



Kurzstellungnahme

der Clearingstelle Mittelstand zur

**Umsetzung von § 64b Personenbeförderungsgesetz – Ergänzung
der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öf-
fentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (Zust-
VOÖSPV- EW) um § 4a (Emissionsvorgaben für Taxen und Mietwa-
gen)**

für das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Düsseldorf, 11. März 2020

Ausgangslage

Mit dem Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzplans im Steuerrecht wurde im Dezember 2019 das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) um § 64b erweitert und damit eine neue Regelung aufgenommen, nach der das PBefG oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen Vorschriften der Länder nicht entgegenstehen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.

Nach der Gesetzesbegründung lässt § 64b PBefG ausdrücklich Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs zu, wenn diese Vorschriften den Betrieb des Verkehrs mit Taxen und Mietwagen in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln. Die Länder können demnach selbst festlegen, unter welchen Voraussetzungen besondere Emissionsgrenzen für Taxen und Mietwagen als geeignetes Mittel erscheinen, die Luftqualität merklich zu verbessern.

Nach § 3 Nummer 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) sind die Kreise und kreisfreien Städte Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden für den Gelegenheitsverkehr mit Taxen und Mietwagen.

Zur Umsetzung in Nordrhein-Westfalen soll den Kreisen und kreisfreien Städten für den Taxen- und Mietwagenverkehr die Regelungsbefugnis in eigener Zuständigkeit übertragen werden. Daher soll durch eine Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ÄndZustVO-ÖSPV-EW) ein neuer § 4a in die bestehende Zuständigkeitsverordnung eingefügt werden, wonach die Kreise und kreisfreien Städten ermächtigt werden, auf der Grundlage des § 64b des Personenbeförderungsgesetzes Vorschriften zu erlassen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist mit Schreiben vom 24. Januar 2020 an die Clearingstelle Mittelstand mit der Bitte herangetreten, die Umsetzung von § 64b Personenbeförderungsgesetz hier: Ergänzung der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (ZustVO-ÖSPV-EW) um § 4a (Emissionsvorgaben für Taxen und Mietwagen) im Wege eines beratenden Clearingverfahrens gemäß § 6 Abs. 2 MFG NRW auf seine Mittelstandsverantwortlichkeit zu überprüfen und eine gutachterliche Stellungnahme zu erarbeiten.

Folgende Stellungnahmen liegen der Clearingstelle Mittelstand vor:

- IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen
- unternehmer nrw – Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V.

Die Clearingstelle Mittelstand hat auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen das Meinungsbild zusammengefasst.

Allgemeine Positionen

unternehmer nrw betont, dass sich die nordrhein-westfälische Wirtschaft ausdrücklich zu den Klimaschutzzielen bekennt, wie sie insbesondere im Übereinkommen von Paris beschlossen worden sind. Die heimischen Unternehmen nehmen, so der Unternehmerverband, die darin enthaltenen Herausforderungen aktiv an und leisten auf vielfältige Weise unverzichtbare Beiträge zum Klimaschutz.

Im konkreten Fall des Taxi- und Mietwagengewerbes beispielsweise würden bereits jetzt attraktive schadstoffarme Fahrzeuge eingesetzt und in regelmäßigem Turnus erneuert. unternehmer nrw begrüßt dementsprechend die laufenden politischen Bemühungen, die zugesagten Klimaschutzziele auch im Verkehrssektor zu erreichen und die entsprechenden Bestrebungen zu intensivieren.

Mit der geplanten Ergänzung im Zuge der Änd-ZustVO-ÖSPV-EW werde der Weg für grundsätzlich individuelle und damit passgenaue Lösungen vor Ort eröffnet, was für sich genommen positiv sei. Dabei macht unternehmer nrw deutlich, dass es im weiteren Verlauf jedoch auch auf die genaue Ausgestaltung der jeweiligen Vorschriften vor Ort ankommen werde. Dies müsse aus Sicht des Unternehmerverbandes marktwirtschaftlich und effizient geschehen. Insbesondere müsse die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der Unternehmen sichergestellt bleiben.

unternehmer nrw verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Begründung des zugrundeliegenden Bundesgesetzes. Hier werde zutreffend ausgeführt, dass es „[...] zur Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen auch erforderlich sein [kann], bei technischen Vorgaben eine Spreizung nach dem Schadstoffausstoß vorzusehen und dies zur Berücksichtigung entstehender wirtschaftlicher Belastungen mit Bestimmungen zu Übergangsfristen oder zum Ausgleich von Mehrkosten zu verbinden“ (vgl. Gesetzentwurf, Begründung, zu Artikel 7, S. 32).

Der Unternehmerverband plädiert daher für die Setzung eines Rechtsrahmens, in dem neben der Öffnung des Regelungsrahmens auch die besonderen Bedürfnisse der meist mittelständisch geprägten Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen hinreichend berücksichtigt werden. Hierbei müsse sichergestellt werden, dass der Taxi- und Mietwagenverkehr nicht durch zu rigide Regelungen unverhältnismäßig eingeschränkt werde oder gar zum Erliegen kommt. Insoweit wäre eine entsprechende Ergänzung des geplanten § 4a durch den Verordnungsgeber angezeigt.

IHK NRW begrüßt grundsätzlich, dass es sich bei der Maßnahme um eine Kann-Regelung handelt, so dass die Kreise und kreisfreien Städte ihre Maßgaben an die Betroffenheit der Unternehmen vor Ort anpassen können. Vor der Umsetzung sollte daher, um die Transportangebote in den Regionen nicht zu gefährden, verpflichtend vorab eine Einbindung des Gewerbes erfolgen.

Einzelne Positionen

Übergangfristen/Unterstützung

Das Regulierungsziel müsse, so unternehmer nrw, die sichere Aufrechterhaltung eines innerstädtischen Individualverkehrs bleiben. Dies gelte namentlich auch vor dem Hintergrund der gesetzlichen Betriebs- und Beförderungspflichten (vgl. §§ 21, 22 PBefG). Um die klein bis

mittelständisch aufgestellten Taxi- / Mietwagenbetriebe wirtschaftlich sowie organisatorisch nicht zu überfordern, seien daher bei etwaigen Umstellungen angemessene Übergangsfristen zwingend notwendig. Der Unternehmerverband plädiert dafür, zudem an finanzielle Fördermaßnahmen zu denken. Dies werde v.a. den vielen selbstfahrenden Unternehmen mit nur einem Fahrzeug zugutekommen.

IHK NRW schlägt vor, dass für den Fall, dass die Vorgabe der Fahrzeugemissionen kurzfristig Investitionen bei den Unternehmen erfordern sollten, sollten diese zusätzlichen Kosten etwa in Vergabeverfahren erwirtschaftet werden können.

Technologieoffene Lösungen

unternehmer nrw zufolge ist die lokale Festlegung einer Null-Emission theoretisch denkbar, was zwangsläufig die flächendeckende Umstellung des Fuhrparks zur Folge hätte. Der Unternehmerverband spricht sich hier ausdrücklich für technologieoffene Lösungen aus, gibt jedoch zu bedenken, dass unabhängig vom präferierten Lösungsweg vor Ort jedenfalls auch die notwendige Infrastruktur vorhanden sein müsse.

So müsse beispielsweise für den Bereich der batteriebetriebenen Elektromobilität sichergestellt sein, dass die notwendigen Ladekapazitäten vorhanden sind. Das bedeute, dass im Einzelfall auch über das jeweilige Stadtgebiet verteilte Schnellladestationen in ausreichender Zahl vorzuhalten sein werden, die dann ausschließlich den gewerblich genutzten Taxen / Mietwagen zur Verfügung stehen müssen.

Kreisgrenzenüberschreitender Verkehr

unternehmer nrw führt aus, dass kommunenübergreifende Beförderungsfahrten in der gelebten Praxis üblich sind, beispielsweise als Patientenfahrten zu Krankenhäusern in anderen Städten. Sollten in diesen Zielgemeinden abweichende klimaschutzindizierte Fahreinschränkungen bestehen, wären negative Folgen für die Fahrgäste nicht auszuschließen. Es sei daher zwingend die Befahrbarkeit in anderen als den Betriebsitzgemeinden sicherzustellen.

IHK NRW hält es für geboten, eine Abstimmung der Kreise und Kreisfreien Städte in den Verkehrsregionen durchzuführen und warnt davor, dass das Nebeneinander verschiedener Regelungen sonst zu einer Einschränkung des kreisgrenzenüberschreitenden Verkehrs und zur Beschränkung des Wettbewerbs führen könnte. Für Unternehmen mit mehreren Standorten könnte zudem die Einsatzplanung der Fahrzeugflotte erschwert werden.