



An alle Mitglieder
der Fachvereinigung Taxi/Mietwagen

12.03.2018
We/Sei

R u n d s c h r e i b e n Nr. 04/18

1. **BZP-Pressemitteilung: Statement Taxi- und Mietwagenverband BZP zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018**
2. **Elektrisch in die Zukunft – jetzt Förderung im Rahmen der „Landesinitiative III – Marktwachstum Elektromobilität BW“ sichern!**
3. **Recht & Steuern: Datenschutz gilt auch für Karteien**
4. **Aktualisierung der Merkblätter wegen der Änderung der Krankentransport-Richtlinie**
5. **Vorsicht bei Fahrten zu Augen-OPs**
6. **Beförderungspflicht von Blindenführhunden im Taxiverkehr**
7. **Rundschreiben der Landesvereinigung Baden-Württembergischer Arbeitgeberverbände e.V.**
8. **BZP-Report 2/18 ist erschienen**
9. **R+V Presseinformation: Verkäufe im Internet - Finger weg von fremden Fotos**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Punkt 1.:

Zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts erklärt Michael Müller, Präsident des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes BZP:

„Der Deutsche Taxi- und Mietwagenverband bedauert die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Mobilität für alle kann nun in den Innenstädten auf der Kippe stehen. Gleichwohl ist uns die Qualität der Luft nicht gleichgültig. Unser Verband fordert bereits seit längerem ein staatliches „Konjunkturprogramm Elektromobilität“. Wir wollen unsere Dienstleistungen mit einer möglichst umweltfreundlichen Fahrzeugflotte erbringen. Unser Ziel ist das emissionsfreie Taxi. Für den Durchbruch der E-Mobilität fordern wir die Kommunen auf, in Kooperation mit lokalen oder überörtlichen Energieanbietern eine flächendeckende und ausreichende Lade-Infrastruktur bereitzustellen. Wichtig ist dabei: Die Ladestruktur muss dem gewerblichen Verkehr vorbehalten bleiben. Ohne privat und gewerblich getrennte Netze sind Hürden im täglichen Betrieb vorprogrammiert.

Das vorwiegend mittelständisch geprägte Taxi- und Mietwagengewerbe kann den kompletten Umstieg auf E-Mobilität aber nicht allein bewältigen, wir brauchen dazu Förderprogramme. E-Taxis sind teurer in der Anschaffung und im Unterhalt. Denn während Fahrzeuge mit Kraftstoff innerhalb

von Minuten betankt sind, müssen E-Autos länger für die Vollladung stehen. Dies lässt sich nur bedingt an Standplätzen realisieren, denn Taxi-Kunden erwarten einen Fahrtantritt sofort – und nicht nach Ende des Ladens der Batterie. Diese Einschränkungen müssen zumindest teilweise durch staatliche Förderung ausgeglichen werden. Von der Autoindustrie erwarten wir angemessene finanzielle Anreize für den Fahrzeugtausch auf emissionsarme Taxis mit den neuesten Abgas- bzw. umweltfreundlichsten Antriebstechnologien zu bezahlbaren Preisen.

Zu Punkt 2.:

Das Land Baden-Württemberg fördert den Umstieg auf Elektro-PKW's. Mit dem BW-e-Gutschein erhalten Sie seit dem **01. November 2017** für jeden voll elektronischen PKW eine Unterstützung von **6.000 €** Für die Anschaffung von Plug-In-Hybriden stehen **1.500 €** Förderung bereit. Machen Sie Ihre Fahrzeugflotte jetzt fit für die Zukunft und gehen Sie elektrisch auf die Überholspur.

Der BW-e-Gutschein bezuschusst die Unterhaltungs- und Ladeinfrastrukturkosten für Neufahrzeuge. Zusätzlich und unabhängig davon können Sie vom Umweltbonus des Bundes in Höhe von 4.000 € profitieren. Den BW-e-Gutschein können Sie schnell und einfach beantragen. Alle wichtigen Informationen finden Sie in dem beigefügten Flyer und unter www.elektromobilitaet-bw.de.

Zu Punkt 3.:

Auch in der mobilen Branche werden auf Papier und digital personenbezogene Daten verarbeitet. Mit ihnen müssen Taxi- und Mietwagenunternehmer demnächst noch sorgsamer umgehen.

Ab dem 25. Mai 2018 gelten neue Datenschutzbestimmungen. Neben der europäischen Datenschutzgrundverordnung (DS-GVO) gilt ab diesem Tag auch ein neues Bundesdatenschutzgesetz (BDSG). Taxi- und Mietwagenunternehmer sind gut beraten, wenn sie sich mit den wesentlichen Bestimmungen im Datenschutz vertraut machen und diese auch beachten. Künftig können bei Verstößen gegen den Datenschutz hohe Bußgelder verhängt werden.

Im Taxi- und Mietwagengewerbe wurde der Datenschutz bislang eher vernachlässigt. Einzig größere Taxizentralen, die moderne elektronische Vermittlungssysteme benutzen, haben sich in der Vergangenheit mit dem Thema auseinandergesetzt. Das wird sich durch die neuen gesetzlichen Bestimmungen erheblich verändern.

Ein weit verbreiteter Irrtum bei kleineren Unternehmen ist, dass Datenschutz nur für größere Unternehmen gilt und auch nur dann zu beachten ist, wenn Daten elektronisch verarbeitet werden. Die Datenschutzbestimmungen gelten in allen Unternehmen grundsätzlich dann, wenn personenbezogene Daten verarbeitet werden. Ob diese Daten elektronisch oder analog verarbeitet werden, ist unerheblich. Auch die Erfassung von Daten in Akten oder anderen manuellen Aufzeichnungen unterliegen den Datenschutzbestimmungen, wenn sie in strukturierten Datensystemen gespeichert werden und nach bestimmten Kriterien zugänglich sind. Strukturierte Datensysteme sind Ordnungssysteme, die die enthaltenen Aufzeichnungen nach feststehenden Klassifizierungen enthalten. Kundenlisten, die alphabetisch geführt werden, und Fahrtenbücher, die nach Ordnungskriterien wie zum Beispiel Kfz-Kennzeichen, Datum oder Fahrernamen personenbezogene Aufzeichnungen enthalten, sind deshalb Gegenstand des Datenschutzes. Das Auftragseingangsbuch, das Mietwagenunternehmer gemäß Paragraph 49 Absatz 4 PBefG führen müssen, unterliegt den Datenschutzbestimmungen dann, wenn darin personenbezogene Daten enthalten sind (zum Beispiel Name des Fahrgastes, Bestellers, Fahrers).

Schutzgut der Datenschutzbestimmungen sind personenbezogene Daten. Das sind alle Angaben, die eine Verbindung der verarbeitenden Informationen zu einer natürlichen Person ermöglichen.

Die Verbindung zu der natürlichen Person muss sich nicht aus einem einzelnen Dokument ergeben. Es ist ausreichend, wenn sich die Verbindung aus der Zusammenführung von mehreren Dokumenten in einer systematischen Sammlung ergibt. Für die Praxis bei Taxi- und Mietwagenunternehmen bedeutet das, dass wesentliche Bestandteile des kaufmännischen Schriftverkehrs grundsätzlich dem Datenschutz unterliegen können, etwa Rechnungen über durchgeführte Beförderungsfahrten, soweit darin Angaben über natürliche Personen enthalten sind.

Wenn personenbezogene Daten verarbeitet werden, müssen die für die Datenverarbeitung geltenden Grundsätze beachtet werden. Dazu gehören die Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung, die Zweckbindung, die Datensparsamkeit und die Datensicherheit. Die Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung bedeutet, dass die verarbeitende Stelle für die Datenverarbeitung berechtigt sein muss. Die Berechtigung ergibt sich entweder aus gesetzlichen Vorschriften oder der Einwilligung des Betroffenen. Die Datenverarbeitung ist aufgrund von gesetzlichen Bestimmungen erlaubt, wenn sie zur Erfüllung von vorvertraglichen Pflichten oder zur Vertragsdurchführung notwendig ist oder der Verantwortliche für die Datenverarbeitung eine rechtliche Verpflichtung erfüllen muss. Schriftverkehr oder Notizen über Beförderungsanfragen (vorvertragliche Aktivitäten) dürfen deshalb mit personenbezogenen Daten verarbeitet werden. Werden Beförderungsfahrten tatsächlich durchgeführt, dürfen die zur Abwicklung dieser Fahrten (einschließlich der Berechnung) notwendigen personenbezogenen Daten „zur Vertragsdurchführung“ verarbeitet werden. Die Führung des Auftragseingangsbuchs für Mietwagenunternehmer oder von Personalakten der Mitarbeiter erfolgen aufgrund von gesetzlichen Vorschriften. Der Unternehmer erfüllt damit seine rechtlichen Verpflichtungen. Die dafür notwendige Datenverarbeitung ist deshalb gerechtfertigt.

Zentrales Element im Datenschutz ist die Einwilligung des Betroffenen für die Verarbeitung von personenbezogenen Daten. Liegt keine gesetzliche Berechtigung vor, ist diese nur zulässig, wenn der Betroffene eingewilligt hat. An die Einwilligung werden strenge Anforderungen gestellt. Sie muss freiwillig, informiert und bestimmt sein. Darüber hinaus ist die Einwilligung jederzeit widerrufbar. Eine bestimmte Form der Einwilligung (beispielsweise die Schriftform) ist nicht vorgeschrieben. Allerdings muss der Verantwortliche für die Datenverarbeitung die Einwilligung nachweisen können. Es empfiehlt sich deshalb, die Einwilligung schriftlich einzuholen.

Unabhängig von der Einwilligung hat der Verantwortliche für die Datenverarbeitung umfangreiche Informationspflichten gegenüber dem Betroffenen. Die Person, deren persönliche Daten erhoben werden, ist zum Zeitpunkt der Datenerfassung in klarer und verständlicher Sprache über eine Reihe von Punkten zu informieren (siehe Kasten am Ende des Artikels).

Für die Datenerhebung selbst gilt das Prinzip der Datensparsamkeit. Das bedeutet, dass nur die personenbezogenen Daten erhoben werden dürfen, die für den festgelegten Zweck erforderlich sind. Die Festlegung des Zwecks hat vor der Datenerhebung zu erfolgen und ist vom Verantwortlichen zu dokumentieren. Sobald eine Zweckänderung oder Zweckerweiterung erfolgt, ist der Betroffene darüber zu informieren. Die Einhaltung der Information des Betroffenen hat der Verantwortliche zu dokumentieren und gegebenenfalls nachzuweisen.

Nach dem deutschen BDSG ist ein Datenschutzbeauftragter zu bestellen, wenn regelmäßig zehn oder mehr Personen mit der Verarbeitung von personenbezogenen Daten beschäftigt sind. Das wird in den meisten Taxi- und Mietwagenbetrieben praktisch kaum vorkommen. Nach der europäischen Datenschutzverordnung ist ein Datenschutzbeauftragter auch dann zu bestellen, wenn die Kerntätigkeit des Verantwortlichen in der umfangreichen Verarbeitung von sensiblen Daten besteht. Das gilt dann unabhängig von der Anzahl der Personen, die mit der automatisierten Verarbeitung von Daten beschäftigt sind.

Zu den besonders geschützten sensiblen Daten gehören unter anderem Gesundheitsdaten. Gesundheitsdaten beziehen sich auf Informationen über den Gesundheitszustand einer Person, einschließlich der Information über Gesundheitsdienstleistungen für die betroffene Person. Damit fallen alle personenbezogenen Daten im Zusammenhang mit Krankenfahrten in den Bereich der

besonders geschützten Daten, soweit daraus Rückschlüsse auf Erkrankungen und/oder die Inanspruchnahme von Gesundheitsdienstleistungen der beförderten Person gezogen werden können (zum Beispiel regelmäßige Beförderung von Dialysepatienten oder Bestrahlungsfahrten). Soweit im Taxi- und Mietwagenbetrieb nur vereinzelt Krankenfahrten durchgeführt werden, wird man nicht von einer „Kerntätigkeit“ ausgehen können. Werden hingegen Krankenförderungen in erheblichem Umfang durchgeführt, kann eine Kerntätigkeit im Bereich der Verarbeitung von sensiblen Daten vorliegen. Der Unternehmer als Verantwortlicher ist in diesen Fällen verpflichtet, einen Datenschutzbeauftragten zu ernennen.

Der Datenschutzbeauftragte muss qualifiziert sein. Die nachzuweisende Qualifikation richtet sich nach dem Umfang der Datenverarbeitung und der Qualität der zu verarbeitenden Daten. Der Verantwortliche kann auch einen externen Datenschutzbeauftragten benennen.

Jede Datenverarbeitung muss vor Beginn in einem Datenverzeichnis dokumentiert werden. Das Datenverzeichnis enthält mindestens die genaue Bezeichnung der Art der zu verarbeitenden Daten, den Zweck der Datenerhebung und die Speicherdauer. Auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde hat der Verantwortliche vorher eine Datenschutz-Folgenabschätzung zu erstellen, in der die besonderen Risiken für die Betroffenen bewertet werden müssen und gegebenenfalls besondere Sicherungsmaßnahmen vorgesehen werden müssen. Verstöße gegen die Datenschutzbestimmungen können mit hohen Bußgeldern geahndet werden. Der Bußgeldrahmen der DS-GVO reicht bis 20 Millionen Euro. Auch wenn kein Taxi- oder Mietwagenunternehmer mit einer Millionenbuße rechnen muss; Teuer kann es in jedem Fall werden. Das europäische Datenschutzrecht verlangt eine effiziente Durchsetzung der Datenschutzbestimmungen. Dazu gehört auch die Verfolgung von Datenschutzverstößen. Bußgelder für kleinere Betriebe in Höhe von mehreren Tausend Euro dürften deshalb in Zukunft durchaus realistisch sein.

Nähere Informationen zu den Pflichten der Unternehmer können bei den Industrie- und Handelskammern oder den Berufsverbänden erfragt werden.

Darüber müssen Unternehmer informieren

- ✓ Name und Kontaktdaten des Verantwortlichen,
- ✓ Kontaktdaten des Datenschutzbeauftragten
- ✓ Den Zweck der Datenerhebung,
- ✓ die Rechtsgrundlage für die Datenerhebung,
- ✓ gegebenenfalls Empfänger der Daten, wenn diese weitergegeben werden sollen,
- ✓ die Speicherdauer,
- ✓ ein bestehendes Auskunftsrecht,
- ✓ das Recht auf Datenberichtigung und Datenlöschung,
- ✓ das Bestehen eines Beschwerderechts bei einer Aufsichtsbehörde,
- ✓ das Bestehen einer automatisierten Entscheidungsfindung, einschließlich Profiling,
- ✓ Angaben darüber, ob die Bereitstellung der Daten gesetzlich oder vertraglich vorgeschrieben oder für einen Vertragsabschluss erforderlich ist, ob der Betroffene verpflichtet ist, die personenbezogenen Daten bereitzustellen und welche möglichen Folgen die Nichtbereitstellung hätte.

(Quelle: taxi heute 1-2/2018)

Zu Punkt 4.:

Wir hatten Ihnen mit Rundschreiben 02/18 vom 08.02.2018 mitgeteilt, dass zum Ende des letzten Jahres vom gemeinsamen Bundesausschuss noch Änderungen der Krankentransport-Richtlinie beschlossen worden sind. Zum einen sind auch Fahrten zur geriatrischen Institutsambulanz fahrkostenübernahmefähig geworden, zu dem ist die Bewertung der Frage der Stationersetzung in der

Weise konkretisiert worden, dass der Versicherte „patientenindividuell“ sich dafür entschieden hat, sich ambulant operieren zu lassen, obwohl eigentlich eine stationäre Behandlung geboten ist.

Diese Änderungen haben wir in die Versionen 1.1 der Merkblätter für das Jahr 2018 eingearbeitet (siehe beigefügt). Ersetzen Sie bitte also die mit Rundschreiben 15/17 vom 14.2.2017 zugeleiteten Infoblätter.

Zu Punkt 5.:

Alle Augen-Operationen werden nach der jüngsten Aktualisierung der Krankentransport-Richtlinien als ambulante Behandlung angesehen. In der Vergangenheit war es so, dass die Krankenkassen die Fahrtkosten zu Katarakt-Operationen (grauer Star) nicht mehr übernahmen. Hintergrund war dieser, dass diese Katarakt-Operationen zu den Operationen zählten, die nicht mehr anstelle von stationären OPs durchgeführt werden. Nun war es in der Vergangenheit so, dass in Ausnahmefällen die Fahrtkosten zu Augen-OPs von den Krankenkassen übernommen wurden.

Durch die Neuregelung der Krankentransport-Richtlinie gibt es diese kulante Vorgehensweise nicht mehr. Nunmehr zählen sämtliche Augen-Operationen als ambulante Behandlungen. Bei ambulanten Operationen werden die Fahrtkosten allerdings nur in bestimmten Ausnahmefällen genehmigt. Sollten Ihre Fahrgäste also eine „Verordnung einer Krankenbeförderungsleistung“ zum Augenarzt vorlegen, bedarf es in jedem Fall einer Genehmigung der Krankenfahrt durch die Krankenkasse. Ob durch die Neufassung der Krankentransport-Richtlinien noch weitere Behandlungen außer den Augen-Operationen permanent als ambulante Behandlung und nicht mehr stationär ersetzende Behandlung eingestuft wurden, entzieht sich derzeit noch unserer Kenntnis. Es gibt einen sogenannten AOP-Katalog (Ambulante-Operationen-Katalog), der allerdings nicht absolut klar verfasst ist. Es kann also künftig zu weiteren Einschränkungen bei der Übernahme von Fahrtkosten kommen.

Neu ist auch, dass Patienten, die freiwillig eine Operation ambulant vornehmen lassen möchten, obwohl diese üblicherweise stationär durchgeführt wird, nun die Fahrtkosten erstattet bekommen, da sie mit der Personengruppe gleichgestellt werden, die sich einer stationären Operation unterziehen müssen.

In beiden Fällen empfehlen wir, vorher bei der Krankenkasse eine Genehmigung einzuholen.

Nach Aussage des Gemeinsamen Bundesausschusses der Krankenkassen wird zusätzlich mit der Richtlinienänderung klargestellt, dass die Versorgung in einer Geriatrischen Institutionsambulanz (GIA) nach § 118a SGB V mit einer ambulanten Behandlung im Sinne von § 8 Abs. 1 Satz 1 der Krankentransport-Richtlinie gleichzusetzen ist. Ferner wurde die Richtlinie aufgrund der grundlegenden Feststellungen des Bundessozialgerichts zu sogenannten „Stationsersetzende Eingriffen“ angepasst. (Urteil des BSG vom 18.11.2014 – B 1 KR 8/13 R sowie Urteil des BSG vom 13.12.2016 – B 1 KR 2/16 R)

Fahrten zur GIA als Krankenfahrten zur ambulanten Behandlung

Mit dem Psych-Entgeltgesetz (PsychEntG) vom 21.07.2012 sind Kassenärztliche Bundesvereinigung (KBV) und GKV-Spitzenverband beauftragt worden, im Einvernehmen mit der Deutschen Krankenhausgesellschaft (DKG) die Ausgestaltung des § 118a SGB V (Geriatrische Institutsambulanzen) zu vereinbaren.

Der § 118a SGB V zielt primär auf eine bessere Versorgung derjenigen Patientinnen und Patienten ab, die infolge ihrer geriatrischen Multimorbidität einen dringenden ambulanten Versorgungsbedarf

haben, aber aufgrund der Art, Schwere und Komplexität ihrer Krankheitsverläufe mit den verfügbaren Qualifikationen und Versorgungsstrukturen bislang nicht adäquat ambulant versorgt werden konnten. Ferner ist für die Patientinnen und Patienten im Regelfall ein komplexer Behandlungsplan aufzustellen. Die Beratungen des Gemeinsamen Bundesausschusses haben ergeben, dass die in der Geriatrischen Institutionsambulanz vorgenommene Versorgung einschließlich Diagnostik einer ambulanten Behandlung im Sinne des § 8 Abs. 1 Satz 1 der Krankentransport-Richtlinie gleichgestellt werden kann. Dies bedeutet, dass eine Krankenfahrt in eine GIA verordnet werden kann, wenn die übrigen in § 8 Abs. 2 der Krankentransport-Richtlinie normierten Voraussetzungen erfüllt werden.

Konkretisierung zum Begriff „stationersetzende Eingriffe“

Fahrtkosten nach § 60 Abs. 2 Satz 2 SGB V können u.a. durch Vertrags(zahn)ärzte verordnet werden und sich durch die Krankenkasse zu übernehmen, sofern eine aus medizinischen Gründen an sich gebotene vollstationäre und teilstationäre Krankenhausbehandlung durch eine ambulante Operation nach § 115b SGB V im Krankenhaus oder eine Operation in der Vertragsarztpraxis vermieden wird und diese z.B. aus patientenindividuellen Gründen nicht ausführbar ist. Aufgrund vorliegender Rechtsprechung war es geboten, die diesbezüglichen Regelungen in § 7 Abs. 2 Krankentransport-Richtlinien zu konkretisieren. Laut BSG kommt es darauf an, dass eine vollstationäre oder teilstationäre Krankenhausbehandlung aus medizinischen Gründen geboten, d.h. erforderlich im Sinne des § 39 Abs. 1 Satz 2 SGB V, ist und die notwendige stationäre Behandlung aus besonderen Gründen ambulant durchgeführt wird. Dadurch sollen Versicherte bezüglich der Fahrtkosten mit dem Versicherten gleichgestellt werden, die Transporte zwecks stationärer Behandlungen benötigen. Dies liegt insbesondere dann vor, wenn Versicherte im Rahmen ihrer Patientenautonomie entscheiden, nicht die eigentlich gebotene Krankenhausbehandlung in Anspruch zu nehmen, sondern stattdessen u.a. ambulante Operationen im Sinne des § 115b SGB V im Krankenhaus oder ambulante Operationen in der Vertragsarztpraxis in Anspruch nehmen. Daher stellen die Kategorien des AOP-Katalogs kein maßgebliches Anknüpfungskriterium für den Anspruch auf Übernahme der Fahrtkosten dar.

Fahrtkosten zu notwendigen Vor- und Nachbehandlungen, die im Zusammenhang mit der ambulanten Operation gem. § 115b SGB V im Krankenhaus oder als Operation beim niedergelassenen Arzt entstehen, werden im Rahmen der gesetzlichen Fristen des § 115a Abs. 2 Satz 1 und 2 SGB V übernommen. (Regel: vorstationär: drei Behandlungstage innerhalb von fünf Tagen vor Beginn der stationären Behandlung / nachstationär: sieben Behandlungen innerhalb von 14 Tagen)

Bei unseren Recherchen sind wir darauf gestoßen, dass die Kassenärztliche Bundesvereinigung (KBV) ihre Vertragsärzte im Dezember 2017 über die Verordnung von Krankentransporten und Krankenfahrten informiert hat. Diesem Schreiben ist zu entnehmen, dass ab dem 2. Halbjahr eine neue „Verordnung einer Krankenförderung“ herauskommen wird. Darin soll auch eine bessere Abgrenzung abgebildet werden, welche Fahrten der Krankenkasse vorab zur Genehmigung vorzulegen sind.

(Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 02 Februar 2018)

Zu Punkt 6.:

Wir weisen aus gegebenen Anlass darauf hin, dass immer wieder Beschwerden blinder Menschen oder von Behindertenorganisationen darüber eingehen, dass von vielen Taxifahrern eine Beförderung von Blindenhunden abgelehnt wird. Zum Teil soll auch eine zusätzliche Vergütung für die Beförderung von Blindenführhunden verlangt werden.

Wir weisen insofern nochmals darauf hin, dass die Beförderung von Blindenhunden der Beförderungspflicht nach § 22 PBefG unterliegt und hierfür auch kein zusätzliches Entgelt verlangt werden kann.

Blindenhunde sind innerhalb des Fußraumes unterzubringen (§ 15 Abs. 1 BOKraft).

Ein Verstoß gegen die Beförderungspflicht stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einem Bußgeld geahndet werden kann.

Die Verpflichtung zur Beförderung von Blindenhunden und die Ordnungswidrigkeit eines Verstoßes gegen die Beförderungspflicht wird ausdrücklich auch bereits in einem Erlass des Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2013 klargestellt.

Ein Verstoß gegen die Beförderungspflicht von Blindenführhunden könnte im Wiederholungsfall gegebenenfalls auch zu einem Entzug des P-Scheins für den Fahrer und zu einem Entzug der Konzession für den Unternehmer wegen Unzuverlässigkeit führen.

Der Verweis auf eine bestehende Hundeallergie könnte eventuell dazu führen, dass die Eignung zur Personenbeförderung aus gesundheitlichen Gründen in Frage gestellt wird.

Wir appellieren daher dringend an alle Taxi- und Mitwagenunternehmer(innen) sowie an deren Fahrer(innen), die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Blindenhunden genauestens einzuhalten.

(Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 02 Februar 2018)

Zu Punkt 7.:

Die Landesvereinigung Baden-Württembergischer Arbeitgeberverbände e.V. hat folgendes Rundschreiben herausgegeben, das diesem Rundschreiben zur Kenntnisnahme beigefügt ist:

Rundschreiben	Thema
6/2018 vom 13.02.2018	Pfändungsschutz für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeitszulagen – Entscheidungsgründe zum BAG-Urteil vom 23. August 2017

Zu Punkt 8.:

Am 02.03.2018 ist der BZP-Report 2 erschienen. In dieser Ausgabe kommentiert BZP-Präsident Michael Müller die Verhandlung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Innenstadt-Fahrverboten, ein weiterer Artikel berichtet zu Hintergründen.

Am Morgen des 4. Mai 2017 stahl ein 25-Jähriger Mann aus Litauen in Hamburg ein Taxi und lieferte sich mit der Polizei eine Verfolgungsjagd mit bis zu 145 Stundenkilometern durch die Hamburger Innenstadt. Diese endete im Taxi eines Kollegen - ein Toter, zwei Schwerverletzte. Der Täter wurde jetzt wegen Mordes verurteilt. Mehr dazu im neuen Report.

Ein Artikel befasst sich mit der dramatischen Situation in Amsterdam, wo sich die Auswüchse des "neuen Wettbewerbs" durch Uber + Co sehr genau beobachten lassen - und das Taxigewerbe mit

ungewöhnlichen Modellen kontert. Weitere Schwerpunkte sind die Informationsoffensive des BZP, die Machbarkeit von E-Mobilität im Gewerbe und die Daimler-Pläne für Roboter-Taxis.

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 9.:

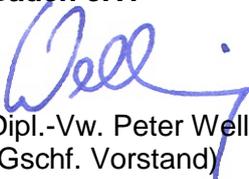
Das Auge kauft mit: Verkäufer, die ihre Ware im Internet mit fremden Fotos schmücken, begeben sich auf gefährliches Terrain. Wer ungefragt Bilder anderer Fotografen verwendet, verletzt das Urheberrecht und muss mit einer teuren Abmahnung rechnen, warnt das Infocenter der R+V Versicherung.

Die Gefahr einer Entdeckung ist groß. Mittlerweile haben sich etliche Rechtsanwälte darauf spezialisiert, illegal genutzte Fotos im Internet aufzuspüren.

Nähere Informationen zu diesem Thema finden Sie in der Presse-Information siehe Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

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



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

Anlagen

- Zu Punkt 2: Elektromobilität
- Zu Punkt 4: Unternehmer- und Patientenmerkblätter
- Zu Punkt 7: Rundschreiben der Landesvereinigung
- Zu Punkt 9: R+V Presseinformation