



Personenbeförderung vor dem Hintergrund der Shareconomy

Forderungen an die Politik



München und
Oberbayern

POSITIONSPAPIER

zum Thema “ Personenbeförderung vor dem Hintergrund der Shareconomy”

Die IHK für München und Oberbayern steht den Entwicklungen der Shareconomy sowie den neuen Geschäftsmodellen, die sich hieraus ergeben, grundsätzlich offen gegenüber. Sie steht dafür, dass branchenübergreifend sowohl neu entstehende, als auch bereits bestehende Unternehmen die gesetzlichen Rahmenbedingungen einhalten müssen.

Darüber hinaus hat die Vollversammlung in ihrer Sitzung vom 15. Juli 2015 folgende Positionen beschlossen:

I. Geltungsbereich der die Personenbeförderung regelnden Vorschriften

1. Es bedarf eines Personenbeförderungsgesetzes.

Um die Sicherheit der Allgemeinheit und der Fahrgäste einerseits, andererseits aber auch die Voraussetzungen der Zulassung eines Unternehmens zur Personenbeförderung zu regeln, bedarf es einer gesetzlichen Grundlage. Diese soll die Regeln für alle Marktteilnehmer festlegen, um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen.

2. Die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes, sowie der übrigen Vorschriften welche die Personenbeförderung regeln, sollen nur für gewerbliche Fahrten gelten.

Bislang fallen Personenbeförderungen dann unter das Personenbeförderungsgesetz, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten übersteigt. Dieses Kriterium der Betriebskosten soll künftig nicht alleine ausreichen.

Für die Frage, wann eine Personenbeförderung als gewerblich anzusehen ist, ist zunächst der herrschende Gewerbebegriff maßgeblich. Hiernach ist jede erlaubte, selbständige, nach außen erkennbare Tätigkeit, die planmäßig, für eine gewisse Dauer und zum Zwecke der Gewinnerzielung ausgeübt wird und kein freier Beruf ist, gewerblich.

Als weiterer Indikator sollte insbesondere auch die Frage herangezogen werden, ob die Fahrt fremdbestimmt ist, das heißt, ob das Fahrtziel gerade vom Fahrgast und nicht vom Fahrer vorgegeben wird.

II. Mindestanforderungen an die Personenbeförderung

1. Die gesetzlich festgelegten Freistellungen sind zu prüfen und, wo sinnvoll, zu reduzieren.

Damit sind die in der „Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes“ (Freistellungs-Verordnung) aufgeführten Ausnahmen gemeint. Beispielhaft sind die Ausnahmen „Beförderung mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht“ (Schülerverkehr) sowie „Beförderung mit Kraftfahrzeugen durch oder für Kindergartenträger zwischen Wohnung und Kindergarten“ zu hinterfragen und insbesondere die Frage nach der Gewährleistung des Schutzes der zu befördernden Personen zu stellen.

2. Es ist ein für den Kunden nachvollziehbarer und transparenter Tarif festzusetzen.

Bislang gibt es in Deutschland ein Tarifgefüge, welches sich aus Strecken- und zeitabhängigen Basistarifen und unterschiedlichen Aufschlägen zusammensetzt. Ziel muss es sein, ein einheitlicheres Tarifgefüge zu schaffen, bei dem für den Fahrgast bereits vor Antritt der Fahrt klar zu erkennen ist, welchen Preis die Fahrt insgesamt haben wird. Das teilweise komplizierte System aus Basistarif und Aufschlägen, z. B. Nachtaufschläge oder Anfahrttaufschläge, ist so nicht mehr haltbar, da es aufgrund des oftmals unvorhersehbaren Endpreises vielfach zu unzufriedener Kundschaft führt, die sich dann nach anderen Beförderungsmöglichkeiten umsieht.

3. Mietwagen dürfen Aufträge während der Fahrt per Telekommunikationsmittel annehmen.

Bislang dürfen Aufträge grundsätzlich nur am Betriebssystem oder während der Rückfahrt von einem Auftrag fernmündlich angenommen werden. Diese Regelung soll künftig so nicht mehr gelten. Vielmehr sollen Aufträge auch während der Fahrt mit allen Mitteln der Kommunikationstechnik angenommen werden dürfen. Nicht erlaubt ist hingegen weiterhin das Bereitstellen zur Fahrgastaufnahme sowie die Aufnahme von Fahrgästen auf „Heranwinken“. Auch muss sich der Fahrer nach einer beendeten Beförderung, wenn kein neuer Auftrag vorhanden ist, unverzüglich auf den Rückweg zum Betriebssystem begeben.

4. Fahrer werden verpflichtet ihre betriebswirtschaftlichen Kenntnisse und die Ortskunde nachzuweisen.

Aus Sicht der Personenbeförderungsunternehmen ist es evident, dass insbesondere die angestellten Fahrer gewisse betriebswirtschaftliche Kenntnisse besitzen (wieso muss eine Quittung erstellt werden, woraus setzen sich die Preise zusammen etc.). Daher sollte eine betriebswirtschaftliche Prüfung, welche auch eine an die Digitalisierung angepasste Ortskundeprüfung beinhalten kann, eingeführt werden.

5. Eine Freigabe der Taxigenehmigungen, ähnlich dem Modell in Hamburg, soll diskutiert werden.

Hamburg hat die Beschränkung der Genehmigungen für Taxen aufgehoben. Das bedeutet, dass jeder, der die Voraussetzungen (Fachkundeprüfung, finanzielle Leistungsfähigkeit etc.) erfüllt, ein Taxiunternehmen betreiben darf. Die hier gemachten positiven Erfahrungen bewegen die IHK für München und Oberbayern dazu, eine Diskussion über die Notwendigkeit der Konzessionierung des Taximarktes anzuregen.

6. Die Einführung des Fiskaltaxameters zum Jahre 2016 wird begrüßt.

Zum 1. November 2016 wird in Deutschland verpflichtend das Fiskaltaxameter eingeführt. Diese Entwicklung wird grundsätzlich begrüßt, da hiermit eine gleiche Wettbewerbssituation für alle Taxiunternehmen geschaffen wird und die Nicht-Abgabe von Steuern erschwert wird.

III. Anforderungen an Betreiber von Plattformen die Beförderungsaufträge vermitteln

1. Plattformen, welche Fahrten vermitteln, müssen die Steuernummer der gewerblichen Fahrer direkt an das Finanzamt übermitteln.

Hiermit soll vermieden werden, dass durch die Möglichkeiten der Digitalisierung Fahrten ohne Angaben beim Finanzamt und Abgabe der anfallenden Steuern gewerblich durchgeführt werden. Durch eine Verpflichtung der Plattformbetreiber wird sichergestellt, dass die gewerblichen Fahrer dem Finanzamt überhaupt bekannt sind und dieses die notwendigen Informationen gegebenenfalls bei den Fahrern anfordern kann. Darüber hinaus sollte überprüft werden, ob nicht weitere Informationen zwischen den Behörden und den Plattformen ausgetauscht werden sollten, zum Beispiel seitens der Behörden Informationen über den Verlust von Fahrerlaubnissen oder seitens der Plattformen die Weitergabe der Umsätze.

2. Plattformen sollten rechtlich so gestellt werden wie die Taxivermittlungszentralen und daher auch dieselben Voraussetzungen einzuhalten haben.

Hierbei sollen insbesondere gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer, ob digital oder „konventionell“, gewährleistet werden.

3. Plattformen müssen die Eignung der Fahrer zur Personenbeförderung überprüfen.

Mit dieser Anforderung an die Plattformbetreiber soll ebenfalls gewährleistet werden, dass alle Fahrer den gleichen Bedingungen unterliegen und sich kein Fahrer einen Wettbewerbsvorteil durch Umgehung der gesetzlichen Voraussetzungen sichern kann. Auch der Fahrgast soll sich darauf verlassen können, dass alle Fahrer gleich „geschult“ sind und die Voraussetzungen, psychischer sowie physischer Art, erfüllen.

4. Bei der Personenbeförderung müssen Klarnamen der Fahrer verwendet werden.

Hiermit soll vermieden werden, dass sich „schwarze Schafe“ nachdem sie wegen Verfehlungen verschiedenster Art von einer Plattform entfernt wurden, unter anderem Namen bei anderen Plattformen wieder anmelden, obwohl keine Eignung mehr zur Personenbeförderung vorliegt. Auch kann der Fahrgast dadurch die Identität des Fahrers überprüfen.

Fachliche Ansprechpartner:

Dr. Herbert Vogler, Tel.: 089 5116 1321; herbert.vogler@muenchen.ihk.de

Kathrin Ekert, Tel.: 089 5116 1237; kathrin.ekert@muenchen.ihk.de