jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vfgh Beschluss 2022/11/29 G361/2021

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.11.2022

Index

50/03 Personen- und Güterbeförderung

Norm

B-VG Art140 Abs1 Z1 litc
GelVerkG 1996 §14, §14 Abs1b, §14 Abs1c, §15 Abs1 Z4
Wr TaxitarifV §1, §2, §3, §4, §8, §9
VfGG §7 Abs2

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

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

Zurückweisung eines Individualantrags auf Aufhebung von Bestimmungen des GelegenheitsverkehrsG betreffend die unterschiedlichen Tarife für im Wege von Kommunikationsdiensten bestellte Taxis, gegenüber dem "street-hail"-Markt;

zu enger Anfechtungsumfang mangels Anfechtung der Verordnungsbestimmungen

Spruch

Der Antrag wird zurückgewiesen.

Begründung

Begründung

I. Antrag

In ihrem auf Art140 Abs1 Z1 litc B-VG gestützten Antrag begehren die Antragsteller, der Verfassungsgerichtshof möge

"1.) §14 GelverkG zur Gänze

sowie

2.) §15 Abs1 Z4 GelverkG

in eventu zu 1.) und 2.)

3.a.) in §14 Abs1b GelverkG die Wortfolge ', die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden',

sowie

3.b.) in §14 Abs1b GelverkG die Wortfolge 'sowohl Mindest- als auch' sowie den 2. Halbsatz 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 eventu zu 3.a.) und 3.b)

3.c.) in §14 Abs1b GelverkG zur Gänze

sowie weiters in eventu zu 1.) und 2.)

4.a.) in §14 Abs1c GelverkG die Wortfolge ', die im Weg eines Kommunikationsdienstes bestellt werden',

sowie

4.b.) in §14 Abs1c GelverkG die Wortfolge Wurde eine Verordnung gem. Abs1 erlassen, darf der Fahrpreis für jeden Fahrgast keinesfalls in der Verordnung festgelegte Mindestentgelte unterschreiten.'

in eventu zu 4.a.) und 4.b)

4.c.) in §14 Abs1c GelverkG zur Gänze

sowie weiters in eventu zu 1.) und 2.)

5.) in §14 Abs4 vierter und fünfter Satz GelVerkG 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.'"

als verfassungswidrig aufheben.

II. Rechtslage

1. Die im Hauptantrag angefochtenen §§14 und 15 Abs1 Z4 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:

"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 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 Tarifanregung 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 Höchsttarifen 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.

[...]

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

[...]

4. die gemäß §14 festgelegten Tarife nicht einhält;

[...]"

2. 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), Amtsblatt der Stadt Wien, ABl. 11/2021, lautet auszugsweise:

"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.

(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 3,40 Euro.

(3) Der Wegstreckentarif beträgt

1. für eine Wegstrecke bis einschließlich 5 km für jeden km 0,80 Euro,

2. für die den 5 km nachfolgende Wegstrecke für jeden km 0,50 Euro.

Anteilsmäßig gefahrene Kilometer sind anteilsmäßig zu verrechnen, wobei der Fortschaltbetrag 20 Cent beträgt.

(4) Der Zeittarif beträgt 0,50 Euro für jede Minute. Anteilsmäßig verbrauchte Minuten sind anteilsmäßig 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.

(2) Der Grundbetrag, der Wegstreckentarif und der Zeittarif ergeben sich aus den in §3 Abs2 bis Abs4 festgelegten Beträgen zuzüglich einer jeweiligen Erhöhung um 10 %, wobei der Grundbetrag 3, 80 Euro beträgt. Auf die Verrechnung anteilsmäßig gefahrener Kilometer ist §3 Abs3 zweiter Satz und auf die Verrechnung anteilsmäßig 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.

[...]

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 Fahrtzeit) 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.

[...]"

III. Antragsvorbringen und Vorverfahren

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

1.1. Die Zulässigkeit ihres Antrages begründen sie im Wesentlichen wie folgt:

1.1.1. Alle vier Antragsteller hätten vor der Novelle BGBl I 83/2019 ein "klassisches" Taxi-Gewerbe betrieben und würden auch weiterhin vorrangig das "street-hail"-Segment bedienen. Bei ihrem "Kerngeschäft" würden sie keine Kommunikationsdienste für die Bestellung von Fahrten verwenden, sodass sie nicht gemäß §14 Abs1b GelverkG von 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, die gegebenenfalls an verschiedenen Stellen aufgenommen und/oder abgesetzt würden. Ihnen sei eine freie Preisgestaltung verwehrt, sodass sich für sie ein erheblicher Wettbewerbsnachteil gegenüber Unternehmen ergebe, die Bestellungen über Kommunikationsdienste anbieten und entgegennehmen würden. Sie würden daher empfindliche Umsatzeinbußen erleiden.

1.1.2. Durch die extrem kurze Zeitspanne zwischen dem Zeitpunkt der Kundmachung der NovelleBGBl I 13/2021 und dem Inkrafttreten der Regelungen sei den Antragstellern die Möglichkeit genommen worden, eine eigene Kommunikationsinfrastruktur aufzubauen. Der Aufbau einer Kommunikationsinfrastruktur sei für Kleinunternehmer wie die Antragsteller faktisch nicht möglich, da dafür erhebliche Investitionen notwendig wären. Die Antragsteller würden folglich in die finanziell nachteilige Teilnahme an bestehenden Kommunikationsnetzwerken gedrängt. Eine ausschließliche Fokussierung auf ihr Kerngeschäft sei für die Antragsteller seit der Novelle nicht mehr möglich, da sie auf Grund der Tarifbindung nicht mehr konkurrenzfähig seien.

1.1.3. Da die Zeit am Standplatz nicht vergütet werde, seien die Antragsteller gegenüber jenen Unternehmern, die ausschließlich Fahrten über Kommunikationsnetzwerke anbieten, 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, da der "street-hail"-Markt eine wichtige Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs sei.

1.1.4. Die Antragsteller stünden folglich nunmehr in einem unmittelbaren Konkurrenzverhältnis zu anderen Unternehmen, die Fahrten und Buchungen über Kommunikationsdienste anbieten würden. Während für die Antragsteller bei der Bedienung des "street-hail"-Marktes weiterhin eine Tarifbindung bestehe, könne ihre Konkurrenz

mit einer freien Preisgestaltung flexibel auf die Marktbedingungen reagieren. Dies führe zu extremen Wettbewerbsverzerrungen.

1.1.5. Die Novelle BGBl I 13/2021 normiere Ausnahmen von verbindlichen Tarifen gemäß §14 Abs1 GelverkG. Die letztgenannte Bestimmung ermächtige die Landeshauptleute, für den mit Personenkraftwagen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehr verbindliche Tarife festzulegen. Die Antragsteller seien bereits unmittelbar durch die Tarifpflicht des §14 GelverkG bzw die Bestimmungen des §14 Abs1b und 1c GelverkG in ihrer Rechtssphäre betroffen: Gemäß §14 Abs4 vierter und fünfter Satz GelverkG seien bei Fahrten, die einer Tarifverordnung gemäß §14 Abs1 GelverkG unterliegen würden, Preisnachlässe oder geldwerte Begünstigungen aller Art unzulässig. Dieses Verbot von Preisnachlässen gelte auf Grund der gesetzlichen Anordnung unmittelbar und bedürfe keiner Umsetzung durch die Tarifverordnung. Durch die angefochtenen Bestimmungen werde der Inhalt der Verordnung bereits vorgegeben; es sei den Landeshauptleuten nicht möglich, davon abzuweichen. Die bestehende Ungleichbehandlung von miteinander konkurrierenden Unternehmen innerhalb eines einheitlichen Gewerbes könne daher nur durch die Aufhebung der angefochtenen Bestimmungen beseitigt werden. Dies gelte auch für die beiden neu eingeführten Ausnahmebestimmungen, die ebenso bereits unmittelbar auf Grund des Gesetzes gelten würden. Die unmittelbare Anwendbarkeit ergebe sich auch aus §14 Abs1b zweiter Satz GelverkG, in welchem ein Mindestentgelt für den Fall festgelegt werde, dass keine Verordnung nach Abs1 leg. cit. erlassen werde. Somit bedürften auch §14 Abs1b und 1c GelverkG weder einer Umsetzung in der jeweiligen Tarifverordnung, noch sei eine davon abweichende Regelung im Verordnungsweg zulässig. Da §15 Abs1 Z4 GelverkG Verstöße gegen §14 GelverkG sogar als Verwaltungsübertretung sanktioniere, könne kein Zweifel bestehen, dass diese Bestimmung für die Antragsteller bereits unmittelbar auf Grund des Gesetzes gelte.

1.2. In der Sache führen die Antragsteller im Wesentlichen aus, der Gesetzgeber habe durch die Novelle BGBl I 83/2019 ein einheitliches Gewerbe – das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi – geschaffen. Mangels Unterschieden im Tatsächlichen sei es innerhalb dieses Gewerbes aus gleichheitsrechtlicher Sicht unzulässig, hinsichtlich der Möglichkeit der Preisgestaltung ohne Tarifbindung, des Anbietens von Fahrten, bei denen die Fahrt sowie der Preis von mehreren Fahrgästen geteilt wird, bzw der Gewährung von Preisnachlässen oder sonstigen geldwerten Begünstigungen danach zu differenzieren, ob der Buchungsprozess der Fahrt durch die Kunden im Wege eines Kommunikationsdienstes oder ohne eines solchen erfolge. Auf Grund der kurzen Zeitspanne zwischen der Kundmachung und dem Inkrafttreten der Änderungen des GelverkG durch das Bundesgesetz BGBl I 13/2021 sei überdies der Grundsatz des Vertrauensschutzes verletzt.

Durch §14 Abs1b GelverkG sei es Funk- oder App-Taxis möglich, von den per Verordnung festgelegten verbindlichen Tarifen nach oben und nach unten abzuweichen. Diese Möglichkeit komme jenen Konzessionsinhabern nicht zu, die dem "klassischen" Taxigewerbe nachgehen würden und ihre Leistung nicht mittels eines Kommunikationsdienstes anbieten würden. Daraus ergebe sich ein erheblicher Wettbewerbsnachteil und eine massive Beschränkung in ihrer Privatautonomie. Es liege eine Verletzung der Antragsteller in der verfassungsrechtlich gewährleisteten Eigentumsgarantie vor, die nicht durch ein öffentliches Interesse gerechtfertigt werden könne. Die Antragsteller seien auch in ihrer Erwerbsfreiheit verletzt, da die Festlegung von Preisen zum Kern jeder unternehmerischen Betätigung zählen würde. Aus denselben Gründen würde auch der Ausschluss der Antragsteller von der Möglichkeit des Anbietens von Fahrten, bei denen die Fahrt sowie der Preis von mehreren Fahrgästen geteilt wird (§14 Abs1c GelverkG) sowie der Gewährung von Preisnachlässen oder sonstigen geldwerten Begünstigungen (§14 Abs4 vierter Satz GelverkG) gegen ihre verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte auf Unversehrtheit des Eigentums und auf Freiheit des Erwerbs verstoßen.

2. Die Bundesregierung hat eine Äußerung erstattet, in der die Zurückweisung des Antrages, in eventu der Ausspruch, dass die angefochtenen Bestimmungen nicht verfassungswidrig seien, beantragt wird.

2.1. Zur Frage der Zulässigkeit des Antrages bringt die Bundesregierung im Wesentlichen Folgendes vor:

2.1.1. Der Anfechtungsumfang sei zu eng gewählt worden: Die Antragsteller würden übersehen, dass durch die begehrte Aufhebung die behauptete Verfassungswidrigkeit nicht beseitigt werden würde: Mit dem Wiener Taxitarif habe der Landeshauptmann von Wien der gesetzlichen Ermächtigung in §14 Abs1 und 1b GelverkG entsprechend einerseits sich aus fixen Bestandteilen zusammensetzende verbindliche Tarife, andererseits für Fahrten, die im Wege eines Kommunikationsdienstes gebucht werden, Mindest- und Höchstentgelte festgelegt (§1 Wiener Taxitarif). Durch

eine allfällige Aufhebung der gesetzlichen Grundlage dieser Durchführungsverordnung des Landeshauptmannes scheide diese selbst aber nicht ipso iure aus dem Rechtsbestand aus, sondern entfalte bis zu einer allfälligen Aufhebung durch den Verfassungsgerichtshof weiterhin normative Wirkung. Mangels Mitanfechtung der entsprechenden Durchführungs-
verordnung erweise sich der vorliegende Antrag weiters im Hinblick auf §14 Abs4 vierter und fünfter Satz GelverkG als unzulässig. Da der Wr. Taxitarif "verbindliche Tarife" (vgl zB §1 Abs1 Wiener Taxitarif) festlege und daher auch nur in dieser Verordnung bzw dem GelverkG enthaltene Abweichungen zulässig seien, wären nach Aufhebung des Rabattverbots in §14 Abs4 GelverkG auf Grund des Wiener Taxitarifs weiterhin keine derartigen Rabatte zulässig. Es wäre weiterhin eine Verwaltungsübertretung, wenn jemand "einen niedrigeren oder höheren als den verbindlich festgelegten Tarif verrechnet" (§9 Z1 Wiener Taxitarif).

2.1.2. In §14 Abs3 GelverkG sei eine Verordnungsermächtigung der zuständigen Bundesministerin zur Festlegung von Tarifen für das mit Omnibussen ausgeübte Mietwagen-Gewerbe normiert. Die Anfechtung dieser Bestimmung im Rahmen des Hauptantrages erweise sich mangels erkennbaren Zusammenhangs mit dem verfahrensgegenständlichen 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 dem Vorbringen der Antragsteller entgegen.

3. Zu diesen Ausführungen der Bundesregierung haben die Antragsteller in einer Gegenäußerung Stellung genommen.

IV. Erwägungen

1. Der Antrag ist nicht zulässig.

2. Voraussetzung der Antragslegitimation gemäß Art140 Abs1 Z1 litc B-VG ist einerseits, dass der Antragsteller behauptet, unmittelbar durch das angefochtene Gesetz – im Hinblick auf dessen Verfassungswidrigkeit – in seinen Rechten verletzt worden zu sein, dann aber auch, dass das Gesetz für den Antragsteller tatsächlich, und zwar ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides wirksam geworden ist. Grundlegende Voraussetzung der Antragslegitimation ist also, dass das Gesetz in die Rechtssphäre des Antragstellers nachteilig eingreift und diese – im Falle seiner Verfassungswidrigkeit – verletzt.

Es ist darüber hinaus erforderlich, dass das Gesetz selbst tatsächlich in die Rechtssphäre des Antragstellers unmittelbar eingreift. Ein derartiger Eingriff ist nur dann anzunehmen, wenn dieser nach Art und Ausmaß durch das Gesetz selbst eindeutig bestimmt ist, wenn er die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt und wenn dem Antragsteller kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des – behaupteterweise – rechtswidrigen Eingriffes zur Verfügung steht (VfSlg 11.868/1988, 15.632/1999, 16.616/2002, 16.891/2003).

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

Dieser Grundposition folgend hat der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung entwickelt, dass im 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 Verfassungswidrigkeit der Rechtslage eine untrennbare Einheit bilden. Es ist dann Sache des Verfassungsgerichtshofes, darüber zu befinden, auf welche Weise eine solche 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).

Anträge, in denen der Aufhebungsumfang der zur Prüfung gestellten Norm zu eng gewählt ist, sind als unzulässig zurückzuweisen (vgl VfSlg 14.498/1996, 17.594/2005, 17.655/2005; VfGH 10.03.2015, G201/2014).

3. In Anbetracht dieser Rechtsprechung und vor dem Hintergrund der geltend gemachten Bedenken der Antragsteller erweist sich der im Hauptantrag sowie der in den Eventualanträgen gewählte Anfechtungsumfang als zu eng:

3.1. Gemäß §14 Abs1 GelverkG können mit Verordnung des Landeshauptmannes für den mit Personenkraftwagen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehr verbindliche Tarife festgelegt werden. Nach §14 Abs1b GelverkG kann allerdings 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 sowohl Mindest- als auch Höchstentgelte (Preisband) einschließlich von Zuschlägen gemäß §14 Abs4 GelverkG sowie Näheres über die Bestätigung des im Vorhinein zu vereinbarenden Fahrpreises zu regeln. Werden Mindestentgelte nicht verordnet, kommt subsidiär die Regelung des Mindestentgeltes nach §14 Abs1b GelverkG zur Anwendung. §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. Wurde eine Verordnung gemäß §14 Abs1 GelverkG erlassen, so darf der Fahrpreis dabei für jeden Fahrgast keinesfalls die in der Verordnung festgelegten Mindestentgelte unterschreiten. In §14 Abs4 GelverkG wird festgelegt, dass bei Fahrten, die einer Verordnung gemäß Abs1 unterliegen, Preisnachlässe oder geldwerte Begünstigungen aller Art unzulässig sind; als Preisnachlässe gelten dabei insbesondere auch Sonderpreise, die wegen der Zugehörigkeit zu bestimmten Verbraucherkreisen, Berufen, Vereinen oder Gesellschaften eingeräumt werden.

3.2. Die Bedenken der Antragsteller richten sich gegen die in §14 Abs1 und 4 GelverkG einerseits und in §14 Abs1b und 1c GelverkG andererseits vorgesehene unterschiedliche Regelung der Beförderungsentgelte und die dadurch bewirkte Ungleichbehandlung von Taxiunternehmen je nachdem, ob deren Fahrten über einen Kommunikationsdienst bestellt werden oder nicht.

3.3. Unbeschadet des Umstandes, dass die Antragsteller bereits durch das in§14 GelverkG vorgezeichnete Tarifsystem in ihrer Rechtssphäre betroffen sind, reicht es in einer Konstellation wie der vorliegenden, wo eine Verordnung des Landeshauptmannes erlassen wurde, nicht aus, bloß die gesetzlichen Bestimmungen und nicht auch die auf deren Grundlage erlassenen Verordnungsbestimmungen anzufechten. Vor dem Hintergrund ihrer Bedenken hätten die Antragsteller beide (als Teil eines gesamten Systems anzusehende) Regelungsmodelle kumulativ – also jedenfalls die auf der Grundlage des §14 Abs1 GelverkG erlassenen Verordnungsbestimmungen über die verbindlichen Tarife sowie die für Taxiunternehmen geltenden Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen über die Preisfestsetzung bei Fahrten, die über einen Kommunikationsdienst bestellt werden – und nicht bloß §14 GelverkG bzw (näher bezeichnete Wortfolgen des) §14 Abs1b, 1c und 4 GelverkG anzufechten gehabt, um den Verfassungsgerichtshof im Falle des Zutreffens der Bedenken in die Lage zu versetzen, darüber zu befinden, auf welche Weise die Verfassungswidrigkeit beseitigt werden kann (vgl VfGH 10.3.2015, G201/2014; 7.10.2015, G315/2015 ua, V100/2015; 28.11.2019, G190/2019; 24.11.2020, G133/2020, und vor allem VfGH 30.11.2021, G79/2021).

3.4. Für die Zulässigkeit der isolierten Anfechtung der gesetzlichen Verordnungsermächtigung kann – anders als die Antragsteller in ihrer Gegenschrift vermeinen – auch nicht ins Treffen geführt werden, dass mit Aufhebung des Gesetzes die auf dessen Grundlage ergangene Verordnung ipso iure ihre Geltung verlöre. Dies gilt nämlich nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes nur für den Fall der Aufhebung des Gesetzes durch den Gesetzgeber (vgl zB VfSlg 13.552/1993 mit zahlreichen Hinweisen auf die Judikatur), nicht aber für den Fall der Gesetzesaufhebung durch den Verfassungsgerichtshof aus Anlass eines auf Antrag oder von Amts wegen eingeleiteten Gesetzesprüfungsverfahrens (vgl VfSlg 10.800/1986, 10.950/1986, 11.848/1988; zu §14 Abs1 GelverkG idF BGBl 112/1996 siehe VfSlg 16.144/2001).

3.5. Damit erweisen sich sowohl der Hauptantrag als auch die zu diesem gestellten Eventualbegehren als zu eng gefasst und somit schon aus diesem Grund als unzulässig. Es erübrigt sich deshalb auch die Beantwortung der Frage, ob mit hinreichender Deutlichkeit erkennbar ist, wie sich die eventualiter gestellten Begehren zum Hauptbegehren und zueinander verhalten (vgl dazu VfGH 28.2.2022, V296/2021).

V. Ergebnis

1. Der Antrag wird zurückgewiesen.

2. Dieser Beschluss konnte gemäß §19 Abs4 VfGG in nichtöffentlicher Sitzung gefasst werden.

Schlagworte

Taxis, Tarif, VfGH / Prüfungsumfang, VfGH / Individualantrag

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2022:G361.2021

Zuletzt aktualisiert am

27.02.2023

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at