

VERWEIGERUNG DER BEHÖRDEN IST LEBENSBEDROHLICH FÜR DAS TAXI!



**KÄMPFEN,
KÄMPFEN,
KÄMPFEN!**

Weiter auf Seite 2

Vor ziemlich genau zwei Jahren wurde die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes verabschiedet. Und nun? Der Präsident des Bundesverbandes, Rechtsanwalt Herwig Kollar, zieht eine bittere Bilanz: „Die Kommunen haben nun mehr Gestaltungsmöglichkeiten und können mehr Mobilität entsprechend den lokalen und regionalen Gegebenheiten gestalten. Und was ist passiert? Nichts! Diese Verweigerung der Verwaltungen gefährdet die Zukunft des Taxis“.

„So sehr wir uns über das Erreichte im Jahr 2021 gefreut haben, so muss man heute konstatieren,

dass sich sehr, sehr wenig bewegt hat“, bilanziert Herwig Kollar. Dies könne man auch nicht mit den Einschränkungen durch die Pandemie entschuldigen. Dies sei eine Verwaltungsverweigerung durch die örtlichen Genehmigungsbehörden. Das sei einfach nicht nachvollziehbar. Derzeit gehe man noch einmal verstärkt auf die Politik und die Verwaltungen zu, um im Gespräch auf die Defizite hinzuweisen. „Wenn dies nichts fruchte, dann müssen wir wieder einen ‚heilsamen‘ Druck ausüben“, bekräftigte der Präsident.

EINE HALBE MILLION EURO BUSSGELD GEGEN ILLEGALE MIETWAGEN IN BERLIN

Über ein halbes Jahr betrieb ein sogenannter „Mietwagenunternehmer“ in Berlin sein Geschäft, ehe ihm die Behörden auf die Schliche kamen. Das Bußgeld von 500.000 Euro klingt zwar viel. Dennoch, so BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann, wenn jemand mit 160 Fahrzeugen über 100.000 Fahrten durchführen kann, bevor er erwischt wird, dann ist es zwar gut, dass

er erwischt wurde, aber dann ist der Rechtsstaat einfach zu langsam: „Umgerechnet auf 160 Autos beträgt das Bußgeld pro Kfz lediglich 3.125 EUR und bewegt sich somit eher am unteren Rande dessen, was mit maximal 20.000 EUR pro Fahrzeug möglich gewesen wäre. Ebenso sollten aus der Sicht des BVTM e.V. über Strafen, wie beispielsweise der Gewinneinzug, nachgedacht werden.“



BUNDESVERBAND PROTESTIERT: E-TAXIS WERDEN BEI FÖRDERUNG AUSGESCHLOSSEN

Private E-Autos bekommen weiter Zuschüsse, gewerbliche Fahrzeuge mit hoher Laufleistung nicht.

„Es ist völlig unverständlich: Ein privater Pkw mit rund 15.000 Kilometer Laufleistung im Jahr wird unterstützt. E-Taxis, die rund 90.000 Kilometer im Jahr fahren, bekommen keinen Cent“, sagte Michael Oppermann. Nachdem zum Jah-

resbeginn die Förderung für E-Fahrzeuge gekürzt wurde, ist sie zum 31. August nur noch auf Privatpersonen reduziert. „Wie sollen in der ohnehin schon sehr angespannten finanziellen Situation mehr Unternehmen auf saubere Fahrzeuge umsteigen, wenn die Bundesregierung die Förderungen dafür einstellt und nur auf Privatpersonen reduziert?“, unterstrich Oppermann.

IMPRESSUM



Taxi & Mietwagen Report,
Mitteilungen des Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.

Alte Leipziger Straße 6, 10117 Berlin
E-Mail: info@bundesverband.taxi
Internet: www.bundesverband.taxi
www.facebook.com/BVTMeV
www.twitter.com/BVTMeV

Redaktion

Michael Oppermann (verantwortlich)
Berlin

GERICHT:

ENTSCHEIDUNG DES
BUNDESFINANZHOFES

**TAXI ZUR
ARBEIT
NICHT VOLL
ABSETZBAR**

Weiter auf Seite 7

FORTSETZUNG
VON SEITE 1

KÄMPFEN, KÄMPFEN, KÄMPFEN!



Den ganzen Podcast mit Herwig Kollar und seinem Ausblick auf 2023 gibt es hier zum Hören.



„Heilsamer Druck“
auf die Verwaltungen

In einigen Städten wird der Bundesverband exemplarisch die Nöte des Gewerbes massiv in die Öffentlichkeit tragen. Dazu gehören große Ballungszentren wie Berlin, das Ruhrgebiet oder auch das Rhein-Main-Gebiet, kündigte Kollar an und nannte als Zeitraum für die Aktionen den Frühsommer: „Notfalls muss man mit den Verwaltungen auch mal in den Ring steigen und bei aller vertrauensvollen Zusammenarbeit deutlich machen – so kann es nicht weiter gehen!“ Die Entwicklungen in den Ballungsgebieten ist allerdings durchaus unterschiedlich. In Berlin musste die Wahl wiederholt werden, da müsse man auch den Koalitionären eine gewissen Phase der Neufindung zubilligen. Das gelte aber beispielsweise für Frankfurt nicht. Wenn wir jetzt mit den Handelnden noch einmal nachdrücklich auf die Nöte des Gewerbes hinweisen und dann immer noch nichts passiert, dann werden die Reaktionen entsprechend sein, betonte Kollar.

Auch bei den Mobilitätsdaten passiert noch nicht viel

Eigentlich ist die Sammlung von Mobilitätsdaten eine feine Idee, mag sich mancher Beamte gedacht haben. Damit könnten alle sehen, ob der Bus voll oder der Zug

leer ist. Soweit die Theorie. Dass die Praxis anders aussieht, wissen wir. Und so wird Deutschland demnächst noch ein Mobilitätsgesetz beschert, das vermutlich im kommenden Jahr verabschiedet werden soll und noch mehr Anbieter als die im Personenbeförderungsgesetz genannten umfasst. Bundesverkehrsminister Volker Wissing stellt denn auch in Aussicht, dass Mobilitätsdaten etwa Kommunen helfen, ihr Angebot zu

Zitat Herwig Kollar:

»DAS TAXIGEWERBE WIRD SICH NICHT DAMIT ZUFRIEDEN GEBEN, DASS DIE BEHÖRDEN SAGEN „WIR MACHEN NICHTS“. SONDERN WIR WERDEN UNS LAUTSTARK BEMERKBAR MACHEN.«

verbessern: „Und sie helfen Pendlern dabei, einfach per App den für sie besten Verkehrsmittelmix für den Weg von der Haustür bis zur Arbeit zu finden.“

Die Taxibranche blickt eher gespalten auf das, was da kommt. Denn viele Daten müssen nach

dem PBefG heute schon geliefert werden. Da wurde vor dem Jahreswechsel noch darüber diskutiert, wer dies tun müsse. Michael Oppermann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V.: „Taxizentralen sind als Vermittler verpflichtet, Daten nach dem § 3a PBefG Abs. 1 Nr. 2 bereitzustellen. Das bewusste Auslassen der Sanktionierung durch den Gesetzgeber sollte nicht zur Nicht-Erfüllung der Verpflichtung führen, sondern vielmehr als ein Entgegenkommen bei der aufwendigen Vorbereitung verstanden werden. Der Begriff des Vermittlers nach § 1 Abs. 3 Satz 2 ist außerdem nicht auf digitale Vermittlung beschränkt.“ Dennoch könnten diese Daten aber auch Positives bewirken – zum Beispiel wenn sich die Behörden genau anschauen, welcher Miet-

explizit darauf hingewiesen, dass sich so auch die Rückkehrpflicht kontrollieren lasse. Leider stellen wir auch hier fest: Es hat sich nichts geändert!“ Da hätten die Behörden noch jede Menge Nachholbedarf, sagte Kollar.

Mindesttarife in Mietwagen - Beamte sind zurückhaltend

Während in anderen Städten in puncto Mindesttarifen bei Mietwagen der See immer noch still ruht, war man in Düsseldorf schneller. Die Stadt wollte dem Verkehrsausschuss einen Plan für höhere Mietwagentarife zur Abstimmung vorlegen. Allerdings wurde dieser Punkt wieder von der Tagesordnung genommen und nochmals überarbeitet. Er sei „rechtlich zu unsicher“, hieß es. Das Düsseldorfer Taxigewerbe kann darüber nur mit dem Kopf schütteln. Herwig Kollar mahnte an, dass neben der NRW-Landeshauptstadt auch die andere Städte sich mit dem Thema beschäftigen müssen, um den fairen Wettbewerb zu garantieren. „Es ist einerseits Neuland, und andererseits gibt es oft eine weit verbreitete Angst in den Behörden. Wenn dann einer auch nur mit einem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht droht, dann sinkt die Risikobereitschaft.“ Erst recht, wenn ein internationaler Konzern droht. Dennoch dürfe das nicht dazu führen, dass die Bemühungen des Gesetzgebers konterkariert würden und die Behörde nur durch Nichtstun glänze, kritisierte Kollar. Auch da werde der Bundesverband überlegen, wie man die Behörden „zum Jagen tragen“ könne und endlich die Instrumente zu nutzen, die zur Verfügung stünden.

KABELLOSES LADEN FÜR E-TAXIS

PROJEKTE IN KÖLN,
WIEN UND GRAZ

Die Idee ist so simpel wie genial: Wenn wir über autonomes Fahren reden, dann will wahrscheinlich niemand aus seinem Wagen aussteigen und per Hand und Kabel den Wagen mit der Ladesäule verbinden. Entsprechende Ideen werden gerade erprobt.

Rund 600 kabellose Ladungen in Köln

In der Kölner Dompropst-Ketzer-Straße unweit des Hauptbahnhofs wurde die bundesweit erste induktive Ladeanlage für Elektrotaxis im öffentlichen Straßenraum erprobt. Während der Wartezeit die Batterie des E-Taxis nachladen ohne auszusteigen, das war die Idee. Henriette Reker, Oberbürgermeisterin der Stadt Köln: „Das ist der richtige Schritt, um klimafreundliche Mobilität zu fördern. Hier sind wir als Kommune gefordert, solche innovativen Techniken zu erproben und zu fördern, als Beitrag zur Luftreinhaltung und der Klimaneutralität“. Das Projekt TALAKO (die Abkürzung steht für Taxiladekonzept) wurde vom Lehrstuhl für ABWL &

Matrix
Chargin

Gregor Eckard von Easelink muss auf einem Kongress viele Fragen zu dem Projekt beantworten

In unserem Podcast spricht Gregor Eckhard von Easelink über Ideen, Pläne und Visionen.

Internationales Automobilmanagement der Universität Duisburg-Essen betreut, Professorin Heike Proff hatte es auch ausführlich auf der Taxi Driving Innovation im Herbst in Berlin vorgestellt. Auch der BVTM ist an der Sammelschrift zu dem Projekt beteiligt und wirbt für seinen Bundesfahrplan e-Taxi.

Das Fazit nach der Erprobungszeit: Alles läuft zuverlässig, seit der Inbetriebnahme im Mai 2022 gab es rund sechshundert Ladungen. Nun ist Alltag an der Ladestation: Zwei Partner von TaxiRuf Köln sind mit ihren LEVC TX unterwegs und betreiben die Station.

Innovationen in Graz und Wien

Junge Gründer aus der steirischen Landeshauptstadt Graz bringen derzeit ebenfalls ein Angebot an den Start, dass das Laden an Taxiständen revolutionieren könnte. „E-Taxi Austria Projekt“ ist ein groß angelegter Testlauf zur Erprobung einer neuartigen automatisierten Ladetechnik. Dabei verknüpft sich das E-Fahrzeug am Unterboden

mit einem Ladepad am Taxistand. Ein Ansatz, der auch andere Flottenbetreiber reizen könnte. Zehn Taxistand-Plätze in Wien und Graz sowie 60 E-Taxis werden die Technik jetzt erproben. Gregor Eckhard vom Grazer Startup Easelink: „Wir kümmern uns um die Automatisierung des Ladevorgangs. Und wir blicken in die Zukunft: Wenn Autos mehr und mehr autonom fahren und der Wagen parkt allein irgendwo ein – dann will ich ganz sicher nicht hinterherlaufen und irgendwo den Stecker an die Ladesäule bringen“. Die Automatisierung des Ladens werden daher einer der nächsten Schritte in der Entwicklung der Autos sein, glauben die Gründer. Mit Pads wird eine physische Verbindung zwischen Stromquelle und Fahrzeug hergestellt, die letztlich die hohe Effizienz bringt. Beim induktiven Laden dagegen gebe es bis zu 15 Prozent Verluste, sagt Gregor Eckhard.

Bundesfahrplan e-Taxi des Bundesverbandes

ERFOLGSPROJEKT ZUKUNFTSTAXI HAT BEREITS ÜBER 2.100 TONNEN CO₂ GESPART



Gegen Ende Januar wurde in Hamburg eine Zahl veröffentlicht: 350 E-Taxis fahren durch Hamburg. Mittlerweile sind schon wieder weitere Fahrzeuge hinzu gekommen, rund

13 Prozent der hamburgischen Taxiflotte sind damit elektrisch unterwegs. Mit dieser Anzahl ist die Hansestadt bundesweit mit großem Abstand Spitzenreiter im Bereich der Elektrifizierung der Taxen. Die E-Fahrzeuge, von denen viele an den grünen Seitenspiegeln zu erkennen sind, tragen damit maßgeblich zum Erreichen der Klimaziele der Stadt bei: Rund 2.100 Tonnen CO₂ wurden durch das Projekt „Zukunftstaxi“ bereits einge-

spart. Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende in Hamburg, sagte dazu: „Vor allem freuen mich die durchweg positiven Rückmeldungen von Fahrerinnen und Fahrern sowie ihren Fahrgästen: Das Fahren in einem E-Auto erhöht den Komfort für beide Seiten maßgeblich. Auch dies trägt natürlich zum Erfolg der Antriebswende bei. Das Zukunftstaxi zeigt: Das emissionsfreie Auto im Taxibereich funktioniert sehr gut. Wir wer-

den das Projekt mit Hochdruck fortsetzen.“

Das deutschlandweit einmalige Projekt „Zukunftstaxi“ ist eine Partnerschaft zwischen Taxigewerbe, Privatwirtschaft und der Stadt Hamburg. Perspektivisch soll die ganze Taxiflotte lokal emissionsfrei betrieben werden. Zudem wird über die Förderung von rollstuhlgeeigneten Taxen auch das Angebot an barrierefreier Mobilität in der Hansestadt deutlich verbessert.

„WIR WOLLEN UNS VON DEN ANDEREN ABHEBEN“

**MÜNCHNER TAXI ZENTRUM
GEHT NEUE WEGE BEIM PERSONAL**

Um es gleich vorweg zu sagen: Auch in München werden Taxifahrerinnen und Taxifahrer gesucht, mit der Corona-Krise hat sich die Situation beim Personal deutlich verschärft und ist längst noch nicht wieder auf dem Niveau von vor der Pandemie angekommen. Das Münchner Taxi Zentrum mtz geht daher neue Wege, um dieses Problem zu lösen.

**Benefit-Modelle
gab es schon länger**

Es ist nicht so, dass in München das Rad jetzt komplett neu erfunden wird. Programme für Mitarbeitende gab es auch schon früher, allerdings waren die Erfahrungen damit sehr unterschiedlich. „Wir hatten manchmal nicht den großen Zuspruch, den wir uns gewünscht hätten“, schildert Gregor Beiner die Ausgangslage. Angeboten wurden unter anderem verschiedene Kurse oder Zuschüsse fürs Fitnessstudio. „Beispielsweise haben wir mehrere Module eines Kurses für Deeskalation organisiert, in einem Hotel in Franken. Die Kosten wurden komplett übernommen, aber die Teilnahmequote hat kontinuierlich abgenommen“. Ähnlich lief es bei Zuschüssen fürs Fitnessstudio – wer ohnehin schon einen Vertrag hatte, nahm die Unterstützung des mtz gern entgegen. Aber neue Mitglieder, die durch den regelmäßigen Sport dann auch fitter und gesünder wurden, waren eher die Ausnahme. Auch ein Rückentraining-Kurs mit einer Physiotherapeutin, die unter anderem vermittelte, wie man richtig hebt, wurde nur von einem kleinen Teil

der Belegschaft angenommen. „Wir wollen auf diese Angebote zukünftig nicht verzichten, aber konkreter auf die Ansprüche der Mitarbeitenden eingehen“, sagt Gregor Beiner.

Kongress gab den Ausschlag

Bei einem Kongress, den er besuchte, kam dann die Initialzündung. Das Unternehmen Fairfamily aus Hamburg offerierte eine große Zahl von Leistungen, von der wirklich alle profitieren. Für das Münchner Taxi Zentrum wurde das konkret. Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bekommen je nach ihrem Vertrag über Teilzeit- oder Vollzeitbeschäftigung ihr persönliches Budget, aus dem dann die unterschiedlichsten Leistungen abgerufen werden können. Dazu gehören Massagen, Medikamente oder auch zuzahlungspflichtige Arztbesuche. Einige Leistungen können sogar auch von Familienangehörigen in Anspruch genommen werden. „Wir zahlen pro Mitarbeitenden einen pauschalen Betrag pro Monat an Fairfamily“, so Gregor Beiner.

Positive Resonanz

Auch wenn das Angebot von mtz erst wenige Wochen läuft, es gibt bereits positive Reaktionen. Über eine Mail habe er sich besonders gefreut, erzählt Beiner: „Das sei wirklich etwas, was wir brauchen, hat mit ein Kollege geschrieben“. Denn natürlich fallen die Gelder, die das Programm kostet, nicht vom Himmel – sie müssen ebenso wie alle anderen Ausgaben erwirtschaftet werden. „Aber wir sind eben nicht

die Einzigen auf dem Arbeitsmarkt. Und deshalb geben wir diese Gelder aus, damit wir am Ende mehr und bessere Fahrer und Fahrerinnen haben. Wir wollen mehr Personal gewinnen, und wenn die Auslastung und die Zufriedenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter damit steigt und die Fehltage sinken, dann ist es auch gut angelegtes Geld“.

Parallel läuft übrigens in München auch eine Marketingkampagne, in der auf die neuen Angebote hingewiesen wird. „Wir wollen so auch mehr Leistung fördern“, ist das erklärte Ziel von Gregor Beiner. Wir vom Report sind gespannt und werden in einem Jahr, wenn Bilanz gezogen wird, wieder nachfragen.

**DREI FRAGEN AN
GREGOR BEINER,
GESCHÄFTSFÜHRER
BEIM MÜNCHNER
TAXI ZENTRUM**



Report: In Zeiten knapper Kassen – wie finanziert das mtz diesen Mitarbeiter-Bonus?

Gregor Beiner: Wir investieren pro Jahr einen dreistelligen Betrag pro Mitarbeitenden. Natürlich ist das eine finanzielle Belastung für das Unternehmen. Aber wenn wir diese Summe nicht investieren würden, wäre der Verlust deutlich größer – weil wir so Schichten und Fahrzeuge nicht besetzen könnten. Man kann den Kopf in den Sand stecken und warten, dass sich die Situation irgendwann einmal bessert. Oder man kann es unternehmerisch angehen und aktiv werden. Wir haben uns für den zweiten Weg entschieden.

Report: Jeder freut sich über einen Schein mehr in der Tasche – warum zahlt das mtz die Summe nicht einfach aus?

Gregor Beiner: Wenn man das auszahlen würde, wäre der Ef-

fekt schnell verpufft. Wenn man aber zu günstigen Konditionen regelmäßig ins Fitnessstudio gehen kann, ohne dafür große Summen auf den Tisch legen zu müssen oder die Zuzahlung bei Medikamenten oder Fachärzten fällt weg – dann ist der Effekt sicher langfristiger.

Report: Wie lange wird die Aktion laufen?

Gregor Beiner: Wir schauen uns das jetzt ein Jahr lang an. Und dann wird geprüft: Haben wir mit dem Angebot wirklich die Wünsche der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter getroffen? Was wird angenommen? Was kann man verbessern? Und natürlich stellen wir auch die Frage, was hat sich für das Unternehmen geändert. Dann ziehen wir Bilanz.

SVENJA LANGE-WILDE

NEU IM BUNDES – VERBAND

Klappern gehört zum Handwerk – an dieser Weisheit hat sich bis heute nichts geändert. Im Mittelalter machten Handwerker mit den Geräuschen ihres Webstuhls oder des Hammers in ihrer Schmiede auf sich und ihre Dienstleistungen aufmerksam. Heute ist das alles etwas moderner und digitaler – an der Art der Werbung hat sich aber nichts geändert. Wer hart arbeitet, muss auch auf sich aufmerksam machen. Und hier unterstützt seit Jahresbeginn Svenja Lange-Wilde den Bundesverband.

1. Svenja, was willst du in diesem Jahr unbedingt umsetzen?

Als Referentin für digitale Kommunikation möchte ich den digitalen Auftritt des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V. stärken und unsere Themen sowie ungenutzte Potenziale, für die wir uns einsetzen, intensiver auf die digitale Agenda bringen. Das heißt konkret: Themen über die Website und Social Media besetzen, um zum einen unsere Zielgruppen zu erreichen, aber auch politisch Ge-

hör und Verbesserungen für die Branche zu erzielen. Außerdem möchte ich die Mitgliedervorteile im Rahmen eines Intranets sichtbar machen.

2. Was sind deine Stärken?

Ich bin in jeder Hinsicht geradlinig, besitze die Fähigkeit, Dinge anzupacken und habe einen guten Humor (der auch mal hilft, wenn die Dinge schwer anzupacken sind).

3. Was fasziniert dich am Taxi?

Mit dem Taxi zu fahren, heißt für mich persönlich, sicher und gut von A nach B zu kommen und dabei immer ein interessantes Gespräch zu führen. Bezogen auf meine Arbeit beim BVTM verbinde ich mit der Branche die perfekte Kombination aller relevanten Zukunftsthemen wie Infrastruktur,



alternative Mobilität sowie Energieträger und eine große Bandbreite an sozioökonomischen

Themen. Über all das mit Blick aufs Taxi kommunizieren zu können, macht mir großen Spaß!

DAS 49-EURO- TICKET SOLL KOMMEN

**MICHAEL OPPERMANN:
TAXI IST TEIL
DES ÖPNV**

Zum Redaktionsschluss dieses Reports war der Start des 49-Euro-Tickets für Mai geplant. Allerdings unterscheiden sich die Erwartungen: Während die Verkehrsbetriebe sich durch das 49-Euro-Ticket eine Erhöhung des Fahrtaufkommens um rund zehn Prozent versprechen, hofft die Politik auf eine Verdoppelung. „Allen ist klar: Billig allein reicht nicht. Es muss auch eine Verbesserung und Verbreiterung des Angebots her. Wer den ÖPNV vom Kunden her ganzheitlich denkt, braucht Lösungen für die erste und letzte Meile. Das Taxi ist hier der natürlichste Partner des Linienverkehrs. Wer, wenn nicht

wir, kann diese Lücken schließen?“ sagte BVTM-Geschäftsführer Michael Oppermann auf einer Tagung des Beirats des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

„Die Stärkung des ÖPNV ist eine Mammutaufgabe, für die VDV und BVTM gemeinsam kämpfen. Wir unterstützen das Werben für mehr Mittel und zeigen gleichzeitig mit unseren kleinen und agilen Unternehmen auf, wie die effiziente Verwendung dieser Mittel bestmöglich gelingen kann. Unser Job ist zu ergänzen und zu verdichten. Seien wir ehrlich: Da ist in Deutschland noch viel Luft nach oben.“

BUNDESVERBAND ERFOLGREICH IN BRÜSSEL

**TAXIZENTRALEN
DEUTLICH
VON PLATTFORMEN
ABGEGRENZT**



Europa-Abgeordnete jubeln nach der deutlichen Abstimmung im EU-Parlament

Taxi- und Mietwagenunternehmer wissen es längst: Viele Entscheidungen haben sich längst von Berlin nach Brüssel verlagert. Logisch, dass der Bundesverband dort auch präsent ist und seine Stimme gehört wird. Ein deutlicher Erfolg aus den zurückliegenden Wochen: Das EU-Parlament hat auf Betreiben des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e.V. die Taxizentralen deutlich von den Plattformen abgegrenzt.

Ausschuss entscheidet am späten Abend

Beobachter der Brüsseler Polit-szene wissen, dass wichtige Entscheidungen oftmals nicht zu den klassischen Bürozeiten fallen. So war es auch in diesem Fall: Kurz vor Weihnachten im vergangenen Jahr am späten Abend hat der Ausschuss „Arbeit und Soziales“ des Europäischen Parlaments eine geänderte Form der Richtive

zu Plattformarbeit verabschiedet. Gemeinsam mit den europäischen Partnern in den Organisationen International Road Transport Union (IRU) und Taxis4SmartMobility (T4SM) hatte sich der Bundesverband bis zuletzt dafür stark gemacht, „echte“ Plattformen wie Uber oder Bolt nicht mit Taxizentralen über einen Kamm zu scheren. Ein Erfolg für den Bundesverband. Aber: Es war nur eine Abstimmung im Ausschuss, nicht im Plenum.

Auch das gesamte Parlament folgt den Argumenten des Bundesverbands

Diese entscheidende Abstimmung fand dann Anfang Februar statt. Hinter den Kulissen wurden zuvor noch einmal viele Argumente ausgetauscht, auch teure Interessenvertreter waren am Werk. In-sider berichten immer wieder von regelrechten Telefonmarathons,

um die jeweiligen Ansichten noch an die Abgeordneten zu bringen. Der Bundesverband kann schon allein aus finanziellen Gründen keine Armeen von Lobbyisten ins Feld schicken, wie das große Unternehmen tun. Stattdessen setzt das Taxi- und Mietwagengewerbe auf Argumente. Und die wurden erhört. In dem Papier, über das abgestimmt wurde, heißt es, dass Taxidienste, wie sie nach nationalem Recht und in der nationalen Praxis geregelt sind, von digitalen Ride-Hailing-Plattformen unterschieden werden können. Dazu gehört beispielsweise, dass sie keinerlei Kontrolle und Weisungsbefugnis über die zugelassenen Taxifahrer ausüben - wie beispielsweise die Festlegung des Fahrpreises und das Inkasso der Summe für die Beförderung.

Definition der selbständigen Taxifahrer findet deutliche Mehrheit

In dem Papier, das dem Parlament zur Abstimmung vorlag, wurde auch die Rolle der selbständigen Taxifahrer definiert. Sie sind demnach in der Regel frei in der Wahl der Art und Weise, wie sie ihren Umsatz erwirtschaften, da sie in der Regel die mit der Lizenz verbundenen Rechte erhalten, wie z. B. das Recht, auf der Straße zu fahren, öffentliche Taxistandplätze anzufahren oder gleichwertige Möglichkeiten des freien Zugangs zu Kunden. Unterm Strich stimmten 376 EU-Parlamentarier dafür, 212 waren dagegen und 15 enthielten sich der Stimme. Der Einspruch von zehn Prozent aller Abgeordneten wurde damit deutlich abgewiesen.

HINTER DEN KULISSEN DES EU-PARLAMENTS

Für den Bundesverband hat Christoph Siekermann als Referent Public Affairs die Erarbeitung im Ausschuss und die Abstimmung im Parlament begleitet - hier sind seine Eindrücke.

1. Christoph, wie ist dein Eindruck nach diesen Abstimmungen?

Wer Abstimmungen in Länderparlamenten oder auch im Bundestag kennengelernt hat, der muss sich das alles noch ein bisschen größer und vor allem komplexer vorstellen. Aber dafür werden hier auch Regeln auf den Weg gebracht, die später

in ganz Europa als Richtlinien gelten. Und darum versuchen natürlich große Unternehmen, gerade hier anzusetzen - mit immensen Mitteln für Lobbyisten. Da können wir als kleiner Verband nur durch Akribie und Sacharbeit glänzen.

2.

Ist diese Abstimmung von Anfang Februar ein Erfolg für das Gewerbe?

Wir waren schon sehr zufrieden mit dem Ergebnis, wie sich der Ausschuss „Arbeit und Soziales“ kurz vor Weihnachten positioniert hatte. Aber über zehn Prozent aller EU-Abgeordneten wollten über das Verhandlungsergebnis im Ausschuss noch einmal im Brüsseler Plenum abstimmen. Dabei stand viel Arbeit der letzten Monate auf dem Spiel. Umso schöner war der deutliche Erfolg mit 376 JA-Stimmen zu 212 NEIN-Stimmen bei 15 Enthaltungen. Das stärkt nun die Verhandlungsposition der Berichterstatterin des EU-Parlaments im Trilog-Verfahren mit EU-Kommission und Euro-

päischem Rat. Herzlichen Dank noch einmal an dieser Stelle an alle MdEP, die so hart für dieses Positionspapier gearbeitet haben. Besonders zu nennen sind hier Gaby Bischoff und Dennis Radtke, die sich bis zuletzt für diesen Text eingesetzt haben.



Mit sachlichen Argumenten zum Erfolg in Brüssel – Taxi4SmartMobility, kurz T4SM, mit Jantine Vochteloo (Niederlande), Gregor Beiner (Vorstand Bundesverband), Christoph Siekermann (obere Reihe) und Christophe Jacopin sowie Armand Joseph-Oudin (beide Frankreich), Christian Holzhauser (Österreich) und Trine Wollenberg (Dänemark)

3.

Warum stimmt erst der Ausschuss ab und dann noch einmal das Parlament?

Wenn ein Ausschuss, in dem Fall „Arbeit und Soziales“, sich mit einem Thema beschäftigt und ein Positionspapier verabschiedet, dann ist das immer grundsätzlich auch die Position

des Parlaments. Wenn aber zehn Prozent aller Abgeordneten das noch einmal auf die Agenda setzen wollen, dann ist das gesamte Plenum gefordert. Dies war hier der Fall – und das Plenum in Gänze

und kann gegebenenfalls das Votum im Ausschuss wieder umwerfen. Dann geht alles von vorne los. In dem Fall hat das Plenum aber die Meinung des Ausschusses bestätigt – und dem Taxigewerbe den Rücken gestärkt. Nun geht das Papier in den Trilog – das Lobbyieren hört also nicht auf.

ENTSCHEIDUNG DES

BUNDESFINANZHOF:

EIN TAXI ZUR ARBEIT IST NICHT VOLL ABSETZBAR

§

Bundesfinanzhof
9. Juni 2022
Aktenzeichen VI R 26/20

Ein bitteres Urteil fällte der Bundesfinanzhof für einen Mann, der wegen einer Behinderung nicht mehr selbst Auto fahren kann – er darf seine Taxifahrten zum Arbeitsplatz nicht komplett von der Steuer absetzen, sondern lediglich die übliche Pendlerpauschale von 30 Cent pro Kilometer. Für den Geschäftsführer eines Thüringer Warenhauses ging es um rund 9.000 Euro, die er in den Jahren 2016 und



2017 für Fahrten mit dem Taxi beim Fiskus geltend machen wollte. Der Fall war schon in der ersten Instanz vor dem Thüringer Finanzgericht verhandelt worden, die dortigen Richter hatten die Auffassung des Mannes noch bestätigt.

Aus Sicht des Taxi- und Mietwagengewerbes liest sich die Begründung des Urteils wie ein

Rückfall in alte Zeiten. Denn die Richter erkannten schlichtweg nicht die Zugehörigkeit des Taxis zum Öffentlichen Personennahverkehr an. Der sechste Senat des Bundesfinanzhofs beschränkte die Ausnahmeregelung für öffentliche Verkehrsmittel tatsächlich nur auf Busse und Bahnen. „Zur Begründung hat der BFH darauf

abgestellt, dass der Gesetzgeber bei Einführung der Ausnahmeregelung in § 9 Abs. 2 Satz 2 EStG eine Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr – insbesondere Bus und Bahn – und damit ein enges Verständnis des Begriffs des öffentlichen Verkehrsmittels vor Augen hatte. Ein Arbeitnehmer, der die Wege zwischen seiner Wohnung und seiner ersten Tätigkeitsstätte mit einem „öffentlichen“ Taxi zurücklegt, kann seine Aufwendungen daher nur in Höhe der Entfernungspauschale geltend machen“, heißt es dazu vom Bundesfinanzhof.

TAXI • WIR KÖNNEN DAS!

UNGEWÖHNLICHE FAHRTEN VERLANGEN UNGEWÖHNLICHEN EINSATZ: PROFIS IN LEIPZIG MEISTERN DAS

Aufträge wie „Zwei Personen vom Hauptbahnhof zum xy-Hotel“ sind für Taxizentralen in ganz Deutschland Routine. Das ist das tägliche Brot (es könnte natürlich durchaus mehr davon geben). Aber da sind so viele Spezialfahrten. Krankenfahrten oder Kurierdienste gehören mittlerweile zum Standard und tragen dazu bei, dass die Kasse einigermaßen stimmt. Aber auch Möbeltransporte? Aus eigener Erfahrung: Ja, auch das gehört dazu.

Ein Sessel und ein Couchtisch

Natürlich könnte man einen kleinen Transporter buchen, aber Aufwand, Kosten und Ergebnis stehen für den Transport von einem Sessel und einem Couchtisch in Leipzig in keinem Verhältnis. Also der Anruf bei einer Taxizentrale in der Sachsen-Metropole. Bei 4884 fragt die Au-

tomatenstimme, ob es diese oben erwähnte Routine-Fahrt ist – oder ob man eine persönliche Hilfe benötigt. In dem Fall ist die



zweite Option notwendig. Eine freundliche Dame hilft uns weiter. Jeder, der schon mal einen Sessel transportiert hat, plädiert für einen Vito. Gesagt – getan. „Großraumtaxis kosten aber 10 Euro Aufschlag“, in dem Fall gut investiertes Geld. Umso größer ist das Erstaunen, als eine E-Klasse vorfährt. Ein Kombi mit einem freundlichen Fahrer: „Ich war gerade in der Nähe, vielleicht

passt ja alles!“. Er öffnet die Kofferklappe und gemeinsam packen wir an. Leider geht es nicht so wie gewünscht, der Sessel erweist sich als Ungetüm. Es sind, wie wir das Möbelstück auch drehen und wenden, immer fünf Zentimeter zu viel. „Kann man nix machen, ich rufe in der Zentrale an. Kommt gleich ein

Kollege“, verabschiedet sich der Mann mit der E-Klasse.

Für den Vito kein Problem

Wenige Minuten später steht der Vito vor der Tür. Die Rückbank ist ein bisschen sperrig, aber das ist kein Problem: „Geht nicht mit jedem Wagen, aber wir packen das“, sagt der Kollege hinterm Steuer. Und genau das ist es, was

das Taxi eben möglich macht: Freundliche Fahrer, die ohne große Worte anpacken und die Fuhre zum Ziel bringen. Unterm Strich bleibt die Erkenntnis: Innerhalb einer runden halben Stunde war der Auftrag erledigt – und der Kunde ist zufrieden. PS: Das Bild ist ein kleines Symbolbild vom Gewerbe aus Leipzig und nicht vom besagten Transport. Aber die Kollegen und Kolleginnen sind garantiert nicht minder hilfsbereit und freundlich.

Und zugegeben: Das ist nur eine kleine Anekdote. Aber: Das Team vom Report freut sich, wenn wir mehr solcher Geschichten erfahren.

Kurze E-Mail an info@bundesverband.taxi und vielleicht steht dieses Erlebnis schon im nächsten Report. Danke!

SPENDER DER TAXISTIFTUNG

Denken Sie bitte daran: Wir hoffen, dass Sie uns niemals brauchen – aber wir brauchen Sie!

Oktober 2022

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
Ernst Richard Fischer

November 2022

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
Isar Funk GmbH Co. KG
Taxi-Zentrale Nbg. Genossenschaft

Dezember 2022

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler
BSmobil Taxi GmbH
Gabriele Martina Roedel-Meiser
Dirk Richard

Januar 2023

Alexandra und Ricardo Eismann
Christoph Mensch
Gerold & Heike Heusinger
Pantelis Kefalianakis
Tobias Sandkühler

Möchten Sie eine Spendenquittung, dann geben Sie bitte Ihre Adresse oder Telefonnummer an.

Bitte bei Spenden auf dem Überweisungsschein an die TAXIstiftung Deutschland im Feld Verwendungszweck unbedingt die folgende Formulierung angeben:

Zuwendung zum Stiftungskapital der TAXIstiftung Deutschland

**TAXIstiftung Deutschland
Frankfurter Volksbank eG**

**IBAN
DE85 5019 0000 0000 3733 11
BIC
FFVBDEFF**