Die Novelle der Novelle zum GelverkG – Bleibt alles anders?

BEITRAG. Die Notwendigkeit und Schwierigkeit der Anpassung der regulatorischen Rahmenbedingungen an aktuelle Marktentwicklungen zeigt sich eindrucksvoll im Bereich Mobilität. Neue Mobilitätskonzepte und der Eintritt von Vermittlungsplattformen führten zu einer wiederholten Anpassung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes. Der Beitrag skizziert die neuesten Weichenstellungen im GelverkG, die leider zum Teil ohne Beachtung der verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen geschahen. ecolex 2021/254

Mag. **Johannes Stalzer** ist Rechtsanwalt und Counsel bei Schönherr Rechtsanwälte GmbH.
Univ.-Prof. Mag. Dr. **Christian Piska** ist Professor für öffentliches Recht am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht der Universität Wien.

A. Vorbemerkung

Mit dem vermehrten Einsatz neuer Technologien wurden viele neue (digitale) Geschäftsmodelle hervorgebracht, wodurch sich viele Marktstrukturen zunehmend verändert haben. Diese Geschäftsmodelle lassen sich oft nur schwer in traditionelle Regulierungsbereiche einordnen. Der Gesetzgeber sieht sich daher in solchen Fällen nach der anfänglichen Wild-West-Phase meist gefordert, bestehende gesetzliche Rahmenbedingungen so anzupassen, dass einerseits traditionelle Geschäftsmodelle nicht gefährdet werden und andererseits der Markt für innovative Geschäftsmodelle offenbleibt. Die jüngsten Entwicklungen im Gelegenheitsverkehrsbereich zeigen eindrucksvoll den gesetzgeberischen Handlungsbedarf und die rechtlichen Schwierigkeiten in der Umsetzung auf:

Traditionell gibt es in der Personenbeförderung mit Pkw zwei unterschiedliche Marktsegmente, die historisch von jeweils unterschiedlichen Gewerben bedient wurden: Einerseits das Taxi-Gewerbe, das überwiegend den sog *Street-hail*-Markt bediente: Taxis hielten sich an Warteständen auf und nahmen Fahrgäste nach physischem „Heranwinken" am Straßenrand auf, unterlagen dafür aber in der Regel besonderen Vorgaben (etwa dem Taxitarif). Demgegenüber bediente das Mietwagen-Gewerbe mit Pkw traditionell den sog *Pre-booked*-Markt, dh, Mietwagen wurden überwiegend für längere Fahrten im Vorhinein gebucht. Sie operierten dabei außerhalb des Tarifs, mussten aber nach jeder bestellten Fahrt grds wieder zum Betriebsort zurückkehren und hatten keinen Zugang zum *Street-hail*-Markt.[1] Da Taxis und Mietwagen (jeweils mit Pkw) nicht nur unterschiedliche Marktsegmente bedienten, sondern auch entsprechend unterschiedliche Funktionen wahrnahmen (öffentlicher Verkehr vs privater Verkehr) und unterschiedliche Beförderungsbedürfnisse abdeckten, erfolgte auch auf regulatorischer Ebene im GelverkG bisher eine entsprechende Differenzierung, vor allem in den Regelungen zur Aufnahme und Beförderung von Fahrgästen, zur Preisgestaltung (Tarifpflicht) sowie der Stellung im Straßenverkehr.

Mit dem Aufkommen neuer Vermittlungsdienste für die Personenbeförderung, deren Tätigkeit im Wesentlichen in der App-basierten Vermittlung von Taxi- und/oder Mietwagenfahrten (nachfolgend „Online-Vermittlungsdienste") lag, wurde die oben dargelegte Differenzierung zwischen Taxis und Mietwagen zunehmend schwieriger. Denn obwohl die von Online-Vermittlungsdiensten vermittelten Fahrten vornehmlich durch Mietwagenunternehmen durchgeführt werden, können nun auch Mietwagen durch die sekundenschnelle Abwicklung von Bestellvorgängen „elektronisch" herangewunken und damit in ähnlicher Weise genutzt werden wie bisher klassische Taxifahrten. Damit vermischten sich die bisher gut trennbaren Bereiche des *Pre-booked*-Markts und des *Street-hail*-Markts und drängte die Mietwagenbranche faktisch in den *Street-hail*-Markt. Gleichzeitig wickeln auch Taxivermittlungen vermehrt über Apps Bestellvorgänge ab und bedienen so zunehmend den *Pre-booked*-Markt.[2] Da das GelverkG beide Gewerbe weiterhin sehr unterschiedlichen Regulierungen (insb hinsichtlich der Preisgestaltung) unterwarf, wurde dies zunehmend als Wettbewerbsverzerrung gesehen. Vor diesem Hintergrund sah sich der Gesetzgeber durch zwei Nov 2019[3] und 2020[4] veranlasst, die regulatorischen Rahmenbedingungen entsprechend den faktischen Entwicklungen nachzuziehen.

B. Die traditionelle Unterscheidung zwischen Mietwagen (mit Pkw) und Taxis

1. Das ehemalige Taxi-Gewerbe

Nach dem „GelverkG alt"[5] erfasste das mit Pkw betriebene Platzfuhrwerks-Gewerbe (Taxi-Gewerbe) „(…) die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden oder durch Zuhilfenahme von Fernmeldeeinrichtungen angefordert werden." Zentrales Wesensmerkmal (und damit auch Abgrenzungsmerkmal zum Mietwagengewerbe) war die öffentliche Bereithaltung von Taxis. So betonte der VfGH, dass die gesetzlich vorgesehene Differenzierung zwischen Taxis und

[1] *Kluge*, Das Taxigeschäft im Umbruch – Ein neuer Markt braucht neue Regeln (2018), abrufbar unter https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/4803/1/IHS_Policy_Brief_3_Taxigeschaeft_Umbruch_Kluge_Jan.pdf (abgerufen am 25. 2. 2021).
[2] BWB Branchenuntersuchung Taxi- und Mietwagenmarkt (2020) 14.
[3] BGBl I 2019/83.
[4] BGBl I 2021/13.
[5] GelverkG idF vor BGBl I 2019/83.

Mietwagen „vor allem in besonderen Vorschriften über die Taxistandplätze zum Ausdruck kommt."[6]

Taxis wurden daher, wie auch der Linienverkehr, bisher von ihrem Funktionszweck traditionell zum Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gezählt. Als eine Ergänzung zum Linienverkehr waren sie – für jedermann zugänglich – an öffentlichen Orten bereitzuhalten und unterlagen einer Beförderungspflicht,[7] ohne jedoch eine vorgegebene Strecke zu befahren. Fahrziel und Fahrstrecke konnten vom Konsumenten individuell bestimmt werden.[8]

Diese (funktionale) Zuordnung zum öffentlichen Verkehr und die besonderen Gegebenheiten bei der Nachfrage nach Taxidienstleistungen spiegelten sich auch in den regulatorischen Rahmenbedingungen für Taxis wider: So bestimmte das GelverkG alt für Taxis (ähnlich wie für den Linienverkehr)

- eine öffentliche Bereithaltepflicht an Taxistandplätzen,[9]
- eine Beförderungspflicht zu verbindlichen Tarifen,[10]
- die Berechtigung zur öffentlichen Aufnahme von Fahrgästen,[11]
- eine Kennzeichnungspflicht[12] und
- eine privilegierte Stellung im Straßenverkehr (zB die Nutzung von Busspuren).[13]

2. Das ehemalige Mietwagen-Gewerbe mit Pkw

Demgegenüber war das ehemalige mit Pkw betriebene Mietwagen-Gewerbe (nachfolgend kurz *Mietwagen-Gewerbe*) gem § 3 Abs 1 Z 2 GelverkG alt als *„(...) die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Kraftfahrzeugen (Omnibussen oder Personenkraftwagen), unter Beistellung des Lenkers auf Grund besonderer Aufträge (Bestellungen) (Mietwagen-Gewerbe)"* definiert.

Das Mietwagen-Gewerbe war somit zunächst durch die besonderen Anforderungen an die Auftragserteilung gekennzeichnet. Mietwagenfahrten mussten vorbestellt werden, wobei bei der Bestellung zumindest die zu erbringende Beförderungsleistung nach Anfangs- und Endpunkt vereinbart werden musste.[14] Ein öffentliches Heranwinken war damit nicht zulässig.

Ein weiteres Wesensmerkmal des Mietwagen-Gewerbes war die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises,[15] der spätestens bei Bestellung der Fahrt zumindest durch gattungsmäßige Merkmale bestimmt sein musste.[16]

Aufgrund der Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises sowie der Anforderungen an die Auftragserteilung wurden Mietwagen nicht zum öffentlichen (Nah-)Verkehr gezählt: Sie durften daher auch weder Taxistandplätze benützen noch Fahrgäste öffentlich aufnehmen und auch nicht die Busspur benützen. Dafür bestanden auch keine Tarifgebundenheit und – mit dem Taxi-Gewerbe vergleichbare – Kennzeichnungspflichten. Stattdessen mussten Mietwagen mit Pkw grds aufgrund der (bisherigen) Bestimmungen des § 3 Abs 1 Z 2 GelverkG alt und der diese Vorgabe konkretisierenden Landes-Betriebsordnungen nach Beendigung jeder Fahrt zum Betriebssitz zurückkehren.[17]

C. Die GelverkG-Nov 2019 – die Schaffung des Einheitsgewerbes „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi"

1. Die Aufgabe des „Mietwagen-Gewerbe mit Pkw"

In Reaktion auf die zunehmenden Änderungen im Personenbeförderungsmarkt erfolgte 2019 eine Nov des GelverkG[18] (Nov 2019). Mit dem Ziel, gute Arbeitsbedingungen für im Personenbeförderungsgewerbe Tätige zu sichern[19] und den Anforderungen des heutigen Kommunikations- und Wirtschaftslebens gerecht zu werden,[20] wurde mit der Nov 2019 die bisherige traditionelle Zweiteilung des Personenbeförderungsgewerbes aufgegeben und das Taxi-Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe in dem neuen „Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi" vereint. Zu diesem Zweck wurde das GelverkG alt insb in folgenden Punkten geändert:

- Streichung des Mietwagen-Gewerbes;[21]
- Umbenennung des ehem Taxi-Gewerbes in *„Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi"*;[22]
- ersatzlose Streichung der Bereithaltepflicht;[23]
- Festlegung bundesweit einheitlicher Ausnahmeregelungen von einer Tarifpflicht.[24]

Entgegen der propagierten „Zusammenlegung der beiden bisherigen Gewerbe"[25] wurde das ehemalige Mietwagen-Gewerbe *de facto* ersatzlos gestrichen und das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw einheitlich nach dem Vorbild des bisherigen Taxi-Gewerbes gestaltet.[26] Das vermeintliche Ziel des Gesetzgebers, die Vorteile beider Gewerbe zu erhalten, wurde damit klar verfehlt. Statt einer Anpassung des Personenbeförderungsgewerbes an die neuen Marktstrukturen und innovativen Geschäftsmodelle (wie etwa dynamische Preisgestaltung, Preistransparenz, einfache Buchungs-, Bezahl- und Bewertungssysteme, Ride-Sharing-Systeme etc) wurde mit der Nov 2019 das herkömmliche Taxigewerbe als alleiniges Geschäftsmodell etabliert.[27] Entgegen den Expertenempfehlungen[28] erfolgte damit keine smarte Deregulierung, die auch den Zielen der damaligen Bundesregierung entsprochen hätte, sondern eine innovationsfeindliche und systemwidrige Überregulierung.

---

6) VfGH 16. 10. 1991, V 52/91.
7) § 13 Abs 3 GelverkG iVm div Landes-Betriebsordnungen.
8) VfGH 13. 6. 2002, G 211/01; 13. 6. 2002, V 61/01.
9) Vgl § 10 Abs 4 GelverkG alt.
10) § 13 Abs 3 sowie § 14 GelverkG iVm div Landes-Betriebsordnungen.
11) § 3 Abs 1 Z 2 GelverkG alt.
12) Vgl VfSlg 12.885/1991 (unter Verweis auf VfSlg 9660/1983) sowie § 13 Abs 3 GelverkG alt iVm div Landes-Betriebsordnungen.
13) § 53 Abs 1 Z 25 StVO.
14) VwGH 21. 10. 2014, Ra 2014/03/0006 unter Verweis auf VwGH 26. 3. 1993, 92/03/0113; ebenso etwa VwGH 26. 4. 1995, 94/03/0289.
15) VwGH 26. 4. 1972, 2224/71.
16) OGH 11. 7. 1989, 4 Ob 59/89; RIS-Justiz RS0059192.
17) Vgl VfGH 16. 10. 1991, V 52/91.
18) BGBl I 2019/83.
19) Vgl Parlamentskorrespondenz Nr 709 v 19. 6. 2019 / Ausschussdebatte vom Verkehrsausschuss sowie Erläut zum GelverkG.
20) Vgl Initiativantrag 917/A 26. GP.
21) § 3 Abs 1 Z 2 GelverkG.
22) § 3 Abs 1 Z 2 GelverkG.
23) § 10 Abs 4 GelverkG.
24) § 14 Abs 1a und 1b GelverkG.
25) Vgl Initiativantrag 917/A 26. GP.
26) Vgl auch BWB Branchenuntersuchung Taxi- und Mietwagenmarkt (2020) 5.
27) So auch die Ergebnisse der BWB Branchenuntersuchung Taxi- und Mietwagenmarkt (2020) 5.
28) Vgl dazu *Kluge*, Das Taxigeschäft im Umbruch - Ein neuer Markt braucht neue Regeln (2018).

2. Die Schaffung des Einheitsgewerbes als verfassungsrechtlicher „Grenzgang"

Abseits des Umstands, dass innovationsgeladenen digitalen Geschäftsmodellen und neuen Technologien mit angemessener Deregulierung begegnet werden sollte, ist schon das Kernelement der Nov 2019, die Streichung des ehemaligen Mietwagen-Gewerbes und die Etablierung des herkömmlichen Taxigewerbes als alleiniges Geschäftsmodell, verfassungsrechtlich bedenklich, wie folgende Überlegungen zeigen:[29]

- Die Streichung des Mietwagen-Gewerbes und damit die Anordnung des Endes einer rechtmäßig ausgeübten Tätigkeit wiegt grds schwerer als eine Ausübungsbeschränkung und ist verfassungsrechtlich im Lichte der Erwerbsfreiheit nur zulässig, wenn besonders wichtige öffentliche Interessen dafür sprechen und keine Alternativen bestehen, um den erstrebten Zweck in einer gleich wirksamen, aber die Grundrechte weniger einschränkenden Weise zu erreichen.[30] Öffentliche Interessen, zu deren Erreichung die Eliminierung des Mietwagen-Gewerbes ein geeignetes und adäquates Mittel wäre, sucht man aber vergebens. Auch die Begründung des Initiativantrags,[31] die *„flexiblere und daher kundenfreundlichere Buchungsmöglichkeiten"* sowie eine Anpassung an Anforderungen des heutigen Kommunikations- und Wirtschaftslebens ins Treffen führt, lässt einen etwas ratlos zurück, zumal bereits nach dem GelverkG alt Fahrten völlig flexibel über alle Kommunikationswege gebucht werden konnten. Zudem werden dadurch keine wichtigen öffentlichen Interessen umschrieben.
- Die Schaffung des neuen Einheitsgewerbes wirft auch vor dem Hintergrund des Gleichheitsgrundsatzes (Art 2 StGG; Art 7 B-VG) verfassungsrechtliche Bedenken auf, weil – wie eingangs dargelegt – (weiterhin) faktische Unterschiede zwischen beiden Gewerben bestehen, die sich insb in der Funktion und den Geschäftsmodellen in dem Marktsegment zeigen. Es erscheint unangemessen, diese Unterschiede im Tatsächlichen außer Acht zu lassen, statt die gebotene rechtliche Differenzierung durchzuführen.[32]
- Verfassungsrechtlich problematisch erscheint insb die Erweiterung der Tarifpflicht. Ein verbindlicher Tarif bedeutet eine erhebliche Ausübungsschranke, weil die Preisbildung zum Kern der unternehmerischen Tätigkeit zählt. Ein verbindlicher Tarif ist daher nur zulässig, sofern dieser durch gewichtige öffentliche Interessen gerechtfertigt, zur Zielerreichung geeignet und adäquat sowie auch sonst sachlich gerechtfertigt ist.[33] Im Bereich des GelverkG hat der *VfGH* die Zulässigkeit einer Tarifpflicht bestätigt, wenn und insoweit *angesichts der besonderen Gegebenheiten* im Hinblick auf die *fehlende Transparenz* des Marktes und die *Sicherstellung einer korrekten,* nachprüfbaren *Verrechnung* erbrachter Leistungen dem Tarif eine wichtige Ordnungsfunktion sowie *Konsumentenschutzfunktion* (für Konsumenten, insb Touristen, die kaum in der Lage sind, umfangreiche Preisvergleiche anzustellen, geschweige denn, mit dem Taxiunternehmer in Preisgespräche einzutreten) zukommt.[34] Vor diesem Hintergrund erlaubt das GelverkG, durch Verordnung des LH verbindliche Taxitarife festzulegen. Mit der Nov 2019 wurden jedoch erstmals in § 14 GelverkG bundeseinheitliche Ausnahmen von einer Tarifpflicht geregelt. § 14 Abs 1b GelverkG nF nimmt Fahrten von einer Tarifpflicht aus „(…) *für die das Fahrzeug im Vorhinein im Wege eines Kommunikationsdienstes* (…) *gebucht wird* (…)." Da die eine Tarifpflicht rechtfertigende fehlende Transparenz des Marktes, die typischerweise nur bei unmittelbar auf der Straße bestellten Fahrten besteht, bei vorgebuchten Fahrten per se ausgeschlossen wird, weil der Kunde noch vor der Kaufentscheidung einen verbindlichen Preis erfährt, ist die Ausnahme vorgebuchter Fahrten gerechtfertigt und uE auch geboten. Allerdings befreit § 14 Abs 1b GelverkG vorgebuchte Fahrten nur dann von der Tarifpflicht, wenn zusätzlich zahlreiche weitere Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind, wie
  - die Mindestdauer der Buchung von 90 Minuten,
  - eine Unterschreitung des tarifmäßigen Fahrpreises und
  - die zwingende Berechnung des voraussichtlichen Fahrpreises auf Grundlage des Tarifs.

  Diese *zusätzlichen Voraussetzungen* sind *überschießend:* Die eine allfällige Tarifpflicht rechtfertigende Ordnungs- und *Konsumentenschutzfunktion entfällt* grds bei jeder vorgebuchten Fahrt losgelöst von der konkreten Dauer der Fahrt. Ebenso wenig nachvollziehbar ist, aus welchem Grund der voraussichtliche Fahrpreis auf *Grundlage des Tarifs* berechnet werden muss, liegt doch das Wesen einer Ausnahme vom Tarif gerade darin, dass der Unternehmer eine freie und – nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen kalkulierte – Preisfestsetzung wählen kann. Die Anordnung des Tarifs als Berechnungsgrundlage führt die Ausnahmeregelung *ad absurdum.* Es drängt sich daher der Verdacht auf, dass diese zusätzlichen Tatbestandsvoraussetzungen des § 14 Abs 1b GelverkG nF schlicht darauf abzielen, die Anwendung der Ausnahmebestimmung zum Schutz tarifunterworfener Fahrten praktisch zu verhindern. Ein derartiger Konkurrenzschutz vermag kein im öffentlichen Interesse gelegenes Ziel zu formulieren.[35] Es handelt sich um bloße legistische Kosmetik.

D. Die GelverkG-Nov 2020 – das zweigeteilte Einheitsgewerbe?

1. Vorbemerkung

Noch vor vollständigem Inkrafttreten der Nov 2019 am 1. 1. 2021 erfolgte eine „Novelle der Novelle" durch die Nov 2020.[36] Hintergrund dieser neuerlichen Novellierung scheinen nicht zuletzt die Ergebnisse einer Branchenuntersuchung der BWB gewesen zu sein.[37] Diese brachte zu Tage, dass die Nov 2019 nicht nur (aufgrund der Tarifbindung) innovative Geschäftsmodelle, wie das Mietwagengewerbe mit Onlinevermittlungsdiensten, vom Markt verdrängt (bzw zumindest deren aktuelles Geschäftsmodell), sondern darüber hinaus zu einem Entfall des Qualitäts- und Preiswettbewerbs führt und die Preistransparenz vermindert.[38]

---

[29] Kritisch ebenso *Strejcek,* Warum das Uber-Gesetz verfassungswidrig sein könnte, DerStandard 1. 7. 2019.
[30] VfGH 6. 10. 1987, G 1/87.
[31] Vgl Initiativantrag 917/A 26. GP.
[32] Vgl zum Gleichheitsgrundsatz *Holoubek* in *Korinek/Holoubek/Bezemek/Fuchs/Martin/Zellenberg* (Hrsg), Österreichisches Bundesverfassungsrecht Art 7/1 B-VG, Rz 122 mwN sowie zum Differenzierungsgebot BWB Branchenuntersuchung Taxi- und Mietwagenmarkt (2020) 14.
[33] VfSlg 16.538/2002.
[34] Vgl VfSlg 16.538/2002.
[35] VfSlg 10.932/1986.
[36] BGBl I 2021/13.
[37] Siehe FN 2.
[38] So ist etwa aufgrund der komplexen Gestaltung der Tarifmodelle für mehr als 30% der Konsumenten eine Einschätzung des Taxipreises (und damit auch eine Überprüfung) nicht möglich.

2. Die Rückkehr zur Unterscheidung zwischen Street-hail-Markt und Pre-booked-Markt als Wesenselemente der Nov 2020

Kernpunkt der Nov 2020 ist die Änderung der – zuvor kritisch betrachteten – bundesweiten Ausnahmebestimmung von einer Tarifpflicht von vorbestellten Fahrten. Die Nov 2020 nimmt über einen Kommunikationsdienst vorgebuchte Fahrten generell vom Tarif aus, setzt aber gleichzeitig Mindestpreise fest, die nicht unterschritten werden dürfen:

a) Keine Tarifpflicht für vorbestellte Fahrten

Für Fahrten, bei denen der Fahrgast vom Taxistandplatz aufgenommen oder das Taxi auf der Straße herbeigewinkt wird, gilt weiterhin grds ein allfälliger Taxitarif. Hingegen kann von Fahrten, die über einen Kommunikationsdienst (Telefon, Internet, App) bestellt werden, vom Tarif abgewichen werden. Stattdessen kann ein verbindlicher Fahrpreis weitestgehend frei festgelegt werden, der im Nachhinein nicht mehr überschritten werden darf.

b) Preisband

Da der Taxitarif auf über Kommunikationsdienste vorbestellte Fahrten nicht zur Anwendung kommt, hat der LH die Möglichkeit der Festlegung eines Preisbands für vorbestellte Fahrten in Formen von Mindest- oder Höchstentgelten. Innerhalb dieser Bandbreite kann der Unternehmer den Preis frei festlegen.

c) Mindestpreis

Sollte in der jeweiligen Tarifordnung kein Preisband festgelegt sein, darf der vereinbarte Preis die Summe aus in der Tarifverordnung allenfalls festgelegtem Grundentgelt und eventuellen Zuschlägen nicht unterschreiten (in Wien daher € 3,80 Grundtaxe zuzüglich € 2,80 Funktaxe). Für den Fall, dass der Taxitarif sich nicht aus Grundentgelt und Zuschlägen zusammensetzt, gilt ein Mindestpreis von € 5,–. Damit ist in jedem Fall ein gewisser Mindestpreis gewährleistet.

d) Sammeltaxis

Schließlich wird die Möglichkeit geschaffen, dass sich mehrere Fahrgäste, die an verschiedenen Punkten zu- und aussteigen, ein Taxi teilen. Voraussetzung ist dabei, dass das Taxi mittels Telefon oder Internet bestellt wird und der Fahrpreis für die Fahrgäste billiger ist als bei einer Individualfahrt. Bei der Bestellung sind dabei einerseits die voraussichtliche Verlängerung der Fahrtdauer und das Ausmaß der Herabsetzung des Fahrpreises bekannt zu geben. Weiterhin gelten aber die zuvor dargelegten Mindestpreise gem Tarifordnung bzw ersatzweise ein Mindestpreis von € 3,– pro Fahrgast.

3. Verfassungsrechtliche Würdigung

Entsprechend den obigen Ausführungen wird in der Nov 2020 für die Ausnahme von der Tarifpflicht zwischen *vorgebuchten Fahrten* und Fahrten differenziert, die durch *Heranwinken oder durch Aufnahme beim Taxistand* zustande kommen.

Wie bereits unter Pkt C. dargelegt, hat die Festlegung verbindlicher Tarife angesichts der besonderen Gegebenheiten im Bereich des Gelegenheitsverkehrs historisch im Hinblick auf die fehlende Transparenz des Marktes und die Sicherstellung einer korrekten, nachprüfbaren Verrechnung erbrachter Leistungen eine wichtige Ordnungsfunktion.[39)]

Aufgrund der zunehmenden Digitalisierung und des Eintritts von Online-Vermittlungsdiensten lassen sich diese Erwägungen nicht mehr undifferenziert auf das Personenverkehrsgewerbe übertragen: Mit den heute verfügbaren Technologien (Anzeigen verbindlicher, auf Grundlage der Anfrage und Nachfrage ermittelter Pauschalpreise) sind Preise vorbestellter Fahrten für Kunden in Sekundenschnelle abrufbar, höchst transparent und zudem auch noch vergleichbar. Es fehlt damit nicht einmal mehr im Mindesten an der Transparenz des Marktes, weil der Kunde noch vor der Kaufentscheidung einen verbindlichen Preis erfährt. Die Unterscheidung zwischen *Street-hail*-Markt und *Pre-booked*-Markt ist daher nicht nur gerechtfertigt, sondern verfassungsrechtlich geboten. Der Vorwurf einer ungerechtfertigten Ungleichbehandlung ist daher nicht im Ansatz nachvollziehbar.[40)]

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass auch „klassische Taxis" über Telefon sowie auch mittels Taxizentralen via Apps vorbestellt werden können. Im Ergebnis erscheint die Nov 2020 in diesem Punkt verfassungsrechtlich weit gelungener als die vergleichbaren Regelungen der Nov 2019.

Schlussstrich

Im Ergebnis erfolgt durch die Nov 2020 im Bereich des Taxitarifs eine Rückkehr zur traditionellen und verfassungsrechtlich gebotenen Unterscheidung zwischen dem (ehemals den Taxis vorbehaltenen) *Street-hail*-Markt und dem ehemals überwiegend von Mietwagen bedienten *Pre-booked*-Markt. Während der *Street-hail*-Markt weiterhin – aus ordnungspolitischen Gründen – grds dem vollständigen Tarifregime unterworfen ist, werden Fahrten im *Pre-booked*-Bereich aufgrund der transparenten Preisfestlegung vom Tarif ausgenommen und durch Festsetzung eines Mindestpreises bzw eines Preisbands immerhin nur einem Tarif „light" unterworfen.

[39)] VfGH 13. 6. 2002, G 211/01, V 61/01. Siehe dazu näher bereits oben C.2.
[40)] Vgl *Lachmayer* in https://www.vienna.at/rechtsexpertise-haelt-geplantes-neues-taxler-gesetz-fuer-verfassungswidrig/6821177 (abgerufen am 29. 2. 2021).