftung und ein Einzelunternehmer – sind Betreiber des Mietwagen-Gewerbes mit Pkw in Wien und bringen zu dem dem Antrag zugrunde liegenden Sachverhalt zusammengefasst das Folgende vor:

1.1. Bisher habe es traditionell zwei unterschiedliche Marktsegmente im Bereich der Personenbeförderung mit Pkw gegeben: Das Taxi-Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe.

1.2. Das Taxi-Gewerbe, das sämtliche Arten von Personenbeförderung bedienen dürfe, sei überwiegend auf das "street-hail"-Segment zugeschnitten (Heranwinken am Straßenrand udgl.). Zentrales Element sei die öffentliche Bereithaltung und Bereitstellung von Taxis, weshalb sie auch zum öffentlichen Nahverkehr gezählt würden. Diese würden aus ordnungspolitischen Gründen besonderen Regeln unterliegen (Transparenz; Beförderungs- und Tarifpflicht; Kennzeichnungspflicht). Die Zuordnung zum öffentlichen Verkehr und die privilegierte Stellung der Taxis – ausschließliche Nutzung der Taxistände, Nutzung der Busspur, öffentliche Aufnahme von Fahrgästen – seien traditionell als Rechtfertigung für ein spezielles Regulativ angesehen worden.

1.3. Das Mietwagen-Gewerbe bediene demgegenüber das sogenannte "pre-booked"-Segment zur Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises auf Grund besonderer Aufträge (Vereinbarung im Vorhinein über Preis, Abholort, Fahrziel udgl.). Diese würden außerhalb des Tarifs operieren, hätten keine Kennzeichnungspflicht sowie keinen Zugang zum "street-hail"-Markt und müssten nach jeder bestellten Fahrt zum Betriebsort zurückkehren. Auf Grund der Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises sowie der Anforderungen an die Auftragserteilung würden Mietwagen auch nicht zum öffentlichen (Nah-)

Verkehr gezählt. Vor diesem Hintergrund sei das Mietwagen-Gewerbe bis zur NovelleBGBl I 83/2019 auch einem völlig anderen Regulativ als das Taxi-Gewerbe unterlegen. Allen voran hätten keine Tarifpflicht und auch keine vergleichbare Kennzeichnungspflicht bestanden.

1.4. Im Ergebnis würden die beiden Gewerbe unterschiedliche Funktionen aufweisen, unterschiedliche Beförderungsbedürfnisse abdecken und unterschiedliche Marktsegmente bedienen. Auf Grund dieser Unterschiede im Tatsächlichen habe die bisherige gebotene gesetzliche Differenzierung bestanden.

1.5. Zur Novelle BGBl I 83/2019 führen die Antragstellerinnen das Folgende aus:

1.5.1. Das vermeintliche Ziel der Novelle BGBl I 83/2019 sei es, die beiden bestehenden Gewerbe (das mit Pkw betriebene Mietwagen-Gewerbe und das Taxi-Gewerbe) in einem "neuen" Gewerbe, dem

"Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi", zu vereinen, um auf diese Weise den Anforderungen des heutigen Kommunikations- und Wirtschaftslebens gerecht zu werden und gute Arbeitsbedingungen für im Personenbeförderungsgewerbe Tätige zu sichern.

1.5.2. Mit der Novelle werde das bestehende GelverkG im Wesentlichen in folgenden Punkten geändert: Abschaffung des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagen-Gewerbes (§3 Abs1 Z2 GelverkG); Umbenennung des mit Personenkraftwagen betriebenen Platzfuhrwerks-Gewerbes (Taxi-Gewerbe) in "Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi" (§3 Abs1 Z2 GelverkG) und Durchführung entsprechender redaktioneller Anpassungen (zB §5 Abs4, 5a und 8, §13 Abs3 GelverkG, usw); Einführung einer 5-jährigen Nachweispflicht hinsichtlich der Anforderungen an die Zuverlässigkeit sowie der Steuer-/

Sozialversicherungsrückstände; ersatzlose Streichung der Bereithaltspflicht (§10 Abs4 GelverkG); Festlegung bundesweit einheitlicher Ausnahmeregelungen von einer Tarifpflicht (§14 Abs1a und 1b GelverkG); Einstellung der Erteilung von Mietwagenkonzessionen für Pkw mit Wirkung zum 1. August 2019 (§19 Abs7 GelverkG); "Umwandlung" bestehender Konzessionen für das Taxi-Gewerbe und für das Mietwagen-Gewerbe mit Pkw in Konzessionen für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi mit Wirkung zum 1. September 2020 (§19 Abs8 GelverkG).

1.5.3. Eine Gegenüberstellung des GelverkG aF mit dem GelverkG nF zeige jedoch, dass keine Zusammenlegung der bisherigen Gewerbe erfolge, sondern das ehemalige Mietwagen-Gewerbe mit Pkw ersatzlos gestrichen werde und Personenbeförderungen mit Pkw künftig ausschließlich im Rahmen des bisherigen Taxi-Gewerbes erbracht werden könnten. Das sei weder durch öffentliche Interessen gerechtfertigt, noch stelle dies eine geeignete und adäquate Maßnahme zur Erreichung der angestrebten Ziele dar. Vielmehr diene das Einheitsgewerbe dem Konkurrenzschutz des ehemaligen Taxi-Gewerbes, habe sich der Wettbewerbsdruck auf Taxis durch die zunehmende Dynamisierung des Mobilitätssektors und dem Markteintritt neuer Vermittlungsdienste in den letzten Jahren erheblich erhöht.

2. Zur Zulässigkeit des Antrags bringen die Antragstellerinnen vor, diese würden als Betreiberinnen von Mietwagen-Gewerben mit Pkw durch die angefochtenen §3 Abs1 Z2, §19 Abs7, §19 Abs8 GelverkG ("Zusammenlegung" der Gewerbearten) einerseits und §14 Abs1a Z8 und §14 Abs1b GelverkG (Ausnahmen von Tarifverordnungen) andererseits unmittelbar und nachteilig in ihren Rechten verletzt. Der Eingriff sei durch die angefochtenen Bestimmungen des GelverkG nach Art und Ausmaß eindeutig bestimmt; die Bestimmungen würden die Antragstellerinnen aktuell und nicht bloß potentiell in ihren Rechten verletzen; ein zumutbarer Weg zur Abwehr des rechtswidrigen Eingriffs stehe nicht zur Verfügung.

2.1. Zur Zulässigkeit des Hauptantrags ("Zusammenlegung" der Gewerbearten) bringen die Antragstellerinnen zusammengefasst das Folgende vor:

2.1.1. Zum unmittelbaren, nachteiligen Eingriff in die Rechtssphäre:

2.1.1.1. Als Inhaber einer Konzession für das Mietwagen-Gewerbe mit Pkw iSd§3 Abs1 Z2 GelverkG aF seien die Antragstellerinnen Adressaten der angefochtenen Rechtsvorschriften, die die Rechtssphäre der Antragstellerinnen unmittelbar gestalten würden. §3 Abs1 Z2 GelverkG schränke das Mietwagen-Gewerbe auf Omnibusse ein: Während das Mietwagen-Gewerbe bislang als "Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Kraftfahrzeugen (Omnibussen oder Personenkraftwagen) unter Beistellung des Lenkers auf Grund besonderer Aufträge (Bestellungen)" definiert gewesen sei, sehe der angefochtene §3 Abs1 Z2 GelverkG nur mehr "die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Omnibussen, unter Beistellung des Lenkers auf Grund besonderer Aufträge (Bestellungen)" vor. Durch diese Änderung werde das Mietwagen-Gewerbe mit Pkw eliminiert. Auf Grund des ebenso angefochtenen §19 Abs8 GelverkG würden die bestehenden Konzessionen der Antragstellerinnen für das bisherige Mietwagen-Gewerbe mit Pkw ab 1. September 2020 als Konzessionen für das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi iSd §3 Abs1 Z3 GelverkG gelten.

2.1.1.2. Bei diesem "neuen" Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi handle es sich allerdings – rechtlich wie tatsächlich – um eine Fortschreibung des bisherigen Taxi-Gewerbes: §3 Abs1 Z3 erster Halbsatz GelverkG definiere das neue "Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi" beinahe wortgleich wie die Umschreibung der alten Fassung. Auch der Initiativantrag halte fest: "Inhaltlich werden [...] weitestgehend die bisher für das Taxi-Gewerbe geltenden Bestimmungen übernommen". Auch aus der Verwendung des Wortes "Taxi" in der Bezeichnung der "neuen" Gewerbeart ergebe sich, dass ab 1. September 2020 [Anmerkung: Mit BGBl I 24/2020 und damit nach der Antragstellung wurde das Inkrafttreten der Bestimmungen auf 1. Jänner 2021 verschoben] weiterhin die bestehenden

Regelungen für Taxis maßgeblich seien. Hinzu komme, dass der Gesetzgeber die Bestimmungen der StVO über Standplätze ausschließlich für Taxis (§96 Abs4 StVO) sowie über die Verwendung von Busspuren durch Taxis §53 Abs1 Z25 StVO) völlig unberührt gelassen habe. Selbst der Gesetzgeber gehe daher davon aus, dass Fahrzeuge, die im Rahmen des neuen Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi verwendet werden, weiterhin als Taxis gelten würden, respektive, dass das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi mit dem bisherigen Taxi-Gewerbe ex lege gleichzusetzen sei. Inhaltlich folge daraus, dass die in den geltenden Landes-Betriebsordnungen, in der Betriebsordnung des Verkehrsministers für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr sowie in den Tarifordnungen jeweils an das ehemalige Taxi-Gewerbe anknüpfenden Rechtsvorschriften fortan automatisch für das "neue" Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi (weiter) gelten, insbesondere die Anforderungen an Taxilenker(-berechtigungen), die Anforderungen an das Taxikraftfahrzeug (Taxameter, Taxischild, usw), den Taxilenkerausweis, die Beförderungspflicht, die Taxistandplätze und die Taxitarife.

2.1.1.3. Im Ergebnis werde durch die angefochtenen Normen das Mietwagen-Gewerbe mit Pkw beseitigt, und die bisherigen Mietwagen-Konzessionäre würden dem nach dem Vorbild des Taxi-Gewerbes gestalteten "neuen" Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi unterstellt, das inhaltlich vollständig dem bisherigen Taxi-Gewerbe entspreche. Die angefochtenen Normen würden daher bewirken, dass mit deren Inkrafttreten am 1. September 2020 das weiterhin bestehende Taxi-Regime automatisch auf das ehemalige Mietwagen-Gewerbe mit Pkw ausgedehnt werde und vollständig auf die Tätigkeit der Antragstellerinnen anzuwenden sei.

2.1.2. Zur aktuellen Betroffenheit:

2.1.2.1. Aus der Anwendbarkeit der bestehenden Taxi-Regelungen auf das neue Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi folge weiters, dass die aktuelle Betroffenheit der Antragstellerinnen vorliege.

2.1.2.2. Die angefochtenen Rechtsvorschriften des GelverkG würden bewirken, dass das bisherige Mietwagen-Gewerbe mit Pkw mit 1. September 2020 beseitigt werde und die Konzessionäre des ehemaligen Mietwagen-Gewerbes mit Pkw ab diesem Zeitpunkt als Konzessionäre des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi gelten würden. Wie ebenfalls gezeigt, seien im Rahmen des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi ab 1. September 2020 jene Regelungen einzuhalten, die bislang für das Taxi-Gewerbe gegolten hätten. Ab 1. September 2020 könnten die Antragstellerinnen ihre Tätigkeit nicht mehr wie bisher ausüben. Im Fall eines Zuwiderhandelns würden Verwaltungsstrafen (vgl §15 GelverkG) bzw – im Wiederholungsfall – der Verlust der Konzession drohen.

2.1.2.3. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes (vgl insbesondere VfSlg15.773/2000) würden die angefochtenen Rechtsvorschriften nicht nur das Ende des Mietwagen-Gewerbes mit Pkw bewirken, sondern den Antragstellerinnen bereits vor dem 1. September 2020 entsprechende finanzielle, technische und administrative Vorkehrungen abverlangen, um sich gesetzeskonform zu verhalten.

2.1.2.4. Das bedeute im Einzelnen, dass die bislang für das Mietwagen-Gewerbe verwendeten Kraftfahrzeuge unter finanziellem Aufwand an die Vorgaben für Taxi-Kraftfahrzeuge anzupassen seien (Taxischild, Taxameter, Kfz-Kennzeichen, usw). Weiters müsse das gesamte fahrende Personal der Antragstellerinnen jeweils eine Taxilenkerberechtigung erwerben. Die rechtzeitige Umsetzung dieser Vorgabe sei jedoch vor Inkrafttreten der angefochtenen Bestimmungen schon in Ermangelung hinreichender Schulungsplätze und Prüfungstermine nicht möglich.

2.1.2.5. Im Hinblick auf die Erstantragstellerin sei zudem festzustellen, dass diese ihre geschäftliche Tätigkeit ausschließlich auf spanische und lateinamerikanische Touristen auslege und dafür hauptsächlich spanische Staatsbürger als Fahrer einstelle, die ausschließlich Spanisch sprechen würden. Sie könne ihr Personal nicht weiter beschäftigen, weil dieses mangels der für eine Taxilenkerberechtigung erforderlichen Deutschkenntnisse künftig die Voraussetzungen für fahrendes Personal nicht erfüllen würden. Darüber hinaus würden viele der durch die Erstantragstellerin durchgeführten Fahrten weniger als eine Stunde dauern. Die bisherigen Pauschalpreise könnten künftig nicht mehr vereinbart werden, weil diese auf Grund der Ausnahme des §14 Abs1a Z8 GelverkG über dem (völlig willkürlich gewählten) einstündigen Zeittarif liegen müssten. Das sei wiederum wirtschaftlich nicht abbildbar. Eine Abrechnung nach Tarif sei weder durch die Kunden gewünscht noch nach dem Geschäftsmodell der Erstantragstellerin praktisch umsetzbar.

2.1.2.6. Die Geschäftstätigkeit der Zweitantragstellerin sei auf ein Kundensegment mit gehobenen Ansprüchen ausgerichtet, weshalb die Flotte der Zweitantragstellerin aus Fahrzeugen der gehobenen Kategorie bestehe und

zahlreiche über den Transport hinausgehende Leistungen angeboten würden (wie etwa eine Check-in-Assistenz bei Fahrten zum Flughafen, Porterage-Service bei An- und Abreise, Begleitung ihrer Kunden zur Hotelrezeption, usw). Der Taxitarif für Wien ermögliche keinen kostendeckenden Betrieb von Fahrzeugen der gehobenen Kategorie. Daher müssten Pauschalpreise vereinbart werden, wobei der Preis künftig jedoch über dem einstündigen Zeittarif von € 27,80 liegen müsse. Dieser sei für sehr kurze Fahrten (zum Beispiel in der Wiener Innenstadt) aber auch für die gehobene Kategorie wieder zu hoch. Darüber hinaus entstünden der Zweitantragstellerin – wie auch den anderen Antragstellerinnen – Kosten durch die Umstellung ihrer Flotte auf Taxi-Fahrzeuge. So sei ab 1. September 2020 etwa ein Taxameter verpflichtend. Darüber hinaus wäre diese verpflichtet, die Fahrzeuge entsprechend als Taxi zu kennzeichnen, wodurch die "Exklusivität" der Leistung erheblich beeinträchtigt wäre und damit das bestehende Geschäftsmodell nicht mehr aufrecht erhalten werden könnte.

2.1.2.7. Der Drittantragsteller betreibe ein Mietwagen-Gewerbe mit umweltfreundlichen elektrischen Pkw der Marke Tesla. Diese seien für den herkömmlichen Taxibetrieb nicht geeignet, weil sie in der Anschaffung teuer und im Betrieb nicht auf das Taxi-Gewerbe (und damit auch nicht auf das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi) ausgelegt seien. Durch die bis 1. September 2020 zu erfolgende Umstellung auf Taxi-Fahrzeuge entstünden dem Drittantragsteller derzeit nicht abschätzbare Kosten, die ihn als kleines Einzelunternehmen besonders hart treffen würden.

2.1.2.8. Die Viertantragstellerin trete als Dienstleisterin für ausländische Tourismusunternehmen auf, mit welchen fixe Tarife im Voraus für deren Pauschalreisen vereinbart würden. Mit der Umstellung auf die neuen Bestimmungen wäre das Geschäftsmodell der Viertantragstellerin nicht mehr aufrechtzuerhalten. Die verbindlichen Tarife sowie die Pflicht einen Taxameter zu verwenden, mache eine pauschale Vorabvereinbarung mit ausländischen Tourismusunternehmen unmöglich. Darüber hinaus führe die Viertantragstellerin im Rahmen ihrer Tätigkeit Stadtrundfahrten sowie Fahrten im Rahmen von Delegationsbesuchen durch, deren Strecken nicht planbar seien. Das Personal der Viertantragstellerin, welches zusätzlich zur reinen Fahrtätigkeit noch besondere weitere Kenntnisse benötige (Fremdenführer, Fremdsprachenkundige), besitze keine Taxilenkerberechtigung, diesem wäre auch nicht zumutbar, jeweils extra eine solche zu erwerben, und könne dieses ohnedies spezifisch ausgebildete Personal somit künftig nicht weiter beschäftigt werden.

2.1.2.9. Im Ergebnis seien die Antragstellerinnen durch die angefochtenen Bestimmungen iSd maßgeblichen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes auch aktuell betroffen, weil sie ihre bisherige gewerbliche Tätigkeit ab 1. September 2020 in der bisherigen Form nicht weiter ausüben könnten und bis zu diesem Stichtag erhebliche finanzielle, technische und administrative Vorkehrungen treffen müssten, um sich ab diesem Zeitpunkt gesetzeskonform verhalten zu können.

2.1.2.10. Abschließend sei festzuhalten: Der ebenfalls angefochtene § 19 Abs 7 GelverkG normiere, dass ab 1. August 2019 (vgl § 21 Abs 8 GelverkG) keine Konzessionen für das bisherige Mietwagen-Gewerbe mit Pkw mehr erteilt werden dürfen. Zwar würden die Antragstellerinnen seit langem über gültige Konzessionen für das Mietwagen-Gewerbe mit Pkw verfügen, jedoch stehe § 19 Abs 7 GelverkG in einem sachlich untrennbaren Zusammenhang mit den übrigen angefochtenen Rechtsvorschriften, weshalb die Antragstellerinnen berechtigt seien, auch diese Bestimmung anzufechten.

2.1.3. Zur "Umwegsunzumutbarkeit":

2.1.3.1. Ein zumutbarer Rechtsweg stünde nach Ansicht der Antragstellerinnen nicht zur Verfügung. Es sei zurzeit weder ein gerichtliches noch ein verwaltungsbehördliches Verfahren anhängig, in dem die Antragstellerinnen Parteistellung hätten, in dem die angefochtenen Bestimmungen des GelverkG idF BGBl. I 83/2019 streit- bzw verfahrensgegenständlich wären und in dem die Antragstellerinnen die verfassungsrechtlichen Bedenken vortragen könnten. Ein gerichtliches oder verwaltungsbehördliches Verfahren, in dem die Antragstellerinnen einen Gesetzes- oder Verordnungsprüfungsantrag stellen oder anregen könnten, habe bisher nicht stattgefunden, und es bestehe für diese auch keine Möglichkeit, ein derartiges Verfahren anzustrengen.

2.1.3.2. Die Verletzung der Ge- und Verbote des GelverkG sowie der auf dessen Grundlage erlassenen Verordnungen sei als Verwaltungsübertretung strafbar (vgl insb. § 15 Abs 1 Z 4 und 5 GelverkG). Es könne einem Normunterworfenen nicht aufgebürdet werden, eine verbotene Handlung zu begehen, um sich in einem daraufhin eingeleiteten,

verwaltungsbehördlichen Strafverfahren mit der Behauptung zur Wehr zu setzen, dass die verletzte Norm verfassungswidrig sei. Das gelte auch für juristische Personen.

2.2. Zur Zulässigkeit der Eventualanträge (Ausnahmen vom Tarifsystem und Verbot von Preis

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at