

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 27. Februar 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. März 2017) und **Antwort**

Taxikonzessionen in Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft u.a. auch spezielle Daten und Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort zukommen zu lassen und hat daher die für den Bereich der Finanzkontrolle Schwarzarbeit zuständige Generalzolldirektion um Mitwirkung gebeten. Die Fragen wurden von der Generalzolldirektion an das Bundesministerium der Finanzen weitergeleitet. Die dort in eigener Verantwortung erstellte Stellungnahme ist nachfolgend in ihren maßgeblichen Teilen wiedergegeben (als Teil der jeweiligen Gesamtantwort).

Frage 1: Wie hoch ist die Zahl der in Berlin erteilten Taxikonzessionen (aufgeschlüsselt für die Jahre 2012-2016)?

Antwort zu 1: Der nachstehenden Tabelle ist die Anzahl der Taxikonzessionen im Land Berlin ab dem Jahr 2012 zu entnehmen.

Jahr	Anzahl der konzessionierten Taxen
2012	7.428
2013	7.635
2014	7.643
2015	7.907
2016	8.313

Aktuell beträgt die Zahl der im Land Berlin konzessionierten Taxen 8.002 (Stichtag 07.03.2017).

Frage 2: Verzeichnet der Senat einen Anstieg der anbietenden Taxiunternehmen auf dem Berliner Markt? Wenn ja, um wie viel hat sich die Zahl der anbietenden Unternehmen erhöht (Verlaufsübersicht im Zeitraum Jahr 2012 -2016)?

Antwort zu 2: Der nachstehenden Tabelle ist die Anzahl der im Land Berlin tätigen Taxiunternehmen, -unternehmerinnen und -unternehmer ab dem Jahr 2012 zu entnehmen.

Stichtag	Anzahl der Taxiunternehmen, -unternehmerinnen und -unternehmer
02.01.2012	3.145
02.01.2013	3.095
02.01.2014	3.037
02.01.2015	2.990
02.01.2016	3.053

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es am 2. Januar 2017 insgesamt 3.201 Taxiunternehmen, -unternehmerinnen und -unternehmer gab.

Frage 3: Wie beabsichtigt der Senat die sog. „Schwerpunktaktionen“ zur Überprüfung der erteilten Konzessionen im Taxigewerbe gemäß Koalitionsvereinbarung in diesem Jahr durchzuführen? Wann starten diese (Datum) und welche konkreten Maßnahmen beinhalten diese „Schwerpunktaktionen“ im Einzelnen“?

Antwort zu 3: Die Senatsverwaltung für Finanzen führt seit Anfang des Jahres 2017 verstärkt Kontrollen bei Taxiunternehmen durch. Dabei erkannte relevante Feststellungen sollen an das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) zwecks dortiger Durchführung von Zuverlässigkeitsprüfungen der konkreten Unternehmer weitergeleitet werden. Schwerpunkt der Kontrollen ist, ob die verwandten Taxameter den steuerlichen Anforderungen entsprechen.

Das LABO selbst führt stichprobenartige Prüfungen durch. Insbesondere betrifft dies die zeitnahe Prüfung neu gegründeter GmbH's. Selbstverständlich führt das LABO auch weiterhin, wie schon in der Vergangenheit, Prüfungen im öffentlichen Straßenland durch (etwa an den Taxenhalteplätzen oder am Flughafen Tegel). Weitere LABO-Maßnahmen erfolgen nach Maßgabe der vorhandenen Ressourcen.

Frage 4: Inwieweit haben die intensivierten Zulässigkeitsprüfungen der Taxiunternehmen durch Behörden wie das LABO und die FKS bereits begonnen? Wie viel Personal ist damit aktuell betraut (Aufschlüsselung der neuen Kontrollmaßnahmen und Zahlenangaben zur beschäftigten Personalzahl)?

Antwort zu 4: Die Berliner Taxigenehmigungs- und Aufsichtsbehörde, das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, führt bereits seit 2009 eine intensivierte Zuverlässigkeitsprüfung bei den Berliner Taxiunternehmen in Anlehnung an ein in Hamburg praktiziertes Verfahren durch. Insofern sind im Zuge der Erneuerung der zeitlich befristeten Genehmigung zum Verkehr mit Taxen nicht nur die Bescheinigung in Steuersachen der Finanzämter, Krankenkassen und Berufsgenossenschaften sowie Auszüge aus dem Bundeszentralregister (Führungszeugnis) vorzulegen, sondern weitere Betriebsunterlagen. Hierzu zählen z. B. die sog. Einnahmursprungsaufzeichnungen, HU¹-Bescheinigungen und Jahresabschlüsse. Anhand dieser Unterlagen bewertet das LABO eigenständig, ob ein Taxiunternehmen seinen abgaberechtlichen Verpflichtungen nachgekommen ist.

Für den Taxenbereich (Antragsbearbeitung, Betriebsprüfungen, Außenkontrollen, Widerruf von Genehmigungen) stehen dem LABO derzeit insgesamt 10 Stellen zur Verfügung. Diese Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen in geringem Umfang auch die Aufgabe, Mietwagen und Krankentransportwagen zu konzessionieren und zu überwachen, wahrnehmen.

Darüber hinaus stehen dem LABO für das Jahr 2017 weitere 8 Beschäftigungspositionen zur Verfügung, die mit der Dienstkräfteeinmeldung 2018/2019 dauerhaft in Stellen umgewandelt werden sollen. Zur Besetzung dieser Beschäftigungspositionen finden aktuell entsprechende Auswahlverfahren statt.

Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Zollverwaltung (FKS) ist mit der intensivierten Zuverlässigkeitsprüfung nicht befasst; diese fällt allein in die o.g. Zuständigkeit des LABO.

Frage 5: Welche Zahlen/Meldungen liegen dem Senat zur Schwarzarbeit im Berliner Taxigewerbe in den Jahren 2015-2017 vor? Ergreift der Senat hiergegen bereits Maßnahmen? Wenn ja, welche und seit wann?

Frage 11: Liegen dem Senat aussagekräftige Daten seitens der Finanzkontrolle Schwarzarbeit des Zolls (FKS) vor, die die Umgehung der Mindestlohn-Zahlung durch zugelassene Unternehmen belegen? Wenn ja, wie viele Unternehmen waren in den letzten 3 Jahren betroffen?

Antwort zu 5 und 11: Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Zollverwaltung (FKS) führt im Taxigewerbe, wie auch in anderen Branchen, Prüfungen und Ermittlungen auf Grundlage des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) durch. Dabei wird auch geprüft, ob Mindestlohnunterschreitungen vorliegen. Die Arbeitsstatistik der FKS sieht eine gesonderte Erfassung des Taxigewerbes nicht vor. In der Arbeitsstatistik wird das Personenbeförderungsgewerbe erfasst, zu dem unter anderem auch das Taxigewerbe zählt. Die FKS des Hauptzollamts Berlin hat im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach § 2 Abs. 1 SchwarzArbG im Jahr 2016 im Personenbeförderungsgewerbe die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Ergebnisse erzielt. Im Übrigen wird auf die Antwort des Senats zu Frage Nr. 2 der Schriftlichen Anfrage des Abgeordneten Buchholz (AfD) auf Abgeordnetenhaus-Drucksache 18/10179 verwiesen.

Ergebnisse der FKS im Personenbeförderungsgewerbe in Berlin 2016

Personenbefragungen	424
Anzahl von Personen, die anhand von Geschäftsunterlagen geprüft wurden	197
Prüfungen von Arbeitgebern	77
Eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen Straftaten	11
Abgeschlossene Ermittlungsverfahren wegen Straftaten	25
Summe der Geldstrafen aus Urteilen und Strafbefehlen	16.475,00 €
Summe der erwirkten Freiheitsstrafe (in Jahren)	5,3
Eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen Ordnungswidrigkeiten	5
Abgeschlossene Ermittlungsverfahren wegen Ordnungswidrigkeiten	3
Summe der festgesetzten Geldbußen, Verwarnungsgelder und Verfall	3.000,00 €
Schadenssumme im Rahmen der straf- und bußgeldrechtlichen Ermittlungen	110.059,88 €

Das Land Berlin hat sich in einem aktuellen Gesetzgebungsverfahren erfolgreich dafür ausgesprochen, die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen der Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Bundeszollverwaltung und den Taxibehörden der Länder zu intensivieren. Das von Bundestag und Bundesrat beschlossene Gesetz zur Stärkung der Bekämpfung der Schwarzarbeit und illegalen Beschäftigung ist am 9.3.2017 im Bundesgesetzblatt (BGBl.) verkündet worden und am darauffolgenden Tag in Kraft getreten.

¹ Hauptuntersuchung

Frage 6: Steht der Senat mit den verschiedenen Taxi-Interessenvertretungen, wie Taxi-Innung, Taxi-Verband, Verein der Taxifahrer etc. in regelmäßigem Austausch zu Themen wie Schwarzarbeit oder organisiertem Betrug? Wenn ja, wie häufig erfolgt dieser?

Antwort zu 6: Das LABO trifft sich derzeit in der Regel einmal im Quartal mit den in das Anhörverfahren eingebundenen Taxiverbänden. Die Senatsverwaltung hat entsprechende anlassbezogene Kontakte.

Frage 7: Wie hoch ist die Zahl der registrierten Taxen, die bisher noch nicht über eine pflichtgemäß zu installierendes Fiskaltaxameter verfügen (Übersicht Stand Februar 2017)? Sollte die Zahl nicht vorliegen, warum wird dieser Verstoß gegen die abgaberechtlichen Pflichten bisher nicht vollumfänglich erfasst?

Antwort zu 7: Es gibt keine gesicherten Erkenntnisse, in wie vielen Fahrzeugen tatsächlich bereits sog. Fiskaltaxameter installiert sind. Seit dem 1. Januar 2017 besteht zwar die Pflicht, die im Taxameter erfassten steuerlich relevanten Einzeldaten vollständig und unveränderbar zu speichern und aufzubewahren. Fahrzeuge, die bereits vor dem 1. Januar 2017 konzessioniert worden sind, müssen jedoch nicht erneut beim LABO vorgeführt werden, um den Nachweis der Installation zu erbringen. Das LABO verfügt auch nicht über die Ressourcen, alle im Land Berlin konzessionierten Fahrzeuge in Augenschein zu nehmen.

Unternehmen, die das sog. INSIKA²-Verfahren nutzen, benötigen hierzu eine INSIKA-Smartcard, die bei der D-Trust GmbH erhältlich ist. Die D-Trust GmbH hat bis Ende Dezember 2016 insgesamt 3.209 Smartcards an Berliner Taxiunternehmen ausgegeben.

Hinsichtlich der steuerlichen Prüfungen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Frage 8: Wurden im Zeitraum 2016-2017 aufgrund der Auswertungen der Fiskaltaxameter Taxizulassungen entzogen? Wenn ja, wie viele und aus welchen Gründen?

Antwort zu 8: Einem Mehrwagenunternehmen wurde im Februar 2017 der Antrag auf Erneuerung der zeitlich befristeten Genehmigung zum Verkehr mit Taxen versagt. Das Unternehmen hatte bereits im Jahr 2016 Fiskaltaxameter in seinen Fahrzeugen installiert. Die damit aufgezeichneten Daten konnten bei der vom LABO durchgeführten intensivierten Zuverlässigkeitsprüfung nicht in Übereinstimmung mit den sonstigen Betriebsunterlagen des Unternehmens gebracht werden. Insbesondere gab es deutliche Abweichungen zu den „händisch“ geführten Einnahmeursprungsaufzeichnungen und zu den Einfahrtsdaten in den Nachrückbereich am Flughafen Tegel.

Einem anderen Mehrwagenunternehmen wird die Genehmigung demnächst versagt werden. Dieses Unternehmen hatte Fahrzeuge erworben, in die bereits Fiskaltaxameter eingebaut waren. Ausweislich der Datenaufzeichnungen wurden die Fahrzeuge zum Zwecke der Personenbeförderung eingesetzt, bevor das LABO eine abschließende Entscheidung zu dem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zum Verkehr mit Taxen erlassen hat. Es liegt mithin eine ungenehmigte Personenbeförderung vor, die die Unzuverlässigkeit des Unternehmers belegt.

Frage 9: Hat der Senat bereits eine aktuelle Bewertung zur wirtschaftlichen Situation der Taxi-Unternehmen durch Auswertung der gesammelten Datenlage der Fiskaltaxameter veranlasst/vorliegen? Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt diese? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 9: Seit dem 1. Januar 2017 muss jedes Taxameter (ohne weitere Übergangsfrist) die Anforderungen aus dem BMF³-Schreiben vom 26. November 2010 zur „Aufbewahrung digitaler Unterlagen bei Bargeschäften“ erfüllen. Die digitale Einzelaufzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten können durch den Einsatz sog. Fiskaltaxameter gewährleistet werden. Darauf hat die Senatsverwaltung für Finanzen mehrfach ausdrücklich hingewiesen, zuletzt in dem im Internet veröffentlichten Protokoll über eine Besprechung der Senatsverwaltung für Finanzen mit Verbandsvertretern des Berliner Taxigewerbes und der IHK Berlin. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat die Fortführung des im Jahr 2015 (mit der damals sehr begrenzten Zahl von Fiskaltaxametern) begonnenen sog. Fiskaltaxameter-Panels zunächst für das Jahr 2017 in Auftrag gegeben. Verwertbare Erkenntnisse daraus werden für das Jahr 2017 erst Anfang des Jahres 2018 vorliegen.

Frage 10: Wie bewertet der Senat die Einschätzung, dass aufgrund der Vielzahl an zugelassenen Taxiunternehmen (Überangebot, Wettbewerbsdichte) eine Unterbietungsmentalität gefördert wird, die dazu führt, dass Unternehmen am Mindestlohn vorbei arbeiten oder andere Rechtsvorgaben unbeachtet lassen?

Antwort zu 10: Für die Beantwortung der Frage, ob die Vielzahl an zugelassenen Taxiunternehmen eine etwaige Unterbietungsmentalität fördert, ist zunächst die besondere Situation Berlins als Hauptstadt und die Größe der Stadt mit entsprechender Nachfrage nach Taxidienstleistungen zu bewerten. In erster Linie ist es Aufgabe der zuständigen Stellen - die diese auch wahrnehmen - entsprechend dem erkannten Handlungsbedarf gezielt gegen die jeweiligen konkreten Rechtsverstöße vorzugehen.

² Integrierte Sicherheitslösung für messwertverarbeitende Kassensysteme

³ Bundesfinanzministerium

Frage 12: Wie steht der Senat aktuell zu dem Vorhaben einer Beschränkung der Erteilung von Konzessionen auf eine Maximalzahl an Zulassungen auf Grundlage des § 13 IV Nr. 2 PBefG? Wie schätzt der Senat die derzeitige rechtliche Bewertung einer solchen Festlegung für das Land Berlin ein?

Frage 13: Strebt die Genehmigungsbehörde auf Grundlage der zugenommenen Taxidichte die Einschaltung eines Beobachtungszeitraumes im Sinne von § 13 IV S. 3 PBefG an?

Antwort zu 12 und 13: Ein Beobachtungszeitraum für Berlin wird aktuell nicht angestrebt. Aus der derzeitigen Taxidichte allein lassen sich keine Anhaltspunkte dafür herleiten, dass die Funktionsfähigkeit des Berliner Taxigewerbes aktuell tatsächlich bedroht wäre. § 13 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), der die Voraussetzungen für die Anordnung eines Konzessionsstopps bzw. eines diesem vorgeschalteten Beobachtungszeitraums regelt, ist unter Berücksichtigung des Grundrechts auf Berufsfreiheit (Art. 12 des Grundgesetzes) derjenigen anzuwenden, die den Beruf des Taxiunternehmers erst ergreifen oder die Zahl der ihnen genehmigten Taxen erweitern wollen. Grundsätzlich hat jeder, der den Beruf des Taxiunternehmers ergreifen möchte und der die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt, einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. Das OVG Berlin hat im Jahr 2000 zu den Voraussetzungen eines Beobachtungszeitraumes nach § 13 Abs. 4 PBefG klargestellt, dass allein eine schwierige Ertragslage kein Versagungsgrund sei. Das gesetzliche Merkmal der Bedrohung des örtlichen Taxengewerbes in seiner Funktionsfähigkeit lasse keine Prüfung (allein) an dem Maßstab zu, ob die Taxenunternehmer noch einen angemessenen Gewinn erzielen. Die objektiven Berufszulassungssperren dienten nur dem öffentlichen Verkehrsinteresse und nicht dem Zweck, die bereits in dem Beruf Tätigen vor wirtschaftlich spürbarer – auch harter – Konkurrenz und vor den wirtschaftlichen Risiken des Berufs zu schützen. Eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes ist danach erst dann zu besorgen, wenn die Erteilung weiterer Genehmigungen zu schwerwiegenden Mängeln in der Verkehrsbedienung durch Taxen führen würde.

Berlin, den 14. März 2017

In Vertretung

J e n s – K i r c h n e r

.....

Senatsverwaltung für

Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mrz. 2017)