



An alle Mitglieder
der Fachvereinigung Taxi/Mietwagen

09.01.2019
We/Sei

R u n d s c h r e i b e n Nr. 01/19

1. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer in intensiver Diskussion mit dem BZP über die Rolle des Taxigewerbes bei der Einführung der alternativen Antriebe sowie zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes
2. Arbeitsrechtliche Informationen: Neuer Mindestlohn und neue Arbeitszeitfiktion des Teilzeit- und Befristungsgesetzes bei Arbeit auf Abruf
3. Krankenförderung mit Taxi und Mietwagen im Jahr 2019: Unternehmer- und Patienteninfoblätter!
4. Elektronische Beantragungen von A1-Bescheinigung
5. Rundschreiben der Landesvereinigung Baden-Württembergischer Arbeitgeberverbände e.V.
6. Betriebssitz und Briefkasten
7. Verlegung des Betriebssitzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Punkt 1.:

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat am 13.12. im Ministerium das BZP-Präsidium (Michael Müller, Peter Zander, Hermann Waldner) und den Geschäftsführer Thomas Grätz zu einem intensiven, konstruktiven und in ausgesprochen freundlicher Atmosphäre geführten Austausch empfangen. Im Mittelpunkt der Diskussion standen die beiden Themen, welche die vom Bundesverband vertretenen 36.000 Unternehmen derzeit besonders berühren: Wie geht es weiter mit den alternativen Antrieben und wie sieht der kommende Ordnungsrahmen aus?

Sehr zufrieden äußerte sich Michael Müller, Präsident des Bundesverbandes, über die interessanten Anhaltspunkte für die weitere gewerbepolitische Arbeit, welche in der Diskussion entwickelt wurden. Bundesminister Scheuer führte ein, dass für ihn das Taxigewerbe von sehr wichtiger Bedeutung bei der Gewährleistung der Mobilität ist, das Gewerbe sollte dringend die Chance ergreifen, eine Leuchtturmfunktion bei den alternativen Antrieben einzunehmen. Der Bundesverband kritisierte zu dem Thema, dass die bisherige Gestaltung der Förderrichtlinien für die Anschaffung

von alternativen angetriebenen Fahrzeugen und Infrastruktur, welche zudem durch letztlich drei Ministerien verwaltet werden, so nicht zur kleinständischen Struktur des Gewerbes passt. Der Verkehrsminister forderte den Verband auf, den Finger in die offene Wunde zu legen und die Probleme bei der Antragsstellung auch belegt vorzutragen, dann werde er sich dafür einsetzen, dass z.B. im Taxibereich einzelne Fahrzeuge gefördert werden können. Zudem spreche er sich dafür aus, dass im kommenden Recht den Kommunen die Option gegeben wird, den Taxiunternehmen in den belasteten Städten technische Vorschriften für die Antriebsart vorschreiben zu können. Ebenfalls sagte er die Prüfung zu, ob nicht die Förderquote im öffentlichen Verkehr, also unter Einbeziehung der Taxenunternehmen, einheitlich festgesetzt wird. Im Moment erhalten Busse 80 % der Mehrkosten zu den bisher eingesetzten Fahrzeugmodellen, Taxen erhalten aber vergleichsweise nur geringe 40 %.

Beim zweiten Hauptthema, der künftigen Gestaltung des Rechtsrahmens, konnte das BZP-Präsidium zunächst verdeutlichen, wie digital die Branche schon jetzt aufgestellt ist. Insbesondere der Verweis auf die Vernetzung der Kern-Apps über die BZP-Schnittstelle sowie die bereits erreichte einheitliche Bestellung über die Taxi-Apps des Taxigewerbes in vielen europäischen Ländern und der geplante weitere internationale Ausbau wurde mit großem Interesse aufgenommen. Scheuer legte beim Thema „PBefG-Novelle“ zunächst dar, dass er keinesfalls die von der Presse kolportierte Aussage, er wolle Über zulassen, so getätigt habe. Seine Aussage habe vielmehr gelautet, dass er sich neuen Anbietern nicht in den Weg stellen werde, sofern sie intelligente Konzepte für die kommende Mobilität vorlegen können. Michael Müller replizierte, dass man von Seiten des Gewerbes keinerlei Vorbehalte gegen on-demand-Konzepte habe, diese müsse und könne man mit dem sehr intelligenten System der gesetzlichen Experimentierklausel überprüfen, ob sie denn der Daseinsvorsorge diene. Wogegen man etwas habe, sei das Rosinenpicken, das Herausschneiden besonders lohnend erscheinender Teile aus dem ÖPNV-„Gesamtkuchen“. Minister Scheuer fasste fünf Punkte zusammen, die in seinen Augen bei den anstehenden Diskussionen zu berücksichtigen sind:

1. Die Kunden entsagen sich vom eigenen Fahrzeug.
2. Der Rechtsrahmen müsse ein gesundes und faires Umfeld garantieren; dies mit Standards, die zwecks Qualitätssteigerung von Seiten des Gesetzgebers gesetzt würden, denn Qualität müsse sich mehr als bisher auszahlen.
3. Das Personenbeförderungsgesetz soll sich nicht verschlechtern.
4. Der Gesetzgeber habe zu berücksichtigen, dass der Trend zu on-demand in der Gesellschaft angekommen ist.
5. Die Folgen des Rückzuges der Betriebe mit Großfahrzeugen aus dem ländlichen Raum sei eine Riesenchance für das Taxi- und Mietwagengewerbe.

Die BZP-Vertreter antworteten zu dem Katalog mit dem Verweis darauf, dass die Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 des Personenbeförderungsgesetzes eine hervorragende Vorschrift sei, die auch von den Unternehmen des vertretenen Gewerbes stärker genutzt werden könnte. Im ländlichen Raum sei die fehlende Einbeziehung des Gewerbes mit einer der großen Hindernisgründe, deshalb sollte es stärker in die Nahverkehrsplanung eingebunden werden. Den Gedanken fand Andreas Scheuer ausgesprochen interessant, er werde diesen Punkt bei einem im Frühjahr stattfindenden Kommunalgipfel einführen.

Fazit der Gesprächspartner des Taxi- und Mietwagengewerbes war, dass sie sich darüber freuen, wie wichtig der Bundesverkehrsminister die Leistungen des Gewerbes im Gesamt-Mobilitätsangebot einordnet. Sie zeigten sich auch gleichzeitig sehr zufrieden darüber, dass ihm die Problemlagen des Gewerbes sehr am Herzen liegen und er die Bereitschaft verdeutlichte, die Branchen Anliegen bei den kommenden Überlegungen insgesamt ausgleichend in die Novelle einzuarbeiten.

Zu Punkt 2.:

1. Neuer Mindestlohn

Zum 1.1.2019 tritt eine neue Stufe des gesetzlichen Mindestlohnes in Kraft, der Mindestlohn beträgt dann 9,19 € statt bisher 8,84 € pro Stunde. In einem weiteren Schritt wird er zum 1.1.2020 dann auf 9,35 € pro Stunde erhöht. Bitte sorgen Sie dafür, dass ihre Lohnzahlungen ab Januar 2019 den neuen Mindestlohn berücksichtigen.

Bitte beachten Sie dabei auch, dass durch die Erhöhung des Stundenlohnes bei geringfügig Beschäftigten die zulässige Stundenzahl von 50,9 pro Kalendermonat auf 49,0 sinkt!

2. Gesetzliche Vermutung von 20 Wochenarbeitsstunden bei Arbeit auf Abruf

Mit dem Gesetz zur Brückenteilzeit haben Beschäftigte in Unternehmen mit mehr als 45 Arbeitnehmern ab Januar 2019 einen Rechtsanspruch auf befristete Teilzeit, auch Brückenteilzeit genannt. Bisher existierte lediglich ein Anspruch auf unbegrenzte Teilzeitarbeit – ohne ein entsprechendes Rückkehrrecht.

Gleichzeitig wurden im Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) auch eine bisher wenig beachtete Änderungen zur **Arbeit auf Abruf** vorgenommen. Wenn die Dauer der wöchentlichen Arbeitszeit nicht festgelegt wurde, galt bisher eine Arbeitszeit von 10 Stunden als vereinbart (§ 12 Abs.1 Satz 3 TzBfG a.F.).

Neu-mit Wirkung ab 1.1.2019 ist, dass die **gesetzlich vermutete Arbeitszeit künftig 20 statt 10 Stunden wöchentlich** beträgt, sofern keine klaren Regelungen getroffen wurden. Dies entspricht einer Verdoppelung gegenüber der bisherigen Regelung.

Daher ist insbesondere den Betrieben, die solche Abrufarbeit auf der Basis der geringfügigen Beschäftigung praktizieren, dringend anzuraten, die bestehenden Arbeitsverträge dahingehend zu überprüfen, ob der Umfang der wöchentlichen Arbeitszeit darin festgelegt ist.

Ansonsten kann es im Zweifel bei schlechter Beweislage sehr teuer werden. Bei einer 20-Stunden-Woche, auf Grund der „neuen“ gesetzlichen Vermutung und dem ab 1.1.2019 geltenden Mindestlohn von 9,19 €, müssten bei einem Wochenfaktor von 4,33 Wochen pro Monat für 86 Stunden 36 Minuten mindestens 855,83 € vergütet werden. **Aus dem eigentlichen Mini-Job wird so schnell per gesetzlicher Fiktion ein voll steuer- und sozialabgabenpflichtiges Teilzeit-Beschäftigungsverhältnis**, das entsprechende Nachforderungen des Finanzamtes und der Sozialversicherungsträger nach sich zieht.

Bitte beachten Sie auch, dass der Abruf der Arbeitsleistung bei diesen Verträgen mindestens 4 Tage vorher erfolgen muss.

Zu Punkt 3.:

Anliegend überreicht Ihnen der BZP Infos über die 2019 anzuwendenden Regelungen für die Patientenfahrten, wobei Sie wie bisher schon ein Exemplar für die Unternehmer und eines für die Patienten erhalten.

Der Bundesrat hat in seiner 972. Sitzung am 23.11.2018 der von der Bundesregierung verabschiedeten Verordnung über die Sozialversicherungs-Rechengrößen 2019 zugestimmt, sodass die dort vorgesehenen dynamischen Rechengrößen für die Sozialversicherungen mit Verkündung am 27.11.2018 amtlich geworden sind und am 1. Januar 2019 in Kraft treten.

Die relevante jährliche Änderung für die Patientenfahrten bezieht sich auf die sogenannte Bezugsgröße gemäß § 18 Abs. 1 SGB IV, die entsprechend der zugrunde zu legenden gesamtdeutschen Lohnzuwachsrate 2017 von 2,52 Prozent von 36.540 € auf 37.380 € (jährlich) gestiegen ist.

Neben dieser Anpassung gibt es ab 1.1.2019 auch eine wichtige Veränderung bei der Genehmigungspflicht durch die Krankenkassen. Die Genehmigungspflicht entfällt für Patienten mit Schwerbehindertenausweis mit den Merkzeichen aG, Bl oder H, für Patienten mit Pflegegrad 4 oder 5 sowie für Patienten mit Pflegegrad 3, sofern eine dauerhafte Mobilitätseinschränkung vorliegt.

Bitte beachten Sie: Patienten mit vergleichbaren Mobilitätseinschränkungen wie die hier aufgeführten Patientengruppen, die diesen bislang gleichgestellt waren, müssen auch weiterhin vorab die Genehmigung ihrer Krankenkasse einholen.

Wir haben diese Anpassungen vorgenommen und darüber hinaus das Patientenmerkblatt stilistisch modernisiert, um es für die Zielgruppe eingängiger zu gestalten. Beim Unternehmermerkblatt haben wir an der bisherigen Form festgehalten.

Zu Punkt 4.:

Im Falle der Entsendung von Arbeitnehmern ins EU (EWR)-Ausland oder die Schweiz gilt bei der Beantragung von A1-Bescheinigungen ab dem 01.01.2019 das elektronische Verfahren obligatorisch. Diese Änderung betrifft jedoch nur den Fall der „Entsendung“ von Arbeitnehmern, nicht den Fall der „Ausübung von Tätigkeiten in zwei oder mehr Mitgliedsstaaten“.

Das vollständige Rundschreiben zu diesem Thema finden Sie in der Anlage.

Zu Punkt 5.:

Die Landesvereinigung Baden-Württembergischer Arbeitgeberverbände e.V. hat folgende Rundschreiben herausgegeben, die diesem Rundschreiben zur Kenntnisnahme beigelegt sind:

Rundschreiben	Thema
49/2018 vom 19.12.2018	Rechengrößen der Sozialversicherung, Sachbezugswerte und Insolvenzgeldumlage – endgültige Werte für das Jahr 2019
51/2018 vom 18.12.2018	Änderung im Personenstandsgesetz (Drittes Geschlecht) – Auswirkung auf die Personalarbeit
52/2018 vom 19.12.2018	Geringfügigkeits-Richtlinien der Spitzenverbände der Sozialversicherungsträger vom 21. November 2018

Zu Punkt 6.:

Einmal mehr hat ein Gericht entschieden, dass das bloße Vorhandensein eines Briefkastens noch lange keinen Betriebssitz für ein Taxiunternehmen darstellt. In diesem Fall hat das Verwaltungsgericht Münster geurteilt, dass eine bloße Briefkastenadresse, an welche die für den Taxibetrieb bestimmte Post adressiert werden kann und dort für ihn zur Abholung gelagert

oder ihm - gegen Zusatzentgelt - an seine wahre (Privat)Anschrift nachgeschickt wird, mit einem realen Betriebsmittelpunkt, damit einem tauglichen Betriebssitz, nichts zu tun hat. Diese Entscheidung ist relativ neu und erging am 24.08.2018 unter dem Aktenzeichen 9 K 310.6/16.

Weitere Erläuterungen generell zum Begriff des Betriebssitzes:

An dieser Stelle verweisen wir auf die Kommentierung des Personenbeförderungsgesetzes von Fielitz/ Grätz. Demnach „ist der Betriebssitz der geschäftliche Platz, an dem Beförderungsaufträge entgegengenommen werden, also nicht etwa die Gemeinde, sondern das Haus, das Büro oder die Wohnung, nämlich der Platz, wo die wesentlichen, für den Betrieb des Taxenunternehmens maßgebenden Tätigkeiten ausgeübt werden. Nur ein eigenständiger Raum in der Wohnung kann nach hier vertretener Ansicht als Betriebssitz infrage kommen. Die Mitbenutzung eines Wohnzimmers oder eines Küchenraumes vermag es nicht, den zu verlangenden geschäftlichen Rahmen für die Wahrnehmung der mit der Betriebssitzeinrichtung verbundenen Pflichten zu gewährleisten.

Den Betriebssitz richtet der Unternehmer autonom ein. Dementsprechend kann diese Bestimmung auch nicht beispielsweise: durch den Pächter, selbst wenn der komplette Taxenbestand verpachtet worden ist, aufgehoben oder anders bestimmt werden. Die „Bestimmung“ des Pächters, er richte den Betriebssitz an einem anderen Ort ein, hat keinerlei Rechtswirkung, weil der Unternehmer durch die Verpachtung seine Unternehmerstellung nicht verliert.

Die Annahme eines Betriebssitzes erfordert mindestens, dass an ihm die Leitung für die Disposition der Taxis durchgeführt wird, die telefonischen Beförderungsaufträge entgegengenommen werden und an die Fahrer weitergeleitet werden. Schließlich müssen dort diejenigen Unterlagen über die Fahrzeugdisposition und den Fahrereinsatz geführt werden, die jederzeit der Genehmigungsbehörde zur Wahrnehmung derer Aufsichtstätigkeit zugänglich sein müssen.

Die Bildung zweier Betriebssitze für einen von einem Taxiunternehmen betriebenen Verkehr ist grundsätzlich ausgeschlossen. Wird demnach der Taxenverkehr mit einem erheblichen Fahrzeuganteil nicht mehr in der bisherigen Betriebssitzgemeinde, sondern in der des neu gegründeten Betriebssitzes ausgeübt, erlischt die Genehmigung für den bisherigen Betriebssitz gem. § 26 Nr. 2 PBefG“. Ein Unternehmen kann aber durchaus ortsverschiedene Betriebssitze einrichten, wobei dann aber dort jeweils Genehmigungen eingeholt worden sein müssen und diese jeweils darauf bezogenen Fahrzeuge sich auch nur in diesen Betriebssitzgemeinden bereithalten dürfen. Ein „bedarfsbezogener“ Einsatz, der dem alleinigen Willen des Unternehmers obliegt, ist mit § 13 Abs. 4 PBefG nicht vereinbar.

Die Genehmigung zur Ausübung des Taxenverkehrs kann von der Genehmigungsbehörde zurückgenommen werden, wenn in der Gemeinde, in der die Fahrzeuge bereitgehalten werden, von Anfang an kein Betriebssitz begründet worden ist. Auch die Unterhaltung eines Briefkastens in der im Genehmigungsantrag genannten Anschrift ist keine ausreichende Maßnahme, um einen wirksamen Betriebssitz zu begründen. Die nachträgliche Anmietung eines Geschäftsraumes im Ort, in dem die Taxen betrieben werden, vermag ebenfalls nicht das Fehlen eines Betriebssitzes unter der im Antrag angegebenen Anschrift ausgleichen.“

(Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 12 Dezember 2018)

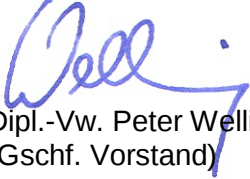
Zu Punkt 7.:

Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass bei einer Verlegung des Betriebssitzes nicht nur im Vorfeld mit der Genehmigungsbehörde Kontakt aufgenommen und ein entsprechender Antrag eingereicht wird. Nach der Verlegung des Betriebssitzes sind auch die entsprechenden Institutionen und Behörden zu unterrichten. Dies gilt natürlich auch für uns als Gewerbevertreter. Oftmals erfahren wir nur durch eine Verlegung des Betriebssitzes, wenn die Post zurückkommt. Vor allen Dingen muss auch die Arbeitsgemeinschaft Institutionskennzeichen (ARGE IK) in St. Augustin unterrichtet werden. Eine Meldung unsererseits an die entsprechenden Krankenkassen über die Verlegung des Betriebssitzes reicht allerdings nicht aus. Die Krankenkassen greifen auf die Datenbestände der ARGE IK zurück. Sollte es bei der Rechnungsprüfung zu Unstimmigkeiten kommen, so ist mit einer verspäteten Begleichung zu rechnen. Wir bitten Sie, dies in Ihrem eigenen Interesse zu vermeiden

(Quelle: Der private gewerbliche Straßenpersonenverkehr Nordrhein-Westfalen Nr. 12 Dezember 2018)

Mit freundlichen Grüßen

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



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

Anlagen

Zu Punkt 3: Unternehmer- und Patientenmerkblatt

Zu Punkt 4: Elektronische Beantragungen von A1-Bescheinigung

Zu Punkt 5: Rundschreiben der Landesvereinigung