

Die Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. (unternehmer nrw) ist der Zusammenschluss von 129 Verbänden mit 80.000 Betrieben und drei Millionen Beschäftigten. unternehmer nrw ist Mitglied der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und vertritt die Interessen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e. V. (BDI) als dessen Landesvertretung.

09.03.2020

## STELLUNGNAHME

im Rahmen des beratenden Clearingverfahrens gem. § 6 Abs. 2 MFG zur Umsetzung von § 64b Personenbeförderungsgesetz hier: Ergänzung der Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens um § 4a (Emissionsvorgaben für Taxen und Mietwagen)

### Vorbemerkung

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. Das Gesetz gliedert sich in mehrere bundesgesetzliche Maßnahmen zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor ein.

Im Zuge der Novellierung des PBefG können die Bundesländer nun selbst festlegen, unter welchen Voraussetzungen besondere Emissionsgrenzen für Taxen und Mietwagen als ein geeignetes Mittel erscheinen, um die Luftreinhaltung insbesondere in innerstädtischen Bereichen zu befördern.

Das Land Nordrhein-Westfalen plant, diese Regulierungsoption zu nutzen, konkret die *Verordnung über die Zuständigkeiten auf den Gebieten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Eisenbahnwesens (Änd-ZustVO-ÖSPV-EW)* um einen neuen § 4a zu ergänzen. In diesem § 4a sollen die Kreise und kreisfreien Städte ermächtigt werden, Vorschriften zu erlassen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.

Die nordrhein-westfälische Wirtschaft bekennt sich ausdrücklich zu den Klimaschutzziele, wie sie insbesondere im Übereinkommen von Paris beschlossen worden sind. Unsere heimischen Unternehmen nehmen die darin enthaltenen Herausforderungen aktiv an und leisten auf vielfältige Weise unverzichtbare Beiträge zum Klimaschutz. Im konkreten Fall des Taxi- und Mietwagengewerbes beispielsweise werden bereits jetzt attraktive schadstoffarme Fahrzeuge eingesetzt und in regelmäßigem Turnus erneuert. Wir begrüßen 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* wird der Weg für grundsätzlich individuelle und damit passgenaue Lösungen vor Ort eröffnet, was für sich genommen positiv ist.

Jedoch wird es im weiteren Verlauf auch auf die genaue Ausgestaltung der jeweiligen Vorschriften vor Ort ankommen. Dies muss aus unserer Sicht marktwirtschaftlich und effizient geschehen. Insbesondere muss die wirtschaftliche Handlungsfähigkeit der Unternehmen sichergestellt bleiben. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die Begründung des zugrundeliegenden Bundesgesetzes. Hier wird 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). Wir plädieren 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 muss sichergestellt werden, dass der Taxi- und Mietwagenverkehr nicht durch zu rigide Regelungen unverhältnismäßig eingeschränkt wird oder gar zum Erliegen kommt. Insoweit wäre eine entsprechende Ergänzung des geplanten § 4a durch den Verordnungsgeber angezeigt.

### **Im Einzelnen**

I.) Regulierungsziel muss die sichere Aufrechterhaltung eines innerstädtischen Individualverkehrs bleiben. Dies gilt 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, sind daher bei etwaigen Umstellungen angemessene Übergangsfristen zwingend notwendig. Ggf. ist zudem an finanzielle Fördermaßnahmen zu denken. Dies wird v.a. den vielen selbstfahrenden Unternehmen mit nur einem Fahrzeug zugutekommen.

II.) Theoretisch denkbar ist die lokale Festlegung einer Null-Emission, was zwangsläufig die flächendeckende Umstellung des Fuhrparks zur Folge hätte. Wir sprechen uns hier ausdrücklich für technologieoffene Lösungen aus, geben jedoch zu bedenken, dass unabhängig vom präferierten Lösungsweg vor Ort jedenfalls auch die notwendige Infrastruktur vorhanden sein muss. So muss beispielsweise für den Bereich der batteriebetriebenen Elektromobilität sichergestellt sein, dass die notwendigen Ladekapazitäten vorhanden sind. Das bedeutet, 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.

III.) In der gelebten Praxis sind kommunenübergreifende Beförderungsfahrten üblich, 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 ist daher zwingend die Befahrbarkeit in anderen als den Betriebssitzgemeinden sicherzustellen.