

Nr. 324 der Beilagen zum stenographischen Protokoll des Salzburger Landtages

(4. Session der 17. Gesetzgebungsperiode)

### **Vorlage der Landesregierung**

#### **Gesetz vom ....., mit dem das Fiakergesetz geändert wird**

Der Salzburger Landtag hat beschlossen:

Das Fiakergesetz, LGBl Nr 68/1995, zuletzt geändert durch das Gesetz LGBl Nr 35/2017, wird geändert wie folgt:

*1. Im § 10 wird in der lit e der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt ersetzt und nach lit e angefügt:*

„f) Höchstarife für die zu erbringenden Leistungen unter Berücksichtigung der Art und des Umfanges der verschiedenen Leistungen, insbesondere der Fahrdauer bzw -route.“

*2. Im § 15 wird angefügt:*

„(9) § 10 in der Fassung des Gesetzes LGBl Nr ..../2026 tritt mit dem auf die Kundmachung folgenden Monatsersten in Kraft. Eine auf die geänderte Bestimmung gestützte Verordnung kann bereits vor dem Zeitpunkt gemäß dem ersten Satz erlassen werden, jedoch frühestens mit diesem Zeitpunkt in Kraft treten.“

## Erläuterungen

### 1. Allgemeines:

Mit dem vorliegenden Gesetz wird im Fiakergesetz, LGBl Nr 68/1995, eine Ermächtigung der Landesregierung aufgenommen, durch Verordnung Höchsttarife für die Beförderung von Personen mit Fiakern zu erlassen. Dies soll für Unternehmerinnen und Unternehmer bzw für Kundinnen und Kunden Preissicherheit gewährleisten. Als Vorbild für ein solches Regelungssystem dient das Wiener Fiakerrecht sowie allgemein das Personenbeförderungswesen mit PKW (Taxi).

### 2. Verfassungsrechtliche Grundlage:

Art 15 Abs 1 B-VG.

### 3. Übereinstimmung mit dem EU-Recht:

Der Gesetzesvorschlag steht im Einklang mit dem Unionsrecht. Mit der Novelle werden Höchsttarife für Fiakerfahrten eingeführt, die anhand der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt („Dienstleistungsrichtlinie“), ABl Nr L 376 vom 27. Dezember 2006, zu prüfen sind. Fiakerfahrten sind vor dem Hintergrund der vom EuGH vorgenommenen Auslegung des Art 2 Abs 2 lit d nicht als Verkehrsdienstleistung anzusehen und damit nicht vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen, da bei ihnen nicht der Beförderungsaspekt, sondern der Vergnügensaspekt im Vordergrund steht (EuGH 1. Oktober 2015, C-340/14 und C-341/14). Fiakerdienstleistungen unterliegen also der Dienstleistungsrichtlinie, sodass die Festlegung von Höchsttarife an Art 15 Abs 2 lit g iVm Abs 3 zu messen ist. Die Festlegung der Höchsttarife für Fiakerfahrten erfüllt die Voraussetzungen der Richtlinie: Die Höchsttarife gelten für alle Fiakerunternehmerinnen und -unternehmer und differenzieren nicht nach ihrer Staatsangehörigkeit bzw ihrem Sitz. Die Einführung der Höchsttarife ist aus Gründen des Konsumentenschutzes erforderlich, da Fiakerfahrten typischerweise spontan und unmittelbar stattfinden, sodass den Kundinnen und Kunden – anders als in vielen anderen Bereichen der Wirtschaft – keine Möglichkeit bleibt, umfassende Preisvergleiche anzustellen. Die Informationsasymmetrie ist in diesem Bereich besonders ausgeprägt, weil Fiakerfahrten häufig von ortsfremden Personen (Touristinnen und Touristen) in Anspruch genommen werden, die mangels Kenntnis der örtlichen Preisstrukturen und Gepflogenheiten sowie auf Grund möglicher Sprachbarrieren in einer strukturell schwächeren Verhandlungsposition stehen und daher in besonderem Maße schutzbedürftig sind. Weiters halten sich die Maßnahmen im verhältnismäßigen Rahmen, da der Schutz der Kundinnen und Kunden vor unangemessenen Preisen bei diesen ad hoc Dienstleistungen nicht durch andere Maßnahmen erreicht werden kann. Höchsttarife sind geeignet, übermäßige Preisforderungen effektiv zu verhindern und Kundinnen und Kunden zu schützen. Mildere Mittel – wie bloße Preisauszeichnungspflichten oder Kontrollen – gewährleisten keinen gleichwertigen Schutz, da sie die strukturelle Informationsunterlegenheit der Kundinnen und Kunden nicht kompensieren. Die Regelung geht auch nicht über das Erforderliche hinaus, da die Unternehmerinnen und Unternehmer weiterhin ihre Leistung frei anbieten können und lediglich geplant ist, für vier standardisierte Fahrtrouten einen Höchsttarif festzulegen, während die übrigen Fahrten der freien Preisvereinbarung unterliegen. Für Details zu den Überlegungen darf auf die Erläuterungen unter Punkt 6 zu § 10 verwiesen werden. Die vorgeschlagenen Regelungen sind gemäß Art 15 Abs 7 der Richtlinie der Europäischen Kommission zur Kenntnis zu bringen.

### 4. Kosten:

Mit dem Vorschlag sind keine Kosten für die Gebietskörperschaften verbunden.

### 5. Ergebnis des Begutachtungsverfahrens:

Im Begutachtungsverfahren wurde gegen das Vorhaben kein Einwand erhoben.

### 6. Zu den einzelnen Bestimmungen:

#### Zu Z 1 (§ 10):

§ 10 ermächtigt die Landesregierung, durch Verordnung eine Betriebs- und Beförderungsordnung für Unternehmen zu erlassen, die eine Personenbeförderung mit Fiakern ausüben. In der Betriebs- und Beförderungsordnung können Anordnungen über die erforderliche Beschaffenheit, Ausrüstung und Kennzeichnung der Fuhrwerke einschließlich der Zugtiere (lit a), über Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden an den befahrenen Straßen und Wegen hintanzuhalten (lit b), über die Reinhaltung der Standplätze (lit c), über eine Versicherungspflicht (lit d) und die erforderlichen Betriebs- und Beförderungsbedingungen (lit e) getroffen werden.

Die bestehende Verordnungsermächtigung soll nun mit lit f um die Möglichkeit erweitert werden, auch Höchsttarife für Beförderungsleistungen festzulegen. Die Tarife sollen unter Berücksichtigung der Art und des Umfanges der verschiedenen Leistungen, insbesondere der Fahrdauer bzw -route, normiert werden.

Auf Grundlage dieser Bestimmung sollen künftig Höchsttarife für bestimmte typische Fahrten ab dem Residenzplatz in der Stadt Salzburg (bzw vom jeweiligen Ersatzstandplatz startende Fahrten), die üblicherweise immer gleichartig ablaufen, festgelegt werden.

Einheitliche Tarife haben ganz allgemein – wie sich auch aus den Erfahrungen mit der Taxitarifverordnung gemäß dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 ergibt – sowohl für Unternehmerinnen und Unternehmer als auch für Kundinnen und Kunden den Vorteil der Preissicherheit für gleichartige Leistungen.

Eine Verletzung der verfassungsgesetzlich gewährleisteten Freiheit der Erwerbsausübung gemäß Art 6 StGG und Art 15 und 16 GRC durch die Festlegung von einheitlichen Höchsttarifen für bestimmte Fiakerfahrten liegt nicht vor. Es besteht ein legitimes öffentliches Interesse an der Einführung verbindlicher Höchsttarife für gleichartige und damit vergleichbare Leistungen, nämlich Fiakerfahrten auf bestimmten, immer gleichartigen Routen. Dieses öffentliche Interesse gründet insbesondere im Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten.

Mangels verbindlicher Höchsttarife wäre für Kundinnen und Kunden eine erhebliche Unsicherheit gegeben. Der Bedarf an Fiakerfahrten entsteht typischerweise spontan und unmittelbar, sodass den Kundinnen und Kunden – anders als in vielen anderen Bereichen der Wirtschaft – keine Möglichkeit bleibt, umfassende Preisvergleiche anzustellen. Ohne festgelegte Tarife müssten sie von Anbieter zu Anbieter gehen, um Preise zu erfragen. In Situationen erhöhter Nachfrage, in denen nur ein einzelner Fiaker verfügbar ist, wäre ein Preisvergleich überhaupt ausgeschlossen. Kundinnen und Kunden wären dann gezwungen, einen möglicherweise unangemessen hohen Preis zu akzeptieren oder auf die Fahrt zu verzichten.

Die Festlegung verbindlicher Höchsttarife gewährleistet demgegenüber Transparenz und Rechtssicherheit. Sie enthebt die Kundinnen und Kunden der Notwendigkeit von Preisverhandlungen und bietet insbesondere ortsfremden Personen (Touristinnen und Touristen), die mit den örtlichen Gegebenheiten nicht vertraut sind, einen wirksamen Schutz vor etwaig überhöhten Entgelten. Die Verrechnung der erbrachten Leistungen erfolgt dadurch in nachvollziehbarer und überprüfbarer Weise.

Darüber hinaus dient die Festlegung von Höchsttarifen einem weiteren öffentlichen Interesse: Sie erleichtert den Zugang zu dieser besonderen Form des Transportes und fördert deren breitere Nutzung.

Die Einführung von Höchsttarifen trägt zur Wahrung der genannten öffentlichen Interessen bei und bewegt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeit. Fiakerunternehmerinnen und -unternehmer können weiterhin ihre Leistung frei anbieten, sie unterliegen dabei lediglich einem Höchsttarif. Das Ziel des Schutzes der Kundinnen und Kunden vor unangemessenen Preisen bei diesen ad hoc Dienstleistungen kann nicht durch andere Maßnahmen erreicht werden. Die Verhältnismäßigkeit wird auch dadurch sichergestellt, dass geplant ist, lediglich für vier standardisierte Fahrtrouten einen Höchsttarif festzulegen, die übrigen Fahrten sollen der freien Preisvereinbarung unterliegen.

#### **Zu Z 2 (§ 15 Abs 9):**

Parallel zur vorliegenden Novelle soll die geltende Fiaker-Betriebsordnung, LGBl Nr 51/1997, überarbeitet und um Höchsttarifbestimmungen ergänzt werden. § 15 Abs 9 stellt sicher, dass die Verordnung bereits vor Inkrafttreten der Gesetzesnovelle erlassen werden kann. Ein Inkrafttreten kann jedoch frühestens gleichzeitig mit diesem Gesetz erfolgen.

Die Landesregierung stellt sohin den

Antrag,

der Salzburger Landtag wolle beschließen:

1. Das vorstehende Gesetz wird zum Beschluss erhoben.
2. Die Gesetzesvorlage wird dem Verfassungs- und Verwaltungsausschuss zur Beratung, Berichterstattung und Antragstellung zugewiesen.

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

### Vorgeschlagene Fassung

#### Fiakergesetz

#### Betriebs- und Beförderungsordnung

#### Betriebs- und Beförderungsordnung

##### § 10

##### § 10

Die Landesregierung kann durch Verordnung eine Betriebs- und Beförderungsordnung erlassen, in der Anordnungen getroffen werden können über

Die Landesregierung kann durch Verordnung eine Betriebs- und Beförderungsordnung erlassen, in der Anordnungen getroffen werden können über

- a) die auf Grund der Verwendung im Unternehmen erforderliche Beschaffenheit, Ausrüstung und Kennzeichnung der Fuhrwerke einschließlich der Zugtiere;
- b) zusätzliche Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden an den befahrenen Straßen und Wegen hintanzuhalten;
- c) die Reinhaltung der Standplätze;
- d) eine Versicherungspflicht einschließlich der Mindesthöhe der Versicherungssumme;
- e) die erforderlichen Betriebs- und Beförderungsbedingungen.

- a) die auf Grund der Verwendung im Unternehmen erforderliche Beschaffenheit, Ausrüstung und Kennzeichnung der Fuhrwerke einschließlich der Zugtiere;
- b) zusätzliche Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden an den befahrenen Straßen und Wegen hintanzuhalten;
- c) die Reinhaltung der Standplätze;
- d) eine Versicherungspflicht einschließlich der Mindesthöhe der Versicherungssumme;
- e) die erforderlichen Betriebs- und Beförderungsbedingungen;
- f) Höchsttarife für die zu erbringenden Leistungen unter Berücksichtigung der Art und des Umfangs der verschiedenen Leistungen, insbesondere der Fahrtdauer bzw -route.

#### Inkrafttreten

#### Inkrafttreten

##### § 15

##### § 15

(1) bis (8) ...

(1) bis (8) ...

(9) § 10 in der Fassung des Gesetzes LGBl Nr ...../2026 tritt mit dem auf die Kundmachung folgenden Monatsersten in Kraft. Eine auf die geänderte Bestimmung gestützte Verordnung kann bereits vor dem Zeitpunkt gemäß dem ersten Satz erlassen werden, jedoch frühestens mit diesem Zeitpunkt in Kraft treten.