

09+10/2021 *Sächsische*



# *Verkehrs- nachrichten*



**Wir gratulieren ganz herzlich ...****im Monat September****zum Geburtstag****50. Geburtstag:**

Tino Erler, Ihr Umzugsprofi, Chemnitz

**im Monat Oktober****zum Geburtstag****65. Geburtstag:**

Volker Drommer, Int. Fuhrunternehmen Volker Drommer, Crimmitschau  
Gernot Kunze, Güter-Ferntransporte Gernot Kunze, Priestewitz OT Laubach

**zum Firmenjubiläum****30 Jahre:**

Transportunternehmen Michael Greiner, Radeburg  
STR GmbH, Weischlitz-Kemnitz

**Kurzarbeitergeld:****Verlängerung der Zugangserleichterungen bis 31. Dezember 2021**

Mit der Vierten Verordnung zur Änderung der Kurzarbeitergeldverordnung werden bis zum 31. Dezember 2021 die Erleichterungen beim Zugang zum Kurzarbeitergeld, die bisher auf Betriebe begrenzt waren, die die Kurzarbeit bis zum 30. September 2021 eingeführt haben, auf alle Betriebe unabhängig vom Zeitpunkt der Einführung der Kurzarbeit ausgeweitet und die volle Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge bis zum 31. Dezember 2021 verlängert.

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## Inhalt

### Wir gratulieren ganz herzlich ...

zum Geburtstag im Monat September/Oktober	2
zum Firmenjubiläum im Monat September/Oktober	2

### Verbandspolitik

30. und 31. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV e.V. am 25. September 2021, Schloss Wackerbarth, Radebeul	4
---	---

### Verkehrspolitik

Geänderte Maß- und Gewichtsvorschriften aufgrund der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Bundesrat macht den Weg frei für elektronischen Frachtbrief	7
BAG richtet Onlineportal für die Rückerstattung zu viel gezahlter Maut ein	8
Mitteilungspflichten an Transparenzregister – Änderung des Geldwäschegesetzes (GwG)	9

### Buchtipps

Buchtipps	11, 13, 19, 24
-----------	----------------

### Internationaler Verkehr

<i>FRANKREICH:</i> Verstöße gegen Gewichtsbeschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr werden ab 2022 sanktioniert	14
Neue Gesetzgebung bei der Winterausrüstung ab 1. November 2021	14
Tempolimit von 30 km/h wird in Paris ausgeweitet	15
<i>GROSSBRITANNIEN:</i> Ausweitung der Pflichten zur Abgabe summarischer Ausgangsanmeldungen für Ausfahrten aus GB ab 01.10.2021	15
Britische Regierung hat die festgelegten Fristen für die Abgabe von Sicherheitserklärungen und Voranmeldungen sowie die Vorlage von Gesundheitszeugnissen verschoben	16
Ausweitung der Ultra Low Emission Zone (ULEZ) in London ab 25. Oktober 2021	16
HMRC: Aktualisierter Leitfaden für den Warentransport nach und aus Großbritannien	17
<i>ITALIEN:</i> „Green Pass“ für den Zugang zu Arbeitsstätten ab 15. Oktober 2021 erforderlich	17
<i>ITALIEN</i> erlaubt 18-Meter-Sattelzüge	17
<i>SPANIEN:</i> Änderung der Fahrverbote in Katalonien	18
Lkw-Überholverbot auf der AP7 an allen Sonntagen bis voraussichtlich Ende 2021 von 15.00 bis 22.00 Uhr	18

Grundsätzlich verlängerte Gültigkeitsdauer von bilateralen Genehmigungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr	18
---	----

### Spedition / Logistik / Möbelspedition

Sendungsflut führt zu Anstieg der Stückgutkosten um 3,5 Prozent	20
Vorstellung des neuen Hauptgeschäftsführers der AMÖ	20
Massive Preissteigerungen für Verpackungen: Ein Ende ist nicht in Sicht	21

### Personenverkehr

Reisegutscheine: Meldepflicht an das Bundesamt für Justiz	22
<i>ÖSTERREICH:</i> Corona-Regeln im Ski- und Winterurlaub	22
<i>FRANKREICH:</i> 3-G-Regel für Kinder ab zwölf Jahren	22
<i>GROSSBRITANNIEN</i> aktualisiert die Einreisebestimmungen	22
<i>RUSSLAND:</i> Einreisebestimmungen	23
Verkehrssicherheitsaktion „Die Schule hat begonnen“ 2021	23

### Recht und Steuern

Reisekosten – Pauschbeträge	25
BMF: Eingeschränkte Steuerfreiheit nur für Transporte ins Drittland	25
Eine arbeitsrechtliche Einordnung zur Corona-Impfung	26
Urteil: Arbeitgeber darf Rückkehr aus Homeoffice anordnen	26
Gesundheitliche Folgen nach Gripeschutzimpfung – kein Arbeitsunfall	27
Keine Entgeltfortzahlung bei Online-Krankschreibung ohne Arztkontakt	27
Haben Praktikanten Anspruch auf Urlaubstage?	27
BAG: Eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung reicht nicht immer	28
VGH Mannheim: Testnachweispflichten für nicht-immunisierte Personen voraussichtlich rechtmäßig	28
Trunkenheitsfahrt auf Supermarktparkplatz: MPU rechtens?	29

### Bildung

Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	30
Angebote der SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	31

## Verbandspolitik

### **30. und 31. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV e.V. am 25. September 2021, Schloss Wackerbarth, Radebeul**

„Außergewöhnliche Umstände erfordern außergewöhnliche Maßnahmen“ mit diesem deutschen Sprichwort begrüßte Präsident Wieland Richter die erlaubten knapp 50 Teilnehmer zur 30. und 31. Ordentlichen Mitgliederversammlung am 25. September 2021 in der Sächsischen Staatsweingut GmbH, Schloss Wackerbarth, in Radebeul.

1,5 Jahre verhinderte das Coronavirus eine Durchführung der jährlich obligatorischen Mitgliederversammlung. Auch der im Dresdner Verkehrsmuseum geplante Festabend zum 30-jährigen Jubiläum des LSV e.V. musste auf Grund behördlicher Anordnung abgesagt werden. Deshalb wurden nun unter Einhaltung der 3-G-Regel gleich 2 Mitgliederversammlungen durchgeführt.

Als Präsident des LSV e.V. übernahm Wieland Richter satzungsgemäß die Aufgabe der Versammlungsleitung und stellte die frist- und formgerechte Zustellung der Einladungen fest. Zur Tagesordnung lagen weder schriftliche Anträge auf Änderungen bzw. Ergänzungen vor noch gab es Anträge aus der Mitgliederversammlung, so dass die Mitgliederversammlung wie geplant durchgeführt werden konnte.

In seinem Bericht zur Lage im Gewerbe fasste Wieland Richter die vergangenen 18 Monate zusammen. Als Schwerpunkte führte er u. a. die Corona-Pandemie und ihre Folgen für das Gewerbe, Entscheidungen des EU-Parlaments zum Mobility Package und Clean Vehicle-Richtlinie sowie deren Umsetzung in den nächsten Monaten und die Corona-Hilfsprogramme der Regierung an.

Den Mitarbeitern der LSV-Geschäftsstelle dankte er für das hohe Engagement u. a. bei der Information der Unternehmen, der aktiven Beteiligung an Anhörungsverfahren zur Coronaschutzverordnung, den Bemühungen zur Bewilligung finanzieller Unterstützung der Unternehmen bei der Bewältigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie und der Mitarbeit an der Umsetzung des ÖPNV-Rettungsschirms.

Nicht zuletzt sind die Corona-Hilfsprogramme der Regierung für die Unternehmen des Güter- und Personenverkehrs Ergebnis der kontinuierlichen und engagierten Interessenvertretung durch die Bundes- und Landesverbände.

Zur finanziellen Entlastung der Mitgliedsunternehmen trafen Präsidium und Vorstand des LSV e.V. die Entscheidung, für das Beitragsjahr 2020 den LSV-Beitrag um 25 % zu senken.

*Fortsetzung auf Seite 5*





Nach dem Verlesen des Finanzberichts 2019 durch die Steuerberaterin Susanne Hache und dem Bericht der Rechnungsprüferinnen – verlesen von Ina Bachmann – erfolgte die einstimmige Entlassung des Vorstandes und der Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2019.

Nach einer Kaffeepause begrüßte Präsident Wieland Richter die Anwesenden noch einmal – nun zur 31. Ordentlichen Mitgliederversammlung.



Nach Feststellung der satzungskonformen Erfüllung der Regularien wurden auch für das Jahr 2020 Vorstand und Geschäftsführung nach der Verlesung des Finanzberichts und dem Bericht der Rechnungsprüferinnen einstimmig entlastet.

Die Wahl des Vorstandes und der Rechnungsprüfer wurde vom einstimmig gewählten Wahlleiter Joachim Hoffmann geleitet. Die Mitgliederversammlung entschied sich für eine Durchführung als offene Wahl.

Der neu gewählte **LSV-Vorstand** setzt sich wie folgt zusammen:

**Wieland Richter – Präsident**

Geschäftsführer – W. Richter Verkehrsbetrieb GmbH, Großenhain

**Joachim Peter – Vizepräsident**

Gesch. f. Gesellschafter – Fritz Peter und Söhne GmbH, Oschatz

**Tino Bauer**

Gesch. f. Gesellschafter – Bauer Spedition GmbH, Callenberg

**Karsten Grafe**

Inhaber – Grafe Transport, Stölpchen

**Dieter Harnecker**

Gesch. f. Gesellschafter – Gröner Harnecker Logistik GmbH, Chemnitz

**Andreas Kultscher**

Geschäftsführer – Regionalbus Leipzig GmbH, Deuben

**Claus Meischner**

Inhaber – Spedition Claus Meischner, Thermalbad Wiesenbad

**Wilfried Runge**

Inhaber – Runge-Reisen, Grimma

**Jens Vogel**

Gesch. f. Gesellschafter – Vogel Mineralölhandel & Transportlogistik GmbH, Leipzig

**Dieter Vollhardt**

Inhaber – Taxi Vollhardt, Leipzig



Fortsetzung von Seite 5

Als **Rechnungsprüferinnen** wurden einstimmig im Amt bestätigt:

**Ina Bachmann**

Geschäftsführerin – Autotransport- und Logistik GmbH Chemnitz, Wüstenbrand

**Grit Jähler**

Geschäftsführerin – Taeter Tours GmbH, Dresden

**Gudrun Rämisch**

Prokuristin, Betriebsleiterin – Satra Eberhardt GmbH, Kesselsdorf



Den letzten Tagesordnungspunkt der Mitgliederversammlung bildete das Grußwort des verkehrspolitischen Sprechers der FDP-Bundestagsfraktion, Torsten Herbst.

In seinem Statement gab er einen Einblick in die Pläne der FDP für die nächste Legislaturperiode.

Zusammenfassend lässt er erkennen, dass die Rückkehr zu einem soliden Haushalt und ein Ende der Verschuldung, Standortsicherung und Bekämpfung der Wettbewerbsverzerrung sowie die Erhöhung der Investitionen im Verkehrsbereich für eine moderne Infrastruktur – nicht nur für die Eisenbahn – unverzichtbar sind und dass er den Alleingang Deutschlands bzgl. Klimaschutz für falsch hält. Ziel sollte sein: weg von der Ökoplanwirtschaft und Schaffung gleicher Voraussetzungen in ganz Europa, um wettbewerbsneutral zu werden.



Zum Abschluss der Veranstaltung lud der Vorstand die Anwesenden zu einem Mittagsbuffet und einer Führung durch die Wein- und Sektherstellung der Sächsischen Staatsweingut GmbH Schloss Wackerbarth ein.

Wir bedanken uns bei den anwesenden Mitgliedern für ihre Teilnahme und ihr Interesse.

Ganz besonders danken wir der SVG Sachsen und Thüringen eG für die finanzielle Unterstützung unserer Veranstaltung.

## Verkehrspolitik

### **Geänderte Maß- und Gewichtsvorschriften aufgrund der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

Mit Inkrafttreten der 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften werden einzelne Vorschriften über Maße und Gewichte in der StVZO neu formuliert und teilweise ergänzt.

Dies betrifft die bereits geltende Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts bei Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben, die Zulassung längerer Sattelzüge beim Transport von 45-Fuß-Containern sowie die Entfernungsregeln bei Vor- und Nachlauftransporten im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene und Straße/Wasserstraße. Im nationalen Kombinierten Verkehr gilt nach wie vor die 53. Ausnahmeverordnung zur StVZO.

Die 55. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ist am 2. Juli 2021 im Bundesgesetzblatt, Teil I, Nr. 38 veröffentlicht worden und einen Tag später in Kraft getreten.

Sie beinhaltet unter anderem eine Änderung und teilweise Neufassung der in der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) enthaltenen Vorschriften über Fahrzeugmaße und -gewichte.

Ein Teil der neugefassten Vorschriften war schon Bestandteil der 55. Ausnahmeverordnung zur StVZO aus dem Jahr 2018 (siehe RS 267/2018/a vom 20.12.2018), die mit der vorliegenden Verordnung wieder aufgehoben wird.

### **Längere Fahrzeuge bei Transport von 45-Fuß Containern**

Dies betrifft insbesondere die Zulassung einer höheren Teillänge und Gesamtlänge bei Sattelzugkombinationen, die einen Container oder Wechselbehälter mit 45-Fuß Länge transportieren.

Danach erlaubt der neu eingefügte § 32 Absatz 4c in diesen Fällen eine Überschreitung der höchstzulässigen Teillänge und Länge von Sattelkraftfahrzeugen um 15 cm.

Darüber hinaus listet der neu gefasste § 32, Absatz 6 eine Reihe technischer Einrichtungen und Anbauteile auf, die bei der Messung der Fahrzeuglängen nicht zu berücksichtigen sind.

Dazu gehören etwa aerodynamische Luftleiteinrichtungen und Ausrüstungen mit einer Typgenehmigung gemäß EU-Verordnung 1230/2012, Stangenstromabnehmer von Elektrofahrzeugen oder Hubladebühnen und Ladebrücken, die im eingeklappten Zustand höchstens 300 mm hervorragen.

### **Höhere Gewichtsgrenzen bei alternativen Antrieben**

Durch eine Änderung in § 34 der StVZO dürfen die höchstzulässigen Gewichtsgrenzen bei Fahrzeugkombinationen mit einem Kraftfahrzeug mit alternativem Antrieb (Strom, Wasserstoff, LNG/CNG, Flüssiggas LPG) um eine Tonne überschritten werden. Sofern es sich um einen emissionsfreien Antrieb im Sinne der Artikel 1 und 2 der EU-Richtlinie 96/53/EG handelt, darf das zulässige Gesamtgewicht einer Fahrzeugkombination unter Beachtung der Achslasten sogar um bis zwei Tonnen überschritten wer-

den. Voraussetzung dazu ist, dass das Mehrgewicht der Fahrzeugkombinationen auch durch die alternative bzw. emissionsfreie Antriebstechnologie begründet ist (§ 34, Abs. 6a StVZO).

Als emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug definiert Artikel 3 Nr. 11 der EU-Verordnung 2019/1242 ein schweres Nutzfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsmaßnahmen bzw. nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und ihren Durchführungsmaßnahmen bestimmte Emissionen weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh bzw. weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/km betragen.

### **Neufassung Vor- und Nachlaufregelung im Kombinierten Verkehr**

Eine Neufassung haben auch die Bestimmungen zum Vor- und Nachlauf im Kombinierten Verkehr erfahren. Der neu gefasste § 34, Abs. 6, Nr. 6 erlaubt hier die höheren Gewichtsgrenzen von 42 t für Sattelkraftfahrzeuge bestehend aus einem zweiachsigen Zugfahrzeug und einem dreiachsigen Sattelanhänger sowie von 44 t für Sattelkraftfahrzeuge bestehend aus einem dreiachsigen Zugfahrzeug und einem zwei- oder dreiachsigen Sattelanhänger, die einen oder mehrere Container oder Wechsellaufbauten mit einer Gesamtlänge von bis zu 45 Fuß befördern. Voraussetzung dazu ist, dass es sich um intermodale Beförderungsvorgänge im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 96/53/EG handelt.

Fortsetzung auf Seite 8

Fortsetzung von Seite 7

Dieser nimmt Bezug auf Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG, die Kombinierten Verkehr als Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten definiert, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechsellaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt.

Der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt dabei entweder für die Zu- und Ablaufstrecke zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof oder für die Ablaufstrecke zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden.

### **National gilt nach wie vor ein 150-km-Radius bei Umschlagterminals der Bahn**

Im Zuge der Umsetzung der geänderten EU-Richtlinie 96/53/EG in der StVZO wird dort eine maximale Entfernung von 150 km nur bei den Zu- und Ablaufverkehren um See- und Binnenhafenterminals vorgeschrieben, nicht in den Vor- und Nachläufen zu den Bahnterminals.

Im nationalen Kombinierten Verkehr gelten jedoch zusätzlich die Vorschriften der 53. Ausnahmeverordnung zur StVZO, die auch für die Zu- und Ablaufverkehre auf der Straße zu den Umschlaganlagen der Bahn eine maximale Entfernung von 150 km Luftlinie vorschreibt.

Die Ausnahmeverordnung erlaubt darüber hinaus ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen abweichend von § 34 Abs. 6 Nr. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für Fahrzeugkombinationen (Züge und Sattelkraftfahrzeuge) mit mehr als vier Achsen unter Beachtung der Vorschriften für Achslasten.

Eine Differenzierung in 42 und 44 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht in Abhängigkeit von der Achszahl einer Sattelzugkombination findet hier nicht statt. Diese ist jedoch beim grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr zu beachten.

## **Bundesrat macht den Weg frei für elektronischen Frachtbrief**

*Die formalrechtlichen Voraussetzungen für die deutsche Ratifizierung des e-CMR Zusatzprotokolls wurden geschaffen.*

*Damit können mit Beginn des kommenden Jahres auch in Deutschland elektronische Frachtbriefe genutzt werden. Voraussetzung hierfür sind technische Standards, die auch rechtssicher sind.*

Mit Zustimmung des Bundesrats kann jetzt auch Deutschland dem e-CMR-Protokoll beitreten. Damit wurden am 17. September 2021 die formalrechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz des elektronischen Frachtbriefs im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr geschaffen. Die Inkraftsetzung erfolgt voraussichtlich im Januar 2022 ohne nationales Ausführungsgesetz allein durch deutsche Zeichnung des CMR-Zusatzprotokolls.

Der e-CMR-Frachtbrief muss hinsichtlich Warenannahme- und -empfangsbestätigung die gleiche Beweiskraft haben wie ein Papierdokument, die nicht nur zivilrechtlichen, sondern auch öffentlich-rechtlichen Anforderungen (z. B. bei behördlichen Kontrollen in verschiedenen Ländern) genügt. Diese umfasst u. a. die Authentifizierung der Vertragsparteien eines Frachtvertrags und die Integrität des Frachtbriefs (d. h. die Unveränderbarkeit des digitalen Dokuments bzw. die Nachverfolgbarkeit nachträglicher Änderungen) wie sie sich aus § 408 Abs. 3 HGB und EU-Verordnung 910/2014 über die elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen (eIDAS) ergeben.

Zur konkreten, rechtlich belastbaren Ausgestaltung trifft das CMR-Zusatzprotokoll allerdings keine Aussage.

Auch die technische Umsetzung sowie die Schaffung einheitlicher Standards und Normen für die Datengenerierung, -speicherung und -visualisierung definiert das Protokoll nicht. Dies bleibt den Vertragsparteien im Straßengüterverkehr selbst überlassen.

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik begleitet verschiedene Initiativen zur Entwicklung rechtssicherer Anwendungen zur Erstellung und Verwendung digitaler Frachtbriefe.

So entwickelt beispielsweise das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Open Source Software als Standardlösung vor allem für kleine und mittelständische Unternehmen, die auf etablierten

Fortsetzung auf Seite 9

Fortsetzung von Seite 8

Datenstandards wie dem UN/CEFACT e-CMR-Modell basiert ([www.silicon-economy.com/project/digitaler-frachtbrief-efrachtbrief/](http://www.silicon-economy.com/project/digitaler-frachtbrief-efrachtbrief/)). Die Software soll die Erzeugung, Speicherung und Weiterverarbeitung von digitalen Frachtbriefen für den nationalen und internationalen Transport ermöglichen.

Auch wenn die Ratifizierung des e-CMR-Abkommens 13 Jahre nach dessen Verabschiedung zu begrüßen ist, kann angesichts der oben beschriebenen Hürden noch nicht von einem flächendeckenden Blitzstart in Deutschland ausgegangen werden.

## **BAG richtet Onlineportal für die Rückerstattung zu viel gezahlter Maut ein**

Mit Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes wurden die Lkw-Mautsätze rückwirkend angepasst. Die Erstattung zu viel gezahlter Mautbeträge kann ab dem 3. November 2021 über ein Onlineportal des BAG beantragt werden.

Der Bundestag hatte infolge des EuGH-Urteils vom 28. Oktober 2020 das Bundesfernstraßenmautgesetz geändert und die Lkw-Mautsätze rückwirkend für den Zeitraum vom 28. Oktober 2020 bis 30. September 2021 reduziert.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat für das Rückerstattungsverfahren jetzt unter der Adresse [https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2021/aenderung\\_Mautsaetze\\_ruckwirkendab21102020.html?nn=3293746](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2021/aenderung_Mautsaetze_ruckwirkendab21102020.html?nn=3293746)

ein Onlineportal eingerichtet, auf dem ab dem 3. November 2021 Erstattungsansprüche geltend gemacht werden können. Hier sind auch die neuen Mautsätze hinterlegt.

Das BAG weist darauf hin, dass Erstattungsanträge, die den Zeitraum ab 28. Oktober 2020 betreffen, auf Grundlage geltenden Rechts zügig beschieden werden, sofern alle erforderlichen Antragsunterlagen, insbesondere Nachweise über bis zum 30. September 2021 geleistete Mautzahlungen, vorliegen. Sofern die Anträge bis zum 31. Dezember 2023 eingereicht werden, droht keine Verjährung.

Bereits eingereichte Erstattungsanträge für vor dem 28. Oktober 2020 zu viel gezahlte Maut ruhen weiterhin so lange, bis eine rechtskräftige Entscheidung in den anhängigen verwaltungsgerichtlichen Musterverfahren ergangen ist.

## **Mitteilungspflichten an Transparenzregister – Änderung des Geldwäschegesetzes (GwG)**

Mit Wirkung zum 1. August 2021 ist das Transparenzregister- und Finanzinformationsgesetz in Kraft getreten.

Damit verbunden ist die Neuregelung von Mitteilungspflichten von Unternehmen gegenüber dem Transparenzregister nach dem Geldwäschegesetz (GwG).

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## **Mitteilungspflichten**

Juristische Personen des Privatrechts sind verpflichtet, dem Transparenzregister Angaben zu den wirtschaftlich Berechtigten zu machen.

Nach der bis zum 1. August 2021 maßgeblichen Rechtslage galten diese Mitteilungspflichten bereits als erfüllt, wenn sich die Angaben zum wirtschaftlich Berechtigten bereits aus allgemein elektronisch abrufbaren Eintragungen wie beispielsweise dem Handels- oder Unternehmensregister ergaben.

Diese sogenannte Mitteilungsfiktion ist mit Wirkung zum 1. August 2021 entfallen. Damit sind alle juristischen Personen des Privatrechts (z. B. GmbH, AG, e.V.) und eingetragenen Personengesellschaften (z. B. KG, OHG) verpflichtet, Angaben zu den wirtschaftlich Berechtigten einzuholen, aufzubewahren, auf aktuellem Stand zu halten und unverzüglich zur Eintragung in das Transparenzregister mitzuteilen.

Die Mitteilung erfolgt online unter <https://www.transparenzregister.de/tr>. Für eingetragene Vereine (e. V.) hat der Gesetzgeber eine Erleichterung der Mitteilungspflichten eingeführt.

Die für den jeweiligen Verein im Vereinsregister hinterlegten Angaben werden automatisch in das Transparenzregister übernommen, sodass Vereine anders als die übrigen genannten juristischen Personen nicht gegenüber dem Transparenzregister aktiv werden müssen.

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung von Seite 9

### **Gegenstand der Mitteilung**

Gemäß § 19 Absatz 1 GwG sind gegenüber dem Transparenzregister folgende Angaben zum wirtschaftlichen Berechtigten zu machen:

1. Vor- und Nachname
2. Geburtsdatum
3. Wohnort
4. Art und Umfang des wirtschaftlichen Interesses und
5. alle Staatsangehörigkeiten

### **Wirtschaftlich Berechtigter**

Die Definition des wirtschaftlich Berechtigten ergibt sich aus der überaus umfangreichen Regelung des § 3 GwG.

Demnach sind unter wirtschaftlich Berechtigten zu verstehen:

- ausschließlich natürliche Personen, in deren Eigentum oder unter deren Kontrolle das Unternehmen steht oder
- die natürliche Person, auf deren Veranlassung eine Transaktion letztlich durchgeführt oder eine Geschäftsbeziehung begründet wird.

Bei juristischen Personen oder sonstigen Vereinigungen ist jede natürliche Person wirtschaftlich Berechtigter, die unmittelbar oder mittelbar

- mehr als 25 Prozent der Kapitalanteile hält oder
- mehr als 25 Prozent der Stimmrechte kontrolliert oder
- auf vergleichbare Weise Kontrolle ausüben.

Wirtschaftlich Berechtigter ist auch derjenige, der mittelbare Kontrolle über die Vereinigung ausüben kann. Mittelbare Kontrolle liegt dabei insbesondere dann vor, wenn entsprechende Anteile von einer oder mehreren Vereinigungen gehalten werden, die ihrerseits von einer natürlichen Person kontrolliert werden.

Kontrolle liegt insbesondere vor, wenn die natürliche Person unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss (§ 290 Abs. 2 bis 4 HGB) auf die Vereinigung nach § 20 Abs. 1 GwG ausüben kann.

Kann keine natürliche Person als wirtschaftlich Berechtigter ermittelt werden, gilt der gesetzliche Vertreter oder geschäftsführende Gesellschafter oder Partner des Vertragspartners als wirtschaftlich Berechtigter.

### **Übergangsfristen**

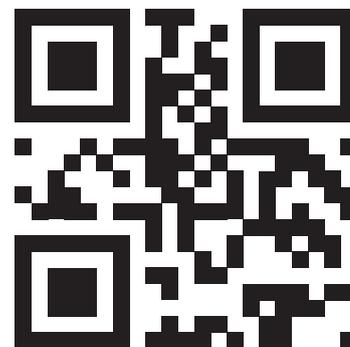
Für nach dem GwG zur Mitteilung verpflichtete Unternehmen, für die bislang die Mitteilungsfiktion galt, wurden Übergangsfristen eingeführt. Danach müssen die Mitteilungen an das Transparenzregister

1. sofern es sich um eine Aktiengesellschaft, SE, Kommanditgesellschaft auf Aktien handelt bis zum 31. März 2022,
2. sofern es sich um eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Genossenschaft, Europäische Genossenschaft oder Partnerschaft handelt bis zum 30. Juni 2022,
3. in allen anderen Fällen bis spätestens zum 31. Dezember 2022 erfolgen.

### **FAQ-Katalog**

Das Bundesverwaltungsamt hat zum Transparenzregister einen umfangreichen FAQ-Katalog veröffentlicht, der sowohl inhaltliche Auslegungs- als auch formale Umsetzungsfragen zum Gegenstand hat.

**Schnell mal  
auf die  
Internetseite  
des LSV e.V.?**



## Buchtipps

### Presseinformation



## Das Jahrbuch für Fahrer: Berufskraftfahrer unterwegs 2022

Das Bordbuch „Berufskraftfahrer unterwegs 2022“ enthält auch in der 29. Auflage wieder alle wichtigen Fahrverbote und Länderinformationen für Europa. Es eignet sich daher optimal für Fahrer im Personen- und Güterkraftverkehr, sowie Unternehmer und Disponenten.

Der „Berufskraftfahrer unterwegs 2022“ ist ein hilfreiches Nachschlagewerk für Fahrer im Berufsalltag und enthält den gültigen Bußgeldkatalog, sowie viele hilfreiche Informationen zu den Lenk- und Ruhezeiten. Mit aktuellen Beiträgen über das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz greift es den Wegfall der Schlüsselnummer 95 auf und bietet einen Rundumblick über das Recht von A bis Z. Zahlreiche Tabellen, Checklisten und kurze Erläuterungen helfen komplexe Themen für jedermann zugänglich zu machen.

Mit der beigelegten Bestätigungskarte kann sich der Unternehmer außerdem bescheinigen lassen, dass die Fahrerlaubnis seiner Fahrer nach § 31 (2) StVZO gültig ist und dass er das Bordbuch unterstützend zur Unterweisung einsetzt.

#### Neu in 2022:

- Jahresupdate Recht von A bis Z, u. a. ADR 2021, Bußgeldänderungen, neuer Fahrerqualifizierungsnachweis
- Aktueller Beitrag: Vieles neu für Berufskraftfahrer – Bußgeldkatalog, BKF-Qualifikationsgesetz, Weiterbildung
- Verschärfungen im Bußgeldkatalog
- Ladungssicherung komplett überarbeitet und ergänzt



#### **Berufskraftfahrer unterwegs 2022**

Jahrbuch für Fahrer im Güter- und Personenverkehr

Taschenbuch, farbig, 10,2 x 18,3 cm  
250 Seiten, 29. Auflage 2022

**Bestell-Nr.: 26032**

Preis: 9,80 € (10,49 € inkl. MwSt.)

ab 10 Stk.: 8,45 € | ab 20 Stk.: 8,06 € | ab 50 Stk.: 7,60 €

#### **Direkt zu beziehen bei:**

Springer Fachmedien München GmbH

Verlag Heinrich Vogel

Aschauer Straße 30

81549 München

Telefon: 089 203043-1600

Fax: 089 203043-2100

E-Mail: [vertriebsservice@springer.com](mailto:vertriebsservice@springer.com)

[www.heinrich-vogel-shop.de](http://www.heinrich-vogel-shop.de)

## Straßengüterverkehr

### Urteil des VG Köln zu unzulässiger Kabotage

Das Verwaltungsgericht (VG) Köln hat entschieden, dass die deutsche Verwaltungspraxis, nach der auch dann eine unzulässige Kabotage vorliegt, wenn mehr als drei selbstständige Empfänger im Auftrag nur eines Auftraggebers beliefert werden, europarechtskonform ist.

Spediteuren, die eine in Deutschland unzulässige Kabotage beauftragen, obwohl sie von der Unzulässigkeit wussten oder fahrlässig nicht wussten, droht ein Bußgeld von bis zu 20.000 EUR.

Gemäß Art. 8 Abs. 2 VO (EG) 1072/2009 sind im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen zulässig.

Nach Ansicht des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) sind die einzelnen Mitgliedsstaaten berechtigt, den in den europarechtlichen Regelungen nicht hinreichend bestimmten Rechtsbegriff „eine Kabotagebeförderung“ auf nationaler Ebene näher auszugestalten.

Von diesem Recht, eine innerstaatliche Definition des Kabotagebegriffs vorzunehmen, hat beispielsweise Dänemark in nach Ansicht des EuGH europarechtskonformer Weise Gebrauch gemacht. Demnach kann nach dänischem Recht eine Kabotage mehrere Beladeorte oder mehrere Entladeorte umfassen.

Vor diesem Hintergrund hat das Verwaltungsgericht (VG) Köln entschieden, dass die in Deutschland durch das zuständige Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ange-

wandte von den dänischen Regelungen abweichende Verwaltungspraxis europarechtskonform ist. Nach dieser in Deutschland einschlägigen Verwaltungspraxis handelt es sich auch dann um eine unzulässige Kabotagebeförderung, wenn im Auftrag nur eines Auftraggebers mehr als drei selbstständige Empfänger beliefert werden. Unerheblich sei, so das VG Köln, ob in derartigen Konstellationen nach frachtrechtlichen Maßstäben von einer einzigen Beförderung auf der Grundlage eines einzigen Transportvertrags auszugehen sei.

Nach Ansicht des DSLV sind diese durch das VG Köln aufgestellten Grundsätze auch auf Sammelgutverkehre und Teilladungsbeförderungen anwendbar.

Zugleich hat das VG Köln klargestellt, dass nach der deutschen Verwaltungspraxis nur eine einzelne Kabotagebeförderung anzunehmen sei, wenn mehrere Be- und/oder mehrere Entladeorte gegeben sind, sofern an dem Beförderungsvorgang – bestätigt durch die Frachtpapiere – derselbe Auftraggeber und Empfänger beteiligt sind. Damit handele es sich lediglich um eine Kabotagebeförderung, wenn von verschiedenen Adressen ein und desselben Absenders Transporte zu verschiedenen Adressen ein und desselben Empfängers durchgeführt werden.

Spediteure, die fahrlässig oder vorsätzlich nicht wussten, dass ein von ihnen beauftragtes Transportunternehmen **unzulässige Kabotagebeförderungen** durchführt oder seinerseits in Auftrag gibt, droht ein **Bußgeld in Höhe von bis zu 20.000 EUR**.

Mangels einer einheitlichen, europaweit geltenden Definition für „eine Kabotagebeförderung“ bleibt es damit bei einer unterschiedlichen Anwendung der Kabotagevorschriften in den einzelnen Mitgliedsstaaten.

### DSLV-Leitfaden zur Beförderung von Feuerwerkskörpern auf der Straße

Die Beförderung von Feuerwerkskörpern muss zum Jahreswechsel 2021/2022 nach ADR 2021 erfolgen. Aus dem ADR 2021 haben sich jedoch keine Änderungen für den DSLV-Leitfaden Beförderung von Feuerwerkskörpern ergeben, sodass der Leitfaden inhaltlich nicht angepasst werden musste.

Distribution und Transport von Feuerwerkskörpern werden mitunter auch von Unternehmen durchgeführt, die ansonsten selten mit Gefahrgut zu tun haben. Vielen Beteiligten sind die zu beachtenden gesetzlichen Bestimmungen daher nicht bekannt.

Hinweise zum sicheren Umgang gibt der Leitfaden „Beförderung von Feuerwerkskörpern auf der Straße“ des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik. Interessierten Mitgliedsunternehmen stellen wir diesen gern zur Verfügung.

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## Buchtipp

# Presseinformation



## Neue Auflage: Fahrerhandbuch 2022 mit Lenk- und Ruhezeitenkalender

Das „Fahrerhandbuch 2022“ dient **Unternehmern und Lkw-Fahrern** als **firmenspezifisch erweiterbares Handbuch**. Der Fahrer bekommt das Thema der **Lenk- und Ruhezeiten leicht und verständlich erklärt und behält mit seinen Eintragungen im einzigartigen Fahrerkalender den Überblick**.

Gleichzeitig dient das „Fahrerhandbuch“ als **Arbeits-Tagebuch**. Hierfür gibt es täglich ein großes Feld, das auch als **Notizfeld** für sonstige Arbeiten oder **Wartungstermine** genutzt werden kann. **Rätsel, Sudokus und Quizfragen** verkürzen die Wartezeit im Stau oder an der Rampe.

### Neu in 2022

- Inkl. Fahreranweisung „Lenk- und Ruhezeiten“
- Inkl. Fahreranweisung „Arbeitszeiten“
- Diesjähriger Fotoschwerpunkt: **Rostige Schätze und Camper**
- Kalender mit **Fahrverboten** und **Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten**

Das Fahrerhandbuch wird im **DIN A4-Format** und **gelocht** ausgeliefert, so dass es ganz einfach in einen Ordner einsortiert und mit weiteren Informationen ergänzt werden kann.



### Fahrerhandbuch 2022

mit Lenk- und Ruhezeitenkalender

Fahrerkalender DIN A4, gelocht, zum Einhängen in Ordner,

154 Seiten, 12. Auflage 2021

**Bestell-Nr.: 26088**

Preis: 15,90 € (17,01 € inkl. MwSt.)

ab 10 Stk.: 14,16 € | ab 20 Stk.: 13,41 € | ab 50 Stk.: 13,11 €

### Direkt zu beziehen bei:

Springer Fachmedien München GmbH

Verlag Heinrich Vogel

Aschauer Straße 30

81549 München

Telefon: 089 203043-1600

Fax: 089 203043-2100

E-Mail: [vertriebsservice@springer.com](mailto:vertriebsservice@springer.com)

[www.heinrich-vogel-shop.de](http://www.heinrich-vogel-shop.de)

## Internationaler Verkehr

### **FRANKREICH:** **Verstöße gegen Gewichtsbegrenzungen im grenzüberschreitenden Verkehr werden ab 2022 sanktioniert**

Der französische Transport- und Logistikverband TLF informiert, dass **Frankreich ab 1. Januar 2022 die EU-Richtlinie 96/53/EG** über Gewichte und Abmessungen im grenzüberschreitenden Verkehr strikt anwenden wird.

Am 31. Juli 2021 wurde im französischen Amtsblatt (JORF) hierzu der **Erlass 2021/1006** veröffentlicht, der die französischen Vorschriften gemäß der europäischen Richtlinie präzisiert.

Der Erlass bestätigt, dass das zulässige Gesamtgewicht eines **nach Frankreich einfahrenden** Fahrzeugs mit mehr als vier Achsen auf **40 Tonnen** begrenzt ist (eine Ausnahme gilt für den kombinierten Verkehr).

Bislang war die europäische Vorschrift in Frankreich nicht anwendbar, da die französischen Rechtsvorschriften für eine Überschreitung der von der EU festgelegten Gewichtsgrenze keine Sanktionen vorsahen und somit grenzüberschreitende Transporte und nationale Transporte, für die eine Grenze von 44 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gilt, gleichgestellt hatten. Das französische Straßenverkehrsrecht wurde nun mit dem Erlass dahingehend ergänzt, dass **die Strafe für die Nichteinhaltung** der Gewichtsbegrenzung **750 Euro pro überladene Tonne** zulässigem Gesamtgewicht beträgt.

Es sei darauf hingewiesen, dass im Gegensatz zu Frankreich das belgische Verkehrsrecht die europäische Richtlinie noch nicht übernommen hat, also umgekehrt ein Transport **von Frankreich nach Belgien** mit einem Fahrzeug mit bis zu 44 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, in Belgien nicht geahndet würde.

In der Praxis ist zu beachten, dass gemäß der Richtlinie 96/53/EG der Spediteur bei der Beförderung von Containern und Wechselaufbauten mit Kraftfahrzeugen auf der Straße dem ausführenden Transportunternehmen eine formlose Erklärung auszuhändigen hat, in der das Gewicht des zu transportierenden Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist.

Als Spediteur gilt die rechtliche Einheit oder natürliche Person, die auf dem Frachtbrief oder einem gleichwertigen Beförderungspapier als Spediteur angegeben ist und/oder in deren Namen oder auf deren Rechnung ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde.

Das Transportunternehmen hat den Kontrollorganen auf Verlangen Zugang zu allen vom Spediteur bereitgestellten einschlägigen Dokumenten zu gewähren. Bei Verstößen gegen die in der Richtlinie festgelegten Vorschriften kann sowohl der Frachtführer als auch der Spediteur haftbar gemacht werden.

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

### **FRANKREICH:** **Neue Gesetzgebung bei der Winterausrüstung ab 1. November 2021**

Wie die IRU mitteilt, ist ab dem 1. November 2021 die Winterausrüstung in einigen Berggebieten jedes Jahr während der Winterperiode obligatorisch.

#### **Neue Winterperiode:**

Vom 1. November bis 31. März eines jeden Jahres.

#### **Betroffene Berggebiete:**

Alpen, Korsika, Zentralmassiv, Jura, Pyrenäen, Vogesen.

#### **Ausrüstung:**

Abnehmbare Antirutschvorrichtungen (Chains and socks) oder Winterreifen (3PMSF).

Fahrzeuge mit Spikereifen sind von der Ausstattungspflicht ausgenommen.

#### **Bitte beachten:**

Ab dem 1. November 2024 werden nur noch 3PMSF-Reifen als gleichwertig zu Ketten akzeptiert.

Der Kauf und die Verwendung anderer „Schneereifen“ ist weiterhin möglich, jedoch müssen die Benutzer zusätzlich zu diesen Reifen Ketten haben, um vom 1. November bis 31. März in den von der Maßnahme betroffenen Gebieten fahren zu können.

Bis zum 1. November 2024 werden nur Winterreifen mit der Kennzeichnung „M+S“ toleriert.

Fortsetzung auf Seite 15

Fortsetzung von Seite 14

### Reisebusse (M2, M3)

- Das Fahrzeug muss mit mindestens zwei Ketten (oder anderen gleichwertigen Gleitschutzvorrichtungen) ausgestattet sein oder
- mit mindestens 4 Winterreifen ausgestattet sein, die auf mindestens zwei gelenkten Rädern und mindestens zwei angetriebenen Rädern montiert sind. Bei Fahrzeugen mit mehr als einer Lenkachse sind dies die Lenkräder der Hauptlenkung.

### Lastkraftwagen (N2,N3):

- Das Fahrzeug ohne Anhänger oder Auflieger muss mindestens zwei Ketten (oder gleichwertige abnehmbare Gleitschutzvorrichtungen) haben oder
- Mit mindestens 4 Winterreifen ausgestattet sein, die auf mindestens zwei gelenkten Rädern und mindestens zwei angetriebenen Rädern montiert sind. Bei Fahrzeugen mit mehr als einer Lenkachse sind dies die Lenkräder der Hauptlenkung.
- Lastkraftwagen, die mit Anhänger oder Sattelaufleger fahren, müssen in jedem Fall mit abnehmbaren Antirutschvorrichtungen ausgestattet sein.

Weitere Details zu den Zonen nach Bergketten (Karten) und weitere Informationen zur neuen Winterausrüstungsgesetzgebung liegen uns vor und können von interessierten Mitgliedsunternehmen abgefordert werden oder finden Sie unter <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/equipement-de-la-voiture/nouveaux> (nur in französisch).

## Tempolimit von 30 km/h wird in Paris ausgeweitet

Seit dem 30. August 2021 gilt auf fast allen Straßen in Paris eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Die Ringstraße (périphérique) ist davon nicht betroffen, ebenso wie die Boulevards des Maréchaux und einige andere Straßen (die Alleen im Bois de Boulogne und im Bois de Vincennes, die Champs-Élysées, die Avenue Foch, die Avenue de la Grande Armée, die Rue Royale, usw.).

Einzelheiten zu den freigestellten Straßen finden Sie (auf Französisch) unter <https://tinyurl.com/b3dtdxs3>.

Unter <https://tinyurl.com/fka7vw68> finden Sie eine Karte und Details zu den ausgenommenen Straßen.

Quelle: AFTRI

## GROSSBRITANNIEN: Ausweitung der Pflichten zur Abgabe summarischer Ausgangsanmeldungen für Ausfahren aus GB ab 01.10.2021

Am 30.09.2021 liefen einige seit dem 01.01.2021 bestehende Ausnahmen von der Pflicht zur Abgabe summarischer Ausgangsanmeldungen (Exit Summary Declarations, EXS) für Ausfahren aus Großbritannien aus.

Am 30.09.2021 liefen einige seit dem 01.01.2021 bestehende Ausnahmen von der Pflicht zur Abgabe summarischer Aus-

gangsanmeldungen (englisch Exit Summary Declarations oder EXS) für Ausfahren aus Großbritannien aus: Im Fall von RoRo-Transporten GB=>EU unter Versandverfahren (gemVV/T-Verfahren oder TIR) oder auch bei der Beförderung von Leerpalletten und -Containern unter Deckung eines Transportvertrags wird ab 01.10.2021 die Abgabe von EXS erforderlich sein.

EXS im RoRo-Verkehr müssen digital und mindestens zwei Stunden vor Verlassen des britischen Terminals abgegeben werden. Verantwortlich ist der Transportunternehmer.

Die britischen Zollbehörden HMRC haben eine umfangreiche Informationsbroschüre zu Details der summarischen Ein- und Ausgangsanmeldungen veröffentlicht, die ab für bestimmte Ausfahren aus GB (ab 01.10.2021) bzw. für alle Einfahren nach GB (ab 01.01.2022) erforderlich werden.

Ein englischsprachiges Original der Broschüre sowie eine inoffizielle Übersetzung ins Deutsche, die vom BGL erstellt wurde, senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

*Hinweis zum besseren Verständnis des Texts:* Abweichend von der deutschen Praxis werden in GB unter „RoRo“ alle Verkehre verstanden, bei denen sich der Lkw nicht aus eigener Kraft fortbewegt, also die Verladung von Lkws auf Fähren, aber auch auf die Bahn (Eurotunnel).

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## **Die britische Regierung hat die im Border Operating Model festgelegten Fristen für die Abgabe von Sicherheitserklärungen und Voranmeldungen sowie die Vorlage von Gesundheitszeugnissen verschoben**

Die britische Regierung hat mit Erklärung vom 14. September 2021 einen überarbeiteten Zeitplan für die Einführung von Kontrollen für Einfuhren aus der EU bekannt gegeben:

- Die Pflicht zur **Voranmeldung von sanitären und phytosanitären Waren** (SPS-Waren), d. h. Waren mit tierischem Ursprung sowie Pflanzen und Pflanzenprodukte, gilt **ab 1. Januar 2022 statt ab 1. Oktober 2021**.
- Die **neuen Anforderungen an Gesundheitszeugnisse** beim Export, die zum **1. Oktober 2021** eingeführt werden sollten, gelten nun ab dem **1. Juli 2022**.
- **Pflanzengesundheitszeugnisse und physische Kontrollen von SPS-Waren** an Grenzkontrollstellen, die am **1. Januar 2022** eingeführt werden sollen, werden nun am **1. Juli 2022** eingeführt.
- **Sicherheitserklärungen** (summarische Eingangsanmeldungen) für Einfuhren sind ab dem **1. Juli 2022 anstelle des 1. Januar 2022** erforderlich. Keine Änderungen ergeben sich für summarische Ausgangsanmeldungen.

**Vollständige Zollanmeldungen und -kontrollen** werden wie angekündigt am **1. Januar 2022** eingeführt.

Weitergehende Informationen sind auf der Website der britischen Regierung abrufbar.

## **Ausweitung der Ultra Low Emission Zone (ULEZ) in London ab 25. Oktober 2021**

In die ULEZ dürfen nur Dieselfahrzeuge, die die Euronorm 6 erfüllen, einfahren. Ab dem 25. Oktober 2021 wird das Gebiet der Ultra Low Emission Zone (ULEZ) im Zentrum Londons wesentlich erweitert. Die neue ULEZ umfasst ein Gebiet bis zur North Circular Road (A406) und South Circular Road (A205), die selbst doch nicht in die ULEZ fallen. Weitere Einzelheiten über das Gebiet der erweiterten ULEZ:

<https://lruc.content.tfl.gov.uk/detailed-map-of-ulez-expansion-area.pdf>

Praktische Auswirkungen hat die Ausweitung der ULEZ vor allem auf Pkw, Transporter und andere Spezialfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen und Kleinbusse bis zu 5 Tonnen.

Folgende ULEZ-Emissionsnormen gelten weiterhin:

- Euro 3 für Motorräder, Mopeds, motorisierte Dreiräder und Quads
- Euro 4 für Benzin betriebene Pkw, Transporter und andere Spezialfahrzeuge (bis einschließlich 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) und Kleinbusse (bis einschließlich 5 Tonnen)
- Euro 6 für Diesel betriebene Pkw, Kleintransporter und andere Spezialfahrzeuge (bis einschließlich 3,5 Tonnen) und Kleinbusse (bis einschließlich 5 Tonnen)

Für Fahrzeuge, die die o. g. Emissionsstandard nicht erfüllen, besteht die Möglichkeit mit Voranmeldung gegen Entrichtung einer Tagesgebühr von 12,50 GBP in die ULEZ einzufahren.

Weitere Infos zur Ausweitung der ULEZ:

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone/ulez-expansion>

### **Low Emission Zone (LEZ):**

Bitte beachten Sie, dass es neben der Ultra Low Emission Zone (ULEZ) weiterhin die die Low Emission Zone (LEZ) gibt, die ein wesentlich größeres Gebiet als die ULEZ umfasst und den gesamten Großraum London abdeckt. Die ULEZ liegt innerhalb der LEZ.

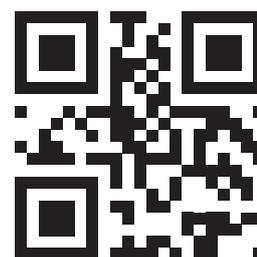
Karte der LEZ: Low Emission Zone map ([tfl.gov.uk](https://tfl.gov.uk))

Bereits seit 26. Oktober 2020 dürfen ausschließlich Lastkraftwagen, Lieferwagen und andere Spezialfahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (GVW), sowie Busse, Kleinbusse und Reisebusse über 5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, die die Euronorm VI erfüllen, in die LEZ fahren.

Diese Fahrzeuge müssen bei Einfahrt in die ULEZ keine zusätzliche ULEZ-Gebühr zahlen.

Somit hat die Ausweitung der ULEZ für Lkw über 3,5 t keine praktischen Auswirkungen, sofern diese bereits für die LEZ registriert sind und die Euronorm VI erfüllen.

**Schnell mal auf die Internetseite des LSV e.V.?**



## **HMRC: Aktualisierter Leitfaden für den Warentransport nach und aus Großbritannien**

Das britische HMRC hat im Anschluss einer Zollkommissionssitzung des europäischen Dachverbands CLECAT Ende September, aktuelle Informationen zum Warentransport nach und aus Großbritannien in einem Leitfaden zusammengestellt.

Die britische Zollbehörde HM Revenue & Customs (HMRC) hat am 27. September 2021 an einer Sitzung der CLECAT Zollkommission teilgenommen und dabei den Teilnehmern die Abläufe für die zukünftigen Zollkontrollen erklärt.

Das HMRC hat im Anschluss einen Leitfaden für Spediteure erstellt, die Waren nach oder aus Großbritannien (GB) transportieren wollen.

Der Leitfaden enthält wichtige Änderungen, die ab dem 1. Oktober 2021 in Kraft getreten sind, aktuelle Informationen zur Registrierung für den Goods Vehicle Movement Service (>GVMS) und zu EU-GB Importkontrollen ab dem 1. Januar 2022. Der Leitfaden ist in verschiedene EU-Sprachen übersetzt worden, darunter auch deutsch.

Des Weiteren hat das HMRC die aktualisierten Sicherheitsanforderungen (Safety & Security) für Importe und Exporte sowie ein Dokument mit FAQs des HMRC Live Events on Safety & Security Exit Summary Declarations, das am 25. August 2021 stattfand, veröffentlicht.

Die Unterlagen senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

## **ITALIEN: „Green Pass“ für den Zugang zu Arbeitsstätten ab 15. Oktober 2021 erforderlich**

Wie der italienische Verband ANITA mitteilt, hat die italienische Regierung mit Dekret vom 21.09.2021 beschlossen, dass ab 15.10.2021 Arbeitnehmer im öffentlichen und privaten Sektor Italiens den „Green Pas“ (3-G-Nachweis) vorweisen müssen, um Zugang zu Arbeitsstätten zu erhalten. Der „Green Pass“ wird auch für alle anderen Personen, die italienische Privatbetriebe oder Produktionsstätten betreten, erforderlich sein.

Der „Green Pass“ ist im Grunde nichts anderes als das Anti-Covid-Zertifikat der Europäischen Union. Er zeigt an, ob jemand geimpft oder von einer Covid-Erkrankung genesen ist bzw., ob in den vergangenen 48 Stunden ein negativer Corona-Test (Antigen- oder PCR-Test) durchgeführt wurde. Ein Impfnachweis auf der deutschen CovPass-App soll in Italien als „Green Pass“ akzeptiert werden.

Nach derzeitigem Stand fallen auch Lkw-Fahrer, die ein Firmengelände betreten, unter die neuen Vorschriften. Dies bedeutet, dass auch Lkw-Fahrer für das Be- und Entladen in den italienischen Firmen einen „Green Pass“ vorlegen müssen. Nach derzeitigem Stand sollen ausländische Fahrer von dieser Anforderung nicht ausgenommen sein.

Bezüglich der Einreisebestimmungen sind derzeit keine Änderungen vorgesehen, so dass internationale Fahrer bei der Einreise nach Italien nach wie vor keinen „Green Pass“ vorlegen müssen.

## **ITALIEN erlaubt 18-Meter-Sattelzüge**

In Italien dürfen in Zukunft bis zu 18 Meter lange Sattelzüge fahren. Dies sieht das in der vergangenen Woche verabschiedete Infrastrukturdekret vor.

Bisher durften solche Fahrzeuge dort nur 16,50 Meter lang sein. Hintergrund sind die Erfahrungen mit dem sogenannten Projekt 18, das vor zwölf Jahren vom Ministerium für Infrastruktur und Mobilität sowie dem Automobilverband Anfia ins Leben gerufen wurde.

Das Dekret muss nun innerhalb von 60 Tagen in ein Gesetz umgewandelt werden. Basis der jetzt vorgesehenen Freigabe der 18 Meter langen Sattelzugkombinationen ist ein zehnjähriges Testprogramm mit 300 Aufliegern à 15,50 Meter Länge.

Dabei traten keine nennenswerten Probleme mit diesen Fahrzeugen auf; auch Unfälle, die nachweislich auf die Überlänge zurückzuführen waren, gab es nach bisherigen Erkenntnissen nicht.

Mit der größeren maximal zulässigen Länge erhöhe sich die Ladekapazität gegenüber den derzeit eingesetzten Standardaufliegern um vier auf dann 37 Paletten.

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## **SPANIEN: Änderung der Fahrverbote in Katalonien**

Mit der EntschlieÙung INT/2663/2021, die am 1. September 2021 in Kraft getreten ist, werden die in Katalonien geltenden Fahrverbote geändert. Abschnitt 1.1.2.3.b) des Anhangs zur EntschlieÙung INT / 332/2021 vom 8. Februar 2021 wird wie folgt geändert:

*„Abschnitt 1.1.2.3.b) b) Auf der N-240 von der PK 87.4 in Lleida bis zur PK 36.5 in Montblanc, in beiden Richtungen, so dass die von dieser Beschränkung betroffenen Fahrzeuge die von der AP-2 / E-90 begrenzte Strecke zwischen den Ausfahrten Nr. 5 in Soses und Nr. 9 in Montblanc als bevorzugte Alternativroute benutzen können.“*

Die EntschlieÙung (auf Spanisch) ist unter <https://tinyurl.com/2vnh-map> einzusehen.

Quelle: ASTIC

## **Lkw-Überholverbot auf der AP7 an allen Sonntagen bis voraussichtlich Ende 2021 von 15.00 bis 22.00 Uhr**

Die kürzliche Beendigung des Konzessionsvertrags für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung der gebührenpflichtigen Autobahn AP7 hat dazu geführt, dass die nun mautfreie AP7 an Wochenenden häufig überlastet ist.

Daher hat die Katalanische Regionalregierung beschlossen, dass ab 03. Oktober 2021 ein Überholverbot für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einem Gewicht von mehr als 7.500 kg zGG auf dem Abschnitt der **Autobahn AP7 zwischen den Kilometern 55 Girona Nord und Kilometer 216 El Vendrell an jedem Sonntag von 15.00 bis 22.00 Uhr** besteht. Das Überholverbot bleibt in Kraft bis die Fahrverbote für das Jahr 2022 veröffentlicht wurden. Es gelten die üblichen Ausnahmeregelungen.

## **Grundsätzlich verlängerte Gültigkeitsdauer von bilateralen Genehmigungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr**

Das BMVI hat eine Übersicht der Staaten, mit denen eine grundsätzlich verlängerte Gültigkeitsdauer der bilateralen Genehmigungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr bis zum 31.01. des jeweiligen Folgejahres vereinbart wurde zur Verfügung gestellt:

Albanien, Belarus  
Bosnien und Herzegowina  
Georgien, Iran  
Kasachstan  
Marokko  
Nordmazedonien  
Moldau  
Montenegro  
Russland  
Serbien  
Tunesien  
Türkei  
Ukraine  
Usbekistan

## **„Sächsische Verkehrsnachrichten“**

### **Herausgeber:**

Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V.  
Palaisplatz 4  
01097 Dresden  
Telefon: 0351 8143270  
Telefax: 0351 8143277  
E-Mail: [info@lsv-ev.de](mailto:info@lsv-ev.de)  
Internet: [www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)  
Präsident: Wieland Richter

**Redaktion:** Dietmar von der Linde (verantw.),  
Petra Gerber

**Anzeigen:** Petra Gerber

**Titelfoto:** Sächsisches Staatsministerium des Innern

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Mit Namen oder Initialen des Verfassers gekennzeichnete Beiträge oder Zitate geben nicht unbedingt die Meinung des Landesverbandes des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V. wieder.

### **Gesamtherstellung:**

Lößnitz Druck GmbH, Radebeul  
Güterhofstraße 5  
01445 Radebeul  
Telefon: 0351 8309890  
0351 8309892  
Telefax: 0351 8309893

## Buchtipp

### Presseinformation



## Mit neuer Rechtslage: Das Kraftverkehrshandbuch 2022

Das „Kraftverkehrshandbuch 2022“ fasst alle branchenrelevanten Regelungen für den Straßengüterverkehr im In- und Ausland zusammen. Es richtet sich an alle Akteure im Transport- und Speditionswesen, die Gütertransporte im In- oder Ausland organisieren und in ihrer täglichen Praxis rechtliche Vorgaben korrekt umsetzen müssen.

Neben Vorschriften zum Markt- und Berufszugang, Arbeits- und Sozialrecht sowie grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr enthält das Jahrbuch insbesondere auch Geschäfts- und Beförderungsbedingungen, aktuelle Rechtsprechung und praktische Arbeitshilfen, wie Kalendarien, Merkblätter und Übersichten. Die Kombination aus Vorschriften, nützlichem Wissen, Hintergrundinformationen und einschlägiger Rechtsprechung machen das Kraftverkehrshandbuch zu einem wertvollen Nachschlagewerk für Unternehmer und Disponenten.

#### Neu in 2022:

- Reform des Berufskraftfahrerqualifikationsrechts
- Berufszugang und Marktzugangsverordnung: umfangreiche Änderungen der EU-Verordnungen
- Wichtige Neuerungen bei den Lenk- und Ruhezeiten
- Neuerung bei den Erklärungs-, Mitführungs- und Aushändigungspflichten bei Beförderung eines Containers oder Wechselaufbaus
- Aktuelles zur StVO-Reform



## Kraftverkehrs- handbuch 2022

Aktuelle Vorschriften für den  
Straßengüterverkehr im In- und Ausland



### Kraftverkehrshandbuch 2022

Aktuelle Vorschriften für den Straßengüterverkehr

Taschenbuch, 10,2 x 18,3 cm

688 Seiten, 47. Auflage 2021

**Bestell-Nr.: 26030**

Preis: € 29,80 (€ inkl. MwSt.)

ab 10 Stk.: 27,46 € | ab 20 Stk.: 26,01 € | ab 50 Stk.: 25,43 €

#### Direkt zu beziehen bei:

Springer Fachmedien München GmbH

Verlag Heinrich Vogel

Aschauer Straße 30

81549 München

Telefon: 089 203043-1600

Fax: 089 203043-2100

E-Mail: [vertriebsservice@springer.com](mailto:vertriebsservice@springer.com)

[www.heinrich-vogel-shop.de](http://www.heinrich-vogel-shop.de)

## Spedition / Logistik / Möbelspedition

### Sendungsflut führt zu Anstieg der Stückgutkosten um 3,5 Prozent

Mit dem sprunghaft wachsenden Aufkommen in den Systemnetzen der Stückgutlogistik sind auch die Sendungskosten gestiegen.

Der Kostenindex Sammelgutspedition des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik weist für das erste Halbjahr 2021 einen Anstieg um 3,5 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aus.

Die Sendungsflut der vergangenen Monate führte die Netzbetreiber der Stückgutlogistik vielfach an ihre Belastungsgrenzen.

Um das gegenüber Vorkrisenniveau um bis zu 20 Prozent gestiegene Sendungsvolumen überhaupt noch logistisch bewältigen zu können, mussten die Stückgutnetzwerke in den zurückliegenden Monaten zusätzliches Personal rekrutieren.

Mit einem Anteil von 52 Prozent trugen die um 5,1 Prozent gestiegenen Personalkosten (erfasst wurde auch die Personalkostenentwicklung bei beauftragten Transportdienstleistern) damit wesentlich zur Gesamtkostenentwicklung bei, obwohl sie erst zur Mitte des Halbjahresvergleichs ab April 2021 wirksam wurden und deshalb nur zu 50 Prozent in die Indexierung der Personalkosten einfließen.

Auch die Entwicklung der Dieselpreise (plus 17,8 Prozent) hat bei einem Anteil von knapp 10 Prozent an den Gesamtkosten mit 1,6 Prozentpunkten zum Kostenanstieg beigetragen. Konstanz bei den Mautkosten hat im Berichtszeitraum hingegen zu keinen Veränderungen des Index geführt.

Anders als bei einer vergleichsweise kurzfristig möglichen Anpassung des Personalbestands sind zusätzliche Umschlagkapazitäten, Flurfördertechnik und Logistikimmobilien planungs- und kapitalintensiv und hinken der Mengenentwicklung hinterher.

Die Entwicklung der fixen Sachkosten verlief im Berichtszeitraum deshalb mit minus 2,4 Prozent vorübergehend degressiv. Der aus der technischen und baulichen Kapazitätsanpassung folgende Kostenanstieg wird erst für die Indexierung im kommenden Berichtszeitraum erwartet, deren Publikation im April 2022 vorgesehen ist. Perspektivisch sehen sich die Sammelgutspeditionen mit weiteren Kostenbelastungen konfrontiert, die sich vor allem aus dem fortschreitenden Fachkräftemangel, besonders dem Mangel an Berufskraftfahrern, und einer nachfragebedingten Verknappung des verfügbaren Frachtraums ergeben.

Die Holzpreisentwicklung führt zudem zu steigenden Kosten für die Beschaffung von Ladehilfsmitteln wie Paletten.

Dem DSLV-Kostenindex Sammelgutspedition liegen die Daten von 111 Depots folgender Unternehmens- und Kooperationsnetzwerke zugrunde: 24plus Systemverkehre, Cargoline, Emons Spedition, Hellmann Worldwide Logistics, Honold Logistik Gruppe, IDS Logistik, sim cargo, Online Systemlogistik, Rhenus Freight Logistics, Schenker Deutschland, Streck Transportgesellschaft, VTL und Friedrich Zufall.

Das jährliche Sendungsvolumen der betrachteten Depots beläuft sich auf 21,6 Millionen Stückgutsendungen.

### Vorstellung des neuen Hauptgeschäftsführers der AMÖ

Im Rahmen der AMÖ-Delegiertenversammlung am 30. September 2021 in Hofheim begrüßte Präsident Schäfer den neuen Hauptgeschäftsführer, Andreas Eichinger. Andreas Eichinger (43) wird mit Wirkung zum 1. November 2021 zum Hauptgeschäftsführer der AMÖ und als besonderer Vertreter der AMÖ gemäß § 30 BGB bestellt.

Eichinger, der seit 1. Juli 2021 als stellvertretender Hauptgeschäftsführer intensiv in die Fachthemen der AMÖ eingearbeitet wurde, verfügte bereits über umfangreiche Erfahrungen in der Verkehrswirtschaft.

Eichinger löst den scheidenden Hauptgeschäftsführer Dierk Hochgesang ab, der genau 20 Jahre für die AMÖ tätig war.

Man dankt Hochgesang für sein außerordentliches Engagement und die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Er hat mit viel Knowhow und Kompetenz zur Steigerung des Ansehens der Branche beigetragen und die Branche sehr gut vertreten.

Hochgesang wird die Interessen der AMÖ weiterhin in der Berufsgenossenschaft vertreten und die Listenführerschaft für die AMÖ übernehmen.

[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## **Massive Preissteigerungen für Verpackungen: Ein Ende ist nicht in Sicht**

Drastisch gestiegene Rohstoffpreise und Lieferprobleme lassen die Kosten für Verpackungen derzeit geradezu explodieren. Verpackungsmaterialien und Paletten sind nicht in gewünschtem Umfang verfügbar. Ein Ende der Verknappung und damit verbundene Preissteigerungen über alle Packmittel-Rohstoffe hinweg scheint derzeit nicht absehbar.

Was verlautbaren die betreffenden Verbände zu diesem Thema?

Der Verband der Deutschen Wellpappen-Industrie (VDW) berichtet, dass die Wellpappen-Hersteller für ihren mit Abstand wichtigsten Rohstoff über alle Sorten hinweg im Juni 2021 durchschnittlich 40,1 % mehr als im September 2020 zahlen mussten. Die überwiegend eingesetzten altpapierbasierten Sorten verteuerten sich im selben Zeitraum sogar um 60 %.

Die hohe Nachfrage nach Wellpappenverpackungen und der hieraus resultierende verbundene Verkäufermarkt auf Seiten der Wellpappenrohpapier-Anbieter lasse in absehbarer Zukunft keine Entspannung bei den Papierpreisen erwarten.

Für August waren bereits Papier-Preiserhöhungen von 20 Euro pro Tonne angekündigt worden.

Die Rohstoffknappheit hat auch in der Wellpappenindustrie zu langen Lieferzeiten geführt. So lagen die Lieferzeiten für die auch für den Online-Handel wichtige Wellpappe im August 2021 bei mehr als sechs Wochen. Normalerweise erfolgen die Lieferungen innerhalb von zehn Tagen.

Die Industrievereinigung Kunststoffverpackungen stellt einen ungebrochenen Preisanstieg und die anhaltende Verknappung vieler Kunststoffe fest.

Die Preise vieler Standard-Kunststoffe hatten sich bereits Ende Mai 2021 um über 70 % gegenüber dem Jahresbeginn erhöht. Zusätzlich bereite die Verknappung wichtiger Kunststoffe den Verpackungsherstellern erhebliche Probleme in der Produktion.

Die Rohstoffengpässe betreffen sämtliche Kunststoffe.

Der Industrieverband Papier- und Folienverpackungen (IPV) betont, dass die Verknappung in allen Rohstoffbereichen anhält. Jedoch gäbe es Unterschiede in den einzelnen Produktgruppen. So sei der Bereich Kunststoff derzeit auf hohem Preisniveau relativ stabil. Bei Papier seien jedoch zunehmende Lieferzeiten festzustellen. Die Verfügbarkeit im Bereich der Klebstoffe werde als „schwierig“ eingestuft.

Der Bundesverband Holzpackmittel, Paletten, Exportverpackung (HPE) stellt fest, dass eine umgehende Lieferung für Paletten derzeit nicht sichergestellt ist. Einige Hersteller beliefern bereits seit Jahresmitte nur noch Stammkunden. Verträge werden zumeist nur noch auf einen Monat abgeschlossen.

Die Nachfrage ist nach wie vor größer als das Angebot.

Die Holzpreise hätten sich zum Teil verfünffacht.

Derzeit seien gewisse Holz-Sortimente nicht verfügbar. Aufgrund der explosiven Marktlage wären in jüngerer Vergangenheit auch Bestellungen ohne Preis herausgegeben worden. Der Preis sei erst bei Lieferung bekannt gegeben worden. Preise für Paletten in der Kategorie „Speditionsquali-

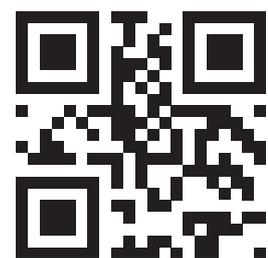
tät“ seien im August im Vergleich zum Vorjahr um rund 222 % gestiegen.

Der Verband erwartet, dass selbst bei später eventuell eintretenden Preisrückgängen, die Preise nicht wieder auf das Vorniveau fallen werden.

Gründe für die Marktturbulenzen seien einerseits die Coronapandemie und die gestörten Lieferketten. Hinzukomme jedoch insbesondere auch, dass Rohstoffe vielfach lieber nach USA, China und Großbritannien verkauft werden, weil dort noch höhere Preise erzielbar seien. Darüber hinaus werde der knappe Rohstoff Holz auch in der nach wie vor boomenden Bauindustrie benötigt. Gebraucht werden hier die gleichen Holzqualitäten, die auch für die Herstellung von Paletten erforderlich sind.

Auch die Möbellogistiker sind von den Preissteigerungen und Lieferschwierigkeiten für die Verpackungsmaterialien betroffen. Insbesondere das Umzugsgewerbe musste in den ersten beiden Quartalen 2021 z. B. für Kartonaugen bereits Preiserhöhungen von bis zu 25 % akzeptieren. Für Luftpolsterfolien stiegen die Preise bis zu 40 % und für Holzprodukte bis zu 50 %.

**Schnell mal auf  
die Internetseite des  
LSV e.V.?**



## Personenverkehr

### Reisegutscheine: Meldepflicht an das Bundesamt für Justiz

Treten Reisende aufgrund der Corona-Pandemie von einer Reise zurück, kann der Reiseveranstalter anstatt einer Rückerstattung den Reisenden einen Reisegutschein anbieten. Diesen Gutschein muss der Reiseveranstalter an das Bundesamt für Justiz (BfJ) melden:

Die Meldepflicht gilt für alle vom **31. Juli 2020** bis einschließlich **31. Dezember 2021** von Reisen den angenommenen, angepassten oder umgetauschten Gutscheine. Wie das BfJ dem bdo mitgeteilt hat, sollen die Reiseveranstalter im Januar 2022 eine einzige, gebündelte Meldung für alle Gutscheine vornehmen. Die Meldung soll zwischen dem **1. Januar 2022** und bis spätestens zum **15. Januar 2022** erfolgen.

Die Meldung kann formlos in schriftlicher oder elektronischer Form erfolgen (beim Briefversand sollte ein rechtzeitiger Eingang der Sendung sichergestellt werden). Das BfJ plant, für die Meldung ein Kontaktformular auf seiner Website einzurichten. Folgende **Angaben** müssen in der Meldung enthalten sein:

- **Anzahl und Gesamtwert** aller von Reisenden angenommenen und angepassten oder umgetauschten **Gutscheine**.
- **Anzahl der Beschäftigten**, die im letzten Rechnungsabschluss vor dem 1. August 2020 ausgewiesen sind.
- **Höhe des Jahresumsatzes oder der Jahresbilanzsumme**, die im letzten Rechnungsabschluss vor dem 1. August 2020 ausgewiesen ist.

### ÖSTERREICH: Corona-Regeln im Ski- und Winterurlaub

Für den Herbst und Winter gilt in Österreich ein Drei-Stufen-Modell abhängig von der Zahl der belegten Intensivbetten.

Was in der Gondel, beim Après-Ski oder auf den Adventmärkten zu beachten ist, darüber informiert die Österreich Werbung unter:

<https://www.austria.info/de/service-und-fak-ten/coronavirus-situation-in-oesterreich/ski-und-winterurlaub-in-zeiten-von-corona>

Weitere Informationen zu Regelungen für Busreisen in Österreich:

[www.wko.at/branchen/transport-verkehr/autobus/coronavirus.html](http://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/autobus/coronavirus.html)

### FRANKREICH: 3-G-Regel für Kinder ab zwölf Jahren

In Frankreich gelten die 3-G-Regeln und die Gesundheitspass-Pflicht ab 30. September bereits für Kinder ab 12 Jahren und zwei Monaten. Beim Besuch von Freizeit- und Sportstätten, in Kinos, Restaurants und Cafés oder im Fernzug müssen nun nicht mehr nur Erwachsene einen Nachweis von Impfung, Genesung oder negativem Test vorlegen. Da Kinder erst ab einem Alter von 12 Jahren geimpft werden können, wurde eine Frist von zwei Monaten für das Erlangen eines vollständigen Impfschutzes eingeräumt.

### GROSSBRITANNIEN aktualisiert die Einreisebestimmungen

Ab 04. Oktober 2021 aktualisiert Großbritannien die Einreisebestimmungen.

Seitdem wird bei der Risikoeinstufung der Länder nur noch zwischen „roten“ und „nicht roten“ Kategorien unterschieden. Derzeitig wird Deutschland der „nicht roten“ Kategorie zugeordnet. Bitte informieren Sie sich aber nochmals kurzfristig vor Fahrtantritt! Das digitale COVID-Zertifikat der EU wird weiterhin anerkannt.

Für Einreisende **aus den „roten“ Zonen** gilt:

- Online-Anmeldung (frühestens 48 Stunden vor Einreise)
- Test vor Einreise (max. 72 Stunden alt), zwei weitere Tests vor/am Tag zwei und am/nach Tag acht nach Einreise (Test vor Einreise zu buchen und auf eigene Kosten)
- Hotel-Quarantäne von zehn Tagen (auf eigene Kosten – ca. 1.750 GBP inkl. Test und Verpflegung)

Für Einreisende **aus den „nicht roten“ Zonen** gilt:

- Vollständig geimpfte Personen: Online-Anmeldung und ein COVID-19-Test vor/am Tag zwei nach Einreise auf eigene Kosten. Diese **Regelungen gelten auch für Kinder unter 18 Jahren**.
- Nicht vollständig geimpfte Personen: Online-Anmeldung, COVID-19-Test vor Einreise, zwei weitere Tests vor/am Tag zwei und am/nach Tag acht

Fortsetzung auf Seite 23

Fortsetzung von Seite 22

nach Einreise, **häusliche Quarantäne von zehn Tagen** mit Möglichkeit einer Freitestung am fünften Tag nach Einreise.

Das **Beförderungsunternehmen ist verpflichtet**, die **Testbuchungen vor Fahrtantritt zu kontrollieren** und Personen **ohne** bestehende **Testbuchungen** die **Beförderung zu verweigern!**

Für Schottland gelten ähnliche Regelungen, wobei der Test zur

Einreise in jedem Fall bestehen bleibt.

Derzeit sind noch keine weiteren Ausnahmen veröffentlicht.

## RUSSLAND

Die Liste der Personen, die einreisen dürfen, wurde erweitert. Unter anderem dürfen alle **deutschen Staatsangehörigen** (Nachweis im Original) unter Einhaltung der nach wie vor geltenden

Visabestimmungen **einreisen**. Aufgrund der Pandemie werden derzeit keine e-Visa erteilt.

Zudem ist bei den Grenzkontrollen ein **negativer PCR-Test** (max. 72 Stunden alt) vorzuweisen (auch im Transit). Das Testergebnis ist nur auf **Russisch oder Englisch in gedruckter Form** anerkannt. Reisende, die zu Erwerbszwecken nach Russland einreisen, unterstehen einer 14-tägigen häuslichen Quarantänepflicht. Selbiges gilt für Personen, die im selben Haushalt leben.

## Verkehrssicherheitsaktion „Die Schule hat begonnen“ 2021

Mit dem Start des neuen Schuljahres am 6. September 2021 begann traditionell auch die Verkehrssicherheitsaktion »Die Schule hat begonnen«.

Im mittelsächsischen Döbeln gab Sachsens Innenminister Prof. Dr. Roland Wöllner den Startschuss für die diesjährige Gemeinschaftsaktion von Polizei und LSV e.V.



**Innenminister Prof. Dr. Roland Wöllner:** „Im Straßenverkehr können Kinder oftmals Situationen und Gefahren noch nicht richtig abschätzen. Daher ist es besonders wichtig, auf unsere Kinder im

Straßenverkehr zu achten. Schulanfänger sind auch Verkehrsanfänger.

Ich bin dankbar, dass die sächsische Polizei gemeinsam mit dem Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e.V. seit nunmehr 20 Jahren diese Aktion im Freistaat Sachsen begleitet und ein deutliches Zeichen für die Sicherheit unserer Kinder im Straßenverkehr setzt.“

Gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern der Grundschule „Am Holländer“ in Döbeln, Kinderpolizist POLDI, Sven Liebhauser, Bürgermeister der Stadt Döbeln, Dietmar von der Linde, Geschäftsführer des Landesverbandes des Sächsischen Verkehrsgewerbes e.V. sowie Andreas Kultscher, Geschäftsführer der Regionalbus Leipzig GmbH und stellvertretender Vorsitzender der Fachvereinigung Personenverkehr im LSV e.V., brachte der Staatsminister die bekannten Aktionsaufkleber „Die Schule hat begonnen“ auf Bussen und Polizeifahrzeugen an.



Im Aktionszeitraum vom 6. bis 26. September kontrollierte die Sächsische Polizei schwerpunktmäßig vor und im Bereich von Grundschulen, ob sich die Kinder an die Verkehrsregeln halten.

Bei Verstößen klärten die Polizistinnen und Polizisten die Kinder auf und helfen so bei der Verkehrserziehung.

Überprüft wurde aber auch, ob sich motorisierte Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsregeln halten.



**Buchtipp****Presseinformation**

## Der neue Gefahrgut-Fahrer unterwegs 2022 mit Änderungen ADR und GGVSEB 2021

Der „Gefahrgut-Fahrer unterwegs 2022“ ist ein umfassendes Hilfsmittel für Fahrer von Gefahrgut-Transporten und Gefahrgut-Verantwortliche. Das Jahrbuch enthält neben dem Kalendarium mit Fahrverboten, Länderinformationen und vielen Checklisten alle aktuellen Änderungen ADR und GGVSEB 2021.

Das Jahrbuch beinhaltet einen Kalender mit Fahrverboten und spezielle Länderinformationen für Europa, viele Checklisten sowie wichtige Informationen für den Gefahrgut-Fahrer-Alltag und für Gefahrgut-Verantwortliche. Mit der beigelegten Bestätigungskarte kann sich der Unternehmer bescheinigen lassen, dass die Fahrerlaubnis seiner Fahrer nach § 31 (2) StVZO gültig ist und dass er das Bordbuch unterstützend zur Unterweisung einsetzt.

**Neu:**

- Aktueller Beitrag: Ausreichende Belüftung beim Gasetransport
- Digital ausfüllbare Checklisten über QR-Code
- Wissens-Check: Neue Verständnisfragen mit Lösungen
- § 27 GGVSEB: Unterweisungspflicht bei der Beförderung von Trockeneis
- GGAV 18 (S) Beförderungspapier: Verlängerung der befristeten Ausnahmen

Käufer des Bordbuchs bekommen einen kostenlosen Zugang zur Gefahr/gut App, mit der man alle Informationen aus der zentralen Stoffliste des ADR zur Hand hat.

**Gefahrgut-Fahrer unterwegs 2022**

Jahrbuch für Fahrer von Gefahrgut-Transporten

Taschenbuch, 10,2 x 18,4 cm

298 Seiten, 23. Auflage 2021

**Bestell-Nr.: 26033**

Preis: € 15,90 (€ 17,01 inkl. MwSt.)

ab 10 Stk.: 15,11 € | ab 20 Stk.: 14,31 € | ab 50 Stk.: 13,99 €

**Direkt zu beziehen bei:**

Springer Fachmedien München GmbH

Verlag Heinrich Vogel

Aschauer Straße 30

81549 München

Telefon: 089 203043-1600

Fax: 089 203043-2100

E-Mail: [vertriebsservice@springer.com](mailto:vertriebsservice@springer.com)

[www.heinrich-vogel-shop.de](http://www.heinrich-vogel-shop.de)

## Recht und Steuern

### Reisekosten – Pauschbeträge

Das Bundesministerium der Finanzen hat bekannt gegeben, dass die Pauschbeträge für Verpflegungsmehraufwendungen und Übernachtungskosten für beruflich und betrieblich veranlassete Auslandsdienstreisen pandemiebedingt zum 1. Januar 2022 unverändert fortgelten werden. Demzufolge sind die durch das BMF-Schreiben vom 3. Dezember 2020 zur „Steuerlichen Behandlung von Reisekosten und Reisekostenvergütungen bei betrieblich und beruflich veranlasseten Auslandsreisen ab 1. Januar 2021“ – Bundessteuerblatt Teil I (BStBl I) Seite 1256 veröffentlichten steuerlichen Pauschbeträge auch für das Kalenderjahr 2022 anzuwenden.

Die Pauschbeträge finden sie zum Herunterladen auf <https://bit.ly/3zKGDQq>.

### BMF: Eingeschränkte Steuerfreiheit nur für Transporte ins Drittland

Das BMF hat im Februar 2020 ein EuGH-Urteil zu grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen dahingehend umgesetzt, dass grenzüberschreitende Transporte nur noch steuerfrei sind, wenn sie vom Spediteur unmittelbar an den Versender oder Empfänger der Ware erbracht werden. Bei Beauftragung eines Unterfrachtführers ist dessen Beförderung nach neuer Rechtslage steuerpflichtig. Mit Schreiben vom 27. September 2021 hat das Finanzministerium nun klargestellt, dass diese

Neuregelung nur die Ausfuhr, also Transporte in ein Drittland, betrifft und weitere Hinweise veröffentlicht.

Grenzüberschreitende Beförderungen von Gegenständen sind gemäß Art. 146 Abs. 1 e) der europäischen Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie (MwStSyst-RL) steuerfrei, wenn sie sich unmittelbar auf Gegenstände der Ausfuhr beziehen und ein entsprechender Nachweis vorliegt.

Im deutschen Recht entspricht dies § 4 Nr. 3 a) aa) Umsatzsteuergesetz (UStG).

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit Urteil vom C-288/16 vom 29. Juni 2017 überraschend entschieden, dass ein solcher Unmittelbarkeitszusammenhang nicht nur voraussetzt, dass die Beförderungen in ein Drittland zur tatsächlichen Durchführung einer Ausfuhr beitragen, sondern dass diese auch unmittelbar an den Ausführer, Versender oder Empfänger der Gegenstände erbracht werden.

Transportleistungen von Unterfrachtführern an deren Vertragspartner, also den Hauptfrachtführer, stehen demnach in keinem Unmittelbarkeitszusammenhang und sind damit nicht steuerfrei.

Mit BMF-Schreiben vom 6. Februar 2020 hatte die deutsche Finanzverwaltung dieses EuGH-Urteil umgesetzt und den Umsatzsteuer-Anwendungserlass (Abschnitt 4.3.2) entsprechend geändert.

Die im BMF-Schreiben verankerte Nichtbeanstandungsfrist wurde aufgrund zahlreicher offener Fragen mehrfach, zuletzt bis Ende 2021, verlängert.

Neben Zweifelsfragen zu der Person des Versenders blieb auch offen, ob das EuGH-Urteil und somit dessen Umsetzung in nationales Recht nur Fälle der Ausfuhr, also Transporte ins Drittland, betrifft oder sich auch auf Importe bezieht.

Mit Schreiben vom 27. September 2021 hat das BMF den Anwendungserlass erneut geändert und zumindest in folgenden Punkten für Klarstellung gesorgt:

- Entgegen erster Aussagen des BMF gilt die eingeschränkte Steuerbefreiung nur für grenzüberschreitende Beförderungen und andere Leistungen, die sich unmittelbar auf Gegenstände der Ausfuhr oder Durchfuhr beziehen (§ 4 Nr. 3 Satz 1 a) aa) UStG). Transporte vom Drittland nach Deutschland sind demnach weiterhin steuerfrei, wenn die Beförderungskosten in die EUSt-Bemessungsgrundlage einbezogen wurden und ein Nachweis hierüber vorliegt, unabhängig davon, ob der Transport von einem Haupt- oder von einem Unterfrachtführer durchgeführt wurde.
- Versender ist der liefernde Unternehmer, also der Händler, Verkäufer usw. Ein Speditions- oder Logistikunternehmen ist nur dann Versender/liefernder Unternehmer, wenn es selbst (als Verkäufer) eine Lieferung bewirkt.
- Die Steuerbefreiung bei sogenannten gemischten Sendungen wird in einem neuen Absatz 3 des Umsatzsteuer-Anwendungserlasses Abschnitt 4.3.4 geregelt:

*Fortsetzung auf Seite 26*

Fortsetzung von Seite 27

„In Fällen, in denen ein Versender (z. B. ein Händler) oder Empfänger (z. B. Nichtunternehmer oder Unternehmer) einen Hauptfrachtführer (z. B. einen Logistikdienstleister) mit der grenzüberschreitenden Beförderung von Gegenständen beauftragt, dieser hierzu einen Unterfrachtführer (z. B. ein Speditionsunternehmen) beauftragt und neben der Beförderung dieser Gegenstände, z. B. in einem Container oder einem Paket, auch Gegenstände grenzüberschreitend befördert werden, für die der Hauptfrachtführer selbst liefernder Unternehmer und damit Versender ist (gemischte Sendung), kommt die Steuerbefreiung grundsätzlich nur für die grenzüberschreitende Beförderung des Unterfrachtführers hinsichtlich der Gegenstände in Betracht, für die der Hauptfrachtführer selbst Versender ist....“

- Die Grundsätze des neuen BMF-Schreibens gelten für Umsätze, die ab dem 1. Januar 2022 ausgeführt werden.

Der DSLV wird in Kürze weitergehende Informationen und Handlungsempfehlungen zu dieser Thematik veröffentlichen.

## **Eine arbeitsrechtliche Einordnung zur Corona-Impfung**

*Kann der Arbeitgeber seine Arbeitnehmer zur Impfung gegen das Coronavirus verpflichten?*

*Klare Antwort: Nein!*

Solange es keine gesetzliche Impfpflicht gibt, wie z. B. bei Masern

gemäß § 20 VIII Infektionsschutzgesetz (IfSG), kann der Arbeitgeber keine Impfung gegen das Coronavirus anordnen. Hierzu müsste zunächst eine Impfpflicht im IfSG verankert werden.

Eine Regelung z. B. in Arbeits- und Tarifverträgen wäre aktuell ebenfalls unzulässig. Die Berufs- und Eigentumsfreiheit (Artikel 12 Abs. 1 und Artikel 14 Absatz 1 GG) der Arbeitgeber kollidiert nach wie vor mit dem Allgemeinen Persönlichkeitsrecht (Art. 2 I in Verbindung mit Art. 1 I GG) sowie der körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 II 1 GG) der Arbeitnehmer.

Im Rahmen einer vorzunehmenden einzelfallbezogenen Abwägung überwiegen die Rechte der Arbeitnehmer. Zudem müssten eine z. B. in Arbeitsverträgen verankerte Impfpflicht einer AGB-Kontrolle standhalten, was ebenfalls nicht gelingen dürfte.

Das Verbot einer unangemessenen Benachteiligung nach § 307 II Nr. 1 BGB würde zu einer Unwirksamkeit einer solchen Klausel führen, da sie von den wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelungen (IfSG) abweicht. Ferner sind im Rahmen von § 307 I 1 BGB auch die grundgesetzlichen

## **Urteil: Arbeitgeber darf Rückkehr aus Homeoffice anordnen**

*Das Landesarbeitsgericht München entschied: Arbeitnehmer müssen zurück ins Büro, wenn es verlangt wird.*

Ein Arbeitgeber darf auch in Corona-Zeiten die Rückkehr seiner Mitarbeiter aus dem Homeoffice anordnen.

Das hat das Landesarbeitsgericht München mit einem am 31. August 2021 veröffentlichten Urteil entschieden.

Geklagt hatte ein Grafiker, der – wie fast alle seiner Kollegen auch – seit Dezember 2020 im Homeoffice gearbeitet hatte und nicht wieder ins Büro zurückkehren wollte, als sein Chef das rund drei Monate später anordnete.

Der Arbeitnehmer wollte mit seiner Klage erreichen, dass ihm das Arbeiten aus dem Homeoffice gestattet wird und diese Homeoffice-Tätigkeit nur in Ausnahmefällen unterbrochen werden darf.

Die Entscheidung des Arbeitsgerichtes, den Antrag des Arbeitnehmers zurückzuweisen, bestätigte das Landesarbeitsgericht nun.

Ein Anspruch auf Arbeiten im Homeoffice ergebe sich nicht aus dem Arbeitsvertrag – und auch nicht aus der Corona-Arbeitsschutzverordnung.

Die technische Ausstattung am häuslichen Arbeitsplatz habe nicht der am Bürostandort entsprochen, und der Arbeitnehmer habe nicht dargelegt, dass die Daten gegen den Zugriff Dritter und der in Konkurrenz tätigen Ehefrau geschützt waren.

Die allgemeine Gefahr, sich auf dem Weg zur Arbeit mit Covid-19 anzustecken und das allgemeine Infektionsrisiko am Arbeitsort und in der Mittagspause stehen nach Ansicht des Gerichts einer Verpflichtung zum Erscheinen im Büro nicht entgegen.

Das Urteil ist rechtskräftig.

*Quelle: Verkehrs Rundschau*

## **Gesundheitliche Folgen nach Gripeschutzimpfung kein Arbeitsunfall**

**LSG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 6. September 2021 – L 2 U 159/20**

*Arbeitnehmer haben keinen Anspruch auf Entschädigung für gesundheitliche Beeinträchtigungen einer freiwilligen Gripeschutzimpfung, die durch den Arbeitgeber angeboten wird.*

Im konkreten Fall bot der Arbeitgeber seinen Mitarbeitern eine kostenlose und freiwillige Gripeschutzimpfung an. Der Kläger nahm das Angebot des Arbeitgebers an, entwickelte jedoch einige Zeit nach der Impfung verschiedene Entzündungsreaktionen, die auf die Impfung zurückzuführen waren.

Mit seiner Klage beehrte der Arbeitnehmer Entschädigungsleistungen der Berufsgenossenschaft. Nach Auffassung des Gerichts lag jedoch kein Arbeitsunfall vor, da der Kläger weder tarif- oder arbeitsvertraglich zu einer Impfung verpflichtet gewesen sei noch eine verpflichtende Weisung des Arbeitgebers zur Teilnahme an der Impfung vorgelegen habe.

Allein die Tatsache, dass der Kläger nach seiner subjektiven Vorstellung mit der Impfung den Interessen des Arbeitgebers diene, genüge nicht, um einen entsprechenden Versicherungsschutz zu begründen.

## **Keine Entgeltfortzahlung bei Online-Krankschreibung ohne Arztkontakt**

**ArbG Berlin, Urteil vom 1. April 2021 – 42 Ca 16289/20**

*Arbeitgeber dürfen bei Online-Krankschreibungen ohne persönlichen oder telefonischen Arztkontakt den Anspruch auf Entgeltfortzahlung verweigern.*

Im konkreten Fall legte der Arbeitnehmer dem Arbeitgeber zum Beweis seiner Arbeitsunfähigkeit zwei Bescheinigungen des Internetportals [www.au-schein.de](http://www.au-schein.de) vor, bei der die Krankschreibung ohne persönlichen oder telefonischen Kontakt mit dem Arzt erfolgte.

Der Arbeitgeber lehnte die Entgeltfortzahlung ab.

Mit seiner Klage auf Entgeltfortzahlung konnte der Kläger nicht durchdringen, da nach Auffassung des Gerichts die Arbeitsunfähigkeit nicht nachgewiesen werden konnte.

Nach der Rechtsprechung des BAG erfordere eine ordnungsgemäß ausgestellte Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung eine ärztliche Untersuchung.

Vorliegend habe aber weder ein persönliches oder telefonisches Gespräch stattgefunden. Auch die pandemiebedingten Sonderregeln zur telefonischen Anamnese rechtfertigten keine Ausnahme. Vielmehr zeigten diese, dass selbst in einer Ausnahmesituation wie einer Pandemie mindestens ein telefonischer Kontakt zwischen Arzt und Patient erforderlich sei.

## **Haben Praktikanten Anspruch auf Urlaubstage?**

*Praktikanten oder Praktikantinnen schnuppern oft zum ersten Mal ins Arbeitsleben. Viele Regelungen sind ihnen noch unbekannt. Wie sieht es da denn eigentlich mit einem Anspruch auf Urlaub aus?*

Freiwillig oder verpflichtend: Ob man Urlaubsanspruch hat, hängt von der Art des Praktikums ab.

Die Oma hat Geburtstag, der beste Freund heiratet: Wer für längere Zeit ein Praktikum macht, könnte den ein oder anderen Urlaubstag für solche Gelegenheiten gut gebrauchen.

Aber hat man im Praktikum Anspruch darauf?

*Nicht immer ist Urlaub vorgesehen*

„Das hängt von der Art des Praktikums ab“, sagt Alexander Brederick, Fachanwalt für Arbeitsrecht in Berlin. Häufig würden Pflichtpraktika, die im Rahmen einer Ausbildung oder eines Studiums absolviert werden, keinen Urlaub vorsehen. „Das ist in Ordnung“, so der Fachanwalt.

Praktikantinnen und Praktikanten müssten sogar vorsichtig sein, wenn ihnen der Praktikumsgeber freiwillig Urlaub anbietet. „Es kann dann sein, dass dadurch die vorgegebene Praktikumsdauer nicht erreicht wird.“ Im Zweifelsfall müsse man das Praktikum entsprechend um die Zahl der Urlaubstage verlängern.

*Fortsetzung auf Seite 28*

Fortsetzung von Seite 27

### *Freiwilliges Praktikum mit Anspruch auf Urlaub*

Wer allerdings ein freiwilliges Praktikum absolviert, hat Brederick zufolge grundsätzlich Anspruch auf Urlaub – wie Arbeitnehmer auch.

Der gesetzliche Mindestanspruch beläuft sich auf 24 Urlaubstage pro Kalenderjahr bei einer Fünf-Tage-Woche. Eine längere Urlaubszeit kann der Arbeitgeber mit Praktikanten im Vertrag vereinbaren.

Der Rechtsexperte weist darauf hin, dass jüngere Praktikanten sogar einen längeren gesetzlichen Anspruch haben: Wer unter 18 ist, hat 25 Urlaubstage pro Jahr. Unter 17 hat man 27 Urlaubstage pro Jahr und unter 16 besteht ein Anspruch auf 30 Urlaubstage pro Jahr.

Achtung: Wenn das Praktikum sechs Monate oder kürzer dauert, besteht nur ein anteiliger Anspruch, so Brederick.

© dpa-infocom,  
dpa:210903-99-81353/4

### **BAG: Eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung reicht nicht immer**

*Kündigt ein Arbeitnehmer und meldet sich am selben Tag krank, kann der Beweiswert einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung erschüttert sein. Dies hat das Bundesarbeitsgericht mit Urteil vom 08.09.2021 entschieden.*

Im betreffenden Fall hat ein Arbeitnehmer sein Arbeitsverhältnis gekündigt und meldete sich am selben Tag krank.

Dabei reichte der Arbeitnehmer bei seinem Arbeitgeber eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vor, die passgenau die Dauer der Kündigungsfrist umfasste.

Der Arbeitgeber zweifelte die Arbeitsunfähigkeit an und verweigerte die Entgeltfortzahlung. Er war der Auffassung, dass der Beweiswert der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung erschüttert sei, da diese genau die Restlaufzeit des Arbeitsverhältnisses nach der Eigenkündigung des Arbeitnehmers abdeckte.

Nachdem der Arbeitnehmer seinen Arbeitgeber auf Entgeltfortzahlung verklagte, gab das Landesarbeitsgericht Niedersachsen mit Urteil vom 13. Oktober 2020 (Az. 10 Sa 619/19) zunächst der Klage statt und verurteilte den Arbeitgeber zur Zahlung.

Gegen das Urteil legte der Arbeitgeber beim BAG die Revision ein und hatte damit Erfolg.

Grundsätzlich ist eine AU das gesetzlich vorgesehene Beweismittel, um eine Arbeitsunfähigkeit und somit auch einen Anspruch auf Entgeltfortzahlung zu belegen.

Dessen Beweiswert könne der Arbeitgeber allerdings erschüttern, wenn er tatsächliche Umstände darlegt und ggf. beweist, die Anlass zu ernsthaften Zweifeln an der Arbeitsunfähigkeit geben. Sofern dem Arbeitgeber dies gelinge, müsse der Arbeitnehmer sodann seine Arbeitsunfähigkeit substantiiert darlegen und beweisen.

Die Zweifel waren in diesem Fall vorhanden und der Arbeitnehmer konnte seine Arbeitsunfähigkeit nicht weiter darlegen, da u. a. der ihn behandelte Arzt nicht

vernommen wurde, obwohl der Senat des BAG den Arbeitnehmer hierauf hinwies.

*BAG, Urteil vom 08.09.2021 – 5 AZR 149/21*

*Vorinstanz: LArbG Hannover, Urteil vom 13.10.2020 – 10 Sa 619/19*

---

### **VGH Mannheim: Testnachweispflichten für nicht-immunisierte Personen voraussichtlich rechtmäßig**

Der VGH Mannheim hat in einem Eilverfahren entschieden, dass die Pflicht zum Nachweis eines negativen Schnelltests für nicht durch Impfung oder Genesung gegen eine Coronainfektion immunisierte Personen aller Voraussicht nach rechtmäßig ist. Die Antragstellerin wandte sich im Wege eines Eilverfahrens gegen die Bestimmungen der Corona-Verordnung vom 14.08.2021, wonach umfassende Testpflichten für nicht-immunisierte Personen bestehen (§ 4 Abs. 1 Satz 2 und 3 sowie § 5 Abs. 1 Satz 2 CoronaVO).

Die Antragstellerin ist auf Anraten einer Ärztin nicht gegen COVID-19 geimpft, da sie unter Vorerkrankungen leide. Sie hält die Regelungen über Testnachweisobliegenheiten für nicht-immunisierte Personen für unverhältnismäßig. Außerdem werde sie in ihrem Grundrecht auf Gleichbehandlung verletzt, da klar sei, dass Geimpfte und Genesene sich genauso mit COVID-19 infizieren und damit wiederum andere anstecken könnten.

*Fortsetzung auf Seite 29*

Fortsetzung von Seite 28

Dadurch verletze der Verordnungsgeber auch seine Pflicht zum Gesundheitsschutz gegenüber der Gruppe der Nicht-Immunisierten. Der VGH Mannheim hat den Eilantrag mit Beschluss vom 07.09.2021 abgelehnt.

Zur Begründung führt der 1. Senat aus, dass die Vorschriften über Testnachweispflichten für nicht-immunisierte Personen aller Voraussicht nach rechtmäßig sind. Die Pflicht zur Vorlage eines negativen Tests für bestimmte Lebensbereiche sei grundsätzlich geeignet, Infektionen zu vermeiden.

Der Zugang zu den Tests sei flächendeckend gewährleistet und auch kurzfristig möglich. Auch wenn nachzeitigem Erkenntnisstand die Impfung oder eine überstandene COVID-19-Infektion nicht in allen Fällen davor schützen, sich und andere mit dem Coronavirus zu infizieren, seien diese Risiken im Vergleich zu nicht-immunisierten Personen ganz erheblich reduziert.

Der Verordnungsgeber verstoße auch nicht gegen seine grundgesetzlich bestehende Schutzpflicht (aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) gegenüber ungeimpften Menschen, wenn er Geimpfte und Genesene von der Testnachweispflicht ausnehme.

Er habe den verbleibenden Infektionsrisiken durch Vorschriften Rechnung getragen, die auch Geimpfte und Genesene dem Infektionsschutz dienenden Einschränkungen unterwerfen (Maskenpflicht, Kontaktnachverfolgung etc.).

*VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.09.2021 – 1 S 2698/21*

## **Trunkenheitsfahrt auf Supermarktparkplatz: MPU rechtens?**

*Mit hoher Promillezahl fährt ein Autofahrer auf einem Supermarktparkplatz. Keine öffentliche Straße sagt er, verweigert eine MPU-Maßnahme und verliert den Führerschein sofort – zu Recht?*

*Wer alkoholisiert Auto fährt, muss mit ernstesten Konsequenzen rechnen.*

Ein allgemein zugänglicher Supermarktparkplatz ist dem öffentlichen Verkehrsraum zuzuordnen. Das gilt dann, wenn er für jeden oder eine größere Gruppe von Personen zugänglich und nutzbar ist.

Wer dort sein Auto alkoholisiert bewegt, kann sich nicht darauf berufen, auf privatem Grund und nicht im öffentlichen Straßenverkehr gefahren zu sein. Das zeigt ein Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Az.: 11 CS 20.2867), auf das der ADAC hinweist.

Nachts um 1 Uhr fuhr ein Mann mit seinem Auto und 1,63 Promille Alkohol im Blut auf dem Gelände eines Supermarkts. Eine Geldstrafe und neun Monate Fahrverbot waren die Folge. Gegen das Fahrverbot legte der Mann Widerspruch ein, es wurde auf sechs Monate vermindert.

*Die Behörde ordnet eine MPU an*

Allerdings ordnete die Führerscheinbehörde nach Zugang der Akte wegen des hohen Promillewertes eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) an. Der Mann verweigerte diese, woraufhin die Fahrerlaubnis mit sofortiger Wirkung

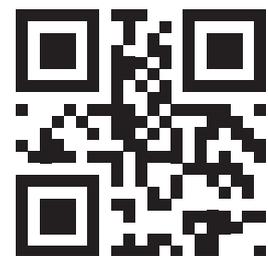
entzogen wurde. Dagegen folgte ein erneuter Widerspruch. Das Argument: Das Gelände des Supermarkts wäre ein Privatgrundstück gewesen. Die Sache ging vor Gericht.

Ohne Erfolg. So war das Gericht der Ansicht, dass der Mann auch auf dem Parkplatz ein Fahrzeug im Straßenverkehr geführt hatte. Den dem sei der allgemein zugängliche Parkplatz zuzuordnen. Ein Verkehrsraum ist dann öffentlich, wenn jeder oder aber zumindest eine allgemein bestimmte größere Personengruppe Zugang hat, weil das der Berechtigte ausdrücklich oder faktisch zugelassen hat.

*Der Parkplatz als Verkehrsraum*  
Demnach war der Parkplatz, der zu einem Einkaufszentrum gehörte, generell dem öffentlichen Verkehrsraum zuzuordnen – unabhängig von einer etwaigen sogenannten wegerechtlichen Widmung. Aufgrund der festgestellten Promillezahl seien die Zweifel an der Fahreignung berechtigt und eine MPU erforderlich, hieß es.

© dpa-infocom,  
dpa:211007-99-513018/5

**Schnell mal  
auf die  
Internetseite  
des LSV e.V.?**



## Bildung

# Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie

Schulungsstätten in Chemnitz (C), Leipzig (L) und Zwickau (Z)



- |  |   |
|--|---|
| <p><b>1. Weiterbildung gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz</b><br/>(auch als Inhouse-Schulung möglich)</p>   | <p>22.11.2021 – 26.11.2021 GV/PV in C<br/>29.11.2021 – 03.12.2021 GV/PV in Z<br/>22.11.2021 – 26.11.2021 GV/PV in L<br/>13.11.2021 Modul 2 GV/PV in C<br/>20.11.2021 Modul 4 GV/PV in Z<br/>20.11.2021 Modul 2 GV/PV in L</p> |
| <p><b>2. Beschleunigte Grundqualifikation</b><br/>(auch beschleunigte Grundqualifikation für Umsteiger)</p>  | <p>ab 30.11.2021 in C<br/>ab 06.12.2021 in Z<br/>ab 07.12.2021 in L</p>   |
| <p><b>3. Fahrlehrerfortbildung gemäß § 53 Abs. 1 FahrIG</b></p>  | <p>ab 08.11.2021 in C<br/>ab 29.11.2021 in L</p>  |
| <p><b>4. Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)</b></p>  | <p>ab 12.02.2022 in Teilzeit in C</p>   |
| <p><b>5. Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)</b></p>   | <p>ab 12.02.2022 in Teilzeit in C</p>   |
| <p><b>6. Erwerb Fahrerlaubnis</b><br/>Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)</p>  | <p>ab 15.11.2021 in C<br/>ab 06.12.2021 in Z<br/>ab 08.11.2021 in L</p>   |
| <p><b>7. Baumaschinenführer</b></p>  | <p>ab 01.11.2021 in C<br/>ab 08.11.2021 in L</p>  |
| <p><b>8. Schulungen Gefahrgut</b><br/>Basiskurs<br/><br/>Auffrischung<br/><br/>Gefahrgutbeauftragter Straße, Schiene<br/>Vorbereitung auf die Fortbildungsprüfung für Gefahrgutbeauftragte</p> | <p>ab 22.11.2021 in C<br/>ab 07.11.2021 in Z<br/>ab 06.11.2021 in L<br/>17.12. + 18.12.2021 in C<br/>03.12. + 04.12.2021 in Z<br/>11.12. + 18.12.2021 in L<br/>ab 29.11.2021 in C<br/>ab 26.11.2021 in C</p>                  |
| <p><b>9. Ladekran Ausbildung</b></p>   | <p>ab 15.11.2021 in C/Z<br/>ab 06.12.2021 in L</p>  |
| <p><b>10. Ladungssicherung</b></p>   | <p>ab 20.12.2021 in C<br/>ab 03.01.2022 in Z<br/>ab 10.01.2022 in L</p>   |
| <p><b>11. Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen</b></p>   | <p>ab 17.01.2022 in C<br/>ab 14.03.2022 in L</p>  |
| <p><b>10. Gabelstaplerausbildung (Grundkurs)</b></p>   | <p>ab 10.12.2021 in C<br/>ab 24.11.2021 in Z<br/>ab 01.11.2021 in L</p>   |

**Wir wünschen allen beste Gesundheit!!!**

Für Fragen stehen wir Ihnen unter folgenden Telefonnummern zur Verfügung:

**09120 Chemnitz – Tel. 0371 528310**  
**08058 Zwickau – Tel. 0375 353530**  
**04319 Leipzig – Tel. 0341 6522690**

**www.verkehrsakademie.de**  
**chemnitz@verkehrsakademie.de**  
**www.facebook.com/Verkehrsinstitut Chemnitz**  
**Instagram/#verkehrsinstitutchemnitz**



# SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



In den kommenden Wochen und Monaten können wir Ihnen folgende Termine anbieten

- |   |                        |                       |
|---|------------------------|-----------------------|
| <b>1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b> |                        |                       |
| Vollzeitlehrgang  | 07.02. – 25.02.2022    | Dresden               |
| <b>2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b>   |                        |                       |
| Taxi-/Mietwagenverkehr  | 22.11. – 30.11.2021    | Leipzig               |
| Omnibus- und Gelegenheitsverkehr  | 17.01. – 28.01.2022    | Dresden               |
| Taxi-/Mietwagenverkehr  | 17.11. – 25.01.2022    | Dresden               |
| <b>3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV/ EfbV/ AbfBeauftrV/ TRGS 520</b>                           |                        |                       |
| Erstschulung (Fachk.) AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 01.04. – 09.04.2022    | Dresden               |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 28.01. – 29.01.2022    | Dresden               |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 03.03. – 04.03.2022    | Leipzig               |
| <b>4. Gefahrgutausbildung</b>   |                        |                       |
| ADR Basiskurs (Montag – Mittwoch)   | 22. – 24.11.2021       | Dresden               |
| ADR Basiskurs (Samstag – Freitag – Samstag)   | 08. + 14. + 15.01.2022 | Dresden               |
| ADR Auffrischkurs (Freitag – Samstag)   | 12. + 13.11.2021       | Dresden               |
| ADR Auffrischkurs (Montag – Dienstag)   | 13. + 14.12.2021       | Dresden               |
| ADR Auffrischkurs (Freitag – Samstag)   | 28. + 29.01.2022       | Leipzig               |
| ADR Aufbaukurs Klasse 1   | 26.02.2022             | Leipzig               |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstschulung + FoBi   | 08.11. – 11.11.2021    | Dresden               |
| <b>5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung</b>                    |                        |                       |
| Gabelstapler-Ausbildung <b>ohne</b> praktische Vorkenntnisse                                    | 06.12. – 08.12.2021    | Dresden               |
| Gabelstapler-Ausbildung <b>mit</b> praktischen Vorkenntnissen                                   | 06.12.2021             | Dresden               |
| Gabelstapler-Ausbildung – jährliche Pflichtunterweisung   | 06.12.2021             | Dresden               |
| Hubarbeitsbühnen-Ausbildung   | 08.12. + 09.12.2021    | Dresden               |
| Lkw-Ladekranführer-Ausbildung <b>mit</b> prakt. Vork.   | 10.12. + 11.12.2021    | Dresden               |
| Lkw-Ladekranführer – jährliche Pflichtunterweisung  | 10.12.2021             | Dresden               |
| <b>6. Weiterbildung für Unternehmer und Führungskräfte</b>                                      |                        |                       |
| Jahres-Wechsel-Seminar 2022   | 19.01.2022             | Leipzig               |
| Jahres-Wechsel-Seminar 2022   | 20.01.2022             | Dresden               |
| EU-Mobilitätspaket – seine Umsetzung und Auswirkung   | 02.02.2022             | Leipzig               |
| EU-Mobilitätspaket – seine Umsetzung und Auswirkung   | 03.02.2022             | Dresden               |
| <b>7. Praxisseminare*</b>   |                        |                       |
| Fahrsicherheitstraining PKW, Transporter, LKW, BUS  | Termine auf Anfrage    | alle + Inhouse        |
| Eco-Training  | Termine auf Anfrage    | alle + Inhouse        |
| <b>8. Berufskraftfahrerweiterbildung</b>  |                        |                       |
| SVG Öko Drive II.I (KB 1 + 3)   | 06.11.2021             | Leipzig               |
| SVG Der Fahrer als Imagerträger III (KB 1 + 3)  | 27.11.2021             | Leipzig               |
| SVG Alles was Recht ist III (KB 2 + 3)  | 11.12.2021             | Niederdorf            |
| SVG Brandschutz (KB 3) 11.12.2021   | Leipzig                |                       |
| SVG Arbeits- u. Gesundheitsschutz III (KB 3)  | 22.01.2022             | Niederdorf            |
| SVG Ladungssicherung III. (KB 1)  | 22.01.2022             | Dresden               |
| SVG Pausen mit System III. (KB 2)   | 05.02.2022             | Niederdorf            |
| SVG Notfallmanagement III (KB 2 + 3)  | 12.03.2022             | Niederdorf            |
| SVG Transporter und Lkw bis 7,5t (KB 1 + 3)   | Termine auf Anfrage    | alle + Inhouse        |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 22.11. – 26.11.2021    | Dresden               |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 03.01. – 07.01.2022    | Dresden               |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 10.01. – 14.01.2022    | Niederdorf u. Leipzig |

\* förderfähig auch als BKrF-Weiterbildung

**Anmeldung/Informationen/weitere Termine unter [www.svg-dresden.de](http://www.svg-dresden.de)**

**SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH**

Palaisplatz 4 · 01097 Dresden · Telefon: 0351 8143253 · Fax: 0351 8143160 · [bsg@svg-dresden.de](mailto:bsg@svg-dresden.de)



Jetzt auch  
den Verlust Ihrer  
**Grund-  
fähigkeit**  
absichern!

## Branchenweite Absicherung. Der kurze, schnelle Weg zu Ihrer Rente.

Mit dem Versorgungswerk MobilitätsRente verbessern die führenden Verkehrsverbände die Absicherung für die Beschäftigten in den Bereichen Spedition und Logistik, Lagerhaltung, Güterverkehr, Entsorgung und Personenbeförderung. Die R+V ist einer der exklusiven Partner der MobilitätsRente mit attraktiven Angeboten für Rente, Kranken- und Unfallversicherung, von denen Unternehmer und Mitarbeiter gleichermaßen profitieren.

### Sprechen Sie uns an!

Ihre regionalen SVG Assekuranzen beraten Sie hierzu gern persönlich.

[ruv.de/firmenkunden/versorgungswerke](http://ruv.de/firmenkunden/versorgungswerke)

**Du bist nicht allein.**

In Kooperation mit