



Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur
11030 Berlin
Per E-Mail: ref-dg10@bmvi.bund.de

Berlin, den 25.10.2021

Referentenentwurf zu einer Ersten Verordnung zur Änderung der Mobilitätsdatenverordnung

AZ DG10/831.2/2

**Hier: Stellungnahme des TAXI- UND MIETWAGENVERBAND DEUTSCHLAND e.V.
(TMV)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Einräumung der Möglichkeit zur Stellungnahme zu dem Verordnungsentwurf danken wir. Unsere folgenden Ausführungen beziehen sich nicht nur auf diese Änderungsverordnung (E) mit dem Schwerpunkt statische Daten, sondern auch der bald zu erwartenden weiteren Änderungsverordnung mit den technischen Vorgaben an die Bereitstellung von dynamischen Daten für die Personenbeförderung im Linien- und – was uns natürlich besonders tangiert - im Gelegenheitsverkehr.

1. Wir hatten uns als TMV bereits positioniert, dass wir die Mobilitätsdatenbereitstellungspflicht aktiv unterstützen, weil wir dieses Instrument als einen wichtigen Beitrag für einen fairen Wettbewerb zwischen den PBefG-Verkehren, aber auch innerhalb der jeweiligen Verkehrsarten und -formen, bewerten.
2. Die Änderungsverordnung (E) mit ihrer näheren Bestimmung der technischen Vorgaben hinsichtlich der statischen Daten dürfte angesichts der Anforderung gängiger Datenformate laut der Anlage keine besonderen Problemstellungen für unsere Unternehmen ergeben.



Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

3. Wir sehen uns aber veranlasst, auf noch nicht gelöste grundsätzliche Problemlagen im Rahmen der Mobilitätsdatenbereitstellungspflicht hinzuweisen:
 - a. Die Verpflichtung zur Bereitstellung dynamischer Echtzeit-Daten kann nur dann ihren Ansatz der Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zielgerecht verfolgen, wenn die Ausnahmemöglichkeit vom Wegstreckenzähler bei Mietwagen nach § 43 Absatz 1 BOKraft zumindest weitestgehend begrenzt wird. Es wäre nämlich eine einseitige Belastung, dass einerseits vom Taxenunternehmen umfangreiche Fahrdatensätze verlangt werden, die bspw. bei dem Verlangen nach Übermittlung der Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten (§ 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b PBefG) in Echtzeit nur in Verbindung mit dem Taxameter gewonnen werden können. Andererseits dann aber dem Mietwagenunternehmen, der sich vom Wegstreckenzähler hat befreien lassen - was leider sehr zahlreich geschieht - hier einen kaum überprüfbaren Freiraum zu lassen.
 - b. Die Einzelunternehmerregelung nach § 3a Absatz 3 PBefG sollte zu Gunsten des Grundsatzes, das jeder Unternehmer im Bereich der Personenbeförderung zur Datenlieferung verpflichtet wird, aufgehoben werden. Laut der Begründung in der BRat-Drucks. 19/26175 sollen Einzel-Unternehmer solche ohne eigene Mitarbeiter oder auch Soloselbständige sein. Dass damit ein Unternehmer, welcher kein Fahrpersonal beschäftigt, gegenüber dem mit Fahrpersonal privilegiert wird, macht für uns keinen Sinn.
4. Sofern der so definierte Einzelunternehmer ohne Fahrpersonal, aber bei weiter Auslegung auch der Einzelunternehmer mit Fahrpersonal, einer Vermittlungszentrale angeschlossen ist, könnte man der Ansicht sein, dass die ihn betreffenden Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b PBefG sowieso übermittelt werden, weil auch der Vermittler nach § 3a Absatz 1 PBefG selbst originär in der Datenbereitstellungspflicht steht. Allerdings wird hier vergessen, dass der Beförderungsunternehmer die Möglichkeit hat, dem Vermittler die Aufzeichnung der Fahrdatensätze wie bspw. Wegstrecke und laut Taxameter berechneter Fahrpreis zu untersagen, was auch in der Praxis schon heute in nennenswertem Umfang geschieht. Damit läuft der Gedanke, die Daten halt nicht vom Einzelunternehmer selbst, aber über den Vermittler zu erhalten, ins Leere.



Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

5. In den Diskussionen mit unserer Unternehmerschaft haben wir vielfach die Fragestellung gehört, wie denn bei den Sonderfahrten außerhalb des Taxitarifs, also insbesondere bei den Patientenfahrten, die Daten über die tatsächlich abgerechneten Kosten übermittelt werden können. Zeitnah ist das in den allermeisten Fällen entgegen der gesetzlichen Anforderung einer Übermittlung in fortlaufender Echtzeit gemäß § 3a Absatz 2 Satz 1 PBefG unmöglich. Denn diese Preise werden keineswegs vom Fahrpersonal am Ende der Patientenfahrt ermittelt, sondern können teilweise erst Tage oder gar Wochen später über eine im Büro durchgeführte Berechnung anhand der Vergütungslisten der Krankenfahrten-Rahmenverträge festgestellt werden. Insoweit fehlt uns eine Handhabbarkeitsvorschrift für diese in der Praxis sehr zahlreichen Fälle.

6. In dem Zusammenhang der Durchsetzbarkeit fragen wir uns im Übrigen noch, wie denn festgestellt wird, ob alle bereitstellungsverpflichteten Unternehmen dieser Pflicht auch nachgekommen sind: Wo ist die Ermächtigung dafür, dass die Genehmigungsbehörden auch die Auflistung der Personenbeförderungsunternehmen ihres Genehmigungsbezirkes an die NAP weitergeben dürfen bzw. sollen? Gibt es dann eine Rückmeldung des NAP an die Genehmigungsbehörden, welche Unternehmen ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen sind? Oder läuft ein Sanktionsapparat erst dann an, wenn die Genehmigungsbehörde Mobilitätsdaten eines möglicherweise auffälligen Unternehmens anfordert, und dann beim NAP festgestellt wird, dieses hat noch gar nicht geliefert?



Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

7. Schließen möchten wir nicht ohne unser fehlendes Verständnis darüber zu äußern, dass unverändert weder das Gesetz noch die Verordnung Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen die Datenbereitstellungsverpflichtungen aufstellen. Ohne die Möglichkeit einer Bußgeldbewehrung werden sich die Bereitstellungsverpflichtungen aber weder im Linien- und noch weniger im Gelegenheitsverkehr zeitnah umsetzen lassen.

Für Fragen und weiterführende Gespräche stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Mit den freundlichen Grüßen
verbleiben wir
Ihre

Michael Müller
Präsident

Patrick Meinhardt
Bundesgeschäftsführer