

**Ist die Umsatzbeteiligung im Taxigewerbe rechtswidrig?
Welche Entlohnungsvarianten stellen eine Alternative dar?**

**Vortrag anlässlich des taxi-heute Seminars
Wege aus der Kostenfalle
6.07.2012 in Hamburg**

- **Umsatzprovision als Entlohnung für Taxifahrer hat eine überragende Bedeutung im Taxigewerbe.**
- **Wirtschaftliche Vorteile für Taxiunternehmen durch flexible Lohnkosten.**
- **Umsatzbeteiligung als Vergütung hat lange Tradition – bereits im vorletzten Jahrhundert wurden Droschkenkutscher so entlohnt.**
- **Tarifverträge für Taxi- und Mietwagenfahrer regeln die Vergütung (auch) über Umsatzprovisionen.**

- **Ausgelöst durch eine Hamburger Fahrerinitiative wird die rechtliche Zulässigkeit der Umsatzbeteiligung als Entlohnung in Frage gestellt.**
- **Hamburger Behörden vertreten die Auffassung, die Umsatzbeteiligung verstößt gegen § 3 Fahrpersonal-Gesetz.**
- **In Musterprozessen soll demnächst geklärt werden, ob diese Rechtsauffassung richtig ist.**
- **Die (reine) Umsatzbeteiligung als Entlohnung kann auch sittenwidrig sein (Urteil LAG Hamm vom 16.10.1989).**

- **§ 3 FPersG verbietet Entlohnung nach zurückgelegten Fahrstrecken oder der Menge der beförderten Güter.**
- **Das gilt auch für Prämien und Zuschlägen für diese Fahrstrecken oder Gütermengen.**
- **Ausgenommen sind Vergütungen, die nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.**
- **Bei der Verabschiedung des Gesetzes wurde durch den Gesetzgeber hervorgehoben, dass auch zukünftig die Umsatzbeteiligung von Taxifahrern zulässig sei.**

- **Nach dem Wortlaut der Vorschrift ist die Vergütung der Taxifahrer mit einer Umsatzbeteiligung nicht unmittelbar betroffen.**
- **Rechtsprechung zu § 3 FPersG gibt es kaum.**
- **Die Vorschrift ist nach den (wenigen) vorliegenden Urteilen weit auszulegen. Schutzzweck ist die Sicherheit im Straßenverkehr .**
- **Entscheidend ist nicht eine konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs. Es reicht die abstrakte Gefährdung.**
- **Verstöße gegen § 3 FPersG können mit Geldbuße bis zu 15.000 € belegt werden.**

- **Welche Vergütungsformen lässt § 3 FPersG zu?**
- **Vergütungsformen im Arbeitsverhältnis**
- **Zeitvergütung**
- **Leistungsvergütung**
- **Sonstige Vergütungsformen**

- **Zeitvergütung**
 - leistungsabhängig/Stundenlohn
 - Festgehalt

- **Leistungsvergütung**
 - Akkordlohn
 - Prämien
 - Provisionen

- **Sonstige Vergütungsformen**
 - Gratifikationen
 - Sachleistungen
 - Vermögensbildung
 - Betriebliche Altersversorgung

- **Kombinierte Vergütungsformen**
- **Grundsätzlich sind alle zulässigen Vergütungsformen kombinierbar.**
- **Für den Taxiunternehmer ist eine Kombination aus Zeitvergütung und Leistungsvergütung vorteilhaft.**
- **Mögliche Kombinationen aus Zeit- und Leistungsvergütung**
 - **Stundenlohn differenziert nach Wartezeit am Standplatz, bzw. Leerfahrten und Besetztfahrten**
 - **zusätzliche Prämien für hohe Besetztquote**
 - **zusätzliche Prämien für unfallfreies Fahren**
 - **zusätzliche Prämien für spritsparendes Fahren**

- **Sonderfall: Kombination von Zeitvergütung und Umsatz- oder Gewinnbeteiligung**
- **Soweit die erfolgsabhängige Vergütung keinen maßgeblichen Anteil an der Gesamtvergütung erreicht, kann eine negative Auswirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr ausgeschlossen werden.**
- **Das gilt vor allem dann, wenn eine „Pool“- Lösung vereinbart wird.**
- **Der Anteil der erfolgsabhängigen Vergütung an der Gesamtvergütung sollte dabei 10% nicht überschreiten.**

- **Wenn § 3 FPersG die Umsatzprovisionen verbietet, dann ist auch unzulässig**
- **eine Vergütung pro Tour**
- **und direkte Vergütungsprämien nach Umsatzstufen**

- **Alle Vergütungsabreden zwischen Taxiunternehmer und Taxifahrer müssen dokumentiert werden.**
- **Die Dokumentation erfolgt (regelmäßig) im schriftlichen Arbeitsvertrag.**
- **Mindestens muss die Dokumentation durch schriftliche Bestätigung des Arbeitgebers erfolgen.**
- **Nicht berücksichtigt wurde die Einführung eines gesetzlichen Mindestlohns im Taxigewerbe.**

- **Ausblick:**

Wenn die Umsatzprovision für Taxifahrer gegen § 3 FPersG verstößt, wird das – in Verbindung mit anderen Maßnahmen (z. B. Fiskaltaxameter, gesetzlicher Mindestlohn) - gravierende Änderungen in der (großstädtischen) Unternehmensstruktur zur Folge haben. Große Fahrerbetriebe werden wahrscheinlich nicht mehr wirtschaftlich zu führen sein.

