



VSPV
Der Mobilitätsverband



Verträge nach § 133 SGB V über Krankenfahrten und Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich in § 51 Abs. 2 PBefG

Die nachträglich eingeführte Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich in § 51 Abs. 2 PBefG aufgrund privatrechtlicher Absprachen hat der Gesetzgeber von der Grundkonstruktion her aus § 22a GüKG übernommen, wie der Unternehmer dort soll auch der Taxiunternehmer Sonderregelungen mit Kunden vereinbaren können. Der Gesetzgeber hat mit dieser Neuerung unter bestimmten Voraussetzungen die Praxis legalisiert, die seit geraumer Zeit vertragliche Abmachungen zwischen örtlichem Taxigewerbe und Krankenkassen sowie Schulträgern ohnehin kannte (Bidinger: PBR, § 51 PBefG RN 19).

Die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen ist in der Taxitarifverordnung zu regeln, insbesondere ist in einer solchen Öffnungsklausel festzusetzen, ob die Behörde diese jeweils genehmigen will oder sich mit einer Anzeige zufrieden gibt. (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 4). Macht der Ordnungsgeber keinen Gebrauch davon, bleiben Sondervereinbarungen unzulässig. Eine Verpflichtung der Behörde, solche Sondervereinbarungen grundsätzlich zuzulassen, besteht nicht (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 8).

Sondervereinbarungen können vom örtlichen Taxigewerbe (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 8) oder Gewerbevertretungen (Bidinger: PBR, § 51 PBefG RN 19) mit Großkunden abgeschlossen werden. Sondervereinbarungen können dabei nur abgeschlossen werden, wenn auf der Taxiseite die Mehrheit des örtlichen Gewerbes vertreten ist. Eine Minderheit der Taxiunternehmen oder gar ein einzelner Unternehmer kann nicht Vertragspartner einer Sondervereinbarung im Pflichtfahrbereich sein, weil ansonsten keine Waffengleichheit im Verhältnis zum Großkunden besteht. Letzterer wäre anderenfalls schon allein auf Grund seiner wirtschaftlichen Anbietermacht in der Lage, für sich eine vom Tarif abweichende, günstigere Vereinbarung zu erzielen, der sich die anderen Taxianbieter in der Folge kaum entziehen können. Dies könnte nach kurzer Zeit das gesamte örtliche Tarifsysteem aushöhlen, womit der örtliche Verkehrsmarkt erheblich gestört wäre (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 10). Diesen Gesichtspunkt unterstreicht auch der BFH, EuGH-Vorlage v. 10.07.2012 - XI R39/ 10 - in BFHE 239, 164 = DStR 2012, 2128 = BB 2012, 2798.

Bei Sondervereinbarungen im Pflichtfahrbereich sind stets die in § 51 Abs. 2 Nr. 1-3 PBefG genannten Voraussetzungen zu beachten. Hierbei kommt der Nr. 2 besondere Bedeutung zu, denn eine Störung des Verkehrsmarktes darf durch die Sondervereinbarung keinesfalls bewirkt werden (Bidinger: PBR, § 51 PBefG RN 19). Dieser Begriff von der Ordnung des Verkehrsmarktes unterscheidet sich von dem ansonsten im PBefG gebrauchten, nur auf den ersten Blick verwandten Begriff des öffentlichen

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen
VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
Tel: 0231 / 528227
Fax: 0231 / 521117
Vereinsregister Dortmund, VR 3301
E-Mail: info@vspv-nrw.de
www.vspv-nrw.de

Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein
Taxi-Mietwagen e.V.
Siemensstraße 1
40789 Monheim
Tel: 02173 / 9599-0
Fax: 02173 / 9599-25
Vereinsregister Düsseldorf, VR 30590
E-Mail: kontakt@fp-nordrhein.de
www.fp-nordrhein.de



VSPV
Der Mobilitätsverband



Fachvereinigung
Personenverkehr
Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V.

Verkehrsinteressen insoweit, als dort der Verkehrsnutzer im Vordergrund steht, hier aber der Gesetzgeber die Verkehrsanbieter in ihrer Gesamtheit schützen will. Dies ist aber nicht im Sinne eines Konkurrenzschutzes zu verstehen, sondern es soll verhindert werden, dass solche aus Praktikabilitäts Gesichtspunkten ausnahmsweise zugelassenen Abweichungen vom gesetzlichen Normalfall der zwingenden Beachtung der Entgeltverordnung im Pflichtfahrgebiet so genutzt werden, dass die Tarifpflicht ausgehöhlt wird. Dieser Gesichtspunkt hat Auswirkungen u.a. auf die Frage, wer Vertragspartner auf Seiten des Taxigewerbes sein kann und auf die Anzeige der Sondervereinbarung (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 9, s.o.)

Die Genehmigungsbehörde hat bei Sondervereinbarungen vorrangig die Interessen der vom Preisrecht abhängigen Taxiunternehmen zu berücksichtigen. Die entsprechende Anwendung von § 39 Abs. 2 gilt im Rahmen der Sondervereinbarungen nicht direkt, denn die Sondervereinbarung lässt die Betriebs- und Beförderungspflicht des Taxiunternehmers unberührt, ebenso wie auch das Beförderungsentgelt aus Gründen des Fernhaltens einer Verkehrsordnungsstörung nicht dem freien Spiel des Marktes überlassen bleiben kann (vgl. BFH, EuGH-Vorlage v. 10.07.2012 - XI R39/ 10 - in BFHE 239, 164 = DStR 2012, 2128 = BB 2012, 2798) (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 10). Entgelte in Sondervereinbarungen werden eben nicht festgesetzt, sondern vereinbart (OVG Schleswig-Holstein, Beschl. v. 17.04.2007 - 4 MB 7 - sowie Urt. v. 21.07.2009 - 4 LB 3/08 -). Mittelbar greift der in § 39 Abs. 2 PBefG enthaltene Gedanke, dass die Wirtschaftlichkeit des Entgeltes Voraussetzung für die Leistungswilligkeit und vor allen Dingen Leistungsfähigkeit des Unternehmens ist aus den oben angeführten Gründen der Vermeidung einer Verkehrsmarktstörung dann aber doch auch hier, und hier insbesondere bei der Entgelthöhe der Sondervereinbarung. Ähnlich begründet auch das **VG Schleswig, welches anerkennt, dass über den Schutz der Verkehrsanbieter in ihrer Gesamtheit hinaus der einzelne Unternehmer durchaus die Verletzung eigener Rechte geltend machen kann, wenn es durch die Umsetzung der Sondervereinbarungen zu derartigen Verwerfungen und Verschiebungen auf dem Verkehrsmarkt kommt, dass die Nachfrage nach Beförderungen im Pflichtfahrbereich nur noch von marginaler Bedeutung ist und deshalb insbesondere die Entgelte nach der Tarifverordnung nicht mehr auskömmlich im Sinne von § 39 Abs. 2 sind.** Denn gemäß § 51 Abs. 3 ist bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden. Damit handelt es sich um eine Vorschrift mit drittschützender Wirkung. Taxenunternehmen sind im Pflichtfahrbereich durch die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht weitgehend ihrer Vertragsfreiheit beraubt. **Der Absicherung dieser Balance - einerseits Taxenpflichten, andererseits Gewährleistung der Auskömmlichkeit der Entgelte - trägt Abs. 2 Nr. 2 PBefG Rechnung, indem er zwar Sondervereinbarungen zulässt, sie aber zugleich auf ein Maß beschränkt, das die Ordnung des Verkehrsmarktes nicht stört** (VG Schleswig, Beschl. v. 20.10.2006 - 3 B 120/06 -). Ansonsten könnte die bei dem Abschluss von Sondervereinbarungen immer eine gewichtige Rolle spielende Marktstärke der Großkunden diesen

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen
VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
Tel: 0231 / 528227
Fax: 0231 / 521117
Vereinsregister Dortmund, VR 3301
E-Mail: info@vspv-nrw.de
www.vspv-nrw.de

Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein
Taxi-Mietwagen e.V.
Siemensstraße 1
40789 Monheim
Tel: 02173 / 9599-0
Fax: 02173 / 9599-25
Vereinsregister Düsseldorf, VR 30590
E-Mail: kontakt@fp-nordrhein.de
www.fp-nordrhein.de



Prüfungsvorrang tangieren (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 10). Dabei ist zwingend zu berücksichtigen, dass die Krankenbeförderung für den deutlich überwiegenden Teil der Umsätze der Taxenunternehmen verantwortlich ist.

Ungeachtet des Umstandes, ob im Falle der Anzeigepflicht die Zustimmung der Behörde konkludent erfolgt oder im Falle der Genehmigungspflicht explizit erteilt wird, beinhalten beide Verfahrensweisen eine Rechtmäßigkeitsprüfung (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 11). Die Verpflichtung, die in § 14 Abs. 2 PBefG genannten Stellen (und nur diese!) im Rahmen dieser gutachtlich zu hören, gilt auch für Sondervereinbarungen (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 13, Biding: PBR, § 51 PBefG RN 19).

Für die Höhe der Beförderungsentgelte in Sondervereinbarungen gilt grundsätzlich gleichfalls § 39 Abs 2 PBefG; für ihre gleichmäßige Anwendung gegenüber den erfaßten Dauerfahrgästen oder Dauerauftraggebern gilt § 39 Abs 3 PBefG (Biding: PBR, § 51 PBefG RN 19). Der also mittelbar zu berücksichtigende § 39 Abs. 2 PBefG steht in dem Zusammenhang, dass das PBefG erkennbar davon ausgeht, dass bei aller Besonderheit der Struktur des Personenbeförderungsverkehrs und der jeweiligen Wettbewerbs- und Marktverhältnisse die Wirtschaftlichkeit des Beförderungsvorgangs für die Unternehmer tendenziell am besten geeignet ist, die Betriebssicherheit des Beförderungsvorganges und der Fähigkeit und Bereitschaft zu den vom Gesetz gewünschten Beförderungsleistungen unter angemessener Beachtung der Belange der öffentlichen Verkehrsinteressen und des Gemeinwohls zu gewährleisten (vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.05.1976 - 2 BvL 1/75 - in BVerfGE 42, 191 = V RS 51, 167 = DV B I . 1977, 820). **Daraus folgt, dass die Beförderungsentgelte so festzusetzen sind, dass nicht nur Kostendeckung, sondern auch eine Gewinnspanne für die weitere Leistungswilligkeit des Unternehmens und ein weiterer finanzieller Rahmen für v.a. aus Verkehrssicherheitsgründen notwendige und dem sich fortwährend entwickelndem Stand der Technik anzupassende Investitionen vorzusehen ist (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 14).** Die Tariffestsetzung wie auch die Überprüfung des geltenden Tarifs setzt eine aktuelle und prognostische Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtung aller betroffenen Unternehmer in ihrer Gesamtheit und nicht etwa einzeln voraus (Fielitz/Grätz: PBefG § 51 RN 14). Dies kann u.a. unzweifelhaft auch durch ein Gutachten bewirkt werden, auch wenn dieses nur eine der Möglichkeiten ist, die Rechtsprechung und Kommentarmeinungen einräumen.

Stellt ein solches Gutachten eine bestimmte Mindestvergütung fest, unterhalb der die aufgrund der Sondervereinbarung zu erbringende Leistung unter Einhaltung der Sozialstandards und unter Berücksichtigung von § 39 Abs. 2 PBefG nicht erbracht werden kann, sind Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich, die diese Mindestvergütung unterschreiten, rechtswidrig. Die Genehmigungsbehörde hat dann die Genehmigung zu versagen bzw. die Zustimmung zu entziehen.



VSPV
Der Mobilitätsverband



Dabei ist unbeachtlich, ob ein einzelner Unternehmer möglicherweise in der Lage sein könnte, die Leistung wirtschaftlich zu erbringen, denn Maßstab ist – wie dargelegt – die Gesamtheit des jeweiligen Verkehrsmarktes, dessen Störung vom Gesetzgeber besonders geschützt hat.

Nur ergänzend sei auch der Mietwagenmarkt und die mit ihm zusammenhängende Befürchtung einer Verlagerung von Krankenfahrten vom Taxi in diesen Bereich betrachtet.

Die Vermutung nach Umsatzsteuer-Anwendungserlass vom 1. Oktober 2010, Abschnitt 12.13 Absatz 8 einer gleichartigen Sondervereinbarung für Taxen ist spätestens dann widerlegt, wenn die Genehmigungsbehörde die Sondervereinbarung für Taxen nicht genehmigt bzw. ihre Zustimmung entzieht. Somit darf für Fahrten mit Mietwagen aufgrund einer Vereinbarung mit Großkunden wie Krankenkassen der ermäßigte Umsatzsteuersatz für Mietwagen in Ermangelung einer anzunehmenden gleichartigen Sondervereinbarung für Taxen nicht zur Anwendung gebracht werden. Vielmehr ist Umsatzsteuer in Höhe des vollen Regelumsatzsteuersatzes auf das Beförderungsentgelt anzuführen. Bei einer Differenz der Umsatzsteuersätze von derzeit zwölf Prozentpunkten dürfte sich der Gedanke an eine Unterbietung einer für das Taxigewerbe nicht wirtschaftlichen Vergütung durch Mietwagenunternehmen schnell erledigt haben.

Davon abgesehen muss die Festlegung von Mindestpreisen gemäß § 51a Abs 1 PbefG für die Beförderung mit Mietwagen in Betracht gezogen werden, um die Funktionsfähigkeit des Öffentlichen Personenverkehrs mit Taxen zu schützen. Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen durch eine Gefährdung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes muss verhindert werden, da das Taxigewerbe allein in der Lage ist, mit seiner Betriebs- und Beförderungspflicht den Ansprüchen an die notwendige Verdichtung und Ergänzung des ÖPNV und an die Sicherstellung der Verfügbarkeit für den Kunden zu genügen. Die Betriebskosten der Mietwagenunternehmen unterscheiden sich nur in wenigen Punkten vom Taxiunternehmen, vorwiegend unter den Aspekten Rückkehrpflicht sowie fehlender Betriebs- und Beförderungspflicht und durch den Umsatzsteuersatz von 19%. Ein Mindesttarif für die Beförderung von Fahrgästen mit Mietwagen lässt sich nach unserer Auffassung ableiten aus den Netto-Tarifen für das Taxi zuzüglich höherer Leerkilometeranteile abzüglich geringerer Kosten durch die fehlende Betriebspflicht und unter Berücksichtigung der Umsatzsteuer von 19%.

Der Vollständigkeit halber sei die Aufmerksamkeit noch auf das aktuelle Urteil vom 16.06.2022 des Oberverwaltungsgerichts des Landes Sachsen-Anhalt Az. 3 K 196/19 gelenkt, zu dem der Hauptbearbeiter des Kommentars Fielitz/Grätz: Personenbeförderungsgesetz, Herr RA Thomas Grätz, in einer Gewerbefachpublikation eine Exegese (https://www.taxi-heute.de/de/news/taxi-tarife_taxitarif-muss-gewinne-zulassen-23460.html) verfasst hat. In dieser führt er aus:

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen
VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
Tel: 0231 / 528227
Fax: 0231 / 521117
Vereinsregister Dortmund, VR 3301
E-Mail: info@vspv-nrw.de
www.vspv-nrw.de

Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein
Taxi-Mietwagen e.V.
Siemensstraße 1
40789 Monheim
Tel: 02173 / 9599-0
Fax: 02173 / 9599-25
Vereinsregister Düsseldorf, VR 30590
E-Mail: kontakt@fp-nordrhein.de
www.fp-nordrhein.de



VSPV
Der Mobilitätsverband



„Für das Oberverwaltungsgericht steht fest, dass die Behörde bei ihren Überlegungen zur Tariffindung nur unvollständig die sich aus § 39 Abs. 2 PBefG ergebenden Bewertungsmaßstäbe berücksichtigt hat. Das gewählte Berechnungsmodell einer Vollkostenrechnung mag zwar noch grundsätzlich in Ordnung gehen, aber weder sind eine Gewinnspanne noch die Aufwendungen für notwendige technische Entwicklungen erkennbar in die Prognoseentscheidung eingeflossen. Über die bloße Kostendeckung hinaus seien keine Erwägungen zu einer angemessenen Gewinnspanne eines durchschnittlichen Taxiunternehmers im Tarifgebiet beziehungsweise zu Aufwendungen für notwendige technische Entwicklungen getroffen worden. Jedoch sind gerade die berechtigten Gewinninteressen der Taxenunternehmer und das auf Gewährleistung sicherer und ausreichender Personenbeförderungsmöglichkeiten gerichtete Interesse der Allgemeinheit so weit wie möglich in Ausgleich zu bringen.

Das Ergebnis: Die bloße allgemeine Behauptung der Behörde, eine Gewinnspanne berücksichtigt zu haben, ohne dies im Ansatz zu substantiieren beziehungsweise nachvollziehbar offenzulegen (zum Beispiel durch schriftliche Dokumentation der Erwägungen dazu), lässt das Gericht nicht gelten.“

Dadurch wird deutlich, dass sich aus § 39 Abs. 2 PBefG umfangreiche Prüfpflichten und -maßstäbe ergeben, die mittelbar in gleicher Weise auch auf die Rechtmäßigkeitsprüfung von Sondervereinbarungen im Pflichtfahrbereich anzuwenden sind.

Waltemate
Geschäftsführer

Dr. Stehr
Geschäftsführer

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen
VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
Tel: 0231 / 528227
Fax: 0231 / 521117
Vereinsregister Dortmund, VR 3301
E-Mail: info@vspv-nrw.de
www.vspv-nrw.de

Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein
Taxi-Mietwagen e.V.
Siemensstraße 1
40789 Monheim
Tel: 02173 / 9599-0
Fax: 02173 / 9599-25
Vereinsregister Düsseldorf, VR 30590
E-Mail: kontakt@fp-nordrhein.de
www.fp-nordrhein.de