



Thema: Sebastian Mahr

Autor: Christine Kary

Analyse. Dass Taxi- und Mietwagengewerbe künftig zusammengeführt werden sollen, stößt nicht überall auf Begeisterung. An den Taxitarifregeln sei einiges zu hinterfragen, sagt ein Jurist. Und wie passt es zu Deregulierungsbestrebungen?

Was bringt uns die „Lex Uber“?

VON CHRISTINE KARY

Wien. Wer gern mit Uber fährt, kann aufatmen. Der angedrohte Rückzug des Fahrdienstvermittlers aus Österreich findet doch nicht statt. Zumindest vorläufig nicht. Der Sinneswandel hat einen banalen Grund: Das Gesetz, mit dem das Taxi- und große Teile des Mietwagengewerbes zu dem neuen Gewerbe „Personenbeförderung mit Pkw“ zusammengefasst werden sollen, wurde zwar mit großer Mehrheit beschlossen. In Kraft treten soll es aber erst im September 2020. Die einheitlichen Tarife für Taxi und Mietwagen und die Taxischeckpflicht für alle lassen also noch auf sich warten.

Also bleibe auch bei Uber vorerst alles wie gehabt, bestätigte eine Unternehmenssprecherin gegenüber der „Presse“. Bis Ende August 2020? Wahrscheinlich ja, aber da will man sich nicht festlegen. Und was danach kommt, wisse ohnehin niemand. Nachsatz:

„Vorher sind ja noch Neuwahlen.“ Man werde sich in den kommenden Monaten „weiterhin für einen konstruktiven Diskurs mit allen Stakeholdern einsetzen“, ließ denn auch Uber-Österreich-Chef Martin Essl wissen. „Wir unterstützen das Ziel, faire Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer zu schaffen, und begrüßen die Tatsache, dass in den letzten Wochen erstmals ein breiter Diskurs darüber stattgefunden hat.“ Was es in Österreich brauche, sei „ein breites Angebot an Mobilitätsoptionen und eine zukunfts-taugliche Gesetzgebung“.

Genauere Regeln für Zuschläge

Da schwingt die Hoffnung mit, die Lex Uber könnte zu Grabe getragen oder zumindest entschärft werden, bevor sie überhaupt in Kraft tritt. Aber falls nicht – was wird sich dann ab September 2020 für die Kunden ändern? Mit den meist billigeren Tarifen bei Fahrdienstvermittlern wie Uber ist dann Schluss. Von Vorteil für die Kunden könnte indes sein, dass es künftig genauere Regeln für die Zuschläge geben soll. Anwalt Sebastian Mahr, der den Gesetzestext unter die Lupe genommen hat, weist auf eine weitere

Verbesserung hin: Bei „Fahrten, für die das Fahrzeug im Vorhinein im Wege eines Kommunikationsdienstes für mindestens 90 Minuten gebucht wurde“, könne man sich künftig einen „voraussichtlichen Fahrpreis“ nennen lassen, der nicht überschritten werden darf. Freilich, zumindest im innerstädtischen Bereich sind so lange Taxifahrten selten. Wie die Details der Regelungen aussehen werden, steht zudem noch in den Sternen, sie sollen durch eine Verordnung festgelegt werden.

Auf die Uber-Fahrer, so es sie dann noch gibt, kommen durch die Neuregelung jeden-

falls Mehrbelastungen zu – allein schon durch den Taxameter, den sie dann ebenfalls brauchen. Die hohen Kosten dafür, die erst einmal wieder hereingewirtschaftet werden müssen, sind für Mahr einer der zu hinter-

fragenden Punkte am Taxiverrechnungsmodell. Auch der „Startpreis“ – die Grundgebühr – sei ein Unikum des Taxi-gewerbes zulasten der Kunden. Und die Tarifregelung, dass, wenn eine Stadtgrenze überfahren wird, die Leerfahrt bis zurück zur Stadtgrenze dem Kunden ebenfalls verrechnet werden muss (Ausnahmen gibt es nur mit Ausnahmegenehmigung, etwa für Airport-Taxis), sei rechtlich problematisch. Denn das macht z. B. eine Fahrt von Wien nach Klosterneuburg empfindlich teurer als eine gleich lange Fahrt innerhalb von Wien.

Tarifbindung nur tageweise?

Aber ist es realistisch, dass das Tarifmodell vor Inkrafttreten des neuen Gesetzes aufgeweicht wird? Der breite politische Schulter-schluss von ÖVP, SPÖ und FPÖ beim Beschluss der Lex Uber spricht dagegen. Walter Ruck, Chef der Wiener Wirtschaftskammer, ließ indes mit einer anderen Position aufhorchen: „Ich bin mir selbst nicht sicher, ob die bestehende Tarifbindung sinnvoll und notwendig ist“, sagte er dem „Kurier“. „Wir sollten stattdessen über verschiedene Modelle nachdenken.“ Etwa über eine Tarifbindung nur an bestimmten Tagen, wie Silvester und Weihnachten, „um Konsumenten zu schützen“, oder eine Preisdeckelung anstelle des fixen Tarifs.

Jurist Mahr sieht in der Vereinheitli-

“
Regulierend eingegriffen wurde meist nur, um Steuereinnahmen zu erzielen.

Sebastian Mahr,
Anwalt, Partner bei PHH



Thema: Sebastian Mahr

Autor: Christine Kary

chung des Gewerbe nach den derzeitigen Taxiregeln einen „Gegensatz zu den Bestrebungen der letzten Jahre, den Markt zu deregulieren“. Wenn regulierend eingegriffen worden sei, „dann meist nur, um Steuereinnahmen zu erzielen“, wie etwa bei Airbnb, bei dem für alle Privatvermieter ab 2020 eine Registrierungspflicht gilt. Das solle die Schwarzvermietung zurückdrängen, „einen Einfluss auf die Preisgestaltung nimmt der Gesetzgeber damit aber nicht“.

Wettbewerb schaffe in der Regel ein besseres Angebot für die Kunden, nicht nur preislich, sondern auch in Sachen Service, sagt Mahr. Ähnlich hat kürzlich auch die Bundeswettbewerbsbehörde argumentiert: Die starren rechtlichen Rahmenbedingungen eines reglementierten und konzessionierten Gewerbes seien für einen freien Wettbewerb nicht förderlich.