

# TAXENANRUF BLANKENESE

Erik-Blumenfeld-Platz 5  
22587 Hamburg



Taxenanruf Blankenese - Erik-Blumenfeld-Platz 5 - 22587 Hamburg

Behörde für Verkehr und  
Mobilitätswende  
Verkehrsgewerbeaufsicht  
z. Hd. Herrn Ritter  
Alter Steinweg 4

20459 Hamburg

(040) 86 06 02  
(040) 86 10 11  
Fax: (040) 86 55 51  
info@taxiblankenese.de  
www.taxiblankenese.de

Hamburg, 29.08.2023

## Anhörung Festpreisregelung / Tarifkorridor

Guten Tag Herr Ritter,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Ich nehme nachfolgend auch im Namen des Taxenvereins Blankenese und des LPVG Stellung. Der LHT schließt sich den Ausführungen an.

1. Grundsätzlich begrüßen wir die Möglichkeit, unseren Kundinnen und Kunden gegen einen angemessenen Aufschlag Festpreise anzubieten.
2. Frei zu vereinbarende Preise sehen wir skeptisch, auch wenn sie nur innerhalb eines bestimmten Rahmens erlaubt wären. Wenn es sich nicht vermeiden ließe, nur als Aufschlag auf einen auskömmlichen Tarif.
3. Die Eingabe von vor Fahrtantritt fest vereinbarten Preisen in EU-Taxameter halten wir weder für sinnvoll, noch für rechtskonform.
4. Es muss gewährleistet werden, dass der vereinbarte Festpreis in voller Höhe an die Taxenbetriebe ausgeschüttet wird.
5. Den Kundinnen und Kunden muss bei jeder Anfrage – insbesondere im Fall, dass ein Tarifkorridor genehmigt würde - ebenfalls die Möglichkeit geboten werden, eine Fahrt auf Taxameter mit einer Bezahlung nach Fahrtende zu buchen.
6. Die Möglichkeit Kundinnen und Kunden Festpreise anzubieten muss diskriminierungsfrei gestaltet werden.
7. Der Übergang der Preisgestaltung zu den Vermittlern birgt möglicherweise kartellrechtliche Probleme und könnte kleine Taxenbetriebe, kleine Vermittler und auch Kundinnen und Kunden benachteiligen.

.. / 2

Nachfolgend erläutere ich Ihnen die Gründe für unsere Sichtweise:

## **1. Festpreise sorgen für Transparenz und vereinfachen die Abrechnung**

Der Hamburger Tarif ist durch den Verzicht auf die Berechnung von verkehrsbedingten Wartezeiten seit langem preisstabil und transparent - teilweise leider unbemerkt von den Kundinnen und Kunden. Festpreise auf der Basis behördlich exakt festgesetzter Tarife würden den Eindruck der Verlässlichkeit bei der Nutzung einer Taxe noch unterstreichen und die Abrechnung wiederkehrender oder im Voraus bezahlter Fahrten erleichtern, insbesondere mit Firmen und Institutionen. Allerdings zeugt die überschaubare Anzahl an Vorab-Preisfragen für „normale“ Fahrten davon, dass die überwiegende Mehrzahl der Kundinnen und Kunden die Preisermittlung durch einen geeichten Taxameter als unbestechlich und seriös empfindet.

Die bisherigen drei Festpreise haben sich wegen des viel zu groben Rasters nicht bewährt. Eine Abstufung in 300 – 400 Meter Schritten halten wir für sinnvoll. Der Preis sollte sich am oberen Wert orientieren. Auf den ermittelten Festpreis sollte ein fester Zuschlag von 10 - 15 % zur pauschalen Abgeltung verkehrsbedingter Umwege aufgeschlagen werden. Die von Ihrer Tabelle in den jeweiligen Stufen eingeschlossenen Fahrtstrecken dürften gern noch etwas nach unten korrigiert werden, um verkehrsbedingte Unwägbarkeiten auszugleichen.

## **2. Gewerbeinterner Preiswettbewerb bringt keine Vorteile**

Wir sehen keinen Nutzen darin, in einen gewerbeinternen Preiswettbewerb einzutreten, sondern befürchten, dass durch möglicherweise anlasslos schwankende Preise der Nimbus der hohen Verlässlichkeit des Taxenverkehrs dahinschmelzen könnte. Die Vorteile einer Festpreisesregelung wären mit kurzfristigen Preisschwankungen aufgrund des Tarifkorridors augenblicklich vernichtet.

Es wäre geradezu absurd, uns seit Jahren eine leistungsgerechte Bezahlung mit dem Argument zu verweigern, die Fahrpreise müssten unabhängig von äußeren Einflüssen möglichst konstant sein, um dann das „auswürfeln“ der Preise durch Algorithmen zu gestatten.

Das Argument, man könne durch flexible Preise konkurrierende Mietwagenangebote abwehren, trägt nicht, denn einen legalen taxiähnlichen Mietwagenverkehr kann es nicht geben – schon gar nicht zu Preisen unterhalb des Taxitarifs. Wenn es regional ein konkurrierendes Mietwagenangebot gibt, ist dies bereits ein Fehler der Genehmigungsbehörden, den man als steuerehrliches Gewerbe mit hoher Dienstleistungsqualität und vielfältigen behördlichen Auflagen nicht durch Preisdumping beheben kann. Neben der Verhinderung von Mietwagenangeboten durch eine konsequente Prüfung des wirtschaftlichen Konzepts im Genehmigungsverfahren wäre die Einführung von Netto-Mindestpreisen für Mietwagen oberhalb des Taxameterpreises der zweitbeste Weg, um eine gleichbleibende Qualität der Versorgung der Bürgerinnen und Bürger mit Beförderungsdienstleistungen zu gewährleisten.

Wer ein taxiähnliches Mietwagenangebot akzeptieren und gleiche Wettbewerbsbedingungen bei der Tarifgestaltung schaffen will, muss auch die Pflichten wie Betriebs- und Beförderungspflicht angleichen. Einen solchen Weg halten wir nicht für wünschenswert.

Ein behördlich genehmigter Preiskorridor müsste so ausgestaltet sein, dass auch bei ständiger Ausnutzung des Mindestpreises ein durchschnittlicher Taxibetrieb auskömmlich geführt werden kann, da ansonsten die geforderte zuverlässige Versorgung der Bevölkerung mit Beförderungsdienstleistungen durch den Tarif nicht mehr gewährleistet wäre. Insofern wäre allenfalls ein Tarifkorridor oberhalb des Taxameterpreises akzeptabel.

Für eine Digitalisierung der Vermittlungstechnik ist es völlig unerheblich, ob ein flexibler oder ein fixer Preis auf Basis der Wegstrecke errechnet werden muss. Ein Preisrahmen bietet lediglich eine weitere Möglichkeit für die Gig Economy, die klassischen Vermittler anzugreifen, ohne dass sich für Taxibetriebe oder Kundinnen und Kunden ein Vorteil ergibt. Die Digitalisierung der Vermittlung durch Plattformanbieter hat erfahrungsgemäß zu zusätzlichen Bestellgebühren auf Kundenseite und hohen Vermittlungsprovisionen bei eingeschränktem Leistungsumfang im Vergleich zu klassischen Volldienstleistern geführt und sollte daher nicht durch regulatorische Maßnahmen forciert werden.

Das Taxigewerbe sollte vielmehr durch eine gleichbleibend hohe Dienstleistungsqualität überzeugen, anstatt intransparente Preismodelle von rechtlich fragwürdigen Mietwagenangeboten zu kopieren. Welchen Sinn macht es zudem, Taxameter mit hohem Aufwand und geringen Toleranzen zu eichen, um dann willkürlich festgelegte Preise zuzulassen.

Sollte ein Tarifkorridor zugelassen werden, dann nur als Aufschlag auf den nach üblichen Kriterien festgesetzten Taxametertarif, da die Auswertung der Wiener Tarifverhältnisse zeigt, dass der Preiskorridor fast ausschließlich als Rabattmöglichkeit genutzt wird.

Ein Tarifkorridor würde einem unerwünschten Geschacher um den Fahrpreis vor Fahrtantritt den Anstrich der Normalität geben.

### **3. Taxameter sind keine Registrierkassen**

Ein EU-Taxameter ist ein Messgerät, das die zurückgelegte Wegstrecke genau ermittelt und daraus den Fahrpreis nach den gesetzlichen Vorschriften errechnet und anzeigt. Der Funktionsumfang ist in der europäischen Norm MID (Measurement Instruments Directive) festgelegt. Die Forderung nach einem erweiterten Funktionsumfang aufgrund regionaler Anforderungen würde zu „Handelshemmnissen“ führen und damit gegen EU-Recht verstoßen. Die Eingabe von frei kalkulierten Preisen in ein Messgerät wie einen EU-Taxameter widerspricht dem gesetzlich definierten Zweck eines solchen Gerätes, verlässt den genormten Funktionsumfang und ist zudem nicht sinnvoll. Denn für die gesetzeskonforme Erfassung von Zahlungsvorgängen stehen Registrierkassen zur Verfügung, deren Einsatz jedoch bisher nicht vorgeschrieben ist.

Außerdem gibt es keine Kontrolle darüber, ob der Fahrpreis tatsächlich erfasst wird. Die Fahrgäste werden mit einiger Sicherheit nicht als Kontrolleure für die korrekte Verbuchung der Festprei-

se gewonnen werden können, wenn der kassierte Preis mit dem vorher vereinbarten Betrag übereinstimmt. Insofern würde sich der Aufwand, eine Eingabemöglichkeit in ein Taxameter zu schaffen, nicht lohnen.

Um das gewünschte Höchstmaß an Steuergerechtigkeit zu erreichen, müssten die Festpreise nach Bestätigung der Fahrt durch beide Parteien - z.B. durch eine befristet gültige TAN - durch externe, gesicherte und behördlich überwachte Systeme genehmigt und gespeichert werden. Eine bloße Übermittlung der Preisangebote und des vermittelten Fahrzeugs als csv-Datei hat keine steuerliche Relevanz, da es sich nicht um Buchungen gesicherter Geschäftsvorfälle handelt.

Es ist ohnehin zu erwarten, dass immer weniger Fahrgäste auf dem Einschalten des Taxameters bestehen werden, wenn sich Festpreise etabliert haben.

#### **4. Festpreise müssen exakt an die Taxenbetriebe ausgeschüttet werden**

Im Falle der Zulassung von Festpreisen bzw. Tarifkorridoren müsste sichergestellt werden, dass die eingenommenen Beträge exakt an die Taxenunternehmen weitergeleitet werden, um eine Marktverzerrung durch Rabatte bzw. eine Benachteiligung der Taxiunternehmen und die damit verbundene Gefährdung ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zu vermeiden. Außerdem wäre im Fall einer differierenden Ausschüttung der Festpreise nicht mehr das Taxenunternehmen der Auftragnehmer der Kundinnen und Kunden, sondern der Vermittler. Dieser hätte den Taxenbetrieb dann als seinen Auftragnehmer zu behandeln. Das hätte Auswirkungen auf das Rechtsverhältnis zwischen den Kundinnen und Kunden und den Taxenunternehmen und möglicherweise auch steuerrechtliche Konsequenzen.

#### **5. Es müssen alle Tarifoptionen gleichwertig angeboten werden**

Im Fall, dass Vermittler ausschließlich Festpreise anbieten dürften, wäre es eine unzulässige Benachteiligung öffentlich bereitstehender Taxen, wenn deren Fahrerinnen und Fahrer aufgrund ihrer Beförderungspflicht zu ungünstigeren Konditionen Fahrten ausführen müssten.

#### **6. Tarifoptionen müssen allen Marktteilnehmern zur Verfügung stehen**

Die technischen Voraussetzungen für die Ermittlung und Dokumentation von Festpreisen sind so zu gestalten, dass Unternehmen nicht aufgrund ihrer geringen Größe benachteiligt werden. Es gibt keinen Grund, kleinen Unternehmen die Möglichkeit zu verwehren, ihren Kundinnen und Kunden Festpreise anzubieten. Eine Registrierungspflicht bei einem Unternehmen sollte für Kundinnen und Kunden keine Voraussetzung für die Nutzung eines bestimmten Tarifmerkmals sein. Die Tarifstruktur darf nicht dazu führen, dass App-basierte Angebote bevorzugt werden.

#### **7. Preisvorgaben durch Vermittler möglicherweise kartellrechtlich problematisch**

Würden die Preise willkürlich von einer übergeordneten Stelle für eine Vielzahl von Unternehmen festgelegt, ohne dass die Kundinnen und Kunden die Möglichkeit zu Verhandlungen über den Preis mit den ausführenden Unternehmen hätten, könnte dies eventuell als unzulässige

Preisabsprache im Sinne des Kartellrechts gewertet werden. Die Beteiligten könnten so möglicherweise eine verbotene Vermarktungsgemeinschaft mit einheitlicher Preisgestaltung bilden.

Aber auch für die Taxenunternehmen könnte der wirtschaftliche Zwang, von Vermittlern vorgegebene Preise zu akzeptieren, die unternehmerische Freiheit unzulässig einschränken. Siehe Sixt-Urteil zur Preisbindung.

Aus der Tatsache, dass Plattformanbieter das beschriebene Vorgehen zu ihrem Geschäftsmodell gemacht haben, kann vermutlich nicht geschlossen werden, dass es rechtlich nicht beanstandet werden könnte. Problematisch könnte es insbesondere dann werden, wenn Plattformanbieter die Preise für mehrere – teils rechtlich fragwürdige - Verkehrsarten gleichzeitig diktieren. Die Kundinnen und Kunden könnten noch einfacher zu Verkehrsarten gelenkt werden, die höhere Vermittlungsprovisionen versprechen.

Die Ermittlung von Festpreisen aufgrund von festen behördlichen Vorgaben wäre sicher kartellrechtlich nicht zu beanstanden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sven Althaus". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.