



# Taxi- und Mietwagenverband Deutschland

## Anmerkungen des Taxi- und Mietwagenverbands Deutschland e.V. (TMV) zum Eckpunktepapier Mobilitätsdatengesetz

1.

Vorab danken wir für die Einberufung und Gestaltung des Stakeholder-Prozesses zum Mobilitätsdatengesetz (MDG). Die damit erfolgte frühzeitige Einbindung der betroffenen Kreise und Verbände in ein Gesetzgebungsverfahren begrüßen wir als vorbildlich, weil wir leider durch diverse Bundesministerien auch gänzlich anderes – vor allem in jüngster Zeit und zunehmend – erfahren mussten.

2.

Die Aufgabenstellung der Beschreibung, wie das kommende Mobilitätsdatengesetz der Datennutzung zur Ermöglichung einer nahtlosen multimodalen Mobilität den Weg ebnet, gelingt dem vorgelegten Eckpunktepapier in weiten Teilen.

3.

In der **Einführung** wird nach unserer Auffassung das Verhältnis zwischen PBefG/MDV und dem MDG nicht deutlich. Wenn die Datenbereitstellung gebündelt werden soll, kann das in der Weise geschehen, dass die in § 3a PBefG i.V.m. MDV bereits ausführlich beschriebene Datenbereitstellung überlagert werden soll. Sollten keine Eingriffe in die bestehenden Regelungen des PBefG samt VO beabsichtigt sein, sollte dies bereits hier auch unmissverständlich erwähnt werden.

4.

Zu 1 (**Begriff Mobilitätsdaten**): Zu verstehen ist nach dem Papier, dass die PBefG-Bereitstellungspflichten national gelten. Da in dem mit dem MDG verfolgtem Gesamtvorhaben einerseits eine Vereinheitlichung/Vereinfachung in dem Papier mehrmals als Zielsetzung angesprochen wird, andererseits die bereitzustellenden Daten der im PBefG geregelten Verkehrsarten und -formen mindestens eine sehr wichtige Rolle spielen, können wir uns durchaus vorstellen, die (bis auf die fehlende Bußgeldbewehrung) im übrigen grundsätzlich gut gestalteten PBefG-Regelungen in §§ 3a bis 3c in dem MDG aufgehen zu lassen bzw. besser sie zu übernehmen.

5.

Zu 2 (**Bündelung der nationalen Umsetzung der EU-Vorgaben zu Mobilitätsdaten in einem Gesetz**): Der hier in 4. angesprochene Vereinheitlichungsgedanke ist zwar angesprochen, allerdings nur als Möglichkeit. Wir würden uns ein „wird“ statt einem „würde“ wünschen.

6.

Zu 3 (**Bereitstellung als offene Daten**): Wer ist Datennutzer? Wenn der Endnutzer, also insbesondere der Mobilitätssuchende, damit gemeint ist, gehen wir mit den Ausführungen dieses Abschnitts konform. Dann ist dies aber auch eindeutig zu beschreiben.

Sollte auch der „Dritte“, wie er nach PBefG i.V.m. MDV geregelt ist, ein Datennutzer in diesem Sinne sein, protestieren wir energisch dagegen. Aus guten Gründen, nämlich denen des Datenschutzes, aber vor allem auch des Schutzes des ausgeübten und betriebenen Geschäftes hat das PBefG in seinen §§ 3b und 3c sowie die MDV in den §§ 5, 6 und 7 sichergestellt, dass Daten- und Geschäftsschutz gewährleistet sind. Es kann nicht sein, dass über eine kostenfreie und so gut wie unregelte Datenteilung langjährig aufgebaute und existierende Geschäftsgrundlagen von Kontrahenten und Disrupteuren abgesaugt werden können. Dem PBefG-Modell ist unverändert zu folgen, höchstens mit Einverständnis des Dateninhabers und unter strenger Beachtung des Datenschutzes darf eine "offene" Bereitstellung an Dritte erfolgen.

7.

Zu 4 (**Vorziehen der von der EU vorgesehenen Bereitstellungspflichten**): Das Ermöglichen eines einheitlichen Termines zum Start der Bereitstellungspflicht mit Einräumung einer adäquaten Übergangsfrist wird begrüßt.

8.

Zu 5 (**Verpflichtende Bereitstellung von Auslastungsdaten**): Da auch der Taxiverkehr öffentlicher Verkehr ist, dies aber nicht allen geläufig ist, sollte die Einbindung der Taxenunternehmen hier beschrieben werden. Die Erhebung von Auslastungsdaten bei dieser Verkehrsform ist im Kundeninteresse sehr sinnvoll, wobei der Gesichtspunkt der fehlenden Erhebungspflicht, sofern die Daten unternehmensseitig nicht erhoben werden, begrüßt wird.

9.

Zu 6, 7 und 8: keine Anmerkungen von unserer Seite.

10.

Zu 9 („**Datenaufsicht**“: **Sanktionierung bei Nichtbereitstellung**): Zu viele Konjunktive und „ultima ratio“. Nach unserer festen Überzeugung angesichts des Anmeldeverhaltens der potenziellen Datenlieferanten hinsichtlich der Datenbereitstellungspflichten nach dem PBefG gehört ein eindeutiges Bekenntnis zu einem geregelten Ordnungswidrigkeitenverfahren (natürlich mit entsprechender vorheriger Androhung eines Bußgeldes) in die Eckpunkte. Nach unseren Erkenntnissen ist die fehlende Ordnungswidrigkeitsbewehrung im PBefG der Grund dafür, dass man die Bereitstellung der Mobilitätsdaten mangels entsprechender Anmeldung bei dem NAP bei den Taxibetrieben nur als „unzureichend“ und bei den Mietwagenbetrieben als „glatten Ausfall“ beschreiben kann. Wenn die Regelungen nur als „letztes Mittel“ per Bußgeld durchgesetzt werden sollen, wird das zu einer langandauernden Entschleunigung führen.

11.

Zu 10: keine Anmerkungen von unserer Seite.

Berlin, den 04.08.2023