



Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

Betr.: Wahlprüfsteine des Taxi- und Mietwagenverbandes Deutschland

Berlin, den 16.11.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir freuen uns als Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) Ihnen unsere Wahlprüfsteine als wichtige Eckpunkte für Ihr Wahlprogramm, für die politische Diskussion und ein künftiges Regierungsprogramm weiterzureichen.

Das Taxi- und Mietwagenwesen ist einer der prägenden mittelständischen Anker der Verkehrsbranche in unserem Land, und gerade die Mobilitätspolitik wird einer der zentralen Gestaltungsfelder für eine neue Bundesregierung sein.

Leider haben wir in den letzten Jahren die Erfahrung machen müssen, dass die Expertise von Verbänden unzureichend oder viel zu kurzfristig abgerufen wird und dann in einem geradezu schleichenden Tempo und einem Höchstmaß an Bürokratie wie bei der Kassensicherungsverordnung bearbeitet wird.

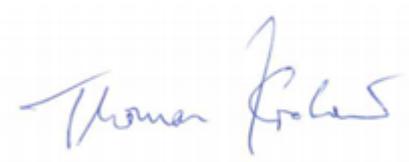
Noch dilettantischer verläuft das Vorgehen bei der Kleinen Fachkunde. Über drei Jahre nach der Verabschiedung gibt es immer noch kein Konzept, obwohl wir als Verbände die gesamte Zeit konstruktiv darauf gedrungen haben und heute feststellen müssen: Die Kleine Fachkunde ist faktisch tot.

Nehmen Sie uns als Verbände mit ins Boot, wenn es um innovative Mobilitätsmodelle geht:

Wir brauchen Technologieoffenheit bei den Antrieben, das ÖPNV- und Inklusionstaxi, eine Nahverkehrsoffensive, in der das Taxi als Teil des ÖPNV integraler Bestandteil sein muss - und wir erwarten, dass sich auch die Bundesebene mit der Erfahrung von 1700 illegalen Mietwagen in Berlin in der Auseinandersetzung mit Uber & Co klar gegen den Raubtierkapitalismus und für die anständige mittelständische Taxi- und Mietwagenbranche einsetzt.

Gerne stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit herzlichen Grüßen
verbleiben wir
Ihr



Thomas Kroker
TMV-Präsident



Patrick Meinhardt MdB a.D.
TMV - Hauptgeschäftsführer

Wahlprüfsteine zur Bundestagswahl 2025**Verkehr****Mobilitätsdaten**

1. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) sieht die Mobilitätsdatenlieferverpflichtungen zwar durchaus als Aufwand für das Gewerbe, erkennt aber auch die sich mittelfristig realisierenden Vorteile sowohl für das Gewerbe als auch für die Bevölkerung für ein besseres und effizienteres Mobilitätsangebot. Die Mobilitätsdaten können aber auch dazu genutzt werden, Rechtsverstöße zu erkennen und zu ahnden. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) steht für ein sauberes Gewerbe mit ehrlichen Unternehmern, die miteinander im fairen Wettbewerb stehen, indem sie die gesetzlichen Regelungen selbstverständlich einhalten. Deshalb halten wir es für unverzichtbar, dass die gesetzlichen Mobilitätsdatenlieferverpflichtungen so ausgestaltet sind, dass die Genehmigungsbehörden diese auch zum Erkennen und Ahnden von Verstößen nutzen können. Dazu sollte eine Befugnis zur Anordnung der Übermittlung von Daten nach Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 Art. 7 Abs. 3 gesetzlich verankert werden oder alternativ eine entsprechende Datenübermittlungsverpflichtung bei Verkehren nach § 49 Abs. 4 PBefG auch ohne Anordnung gesetzlich auferlegt werden. Insgesamt krankt die PBefG-Novelle 2021 daran, dass der Gesetzgeber an vielen Stellen es unterlassen hat, für neugestaltete Vorschriften eine Ordnungswidrigkeitenbewehrung vorzusehen. Dies führt dazu, dass die Mobilitätsdatenlieferverpflichtung vollkommen leergelaufen ist, da nur wenige Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs ihre Daten bereitstellen. Aber auch bei den gesetzlich vorgesehenen Pflichten für den gebündelten Bedarfsverkehr wie auch denjenigen in der BOKraft wie den Ordnungsnummernvorgaben für Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr fehlt die behördliche Durchsetzungsmöglichkeit über Ordnungsgelder. Das ist zu korrigieren.

ÖPNV-Taxi

2. Nach zahlreichen, zumeist erfolglosen und unwirtschaftlichen Experimenten zur bedarfsgesteuerten Mobilität kristallisiert sich das ÖPNV-Taxi als das Mittel der Wahl heraus, um die Mobilität von Menschen in suburbanen und ruralen Räumen nachhaltig und wirtschaftlich in einer Art und Weise sicherzustellen, dass der Verzicht auf den eigenen PKW eine ernsthafte Option darstellt. Das ÖPNV-Taxi muss durch bundesgesetzliche Rahmenrechtssetzung gestärkt und durch Bündelung von Förderbemühungen gefördert werden. Zudem wird die Einrichtung einer Kompetenzstelle auf Bundesebene gefordert, die durch Beratung und Unterstützung der umsetzungspflichtigen Kommunen deren Fähigkeitsportfolio bei Planung und Umsetzung solcher Verkehrsvorhaben ergänzt.

Taxi als Öffentliches Nahverkehrsmittel

3. Der TMV Deutschland sieht sich mit dem Bundesverfassungsgericht auf einer Linie, wenn er das Taxi als öffentliches Verkehrsmittel und somit das Taxigewerbe als integraler Bestandteil der zivilgesellschaftlichen Daseinsvorsorge sieht. Es ist aus Sicht des TMV unabdingbar, der gefestigten verfassungsgerichtlichen Rechtsprechung dadurch Rechnung zu tragen, dass im PBefG das Taxi mit seiner Beförderungs-, Tarif- und Betriebspflicht auch textlich und nicht erst über den gedanklichen Umweg der eindeutigen Rechtsprechung als öffentliches Nahverkehrsmittel genannt und damit von den rein privatwirtschaftlichen Mietwagenverkehren abgegrenzt wird.

Mindestbeförderungsentgelte

4. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) sieht den Mobilitätsmarkt in Deutschland als stark regulierten Markt an. Den Kontroll- und Steuerungsinstrumenten der Genehmigungsbehörden kommt dadurch starke Bedeutung zu. Ein solches Steuerungsinstrument aus der Personenbeförderungsrechtsnovelle 2021 ist das Mindestbeförderungsentgelt für Mietwagenverkehre. Solche Mindestbeförderungsentgelte können derzeit nur im Wege der Allgemeinverfügung oder Einzelverfügung durch die Genehmigungsbehörden festgelegt werden. Es erscheint sinnvoll, hier ebenfalls eine Verordnungsermächtigung analog zu § 51 PBefG einzuführen.

Werbung in der BOKraft

5. Die Regelung der BOKraft zur Zulässigkeit von Werbung ausschließlich auf den Seitentüren hat erkennbar noch das Taxi als Limousine mit Kofferraumdeckel vor Augen, das immer weniger der Realität entspricht. In der BOKraft sollte bei fünftürigen Fahrzeugen analog zu den Seitentüren auch auf der Heckklappe Werbung unterhalb der Fenster grundsätzlich gestattet sein – auch um die Genehmigungsbehörden von entsprechenden Ausnahmegenehmigungen zu entlasten.

Digitalisierung

6. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) sieht Digitalisierung als Motor für die Mobilität der Zukunft. Dabei liegt der Fokus derzeit auf Bestellsystemen. Wichtig ist aber auch, die Digitalisierung insgesamt voranzutreiben. Stiefmütterlich wurde bislang die Möglichkeit des konformitätsbewerteten softwarebasierten Systems (§§ 28 Abs. 1 Satz 2, § 30 Abs.1 Satz 2 BOKraft) als Alternative zum Fahrpreisanzeiger (Taxameter) bzw. auch Wegstreckenzähler behandelt. Der TMV erwartet eine Anpassung der Eichvorschriften zur Ermöglichung dieser Systeme, eine klare technische Regelung sowie die ideelle und materielle Förderung der Entwicklung solcher Systeme mit einer mittelfristigen Verpflichtung zum Betrieb digitaler Systeme, um einen entsprechenden Anpassungsdruck zu erzeugen - weniger beim ohnehin technologieaffinen Gewerbe, als vielmehr bei den Herstellern von Fahrpreisanzeigern, von deren Entwicklung das Gewerbe abhängig ist.

Bundeseinheitliche Regelungen für Ordnungsnummern

7. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) wünscht sich eine möglichst aufwandsarme Kontrolle von Verstößen seitens der Ordnungs- und Genehmigungsbehörden. Seit der Änderung durch Art. 2 1. FZVuGebOStÄndV ist anhand des Kfz-Kennzeichens nicht mehr eindeutig feststellbar, in welchem Verwaltungsbezirk ein Fahrzeug zugelassen ist. Dies erschwert Sichtkontrollen bei der Überprüfung des Einhaltens und bei der Durchsetzung personenbeförderungsrechtlicher Regelungen. Dieses Problem lässt sich durch eine bundeseinheitlich vorzunehmende Vorgabe in der BOKraft zur Gestaltung der Ordnungsnummern lösen. Vorzuschreiben wäre die Kombination aus ein- bis dreistelligem Unterscheidungszeichen aus Buchstaben zur eindeutigen Identifizierung des Verwaltungsbezirks der Genehmigungsbehörde sowie einer vierstelligen Nummer, deren ersten beiden Ziffern eine eindeutige Identifizierung der

Betriebssitzgemeinde ermöglichen. Das für Verkehr zuständige Bundesministerium ist zur Festlegung des Unterscheidungszeichens sowie der ersten beiden Ziffern der vierstelligen Nummer zu ermächtigen, eine Liste ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

Modernes Eichrecht

8. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) steht hinter dem Eichrecht und dem damit verbundenen Verbraucherschutz. Jedoch haben sich in den letzten Jahren die Fahrzeuge derart verteuert, dass das Gewerbe in vielen Fällen auf gebrauchte Fahrzeuge anstatt Neufahrzeugen zurückgreifen muss, um wirtschaftlich arbeiten zu können. Deshalb wollen wir als TMV ein modernes Eichrecht, welches es ermöglicht alle Fahrzeuge zu Taxen oder Mietwagen umzubauen.

Stärkung der Verbände

9. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) ist Dachverband zahlreicher Unternehmerverbände, die ihrerseits Anhörstellen nach § 14 Abs. 2 PBefG sind. Sie sind dabei anders als die Anhörungsstellen für den Linienverkehr nur gutachtlich und nicht aus eigenem Interesse und Recht zu hören. Dadurch fehlt ihnen effektiver Rechtsschutz bei rechtswidrig unterlassener Anhörung oder rechtswidrig erteilter Genehmigungen oder nicht rechtmäßigen Verordnungen, bspw. über den Taxibetrieb. Der einzelne, von diesen Verbänden vertretene Unternehmer hat dann auch nur begrenzte Rechtsschutzmöglichkeiten. Die Verbände müssen hier gestärkt werden, weil nur sie sicherstellen, dass die Interessen des Gewerbes überhaupt Berücksichtigung finden können.

Arbeit & Soziales

Kein politischer Mindestlohn

1. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) sieht den Mindestlohn in seiner derzeitigen Ausgestaltung als effektives Instrument gegen Lohndumping und für faire Arbeitsbedingungen, mit dem auch ein für alle gleicher Wettbewerbsrahmen festgelegt wird. Damit das so bleibt, halten wir es für unabdingbar, dass die Festlegung durch die Mindestlohnkommission frei von politischer Einflussnahme oder gar Einmischung erfolgt und die Einhaltung des Mindestlohns weit stärker und effektiver kontrolliert wird, und zwar nicht durch mehr bürokratischen Aufwand bei den Arbeitgebern, sondern durch mehr und besseres Personal bei den Kontrollbehörden.

Inklusionstaxen

2. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) sieht Inklusionstaxen als wesentliches Element für die Mobilität und gleichberechtigte Teilhabe behinderter Menschen und somit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Ansatzpunkt sollte hier Kapitel 13 des SGB IX sein: Die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im Öffentlichen Personennahverkehr. Die Idee des Inklusionstaxis als originärer Bestandteil des ÖPNV ließe sich durch die Ergänzung des § 230 Abs. 1 SGB IX durch eine Ziffer 8 „Inklusionstaxen“ wesentlich befördern. Das Angebot, auf den Rollstuhl angewiesene Menschen zu den gleichen Bedingungen zu befördern wie der übrige ÖPNV, ist eine bürokratiearme Lösung für die Beförderungsberechtigten wie auch für die Unternehmen. Für den behinderten Menschen entfielen Gutscheinelösungen oder Mobilitätsbudgets, sondern der amtliche Berechtigungsausweis würde genauso wie in Bus und Bahn ausreichen. In § 234 SGB IX sollte der Bund als Kostenträger für den neuen Bereich Inklusionstaxen festgeschrieben werden. Für Sachleistungen der Verpflichteten aus dem SGB V bleiben diese zur Leistung und zum Tragen der Kosten verpflichtet.

Gutes Unternehmertum und faire Arbeitsbedingungen

3. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) steht für gutes Unternehmertum und faire Arbeitsbedingungen. Nur durch die korrekte Bestimmung des Beschäftigungsstatus, die Sicherstellung von Fairness, Transparenz und Rechenschaftspflicht beim algorithmischen Management sowie die Förderung von

Transparenz und Rückverfolgbarkeit der Plattformarbeit können menschenwürdige Arbeitsbedingungen im Sinne des fairen Wettbewerbs für alle Marktteilnehmer zwingend werden. Die Vermeidung von prekärer Scheinselbständigkeit und ausbeuterischer Lohnarbeit, insbesondere durch das Unterlassen der mittelbaren Subventionierung solchen Geschäftsgebarens durch fehlgesteuerte staatliche Sozialleistungen, muss seitens der Bundesregierung effektiv betrieben werden.

Wirtschaft & Finanzen

Grenzüberschreitende Unternehmensveräußerungen

1. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) sieht durch das Ausnutzen von Regelungslücken bei grenzüberschreitenden Unternehmensveräußerungen als Geschäftsmodell den fairen Wettbewerb und die effektive staatliche Kontrolle des Markttrahmens wie auch der Abgabenehrlichkeit extreme Gefahren für das Gewerbe und die Wirtschaft als Ganzes. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) fordert, dass eine gesetzliche Regelung geschaffen wird, die verhindert, dass bei grenzüberschreitenden Unternehmensverkäufen Abgabeforderungen und Nachweispflichten ins Leere laufen, bspw. durch eine persönliche Haftung der Veräußerer.

Absetzbarkeit von Taxifahrten

2. Der Taxi- und Mietwagenverband Deutschland (TMV) sieht – in Übereinstimmung mit dem Bundesverfassungsgericht – das Taxi als öffentliches Verkehrsmittel. Es ist von daher unverständlich, dass durch die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes zur Absetzbarkeit von Taxifahrten auf dem Weg zur Arbeit im Rahmen der Einkommenssteuererklärung eine Unterscheidung vorgenommen wird zwischen dem Taxi und dem übrigen ÖPNV. Der nicht nachvollziehbaren Auslegung der gesetzlichen Regelung mit wenig tragfähiger Argumentation durch die Finanzgerichtsbarkeit muss dadurch ein Ende gesetzt werden, als dass eine entsprechende Klarstellung im Gesetz erfolgen muss, dass auch Taxifahrten in ihrer vollen Höhe und nicht nur bis zur Entfernungspauschale absetzbar sind, denn das Taxi ist öffentliches Verkehrsmittel, steht nicht wie die Verkehrsmittel des MIV 90 Prozent der Zeit herum, bietet Möglichkeiten zur Fahrtenbündelung, ist eine Ergänzung anderer öffentlicher Verkehrsmittel und kann teils überhaupt erst den Anreiz schaffen, auf den eigenen PKW zu verzichten.

Umwelt

Technologieoffenheit

1. Der TMV Deutschland sieht bei der Umsetzung der von uns unterstützten Dekarbonisierung des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs dringenden Handlungsbedarf. Diese muss technologieoffen und wirtschaftlich vernünftig betrieben werden und hierbei sind insbesondere Fördermöglichkeiten und Zulassungsbeschränkungen diskriminierungsfrei zu handhaben.