



An alle Mitglieder
der Fachvereinigung Taxi/Mietwagen

06.02.2018
We/Sei

R u n d s c h r e i b e n Nr. 02/18

1. Krankentransport-Richtlinie geändert: Fahrten zur Geriatrischen Institutsambulanz einbezogen sowie „stationersetzende Eingriffe“ konkretisiert!
2. Diskussion über Kreditkartengebühren in Tarifordnungen: Nach Auffassung des BZP gelten die entsprechenden Tarifregelungen trotz der Neuordnung des § 270a BGB bis auf weiteres fort!
3. BZP-Report 1/18 ist erschienen
4. Gute Nachrichten aus Wolfsburg: Volkswagen Pkw verlängert die Umweltprämien-Aktion!
5. Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet dem Taxi- und Mietwagengewerbe weiterhin attraktive Prämien: Umwelt-/Zukunftsprämie für den Caddy bis Ende März verlängert!
6. R+V Presseinformation: Warm, aber gefährlich – Winterjacke beim Autofahren erhöht Verletzungsgefahr

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Punkt 1.:

Zum Ende des letzten Jahres ist noch eine Änderung der Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses (GBA) über die Verordnung von Krankenfahrten, Krankentransportleistungen und Rettungsfahrten nach § 92 Abs. 1 Satz 2 Nr. 12 SGB V in Kraft getreten, die der GBA am 21. September 2017 beschlossen hatte.

Die novellierte Richtlinie (in der Anlage beigelegt) hat Neufassungen in § 7 Abs. 2 und § 8 Abs. 1 der Krankentransport-Richtlinie eingeführt:

1. Die Änderungen im § 7 sind zurückzuführen auf Rechtsprechung des Bundessozialgerichtes aus den Jahren 2014 und 2016 (Urteil vom 18.11.2014 – B 1 KR 8/13 R sowie 13.12.2016 – B 1 KR 2/16 R), die ausgesagt hat, dass die bisherige Fassung zu einschränkend sei. Nicht nur ambulante Operationen aus dem sogenannten AOP-Katalog (Katalog ambulant durchführbarer Operationen, der durch die Spitzenverbände der Kassen, Krankenhäuser und Ärzte aufgestellt und angepasst wird) sind stationersetzend zu bewerten, sondern auch solche, bei denen der Versicherte im Rahmen seiner Patientenautonomie („patientenindividuell“) entscheidet, nicht die eigentlich gebotene Krankenhausbehandlung zu beanspruchen, sondern stattdessen ambulante Operationen im Krankenhaus oder in der Vertragsarztpraxis durchführen zu lassen.

2. Die Änderungen in § 8 der Richtlinie stellen klar, dass die Versorgung in einer sogenannten Geriatrischen Institutsambulanz (GIA) nach § 118a SGB V für die Richtlinie mit einer ambulanten Behandlung gleichzusetzen ist, somit eine Krankenförderung in eine GIA verordnet werden kann. Geriatrische Institutsambulanzen können geriatrische Fachkrankenhäuser, Allgemeinkrankenhäuser mit selbstständigen geriatrischen Abteilungen sowie geriatrische Rehabilitationskliniken sein.

Zu Punkt 2.:

Aktuell wird in Medien, Politik und Verwaltung intensiv diskutiert, wie mit in Taxitarifordnungen festgelegten Kreditkartengebühren vor dem Hintergrund des neu eingeführten § 270a BGB umzugehen ist.

Mit dem ab 13.01.2018 in Kraft getretenen § 270a BGB

„Eine Vereinbarung, durch die der Schuldner verpflichtet wird, ein Entgelt für die Nutzung einer SEPA-Basislastschrift, einer SEPA-Firmenlastschrift, einer SEPA-Überweisung oder einer Zahlungskarte zu entrichten, ist unwirksam.....“

setzt die Bundesrepublik Deutschland eine Vorgabe der zweiten EU-Zahlungsdienstrichtlinie in nationales Recht um. Das vor allen Dingen auf Online-Shops und Reiseportale abzielende Entgeltverbot gilt für von Privatkunden (B2C) eingesetzte Debit- und Kreditkarten im Vier-Parteien-Kartenzahlverfahren (insbesondere Girokarten, aber auch Visa- und Mastercard) bei privatrechtlichen Rechtsgeschäften.

Über die Frage, ob sich das Verbot auch direkt auf die Wirksamkeit von tariflich festgelegten Kreditkartengebühren auswirkt, herrscht Rechtsunsicherheit. Teilweise wird sogar vertreten, dass bei den (zivilrechtlichen) Beförderungsverträgen das Verbot direkt umzusetzen und die Tarifordnung hinsichtlich der Bargeldlos-Gebühren unwirksam und nicht mehr anzuwenden ist.

Wir sind eher der Auffassung, dass die entsprechenden Regelungen in den Taxitarifordnungen weiterhin gültig sind und angewendet werden müssen. Der Gesetzgeber hat die Zahlungsdienstrichtlinie bewusst in der Form umgesetzt, dass das Verbot für zivilrechtliche **Vereinbarungen** gilt. Auch wenn der Beförderungsvertrag als Werkvertrag zivilrechtlicher Natur ist, kann aber über die Höhe des Entgelts im Geltungsbereich der Tarifverordnung überhaupt keine (zivilrechtliche) Vereinbarung getroffen werden, da der Tarif einschließlich Zuschlägen amtlich festgelegt und damit der Privatautonomie entzogen ist. Mangels einer entsprechenden *Vereinbarung* greift hier folglich auch nicht das automatisch wirkende Verbot des § 270a BGB.

Allerdings besteht aufgrund der rechtlichen „Zwitterstellung“ eines Taxi-Beförderungsvertrages zwischen privatem und öffentlichem Recht hier eine Konfliktsituation, die dringend aufgelöst werden muss. So gibt die Zahlungsdienstrichtlinie den EU-Mitgliedsstaaten vor, in jedem Fall sicherzustellen, dass Zahlungsempfänger keine Entgelte erheben. Auch aus Gründen der Rechtsharmonie fordern wir die Verantwortlichen auf, für Klarheit und Rechtssicherheit zu sorgen und die entsprechenden Regelungen aus den Taxitarifordnungen zu streichen bzw. eine neue Tarifordnung ohne Kreditkartengebühr zu erlassen. Dies kann aber nur durch die Organe erfolgen, die auch die regulären Taxitarifordnungen erlassen, also die politischen Entscheidungsgremien der jeweiligen Kreise und Städte – und nicht etwa durch einen Verwaltungsakt der zuständigen Aufsichtsbehörde.

Anzumerken bleibt noch, dass ein eventuelles Fehlverhalten von Taxiunternehmern und -fahrern – sei es durch Kassieren des tariflichen Zuschlages oder etwa auch durch unterlassenes Berechnen – aufgrund der aktuellen Rechtsunsicherheit unseres Erachtens auf keinen Fall sanktionsfähig ist.

Zu Punkt 3.:

Am 30.01.2018 ist der BZP-Report 1 erschienen. Mit der Anmeldung zum E-Mail-Verteiler des BZP-Reports gehören Sie zum Kreis derjenigen, die als Erste unser Informationsmedium mit Neuigkeiten aus dem gewerblichen, politischen, rechtlichen und aus dem Bereich der Industrie erhalten.

In der aktuellen Ausgabe begrüßt BZP-Vizepräsident Hermann Waldner in seinem Kommentar das Taxi-Sharing als weitere Dienstleistung.

Uber hat am 20.12.2017 in Luxemburg eine bittere Niederlage eingesteckt und schwarz auf weiß vom EuGH bescheinigt bekommen, dass es sich als Verkehrsdienstleister den nationalen Regulierungen in der EU unterwerfen muss (wir haben im Rundschreiben Nr. 1/18 berichtet). Ein Bericht antwortet auf Fragen dazu. Prof. Dr. Matthias Knauff aus Jena nimmt zu neuen Verkehrsangeboten Stellung und ein Berliner Kollege schildert seine Erfahrungen mit einem Tesla.

Noch eine Bitte: Die Anmeldeseite für den E-Mail-Versand www.bzp-report.de ist weiter offen. Bewerben Sie diese doch auch bei Ihren Kolleginnen und Kollegen!

Zu Punkt 4.:

Volkswagen Pkw hat dem BZP mitgeteilt, dass auch Taxi- und Mietwagenunternehmen weiterhin von den Hersteller-seitigen Umweltprämien profitieren können, die je nach Modell gestaffelt sind:

Kurzbeschreibung

Zeitraum

Prämierung von Auftragseingängen bei gleichzeitiger Verschrottung von Diesel-Fahrzeugen EURO 1 – EURO 4 mit Pkw-Zulassung 01.01.2018 – 31.03.2018

Sollte das Neufahrzeug einen alternativen Antrieb besitzen, kann es zusätzlich zur Umwelt- auch noch eine modellbezogene **Zukunftsprämie** geben.

Konkrete Angebote kann der Volkswagen Partner kalkulieren. Die Aktion ist stückzahlmäßig begrenzt und kann vor dem geplanten Auslauf beendet werden.

Zu Punkt 5.:

Auch wenn die Umweltprämie für den T6 zum 31.12.2017 wie angekündigt ausgelaufen ist, bietet Volkswagen Nutzfahrzeuge dem Gewerbe die Umwelt- und Zukunftsprämien weiterhin beim Kauf neuer Caddies und gleichzeitiger Verschrottung von alten Diesel-Fahrzeugen (EURO 4 und älter): Die **Umwelt-/Zukunftsprämie für den Caddy ist nämlich bis zum 31.03.2018 verlängert** worden.

Weiter laufen sehr attraktive Inzahlungnahme- und Eroberungsprämien beim kompletten Taxi-Portfolio von VW Nutzfahrzeuge und eine sehr attraktive Taxi-Sonderfinanzierung für den T6.

Auch die TaxiGarantie PLUS ist für beide Modellreihen bis zum 30.06.2018 verlängert worden.

Zu Punkt 6.:

Bei eiskalten Temperaturen ans Steuer setzen: Da lassen viele Autofahrer einfach ihre dick gefütterte Winterjacke an. So frieren sie nicht – aber die Verletzungsgefahr bei einem Unfall steigt.

Nähere Informationen zu diesem Thema finden Sie in der Presseinformation siehe Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

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



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

Anlagen

Zu Punkt 1: Krankentransport-Richtlinie

Zu Punkt 6: RuV_Winterjacke_Auto