



An alle Mitglieder
der Fachvereinigung Taxi/Mietwagen

17.05.2017
We/Sei

R u n d s c h r e i b e n Nr. 03/17

1. Fiskaltaxameter: Die unendliche Geschichte
2. Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes geplant
3. Aus der Rechtsprechung
4. Verhandlungen vor dem Bundesgerichtshof in Sachen Uber
5. Die neuen Pflegegrade
6. Auftragsvergabe von Krankenfahrten
7. R+V erweitert Versicherungsschutz für Elektroautos und Hybrid-Fahrzeuge

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Punkt 1.:

Eigentlich sollte am 17. und 18. Januar bei einem Treffen der Vertreter der Landesfinanzministerien in Berlin endgültig geklärt werden, ob Taxameter und Wegstreckenzähler sowie andere kassenähnliche Systeme doch noch in das Gesetz zum Schutz vor Manipulationen an digitalen Grundaufzeichnungen aufgenommen werden sollen. Wie uns jetzt bekannt wurde, ist die Entscheidung hierüber bis zur nächsten Sitzung dieses Gremiums vertagt worden. Nach unserem Kenntnisstand gibt es inzwischen mehrere Bundesländer, die sie befürworten. Allerdings bedürfte es hierfür nicht nur einer Mehrheit bei den Bundesländern, sondern auch der Zustimmung von Bundestag und Bundesrat.

Die Bundesregierung äußerte sich dahingehend, dass der Gesetzentwurf technologieoffen ist, so dass auch die INSIKA-Technik (basiert auf Signaturerstellungseinheiten) grundsätzlich zertifizierungsfähig und damit zulässig ist. Allerdings ist der Einsatz der INSIKA-Smartcard als Sicherheitsmodul bis zum heutigen Tag noch nicht zwingend erforderlich.

Was bedeutet dies aber nun derzeit für die Praxis?

Die Unternehmen, die bereits Fahrpreisanzeiger mit der Möglichkeit von Einzelaufzeichnungen einsetzen, müssen diese auch nutzen.

Wer hingegen noch Altgeräte nutzt, die diese Möglichkeit der Einzelaufzeichnung nicht bieten, sollten Investitionen für die Anschaffung von neuen Fahrpreisanzeigern noch zurückstellen bis eine endgültige Klärung erfolgt ist. Wichtig ist es allerdings, dass sowohl beim Einsatz von Alt- als auch Neugeräten weiterhin Schichtzettel geführt werden, die sorgfältig auszufüllen sind. Hieran hapert es bei vielen Unternehmen sehr häufig. Bitte impfen Sie Ihrem Fahrpersonal ein, wie wichtig das korrekte und vollständige Führen von Schichtzettel ist.

Wir hoffen, dass es im Mai endlich zu einer abschließenden Klärung all der noch offenen Fragen kommt. Das Thema wird uns deshalb auch in den nächsten Monaten noch weiter beschäftigen.

Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 3 März 2017,

Zu Punkt 2.:

Nachdem die Monopolkommission durch die Veröffentlichung ihres Hauptgutachtens im Herbst des vergangenen Jahres dringenden Handlungsbedarf beim Personenbeförderungsgesetz sieht, schlug der damalige Bundeswirtschaftsminister Siegmund Gabriel in die gleiche Kerbe. Es wird ein Ordnungsrahmen für Vermittlungsdienste für Privatfahrer gefordert, ein Verzicht auf eine Fachkundeprüfung für Privatfahrer, die Abschaffung der Tarifpflicht, die Freigabe der Taxikonzessionen, der Wegfall der Ortskenntnisprüfung sowie ein Wegfall der Rückkehrpflicht für Mietwagen.

Da all dies erhebliche Konsequenzen für unser Gewerbe bedeuten würde, haben wir uns mit Schreiben vom 25.01.2017 an das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gewandt, um unsere Sorgen einmal darzustellen.

Mit Schreiben vom 14.02.2017 hat der Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Herr Matthias Machnig, geantwortet.

Der Inhalt dieses Schreibens macht deutlich, dass in absehbarer Zeit (vermutlich aber erst nach der Bundestagswahl) hier etwas in Bewegung kommen wird. Auch diejenigen, die nach wie vor der Auffassung sind, dass alles so bleibt wie es in den letzten Jahrzehnten war, sollten langsam wach werden. Die Aufgabe aller Gewerbevertreter und auch der Unternehmenschaft selbst wird es sein zu versuchen, die Rahmenbedingungen so mitzugestalten, dass es nicht zu Wettbewerbsverzerrungen kommt, um die Existenz der bestehenden Betriebe zu erhalten. Diese Aufgabe wird sicher nicht einfach, da auf der anderen Seite nicht nur Uber, sondern auch die Deutsche Bahn, Daimler-Benz und andere stehen. Auf welcher Seite der größere politische Einfluss liegt, dürfte klar sein. Dennoch darf uns das nicht daran hindern alles in die Waagschale zu werfen, um unsere Zukunft zu sichern.

Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 3 März 2017, herausgegeben vom Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V., Dortmund

Zu Punkt 3.:

Urteil des OLG Frankfurt am Main vom 02.02.2017 – Az. 6 U 29/16 zu § 39 PBefG: Mit der Gewährung von Rabatten auf den Taxifahrpreis ist mytaxi Anstifterin beziehungsweise Gehilfin des Verstoßes der mit ihr vertraglich verbundenen Taxiunternehmer gegen die Tarifpflicht!

Nachdem schon das Landgericht Frankfurt dem Unterlassungsbegehren der Taxi Deutschland Servicegesellschaft e.G. gegen die Daimler-Tochter mytaxi aufgrund der wiederholt von mytaxi vorgenommenen Rabattaktionen, bei denen der Fahrgast 50 % des Taxifahrpreises durch einen hälftigen Abschlag auf die Rechnungen der bargeldlos durchgeführten Fahrt zurückerhält, stattgegeben hat, folgt dem erfreulicherweise nun auch die zweite Instanz. Laut dem Tenor des oberlandesgerichtlichen Urteils wird es mytaxi untersagt, im Geltungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes im Verkehr mit Taxen Fahrgästen, die eine Taxifahrt über mytaxi bestellt haben und/oder den Fahrpreis über die Taxi-Bestell-App mytaxi zahlen, einen Preisnachlass auf den Fahrpreis, der dem amtlich festgesetzten Taxitarif entspricht, in Form einer Gutschrift beziehungsweise eines Gutscheines zu gewähren. Voraussetzung für das Verbot ist, dass die Taxifahrt innerhalb des Geltungsbereichs der amtlich festgesetzten Taxitarife durchgeführt wurde.

Folgende Ausführungen des OLG begründen diese Entscheidungen:

1. Durch die Tatsache, dass mytaxi bei den Rabattaktionen einen Teil des tariflich ermittelten Fahrpreises übernimmt, womit sie den Fahrgästen einen Zuschuss gewährt, fördert die Beklagte einen Verstoß der mit ihr vertraglich verbundenen Taxiunternehmen gegen die Vorschrift von §§ 39 Abs. 3, 51 Abs. 5 PBefG, wonach die durch den Taxitarif festgesetzten Preise weder

über- noch unterschritten werden dürfen. Diese Förderung des Tariffpflichtverstosses ist wettbewerbswidrig und zu unterlassen (§§ 8, 3a UWG).

2. Das OLG sieht mytaxi einerseits, Taxi Deutschland andererseits als Mitbewerber, wobei es voll ausreichend sei, dass die beiden Parteien sich in Frankfurt als Mitbewerber gegenüberstehen. Unter Berufung auf eine BGH-Rechtsprechung ist der Unterlassungsanspruch eines Mitbewerbers grundsätzlich nicht entsprechend seinem jeweiligen Tätigkeitsbereich räumlich beschränkt, sondern für das gesamte Bundesgebiet gegeben und auch bundesweit durchsetzbar.
3. Die mytaxi angeschlossenen Taxiunternehmer haben durch die Teilnahme an Rabattaktionen gegen die Tariffpflicht verstoßen und damit eine Marktverhaltensregelung gem. § 3a UWG verletzt. Denn es ist den Unternehmern untersagt, die amtlich festgelegten Beförderungsentgelte zu über- beziehungsweise zu unterschreiten. Weiterhin darf sich der Taxiunternehmer seiner Verpflichtung zur Gleichbehandlung seiner Kunden aus § 39 Abs. 3 PBefG auch nicht durch Umgehungsgeschäfte entziehen. Die Festpreisregelung ist eine Marktverhaltensregelung, die Fahrgäste vor willkürlich festgelegten überhöhten Fahrpreisen schützen und zugleich den Taxiunternehmen eine auskömmliche Honorierung garantieren soll. Des Weiteren soll durch die Tariffpflicht ein unbilliger und ruinöser Wettbewerb unter den Unternehmen verhindert werden.
4. Durch die Beförderung von mytaxi-Nutzern während der Aktionszeiträume und ihrer Beteiligung an den Bonusaktionen von mytaxi haben die Taxiunternehmer gegen die Tariffpflicht verstoßen, weil den teilnehmenden Fahrgästen Abschläge auf die Beförderungsentgelte gewährt wurden. Maßgeblich dafür ist, dass das amtlich festgelegte Beförderungsentgelt im Verhältnis zum Kunden unterschritten wird. Der Begriff Beförderungsentgelt ist so zu lesen, dass nach dem allgemeinen Sprachverständnis, aber auch der Zielrichtung des § 39 PBefG auf das Außenverhältnis der Unternehmen gegenüber ihren Kunden abgestellt werden muss. Die Tatsache, dass die Taxiunternehmen den tariflichen Fahrpreis in voller Höhe erhalten haben, weil mytaxi Differenzbeträge ausgleicht, ändert an dieser Feststellung nichts. Ergänzend wird durch das OLG argumentiert, dass die weitere Zielsetzung des § 39 Abs. 1 PBefG, Wettbewerbsverzerrungen wegen ruinöser Verdrängung durch Preisunterbietungen zu verhindern, verletzt wird. Wenn der Fahrgast den Zuschuss erhält, entsteht nämlich zwischen den mytaxi-verbundenen und den anderen Taxiunternehmen ein Preiswettbewerb, den die Tariffpflicht im Interesse der Allgemeinheit an einem funktionsfähigen örtlichen Taxigewerbe verhindern will.

Das Gericht geht weiter noch darauf ein, dass auch amtliche Stellen, Sozialversicherungsträger usw. sogenannte Taxigutscheine ausgeben. **Bei diesen wird aber der Preiswettbewerb im Taxiverkehr dadurch vermieden, dass es den Kunden freisteht, bei welchem Taxiunternehmen er den Gutschein einlöst.** Auch die Tatsache, dass beispielsweise Taxi Frankfurt Gutscheinkarten ausgibt, die als Geschenkartikel verwendet werden könnten, schadet nicht. Denn der Gutschein wird im nominellen Gegenwert bezahlt und quasi als Zahlungsmittel verwendet. Das ist etwas ganz Anderes als die mytaxi-Gutscheine, die die Zielsetzung verfolgen, die Wettbewerbsposition der bei ihr angeschlossenen Taxiunternehmer zu verbessern.

5. Zwar ist mytaxi kein Adressat der Tariffpflicht, da sie nur die Vermittlung von Beförderungsleistungen anbietet. Mytaxi haftet aber als Anstifterin beziehungsweise Gehilfin der Taxiunternehmer, die gegen die Tariffpflicht verstoßen. Für diese Haftung ist keine Voraussetzung, dass mytaxi Normadressat der §§ 39, 51 PBefG ist. Ebenso muss den angeschlossenen Taxiunternehmen kein Verschuldensvorwurf zu machen sein, denn die Gehilfenhaftung tritt auch dann ein, wenn der Anspruchsgegner vorsätzlich an der Verwirklichung des objektiven Tatbestandes der Zuwiderhandlung mitgewirkt hat. Mytaxi hat die Tarifverstöße auch bewusst und gewollt gesteuert und durch die Bewerbung der Aktionen und die Abrechnung der Entgelte maßgeblich beeinflusst.

Fazit:

Auch wenn das OLG die rechtliche Bewertung der Vorinstanz, dass mytaxi selber Normadressat des § 39 PBefG ist, nicht mitträgt, ist das Urteil für das Gewerbe uneingeschränkt zu begrüßen und

Taxi Deutschland zu beglückwünschen. Mytaxi sind demnach auf absehbare Zeit Rabattaktionen nicht möglich, wobei nicht auszuschließen ist, dass die Angelegenheit weiterbetrieben wird und dann beim BGH landet. Das OLG Frankfurt hat die Revision zugelassen, weil es eine zum OLG Stuttgart divergierende und grundsätzlich bedeutsame Entscheidung zur Auslegung von §§ 39 Abs. 3, 51 Abs. 5 PBefG in wettbewerblicher Sicht vorgenommen hat.

Zu Punkt 4.:

Das kalifornische Start-Up-Unternehmen Uber mit Sitz in San Francisco ist ein Unternehmen aus der sogenannten „Sharing Economy“ und hat bekanntlich seit seiner Gründung im Jahre 2009 schon sehr viel Staub aufgewirbelt und versucht weltweit sein Geschäftsmodell im Personenbeförderungsmarkt durchzudrücken. Dies geschieht in der Regel ohne große Rücksichtnahme auf nationale gesetzliche Reglementierungen. Uber bietet die Möglichkeit, via Smartphone ein Fahrzeug für die Personenbeförderung zu bestellen. Die Betonung liegt hier auf Fahrzeug, denn Uber bietet unterschiedliche Angebote an. So gibt es zum Beispiel Uber Pop, das Fahrten von Privatfahrern mit eigenen Autos vermittelt. Uber Taxi vermittelt konzessionierte Taxen (analog zu myTaxi oder Taxi EU), Uber Black und Uber X vermitteln konzessionierte Mietwagen. Bei allen Dienstleistungsangeboten gab es weltweit Proteste und juristische Auseinandersetzungen, die auch zu Verboten führten.

Nunmehr kam es am 06.04.2017 zu einer Verhandlung vor dem Bundesgerichtshof. Aufhänger ist ein Verfahren aus Berlin aus dem Jahr 2015, in welchem das Angebot Uber Black als wettbewerbswidrig angesehen wurde, da es gegen die im Personenbeförderungsgesetz verankerte Rückkehrpflicht für Mietwagen verstößt. In der Pressemitteilung des Bundesgerichtshofs heißt es, dass das Landgericht Berlin der Klage des Berliner Taxiunternehmers stattgegeben hat. Auch die Berufung vor dem Kammergericht Berlin hatte für Uber wenig Erfolg und wurde im Wesentlichen zurückgewiesen. Allerdings wurde die Revision zum Bundesgerichtshof zugelassen, die nun am 06.04.2017 stattfand.

Das Kammergericht hatte seinerzeit angenommen, dass die mit der Beklagten kooperierenden Mietwagenunternehmen und die bei diesen Unternehmen beschäftigten Mietwagenfahrer gegen § 49 Abs. 4 PBefG verstoßen. Mit Mietwagen dürften nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz des Unternehmers eingegangen sind und von den Fahrern dort oder auf dem Hin- oder Rückweg zu dem Betriebssitz angenommen werden. Diese Vorgaben seien nicht erfüllt, wenn der konkrete Auftrag nicht durch den Mietwagenunternehmer selbst an den Fahrer weitergeleitet werde und der Auftrag vom Mietwagenfahrer auch an jedem Ort angenommen werden könne. Die Beklagte habe solche Verstöße gefördert. Der Anwendung der Vorschrift des § 49 Abs. 4 PBefG stehe weder das Grundrecht der Berufsfreiheit noch die Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit innerhalb der Europäischen Union entgegen.

Man darf gespannt sein, wie der Bundesgerichtshof in der Sache urteilen wird.

Unterdessen wurde mitgeteilt, dass Uber sein Angebot Uber Taxi Ende März in London einstellen wird. Stattdessen will man sich dort auf die Car-Sharing-Option „UberPOOL“, auf rollstuhlgerechte Fahrzeuge und voll elektrische Autos konzentrieren.

Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 4 April 2017, herausgegeben vom Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V., Dortmund

Zu Punkt 5.:

Der Spitzenverband der Gesetzlichen Krankenversicherung (GKV-Spitzenverband) hat über eine notwendige Anpassung der Krankentransportrichtlinie informiert. Bisher sieht § 8 Abs. 3 dieser Richtlinie die Übernahme von Fahrtkosten vor, wenn Versicherte einen regelmäßigen und langfristigen Bedarf an ärztlicher Behandlung haben. Zugleich dürfen die Versicherten aufgrund einer

Mobilitätsbeeinträchtigung regelmäßig nicht in der Lage sein, eigenständig zur Behandlung zu fahren, sondern müssen einen entsprechenden Unterstützungsbedarf haben. Dies wurde bislang beim Vorliegen der Pflegestufe 2 und 3 als gegeben angesehen.

Mit dem Zweiten Gesetz zur Stärkung der pflegerischen Versorgung vom 21.12.2015 wurde mit Wirkung zum 01.01.2017 ein neuer Pflegebedürftigkeitsbegriff in das Sozialgesetzbuch XI eingeführt. Damit werden die bisherigen drei Pflegestufen durch fünf Pflegegrade abgelöst.

Gemäß einem Beschluss des Gemeinsamen Bundesausschusses wird § 8 Abs. 3 der Krankentransport-Richtlinie wie folgt geändert:

„Daneben kann die Fahrt zur ambulanten Behandlung für Versicherte verordnet und genehmigt werden, die einen Schwerbehindertenausweis mit den Merkzeichen „aG“, „Bl“ oder „H“ oder einen Einstufungsbescheid gemäß SGB XI in den Pflegegrad 3, 4 oder 5 bei der Verordnung vorlegen und bei der Einstufung in den Pflegegrad 3 wegen dauerhafter Beeinträchtigung ihrer Mobilität einer Beförderung bedürfen. Die Verordnungsvoraussetzungen sind auch bei Versicherten zu erfüllen, die bis zum 31.12.2016 in die Pflegestufe 2 eingestuft waren und seit 01.01.2017 mindestens in Pflegegrad 3 eingestuft sind.“

In den tragenden Gründen zur Richtlinienänderung wird klargestellt, dass die Mobilitätsbeeinträchtigungen sowohl somatische als auch kognitive Ursachen haben können.

Der Beschluss des Gemeinsamen Bundesausschusses wird nunmehr durch das Bundesministerium für Gesundheit geprüft, welches diesen innerhalb von zwei Monaten beanstanden kann. Sofern das Ministerium die Richtlinienänderung nicht beanstandet, wird sie vom Gemeinsamen Bundesausschuss im Bundesanzeiger veröffentlicht und tritt danach in Kraft.

Das Muster 4 „Verordnung einer Krankenförderung“ kann nicht zeitnah angepasst werden. Daher haben die Kassenärztliche Bundesvereinigung, die Kassenzahnärztliche Bundesvereinigung und der GKV-Spitzenverband vereinbart, dass die Vertrags(zahn)ärzte bei der Verordnung einer Krankenförderung für pflegebedürftige Versicherte mit dem Pflegegrad 3, 4 oder 5 ausschließlich das Ankreuzfeld „Merkzeichen „aG“, „Bl“, „H“ oder Pflegestufe 2 bzw. 3 vorgelegt“ nutzen. Bei Versicherten mit Pflegegrad 3 dürfen die Vertrags(zahn)ärzte dieses Ankreuzfeld nur verwenden, wenn die geforderte dauerhafte Mobilitätseinschränkung vorliegt.

Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 2 Februar 2017, herausgegeben vom Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V., Dortmund

Zu Punkt 6.:

Aus gegebenem Anlass möchten wir nochmals auf Folgendes hinweisen:

Durch die gesetzlichen Krankenkasse wird weiter intensiv versucht, die versicherten Patienten dazu zu drängen, notwendige Krankenfahrten mit bestimmten, von den Kassen vorgegebenen Unternehmen – statt den bisher von den Versicherten genutzten „Stammunternehmen“ - durchzuführen.

Die Versicherten werden dazu massiv verunsichert. Ihnen wird gedroht, sie müssten ansonsten entstehende Mehrkosten selbst tragen oder ihre Behandlung selbst werde sogar überhaupt nicht mehr von der Kasse bezahlt.

Dieses Verhalten der Kassen ist rechtswidrig und unzulässig.

Ihre Kunden haben weiterhin das Recht, mit dem bisher genutzten Unternehmen – also Ihrem – die Krankenfahrten durchführen zu lassen, ohne hierfür Mehrkosten tragen zu müssen oder gar den Anspruch auf Bezahlung der Behandlung selbst zu verlieren.

Voraussetzung ist nur, dass Ihr Unternehmen einen gültigen Rahmenvertrag mit einer gesetzlichen Krankenkasse unterhält.

Sie sollten Ihre Kunden daher hierauf ausdrücklich hinweisen, um diese nicht zu verlieren. Ihre Kunden sollten dann dementsprechend in den betreffenden Fällen der Krankenkasse mitteilen, dass sie weiterhin mit Ihnen fahren wollen.

Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 3 März 2017, herausgegeben vom Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V., Dortmund

Zu Punkt 7.:

Presseinformation der R+V: R+V erweitert Versicherungsschutz für Elektroautos und Hybrid-Fahrzeuge

In der Anlage übersenden wir Ihnen oben genannte Presseinformation.

Mit freundlichen Grüßen

**Verband des Verkehrsgewerbes
Baden e.V.**



Dipl.-Vw. Peter Welling
(Gschf. Vorstand)

Anlage

Zu Punkt 7: R+V Presseinformation