



**Antworten der
Christlich Demokratischen Union Deutschlands (CDU)
und der Christlich-Sozialen Union in Bayern (CSU)
auf die Fragen des
Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V.
zur Bundestagswahl 2013**

I. Ordnungs- und Genehmigungssystem

Das 1961 erlassene Personenbeförderungsgesetz hat insbesondere nach seiner Änderung durch die so genannte Taxinovelle von 1983 einen Ordnungsrahmen geschaffen, der in unseren Augen als bewährt und weitgehend problemlos einzuschätzen ist.

Die Eckpunkte des Genehmigungssystem: Neben der Notwendigkeit der Erfüllung von subjektiven Voraussetzungen wie Sicherheit und Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit sowie fachlicher Eignung bei beiden Gelegenheitsverkehrsformen Taxi und Mietwagen existiert beim Taxi zusätzlich eine objektive Zulassungsvoraussetzung. Die Erteilung einer Genehmigung kann behördlicherseits versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird (vgl. § 13 Abs. 4 PBefG).

Zur Abgrenzung des Taxiverkehres einerseits, des Mietwagenverkehrs andererseits: für den Taxiverkehr gilt Beförderungs-, Tarif- und Betriebspflicht, für den Mietwagenverkehr ist wesentlich, dass ein Mietwagen nur Fahrten ausführen darf, deren Auftrag im Betriebssitz oder der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Auftrages hat der Mietwagen zum Betriebssitz zurückzukehren, außer er hat von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten.

Wird Ihre Partei an dem Ordnungsrahmen, insbesondere der objektiven Berufszugangsvoraussetzung sowie der Abgrenzung der Rechte und Pflichten von Taxi und Mietwagen, festhalten oder nach dem 22. September Änderungen daran betreiben wollen? Wenn ja, bei welchen Punkten?

Antwort:

Das bestehende System hat sich bewährt und ist gut. Aus bundespolitischer Sicht gibt es diesbezüglich keinen Änderungsbedarf.

2. ÖPNV-Anerkennung

In ständiger Rechtsprechung stuft das Bundesverfassungsgericht unter Berufung auf die dem Linienverkehr vergleichbare Unterworfenheit unter Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht den Taxiverkehr als öffentlichen Verkehr ein. Der Gesetzgeber hat diese Einschätzung gesetzlich nicht nachvollzogen. Das Gewerbe fordert eine gesetzliche Anerkennung, um so verkehrspolitisch mehr Gewicht zu erhalten, insbesondere hinsichtlich der Einbindung in Verkehrspläne und zur Erweiterung der Kooperationen mit dem Linienverkehr.

Wie steht Ihre Partei zu einer gesetzlichen Anerkennung des Taxiverkehrs als Teil ÖPNV?

Antwort:

Das Taxi stellt mit seiner individuellen Dienstleistung eine wichtige Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr dar. Es leistet einen wichtigen Beitrag in der Mobilitätskette mit dem Vorteil individuelle Einzelwünsche zu erfüllen, im Gegensatz zum standardisierten Personentransport durch öffentliche Verkehrsmittel. Um diese Besonderheit zu wahren, sollte selbst eine deklaratorische Einbeziehung in die Definition des ÖPNV nicht erfolgen. Etwas anderes gilt dann, wenn auch das Taxi standardisiert eingesetzt wird, wie beispielsweise als Linien-Taxi, Anschluss-Linien-Taxi oder Anruf-Sammeltaxi. In diesen Fällen wird das Taxi gem. § 8 II PBefG als Teil des ÖPNV genutzt und auch als solcher definiert.

3. „Kleine Fachkunde“ für Taxifahrer

Insbesondere in wirtschaftlich schwierigen Zeiten lässt die Servicebereitschaft deutlich zu wünschen übrig. Im Interesse der Verbraucher ist aber ein bundeseinheitlicher Qualitätsstandard auf einem generell anzuhebenden Niveau anzustreben. Aufgrund vielfältiger Erfahrungen mit freiwilligen Qualifizierungsmaßnahmen mussten wir feststellen, dass auf diesem Wege ein nachhaltiger Erfolg nicht zu erzielen ist. Da die Tarifpflicht auch dem unwilligen und schlechten Dienstleister gleiches Entgelt zusichert,

sind nur die Gutwilligen bereit, den Aufwand für freiwillige Qualifizierungsmaßnahmen zu erbringen.

Der BZP erneuert und intensiviert deshalb seine seit Jahren vorgetragene Forderung, dass auch der Taxifahrer, dessen Ausbildung bisher im Wesentlichen nur darin besteht, die Prüfung für die Ortskenntnis vorzubereiten, in einer weiteren Prüfung zumindest elementare Grundkenntnisse über seinen Beruf (z.B. maßgebliche Verkehrsvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, spezifisches Taxi- und Mietwagenrecht, örtliches Taxitarifrecht, Quittungsbestandteile, Überfallprävention, elementare Dienstleistungsregeln wie etwa der Umgang mit Menschen mit Behinderungen) nachzuweisen hat.

Wie stehen Sie dazu? Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, dass der Taxifahrer in einer Prüfung nachzuweisen hat, dass er über die für seine Berufsausübung wesentlichen Grundkenntnisse verfügt?

Antwort:

CDU und CSU teilen die Auffassung, dass Taxifahrer sich einer obligatorischen „Kleinen Fachkunde“ unterziehen müssen und dabei eine mündliche und schriftliche Ortskenntnisprüfung in deutscher Sprache ablegen. Darüber hinaus sind jedoch in erster Linie die Taxiunternehmer gefragt, durch qualifizierte Auswahl und Einsatz von Fahrpersonal ein serviceorientiertes Unternehmen zu betreiben, das auch vom Fahrgast angenommen wird. Hierzu gehört natürlich auch eine entsprechende Schulung der Mitarbeiter.

4. Freistellungsverordnung PBefG

1962 wurde die Freistellungsverordnung PBefG als „Ausnahmeregelung von zahlenmäßig untergeordneter Bedeutung“ mit der Folge eingeführt, dass für diverse Personenbeförderungen die PBefG-Vorschriften unbeachtlich sind. Unter dem Deckmantel dieser Verordnung hat sich über die Jahre eine Industrie von beachtlichem Ausmaße - also keineswegs mehr untergeordneter Bedeutung - etabliert, die dem

Gewerbe Grundauslastung entzieht und damit kurzfristig die Absicherung eines 24h-Mobilitätsangebotes gefährdet. Alle gewerblichen Alternativen der Freistellungsverordnung sind nach unserer Ansicht zu streichen.

Mindestens aber besteht erheblicher Regelungsbedarf für die freigestellte Beförderung von Schul- und Kindergartenkindern sowie Menschen mit Behinderungen. Insbesondere dort ist nicht einzusehen, dass Betriebe des Taxi- und Mietwagengewerbes aus wohlverstandenen Sicherheitsgründen einem strengen Reglement ausgesetzt sind, während Wettbewerber schon dadurch uneinholbar bevorteilt sind, weil sie Fahrpersonal ohne Personenbeförderungsschein und damit vor allem ohne Prüfung der gesundheitlichen Voraussetzungen einsetzen dürfen. Und dies bei Beförderungen besonders schützenswerter Personenkreise wie Kinder und Menschen mit Behinderungen! Die Forderung des Gewerbes geht konkret dahin, dass von Fahrern von Verkehren nach § 1 Nr. 4 d), g) und i) FreistellungsVO PBefG zwingend der Führerschein zur Fahrgastbeförderung verlangt werden muss und darüber hinaus die Betreiber solcher Verkehre Fachkunde im Sinne des § 13 Abs. 1 Nr. 3 PBefG in Verbindung mit § 3 PBZugV besitzen müssen.

Auch hier wieder unsere Frage, ob Sie in der kommenden Legislaturperiode diese Forderungen unterstützen werden?

Antwort:

Wir werden durch Hinzuziehung externen Sachverständigen prüfen, ob aufgrund der Rechtslage Auffälligkeiten aus der Unfallstatistik abzuleiten sind. Sollte dies der Fall sein, werden wir die notwendigen politischen Konsequenzen daraus ziehen.

5. Vergleichbare Regelungen für Taxi und Mietwagen bei den steuerlichen Datenaufzeichnungs- und Datenspeicherungspflichten für Taxi- und Mietwagenunternehmen ab dem 31.10.2016

Mit BMF-Schreiben vom 26.11.2010 sind die Folgerungen aufgestellt, die sich in steuerlicher Hinsicht aus Sicht der Finanzverwaltung für Taxi und Mietwagen

insbesondere bezüglich Taxameter und Wegstreckenzähler ergeben. Das BMF setzt damit die sich aus der am 30.10.2016 ablaufenden Übergangsfrist der EU-Richtlinie 2004/22/EG (MID) eintretenden Regelungen um, die allerdings danach ausschließlich für die Taxiunternehmen wirken. Schwerpunkt des BMF-Schreibens ist die komplette Erfassung aller mit oben bezeichneten Geräten erzeugten steuerlich relevanten Daten, die entweder im Gerät selbst oder aber auf einem externen Speichermedium unveränderbar und maschinell auswertbar dauerhaft aufgezeichnet werden müssen. Der BFH hat in einem Urteil vom 26.02.2004 (XI R 25/02, „Schichtzettelentscheidung“) entwickelt, welche Daten zu jedem einzelnen Geschäftsvorfall vom Unternehmer zu erfassen und aufzubewahren sind.

Es bedarf nach BZP-Auffassung einer gesetzlichen Definition, um den Wegstreckenzähler als Kasse einstufen zu können. Anders als beim Taxameter, bei dem eine solche Einstufung über die eichrechtlichen Vorschriften unmittelbar wirkt, existiert hinsichtlich des Wegstreckenzählers keine Norm, die den Darlegungen im BMF-Schreiben, wonach die Aufzeichnungs- und Speicherungspflichten auch beim Wegstreckenzähler gelten, tatsächlich Rechtswirksamkeit verleiht. Ohne eine solche wirksame Kassendefinition für den Wegstreckenzähler bleiben die Mietwagenunternehmen ohne die vergleichbaren Verpflichtungen, wie sie dem Taxigewerbe auferlegt sind und werden. Damit wären nicht nur sofort erhebliche Wettbewerbsverzerrungen in einem weitgehend vergleichbaren Markt, sondern auch in deren Folge eine Flucht vieler bisheriger Taxiunternehmen in den Mietwagenbereich vorhersehbar, was dann die Problemstellung unzureichender Datenerfassungsmöglichkeiten für fiskalische Zwecke unter anderem Vorzeichen erneut aufwerfen wird. Neben diesem fiskalischen Aspekt kommt dann hinzu, dass der Bevölkerung das mit Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht versehene, unverzichtbare Mobilitätsangebot der Taxis entzogen wird. Die Folgen wären eminent: Auf dem Land und dort insbesondere abends und nachts ist das Taxi schon heute das einzige erreichbare öffentliche Verkehrsmittel.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass in kurzer Zeit nach den Bundestagswahlen gesetzliche Regelungen eingeführt werden, die zu einer wenigstens einigermaßen vergleichbaren Verpflichtung auch der Mietwagenunternehmen hinsichtlich der digitalen Datenaufzeichnung und -speicherung führen werden, um so der befürchteten „Flucht in den Mietwagen“ zu begegnen (i.E: Wegstreckenzähler-Definition als Kasse;

Wegstreckenzähler müssen ebfs. alle BMF-relevanten Daten aufzeichnen; Streichung der Ausnahmemöglichkeit vom Einbau eines Wegstreckenzählers)?

Antwort:

CDU und CSU setzen sich vehement gegen Wettbewerbsverzerrungen ein. Bitte berücksichtigen Sie jedoch, dass in einem Regierungsprogramm nicht auf alle fachlichen Detailfragen eingegangen werden kann. Die von Ihnen angeregten Maßnahmen und Fragen hinsichtlich der digitalen Datenaufzeichnung und -speicherung auch der Mietwagenunternehmen sind Gegenstand konkreter Gesetzgebungsverfahren im Deutschen Bundestag, die Sie in der nächsten Wahlperiode mit den dafür zuständigen Fachpolitikern erörtern können.

6. Flankierende Maßnahmen für die Branche bei Mindestlohneinführung

Die Einführung des mittlerweile von fast allen Parteien, wenn auch mit verschiedenen Modellen, befürworteten Mindestlohns wird ohne flankierende Maßnahmen insbesondere im Taxigewerbe zu einem gewaltigen Strukturwandel führen. Dies gilt nicht nur angesichts dessen, dass die häufig genannten zukünftigen 8,50 € Stundenlohn angesichts derzeitig geschätzter Entlohnung von durchschnittlich gerade einmal 6,50 € eine kaum schulterbare Belastung der Unternehmen bedeuten, sondern auch zusätzlich diese Entwicklung eine Abkehr von der jedenfalls in den städtischen Bereichen vorherrschenden umsatzbezogenen Entlohnungsform darstellt. Ohne flankierende Maßnahmen führt ein Mindestlohn nach Verbandseinschätzung zu einem Wechsel vom bisherigen Einsatz angestellter Taxifahrer zu einem Taxisystem der selbstfahrenden Taxieinzelunternehmen ohne Angestellte. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass dies zu erheblichen Qualitätsverlusten führt und insbesondere im ländlichen Bereich die 24h-Mobilität nicht mehr stattfindet.

Der BZP sieht den Ausweg in einer längeren Übergangsphase, in der einerseits die Direktionsmöglichkeiten der Arbeitgeber hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes, die derzeit im städtischen Bereich eigentlich nicht existieren („Fahrer agiert wie ein Selbstständiger“), technisch/organisatorisch entwickelt werden können, andererseits eine Neuordnung des

Taxitarifrechts erfolgen kann. Zu letzterem gehört sicherlich, dass die gutachterlich berechneten notwendigen Taxitarifanpassungen i.H.v. ca. 25% wegen des Mindestlohns eine deutlich schnellere Bearbeitung durch die zuständigen Kreise bzw. Städte (und Gemeinden) erforderlich machen bzw. ggf. die Tarifhoheit sogar bei dem Land eingerichtet wird. Zudem ist zu garantieren, dass öffentliche Aufträge nicht mehr unter dem Taxi-Tarif vergeben werden dürfen.

Werden Sie sich dafür stark machen, dass durch entsprechende flankierende Maßnahmen dafür gesorgt wird, dass die Unternehmen auch fortan in die Lage gesetzt werden, ihre Fahrzeuge mit angestelltem Fahrpersonal einzusetzen?

Antwort:

Unser Land braucht einen starken Sozialstaat mit fairen Löhnen und sicheren Renten. Ein starker Sozialstaat kann nach der Überzeugung von CDU und CSU nur nach den Grundsätzen der Sozialen Marktwirtschaft funktionieren. Soziale Schieflagen und unfaire Löhne sind mit diesen Grundsätzen nicht vereinbar. Faire Löhne sind zudem eine wichtige Basis, um im Alter eine auskömmliche Renten zu haben und nicht der Gefahr von Altersarmut ausgesetzt zu sein. Löhne sind und bleiben aber eine Sache der Tarifpartner. Für uns gilt: Wer hart arbeitet, muss ordentlich bezahlt werden. Deshalb haben wir mit den Tarifpartnern Mindestlöhne in zahlreichen Branchen mit insgesamt vier Millionen Beschäftigten geschaffen und wollen für die Bereiche, in denen es keine Tarifverträge gibt, die Tarifpartner gesetzlich in die Pflicht nehmen. Sie sollen gemeinsam in einer Kommission einen tariflichen Mindestlohn festlegen, wobei die unterschiedlichen Situationen in den Regionen und Branchen – wie die von Ihnen dargestellten Übergangsprobleme im Taxigewerbe – berücksichtigt werden können. Eine Lohnfestsetzung durch die Politik lehnen wir ab. Aber es ist Sache der Politik, die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Menschen überall in Deutschland die Chance auf einen ordentlichen Lohn haben.