

Festpreise und Tarifkorridor für Taxi- fahrten nach § 51 PBefG

- Rechtliche Vorgaben und Gestaltungsmöglichkeiten für
Behörden des Gelegenheitsverkehr in den Kommunen -

Rechtsanwalt Dr. Hubertus Baumeister

SYMPOSIUM TAXI UND MIETWAGEN

des Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
in Kooperation mit Deutscher Städtetag

Hamburg, den 14. Juni 2023

- Novelle PBefG 2021: Festpreise im „Winke-, Standplatz- und Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Sätze 2 und 4 PBefG
- Behördliche Festpreise im „Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Satz 4, 1. Alt. PBefG
- Unternehmerische Festpreise innerhalb eines Tarifkorridors im „Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Satz 4, 2. Alt. PBefG
- Anwendung des gesetzlichen Eich- und Messwesens bei digital ermittelten Beförderungsentgelten innerhalb eines Tarifkorridors?
- Bewertung und Ausblick

Novelle PBefG 2021: Festpreise im „Winke-, Standplatz- und Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Sätze 2 und 4 PBefG

„Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über

1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise **sowie Festpreise für bestimmte Wegstrecken,**
2. Zuschläge,
3. Vorauszahlungen,
4. die Abrechnung,
5. die Zahlungsweise und
6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich.

Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. **Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist.**“ (Novellierungen in Fettdruck)

Behördliche Festpreise im „Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Satz 4, 1. Alt. PBefG

- Die Behörde des Gelegenheitsverkehrs „bestimmt“ in der RVO die Festpreise für vorbestellte **Taxifahrten** (digital oder klassisch) durch:
 - > entweder ihrer **absoluten Höhe nach** oder
 - > *das Vorgehen zu ihrer Ermittlung (bei digitaler Buchung)*

- Beispiele für Anwendungsfälle von Festpreisen sind, die von den Fahrgästen aus Gründen der **Transparenz** gewünscht werden:
 - > **Flatrate** für Gebiete (z.B. Innenstadt), Tagespauschale etc. und **Katalog** von bestimmten Strecken (wie bereits vor der PBefG-Novelle)
 - > **Digitale preisliche Transformation** einer (virtuellen) Kostenberechnung per Taxameter als Festpreis (Grund- und Kilometerpreis, ohne Zeitpreis) bei der Buchung einer Strecke, ggf. differenziert als „schnellste“ oder „preisgünstigste“ bzw. „umweltfreundlichste“ Strecke, analog Google Maps; im „Winke- und Standplatzmarkt“ müssen noch Lösungen für digitale Festpreise gefunden werden

Unternehmerische Festpreise innerhalb eines Tarifkorridors im „Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Satz 4, 2. Alt. PBefG

1 von 4

▪ Grundlagen

- > Vor Fahrtantritt kann das Beförderungsentgelt auf der Grundlage von Mindest- oder Höchstpreisen „**frei vereinbart**“ werden (per App oder Disponenten in einer Taxizentrale)
- > Innerhalb des Tarifkorridors wird hierzu dem Fahrgast ein „**variabler**“ **Festpreis** nach Maßgabe eines unternehmerischen Angebots i.d.R. digital mitgeteilt
- > Somit sind **Beförderungsentgelte in der RVO (bzw. TTO) innerhalb dieses Rahmens dem Markt überlassen**
- > Die **Fahrgäste entscheiden frei darüber**, die Fahrt mit einem vereinbarten Beförderungsentgelt (**ex ante**) innerhalb des Tarifkorridors **oder** mit dem Taxameter (Beförderungsentgelt **ex post**) durchzuführen
- > Eine zusätzliche **Regulierung der Abrechnung der Beförderungsentgelte innerhalb des Tarifkorridors durch die** Behörde des Gelegenheitsverkehrs dürfte damit rechtlich nicht möglich sein

▪ These: Die Zukunft des eigenwirtschaftlichen Taximarktes liegt im Schwerpunkt in digital gesteuerten flexiblen Beförderungsentgelten innerhalb eines Tarifkorridors

- > Die Vorteile der Fahrgäste und der Unternehmen liegen in der **digitalen Buchung und Disposition von Taxifahrten**
- > Taxameter (Ursprung Anfang der 1880er-Jahre in der Messung von Radumdrehungen von Pferdedroschken) können künftig durch **digitale Programme ersetzt werden** (auch für die steuerliche Kontrolle gemäß AO; dort bereits angelegt); das **Eichwesen für Taxen** wird entbehrlich

Unternehmerische Festpreise innerhalb eines Tarifkorridors im „Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Satz 4, 2. Alt. PBefG

2 von 4

- **Gestaltung des Schutzes der Taxiunternehmen und der Fahrgäste in einem künftig digitalisierten Taximarkt durch die Behörden**
 - > Bei einer Abschaffung der (herkömmlichen) Taxameter bedarf es einer Festsetzung von Mindestpreisen durch die Behörden, die eine **eigenwirtschaftliche Betriebsführung der Taxiunternehmen** schützen (aufgrund der **technologischen Dominanz der Plattformen**)
 - > Die Festsetzung von Höchstpreisen **in den eigenwirtschaftlichen Tarifkorridoren** kann hingegen grundsätzlich liberal gehandhabt werden
 - > Taxifahrten sind mittlerweile für die meisten Bürger für die Alltagsmobilität zu teuer; deshalb geht die herkömmliche Festsetzung von staatlich regulierten Tarifen gemäß § 51 Abs. 1 PBefG auch **aus Gründen des Verbraucherschutzes (günstige Tarife)** heute ins Leere
 - > Die Absicherung der Preisfindung über geeichte Taxameter lähmt grundsätzlich einen modernen und dynamischen Taximarkt zu Lasten der Taxiunternehmen
 - > Der Anachronismus der **eigenwirtschaftlichen staatlichen Tarifregulierung in § 51 Abs. 1 PBefG** wird offensichtlich, würde man dieses System z.B. auf den Flugverkehr übertragen
 - > **Gemeinwirtschaftliche ÖPNV-Taxis mit staffelbaren Sozialtarifen können vom ÖPNV-Aufgabenträger alternativ** eingeführt werden, um einen wichtigen Beitrag für Mobilitätswende und Klimaschutz zusammen mit dem Linienverkehr zu leisten
 - > Es kann auch eine **kommunale Subjektförderung** geregelt werden, damit ausgewählten gesellschaftlichen Gruppen über Taxifahrten eine soziale Teilhabe ermöglicht wird

Unternehmerische Festpreise innerhalb eines Tarifkorridors im „Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Satz 4, 2. Alt. PBefG

3 von 4

- Die Behörden des Gelegenheitsverkehrs haben es schon heute über § 51 Abs. 1 PBefG in der Hand, über die Festsetzung von digitalen Festpreisen und die Eröffnung von digital ermittelten Beförderungsentgelten innerhalb eines Tarifkorridors den **Ausstieg aus dem „System Taxameter“** und den **Einstieg in einen digitalisierten Taximarkt einzuleiten**
- **Für eine Übergangszeit empfiehlt sich ein Rückgriff auf die in den RVOs (TTOs) bereits vorhandenen klassischen Abrechnungsparameter** (i.d.R. Grund-, Zeit- und Kilometerpreis)
 - > Bezugspunkt für Mindest- und Höchstpreise ist eine **im Hintergrund erfassten Taxifahrt mit dem Taxameter** und seinen klassischen Abrechnungsparametern (außer Zeitparameter; deshalb ggf. ein gewisser „Wagnisaufschlag“ auf den Kilometerpreis)
 - > Die Mindest- und Höchstpreise können praktisch über **Prozentquoten im Vergleich zu einer im Hintergrund erfassten Taxifahrt** mit einem Taxameter festgelegt werden (ohne Zeitparameter)
 - > Die **Unterschreitung von über - 10 %** einer Taxifahrt als Festpreis im Vergleich zur einer Taxifahrt mit Taxameter (Mindestpreis) ist problematisch, weil bislang die klassischen Taxitarife der Höhe nach auch einen eigenwirtschaftlichen unternehmerischen Geschäftsbetrieb der Taxiunternehmen ermöglichen müssen (Plattformproblematik, siehe Beispiel Mietwagenbranche)
 - > Für die **Festlegung von max. möglichen Höchstpreisen** im Vergleich zu einer klassischen Taxifahrt gibt es gesetzlich keine Grenzen, solange eine solche noch alternativ mit dem Taxameter möglich ist
 - > Eine Prozentquote eines Beförderungsentgeltes von **etwa +/- 25 % als Höchstpreis** ist gut vertretbar (Planung LHS München für eine Tarifkorridor: -5 % / +20 %)

Unternehmerische Festpreise innerhalb eines Tarifkorridors im „Bestellmarkt“ nach § 51 Abs. 1 Satz 4, 2. Alt. PBefG

4 von 4

- Der Einsatz des Taxameters im Hintergrund bei Durchführung einer Fahrt nach digitaler Buchung (Festpreis) innerhalb eines Tarifkorridors ist **zur Kontrolle durch die zuständigen Behörden** angeraten:
 - > Die **Erfassung der Abrechnungsparameter Kilometer (ggf. zusätzlich Grundpreis) im Hintergrund** ermöglicht den Behörden des Gelegenheitsverkehrs bis zur Novellierung der Kassensicherungsverordnung i.V.m. § 146a AO die Möglichkeit einer (nur) ergänzenden Kontrolle der Dokumentation der Geschäftsvorfälle im Rahmen von Betriebsprüfungen
 - > Durch die Bindung des Tarifkorridors an den herkömmlichen Taxitarif muss weiterhin sichergestellt werden, dass die Fahrgäste sich auf die **ordnungsgemäße Abrechnung insbesondere der Fahrtstrecke innerhalb des Korridors verlassen können**
 - > Dieses Vorgehen **schützt auch die Taxiunternehmen gegenüber den Plattformen**, damit die gefahrene Strecke (ggf. mit Grundpreis) innerhalb des Korridors ordnungsgemäß abgerechnet werden
 - > Die **LHS München** wird deshalb in dieser Weise aller Voraussicht nach so vorgehen
 - > Dieses Vorgehen ist längerfristig nur ein **Modell für eine Übergang** (Ersetzung des klassischen Taxameters durch zertifizierte digitale Programme)

- **Bei behördlichen Festpreisen nach § 51 Abs. 1 Satz 4 PBefG** (Abrechnung in erster Linie nach Kilometern) müssen hingegen weiterhin Taxameter direkt eingesetzt werden

Anwendung des gesetzlichen Eich- und Messwesens bei digital ermittelten Beförderungsentgelten innerhalb Tarifkorridor?

- Die Taxameter messen zzgl. zum Grundpreis die **physikalischen Größen Zeit und Kilometer** und rechnen auf dieser Basis den Taxipreis mit dem Fahrgast ab (wie das Wiegen von Wurst beim Metzger in Gramm)
- Damit finden über **§ 1 MessEG i.V.m. § 1 Abs. 1 Nr. 12 MessEV (Eichordnung)** die Vorschriften zum Verbraucherschutz Anwendung
- Die Fahrgäste der Taxen können sich folglich beim staatliche regulierten Taxitarif darauf verlassen, dass **nicht zu viele Kilometer oder ein überhöhter Zeitpreis abgerechnet werden**
- Innerhalb eines Tarifkorridors (Höchst- und Mindestpreise) können jedoch Beförderungsentgelte **zwischen Taxiunternehmen und Fahrgästen frei vereinbart werden**; die Möglichkeit einer freien Vereinbarung ohne Einsatz des Taxameters fand sich schon vor der PBefG-Novelle in **§ 47 Abs. 4 PBefG** (Beförderung außerhalb des Pflichtfahrbereichs)
- Solange eine Abrechnung der Taxiunternehmen/Plattformen gegenüber den Fahrgästen nicht über Zeit- und Streckenparameter mit Messgeräten erfolgt, **finden die Regelungen des Eich- und Messwesens keine Anwendung**
- Stellungnahme der **Geschäftsstelle der AGME** (AG der Eichaufsichtsbehörden) vom 29.06.2022:

„Wenn der Festpreis vor Fahrtantritt fest vereinbart wurde und keine Messwert im Sinne des Gesetzes über das Inverkehrbringen und die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt, ihre Anwendung und Eichung sowie Fertigpackungen (MessEG) verwendet wird, ist dessen Anwendungsbereich nicht eröffnet.“

1. § 51 Abs. 1 Satz 4 PBefG bietet den Behörden des Gelegenheitsverkehrs entscheidende Möglichkeiten eines **Einstiegs zur umfassenden Digitalisierung des Taximarktes mit Tarifkorridoren**
2. **Dies führt zu einem besseren Fahrgastangebot und Stärkung der Taxiunternehmen**
3. Das **Level-Playing-Field für die Taxiunternehmen** gegenüber den Mietwagenunternehmen wird dadurch entscheidend gestärkt
4. Eine künftige **Zweiteilung in einen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Taximarkt** („Business to customer“ = freier Markt und „Business to government“ = ÖPNV-Taxi) könnte zusätzlich zu einer erheblichen Stärkung der Taxibranche führen und einen Beitrag für eine Mobilitätswende und Klimaschutz in den Kommunen leisten
5. Vorbedingung für eine Mobilitätswende und Klimaschutz in den Kommunen ist allerdings, dass **Push & Pull – Maßnahmen gegenüber den privaten PKWs** eingesetzt werden
6. Damit werden **ÖPNV und eigenwirtschaftlicher Gelegenheitsverkehr zentral gestärkt**

8. Durch das **EuGH-Urteil „Prestige and Limousine“** vom 08.06.2023 (Rs. C-50/21) gerät die Rückkehrpflicht der Mietwagen zum Schutz der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrsdienstes „Taxen“ mit den Pflichten gegenüber den Fahrgästen (vgl. BVerfG 1989) in ein Spannungsfeld mit der europäischen Niederlassungsfreiheit von Mietwagenunternehmen,
9. Der **Bundgesetzgeber** ist aufgerufen, die Vorgaben des EuGH im PBefG positiv gestaltend umzusetzen, um die Kommunen vor Rechtsstreitigkeiten zu bewahren
10. Hierbei muss insbesondere entschieden werden, ob es künftig im PBefG eine **nivellierte Einheitsbranche** im Gelegenheitsverkehr geben soll oder ob der Taxiverkehr weiterhin eine hervorgehobene Stellung als **öffentlicher Verkehrsdienst mit seinen Pflichten gegenüber den Fahrgästen** behält
11. Ferner ist eine gesetzliche **Definition der Rechte und Pflichten der Plattformen** im PBefG notwendig
12. Für die Modernisierung des Taxigewerbes ist außerdem eine **Stärkung der kommunalen Behörden des Gelegenheitsverkehrs von entscheidender Bedeutung**, um auch einen Vollzug sicherzustellen