

05+06/2022 *Sächsische*



Verkehrs- nachrichten



Wir gratulieren ganz herzlich ...

im Monat Mai 2022

zum 70. Geburtstag:

Michael Fabig, Möbelspedition Fabig GmbH,
Leipzig

zum 50. Geburtstag:

Klaus Thiele, Fuhrbetrieb Herbert Thiele,
Deutscheinsiedel



im Monat Juni 2022

zum 60. Geburtstag:

Holger Klemens, Nordsachsen Mobil GmbH,
Oschatz

zum 50. Geburtstag:

Herr Wildführ, ABU GmbH, Delitzsch

zum Firmenjubiläum

120 Jahre

Spedition Döhler GmbH, Aue

50 Jahre

Hermes Germany GmbH, Hamburg

„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

Internet: www.lsv-ev.de

Präsident: Wieland Richter

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

Anzeigen: Petra Gerber

Titelfoto: Omnibusvertrieb Ost Uwe Dahlitz

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag
abgegolten.

Mit Namen oder Initialen des Verfassers gekenn-
zeichnete 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

E-Mail: info@loessnitzdruck.de

Internet: www.loessnitzdruck.de

www.lsv-ev.de

Inhalt

Wir gratulieren ganz herzlich...

zum Geburtstag im Monat Mai/Juni	2
zum Firmenjubiläum im Monat Juni	2
120 Jahre Spedition Döhler	5

Mindestlohn

Bundestag verabschiedet Mindestloohnerhöhung auf 12 Euro sowie Anhebung und Dynamisierung der Minijobgrenze	6
---	---

Corona

Auslaufen der SARS-CoV-2 – Arbeitsschutzverordnung zum 25. Mai 2022	7
---	---

BG Verkehr

Die gesetzliche Unfallversicherung BG Verkehr senkt für das Umlagejahr 2021 den Beitragsfuß	7
---	---

Das Sächsische Staatsministerium des Innern informiert

Missbräuchliche Verwendung von Schutzzeichen/ Rotkreuz-Zeichen bei Hilfstransporten	8
---	---

Verkehrspolitik

Bundeskabinett hat Erhöhung der LKW-Maut beschlossen	9
Bundesrat beschließt nächsten Schritt zum Autonomen Fahren	9
Europäische Kommission verabschiedet EU-Standards für sichere Parkplätze	10
Bund investiert 700 Millionen Euro in Rastanlagen an den Bundesautobahnen	11
Neue Vorgaben für Notbremsassistenten in Lkw und Bussen	11
Mobilitätspaket 1: Lizenzpflicht für kleine Fahrzeuge	12
Bewerbung für das IRU-Diplom 2022	12

Internationaler Verkehr

ÖSTERREICH:	
Sommerfahrverbote im Jahr 2022	13
Vorübergehende Grenzkontrollen zu Slowenien und Ungarn	13
Eurasische Wirtschaftsunion EAEU: Wartezeiten an Grenzübergängen und Möglichkeit zur Verlängerung von Transitfristen	13
Carnet TIR und Zoll WEISSRUSSLAND: Obligatorische digitalen Plomben für Straßentransporte aus Lettland	14
UK: Kabotagefreiheit endet am 1. Mai 2022	14
Zoll GB: Änderungen hinsichtlich Zollkontrollen bei der Ein- und Ausfuhr ab 31.05.2022	14
GROSSBRITANNIEN: <u>Verschiebung</u> aller bislang für 01.07.2022 anstehenden zusätzlichen Einfuhrkontrollen	15
SCHWEDEN: Kontrollen im Zusammenhang mit Ruhezeiten im Fahrzeug	15
BOSNIEN-HERZEGOWINA: Aktuelle Liste der zur Abfertigung von Carnets TIR befugten Grenz- und Binnenzollstellen	16
SPANIEN: Zusätzliche Sommerfahrverbote für Lkw über 7,5 t zGM im Baskenland	16
RUSSLAND-Embargo – sechstes Sanktionspaket in Kraft	16

FRANKREICH: SIPSI-Meldung bei der Entsendung von Fahrern von leichten Nutzfahrzeugen	17
RUMÄNIEN: Mautbefreiung für humanitäre Transporte	17

Abfall/Gefahrgut

Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Verordnungen am 6. Mai 2022 in Kraft getreten	18
Stichtag 1. Juli: Verpackungsgesetz verlangt Registrierung	18

Buchtipps

Neue Auflage: Fahreranweisung Beförderungsdokumente gewerblicher Güterkraftverkehr	19
Neue Auflage: Recht im Straßenverkehr	24
Sonderpublikationen der Bildungsakademie SLV	33
Neue Auflage: StVO Straßenverkehrs-Ordnung mit Kommentar	36

Möbelspedition

Schrippschrapp, Lack ab!	20
--------------------------	----

Personenverkehr

Abklärung Zulassung geflüchteter Busfahrer:innen aus Ukraine in Deutschland.	21
NIEDERLANDE: Euro-6-Standard in Umweltzonen Überbrückungshilfen ÜI bis ÜIII – Schlussabrechnungen angelaufen	21
Zweiter Förderaufruf der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“	22

Recht

Arbeitsplatzbewerberin bei Betriebsbesichtigung gesetzlich unfallversichert	25
BSG besteht auf Zahlung	25
Fiskus und Homeoffice: Bei Vermietung an Arbeitgeber ist Überschusserzielungsabsicht nötig	26
Vorsicht im Homeoffice: Sprachassistent hört mit	26
Betriebsprüfungen: Einlagen auf dem Geschäftskonto	27
EuGH: Leiharbeit ist auch für Dauerarbeitsplätze zulässig	28
Arbeitgeber können unter bestimmten Voraussetzungen einen Corona-Test verlangen	28
Arbeitgeber haften für Verstoß gegen Corona-Arbeitsschutzbestimmungen	29
Kündigung wegen Teilnahme an wildem Streik	29
Kündigung eines Betriebsrats wegen Datenschutzverstoß	29
Per WhatsApp-Foto verschickte Kündigung ist unwirksam	30
Keine wirksame Befristung mit eingescannter Unterschrift	30
Vorgetäuschte Krankheit rechtfertigt fristlose Kündigung	30
Keine Mitbestimmung bei festgelegten Raucherpausen	31
Gefälschter Impfpass rechtfertigt fristlose Kündigung	31
Wenn der Kunde dem Fahrer Hausverbot erteilt – fristlose Kündigung bei „Offboarding“?	32
Mautnacherhebung – Höchstsatz für Lkw mit manipulierter Abgasanlage	32

Bildung

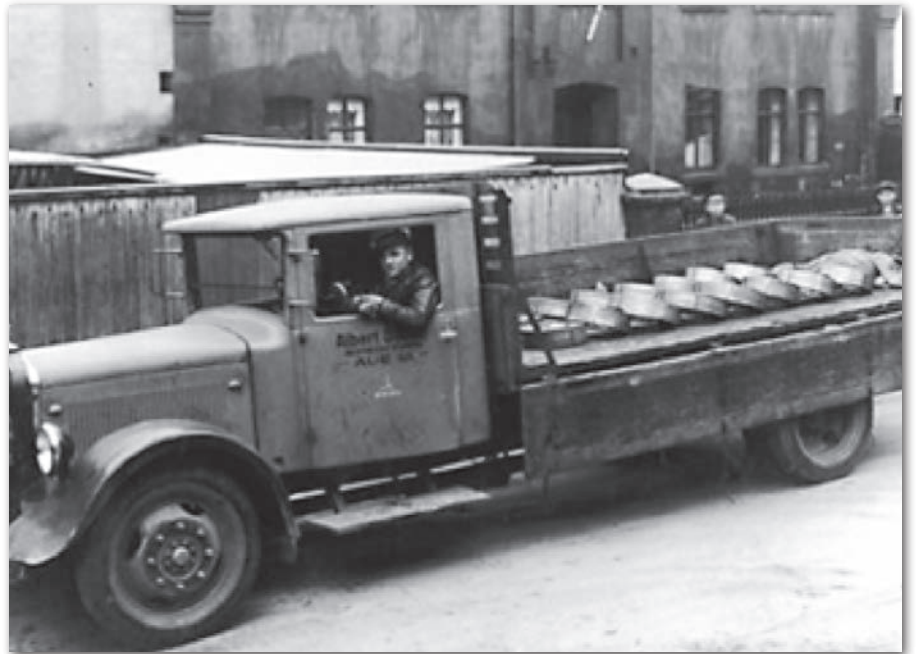
Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	34
Angebote der SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	35

120 Jahre Spedition Döhler

Bereits 1902 fasste Albert Döhler den Entschluss, die ständig zunehmenden Gespanndienstleistungen für die Industrie zum Haupterwerbszweig seines bis dahin auf landwirtschaftliche Produkte ausgerichteten Betriebes zu machen und gründete am 7. Juni 1902 die Spedition Albert Döhler. Schon damals zählten mehrere Gespanne und 24 stattliche Zugpferde zum Besitz der Firma.

Nach dem ersten Weltkrieg traten die Söhne Otto und Max in den elterlichen Betrieb ein. Die Anforderungen an das Transportgewerbe stiegen in den 20er Jahren ständig.

Die Erkenntnis von Albert Döhler, dass sich mit Hilfe von LKW's im Vergleich zum Pferdegespann das Verhältnis von Volumen, Stückelung, Gewicht, Entfernung, Zeit und Preis optimaler gestalten lässt, war ausschlaggebend für die



Überlebensfähigkeit des Unternehmens und für die langfristige Sicherung des Auftragsbestandes.

So kaufte die Firma 1929 ihren ersten 5 Tonnen LKW mit 65 PS vom Typ Daimler Benz. Bis 1935 löste der weitere Zukauf von LKW Schritt um Schritt Pferd und Wagen ab.

Die Kriegsdienstverpflichtung der Söhne und Fahrer mit anschließender Gefangenschaft und die nahezu komplette Requirierung von fünf Firmenfahrzeugen brachten erhebliche Schwierigkeiten für den weiteren Fortbestand der Spedition Döhler mit sich. Vom Willen bestärkt das Erschaffene zu erhalten, setzte sich der Firmengründer mit seiner Tochter Paula hinter das Lenkrad des letzten noch verbliebenen LKW.

Lebensmittelmarken, Bezugs-scheine, Schwarzmarktpreise und Repressalien für Unternehmer durch die Gesetzgebung der Sieger und der Totalverlust des Fuhrparks – so könnte man die Ausgangssituation 1945 beschreiben. Mit dem Aufbau verschiedener Lastwagen aus alten, von der Wehrmacht zu-



Fortsetzung auf Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

rückgelassenen Lkw-Wracks, wurde der Grundstein für den weiteren Fortbestand der Firma gelegt. 1949 kehrten die Söhne aus der Kriegsgefangenschaft zurück und die Last und Verantwortung für das Unternehmen wurde wieder auf mehrere Schultern verteilt.

1964 trat Sohn Frank Döhler an die Stelle des verstorbenen Vaters Otto Döhler in die Firma ein. Nach dem Ableben des Firmengründers 1968 wurde der Betrieb durch die Geschwister Max und Paula sowie Frank Döhler, der 1975 seine Qualifikation zum Verkehrsmeister abschloss, erfolgreich geleitet.

In den Folgejahren bis 1989 waren fünf Skoda-Lastzüge – der „Mercedes Benz der DDR“ – im Bestand der Firma und man spezialisierte sich vor allem auf den so genann-



ten Fernverkehr innerhalb der Grenzen der damaligen DDR. Auch Stahl- und Schwertransporte gehörten zum Leistungsspektrum.

1990, noch vor der Währungsunion, rollte der erste – nach über 50 Jahren zum ersten Mal vom Band gekaufte Mercedes 1748 – unter bewegter Anteilnahme aller Belegschaftsmitglieder auf das ehemalige Speditionsgrundstück Ernst-Bauch-Straße 11 in Aue.

Mit der politischen Wende 1989 war dem Firmeninhaber bewusst, dass alles in den letzten Jahrzehnten mühevoll Aufgebaute unter den neuen Verhältnissen der Marktwirtschaft nur noch eine ideelle Wertgröße verkörperte. Und trotzdem bildete der veraltete Fuhrpark die Basis und damit die Voraussetzung für die schrittweise Erneuerung des Fahrzeugbestandes der Spedition.

Mit dem Erwerb des über 24.000 Quadratmeter großen Speditionsgrundstückes „Buchenberg“ war der Grundstein für die erfolgreiche Entwicklung der Spedition Döhler gegeben und so wurde in den 90er Jahren die Spedition Döhler zu einem modernen Logistikunternehmen, das sich den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts stellen kann. Seit 2019 leitet mit dem Urenkel des Gründers wieder ein Albert die Geschicke des Traditionsunternehmens.



Wir gratulieren unserem Mitgliedsunternehmen der ersten Stunde – der Spedition Döhler GmbH – herzlich zum 120-jährigen Bestehen und wünschen weiterhin alles Gute und geschäftliche Erfolge!

Mindestlohn

Bundestag verabschiedet Mindestloohnerhöhung auf 12 Euro sowie Anhebung und Dynamisierung der Minijobgrenze

Der Deutsche Bundestag hat eine gesetzliche Regelung zur Erhöhung des Mindestlohns auf 12 Euro sowie zu einer Anhebung und Dynamisierung der Minijobgrenze zum 1. Oktober 2022 verabschiedet. Eine im ursprünglichen Gesetzentwurf vorgesehene Ausweitung mindestlohnrechtlicher Arbeitszeitaufzeichnungspflichten für alle Speditions- und Logistikbetriebe konnte aber verhindert werden. Der DSLV kritisiert den Eingriff in die Tarifautonomie der Sozialpartner.

Der Deutsche Bundestag hat am 3. Juni 2022 das Gesetz zur Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohn und zu Änderungen im Bereich der geringfügigen Beschäftigung beschlossen. Demnach wird die im Koalitionsvertrag vereinbarte Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns (aktuell: 9,82 Euro; ab 1. Juli 2022: 10,45 Euro) auf 12,00 Euro zum 1. Oktober 2022 umgesetzt. Darüber hinausgehende künftige Anpassungen des Mindestlohns werden dann – erstmals zum 30. Juni 2023 mit Wirkung zum 1. Januar 2024 – weiterhin auf Grundlage von Beschlüssen der paritätischen Mindestlohnkommission erfolgen.

Des Weiteren wird die Höchstgrenze für eine geringfügig entlohnte Beschäftigung (Geringfügigkeitsgrenze/Minijobgrenze) so definiert, dass sie einer Wochenarbeitszeit von zehn Stunden zu Mindestlohnbedingungen entspricht. Dementsprechend wird mit der geplanten Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf

12 Euro pro Stunde auch die Geringfügigkeitsgrenze zum 1. Oktober 2022 von 450 auf 520 Euro angehoben und dynamisch ausgestaltet.

Darüber hinaus sieht das Gesetz vor, die Höchstgrenze für eine Beschäftigung im Übergangsbereich (Midijob) von 1.300 auf 1.600 Euro pro Monat anzuheben. Eine ebenfalls vorgesehene stärkere Entlastung von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im unteren Übergangsbereich geht jedoch mit einer Ausweitung der Beitragsbelastung für Arbeitgeber einher. Demnach soll der Arbeitgeberbeitrag zu Kranken- und Rentenversicherung im unteren Übergangsbereich erhöht und gleitend von dann 28 Prozent auf den regulären Sozialversicherungsbeitrag von in der Regel 19,997 Prozent abgeschmolzen werden.

Als Folgeänderung zur Erhöhung der gesetzlichen Lohnuntergrenze enthält das Gesetz ferner eine Anpassung der Schwellenwerte der Mindestlohndokumentationspflichten-Verordnung (MiLoGDokV), die Ausnahmen von den Dokumentationspflichten der §§ 16, 17 Mindestlohngesetz (MiLoG) vorsehen. Demnach gelten die Dokumentationspflichten nicht für Arbeitnehmer, deren verstetigtes regelmäßiges Bruttomonatsentgelt einen Betrag von 4.176 Euro überschreitet oder für den Fall, dass der Arbeitgeber das verstetigte Monatsentgelt für die letzten vollen zwölf Monate nachweislich gezahlt hat, wenn das verstetigte, regelmäßige Bruttomonatsentgelt einen Betrag von 2.784 Euro überschreitet.

Eine ursprünglich im Referentenentwurf des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) vorgesehene Verpflichtung für Arbeitgeber der in § 2a

Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz (SchwarzArbG) genannten Branchen – und somit auch Speditions- und Logistikbetriebe – künftig gemäß § 17 MiLoG den Beginn der täglichen Arbeitszeit jeweils unmittelbar bei Arbeitsaufnahme sowie Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit jeweils am Tag der Arbeitsleistung elektronisch und manipulationssicher aufzuzeichnen und elektronisch aufzubewahren, ist nicht mehr Bestandteil des vorliegenden Gesetzes. Somit konnte die vom DSLV kritisierte Ausweitung der mindestlohnrechtlichen Arbeitszeitaufzeichnungspflichten verhindert werden.

Gleichwohl wollen BMAS und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) prüfen, wie durch elektronische und manipulationssichere Arbeitsaufzeichnungen die Durchsetzung des Mindestlohns weiter verbessert werden kann, ohne dass insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen durch die Anschaffung von Zeiterfassungssystemen beziehungsweise digitalen Zeiterfassungsanwendungen übermäßig belastet werden. Hierzu soll die Entwicklung einer digitalen Zeiterfassungsanwendung, die Arbeitgebern kostenfrei zur Verfügung gestellt werden kann, geprüft werden.

Auch wenn das zukünftige Mindestlohnniveau die bestehenden Entlohnungsstrukturen in der Regel nicht überschreitet, sind Wellenbewegungen – insbesondere in den unteren Lohngruppen – im Logistiksektor zu erwarten. Der DSLV hat daher im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens, im Einklang mit allen Arbeitgeberverbänden, nicht die absolute Lohnhöhe, sondern einmal mehr die direkte Einflussnahme des Staates in die Tarifautonomie der Sozialpartner kritisiert.

Corona

Auslaufen der SARS-CoV-2 – Arbeitsschutzverordnung zum 25. Mai 2022

Die Corona-Arbeitsschutzverordnung wird nicht verlängert. Ab dem 26. Mai 2022 fällt somit die Verpflichtung zu „Basischutzmaßnahmen zum betrieblichen Infektionsschutz“ in den Betrieben weg.

Das Bundesarbeitsministerium weist jedoch Arbeitgeber darauf hin, dass letztere auch weiterhin nach den Vorgaben des Arbeitsschutzgesetzes gehalten sind, ihre Gefährdungsbeurteilung stetig an das Infektionsgeschehen anzupassen.

Die Gültigkeit der Corona-Arbeitsschutzverordnung (Corona-ArbschV) ist mit Ablauf des 25. Mai 2022 außer Kraft getreten. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat entschieden, die Neufassung der SARS-CoV-2 Arbeitsschutzverordnung nicht nochmals über den 25. Mai 2022 hinaus zu verlängern. Insofern galten deren Vorgaben wie bsw. Lüften, Maskenpflicht

und Abstand, nur noch bis zum 25. Mai 2022.

Mit Außerkrafttreten der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung müssen die Betriebe im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung kein Hygienekonzept zum Schutz vor Corona-Infektionen mehr erstellen.

Im Zuge des Auslaufens der Arbeitsschutzverordnung, ist auch die SARS-CoV-2 Arbeitsschutzregel ab dem 26. Mai 2022 nicht mehr gültig. Deren Überarbeitung erfolgt jedoch im Ausschuss für Arbeitssicherheit (ASTA), um im Falle eines erneuten Infektionsgeschehens, die Möglichkeit zu bieten, auf eine überarbeitete Fassung zurückgreifen zu können.

Insofern gilt es zu beachten, dass für den betrieblichen Infektionsschutz damit nur noch die Vorgaben der einzelnen Länderverordnungen entscheidend sind.

Im Übrigen weist das Bundesarbeitsministerium Arbeitgeber darauf hin, dass die Arbeitgeber nach den Vorgaben des Arbeitsschutzgesetzes weiterhin gehalten sind, ihre Gefährdungsbeurteilung stetig an das Infektionsgeschehen anzupassen.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat überarbeitete HYPERLINK <https://www.bmas.de/DE/Corona/Fragen-und-Antworten/Fragen-und-Antworten-ASVO/faq-corona-asvo.html>

Empfehlungen zum betrieblichen Infektionsschutz veröffentlicht. Diese sollen Unternehmen Orientierung zur Verhinderung und Eingrenzung von Ausbrüchen des Coronavirus in den Betrieben geben.

Wir haben unseren Mitgliedsunternehmen den entsprechenden Link bereits zugesandt.

BG Verkehr

Die gesetzliche Unfallversicherung BG Verkehr senkt für das Umlagejahr 2021 den Beitragsfuß

Die Pandemie und der Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine sind Anlass für die BG Verkehr, ihre Mitgliedsunternehmen in dieser schwierigen Zeit zu unterstützen.

Der Vorstand hat am 7. April entschieden, den Beitragsfuß für das Umlagejahr 2021 auf 2,80 zu senken. Die Absenkung des Beitragsfuß von 3,00 auf 2,80 kann für viele Betriebe zu einer Beitragsreduktion führen.

Beispiel

Der Beitrag eines Unternehmens errechnet sich nach der Formel:

– Entgelte x Gefahrklasse x Beitragsfuß geteilt durch 1.000

Beitrag bei einem Beitragsfuß von 3,00 und unter den Annahmen, dass das gemeldete Bruttoentgelt der Beschäftigten 500.000 € beträgt und nur eine Gefahrklasse berücksichtigt werden muss:

– $500.000 \text{ €} \times 10,60 \times 3,00 / 1.000 = 15.900 \text{ €}$

Beitrag bei einem Beitragsfuß von 2,80 und unter der Annahme, dass das gemeldete Bruttoentgelt der Beschäftigten 500.000 € beträgt und nur eine Gefahrklasse berücksichtigt werden muss:

– $500.000 \text{ €} \times 10,60 \times 2,80 / 1.000 = 14.840 \text{ €}$

<https://www.bg-verkehr.de/medien/news/2022/ausgabe-4-2022/aktuell/bg-verkehr-senkt-beitragsfuss>

Das Sächsische Staatsministerium des Innern informiert**Missbräuchliche Verwendung von Schutzzeichen/Rotkreuz-Zeichen bei Hilfstransporten**

Im Rahmen der zahlreichen Hilfstransporte für die Ukraine wurde auch festgestellt, dass es zur Verwendung des Rotkreuz-Zeichens durch private Personen und Unternehmen beim Transport von humanitären Hilfsgütern gekommen ist. Dazu ist festzustellen, dass diese Zeichen unter einem besonderen Schutz stehen.

Der Gebrauch des Zeichens oder der Bezeichnung „Rotes Kreuz“ oder „Genfer Kreuz“ sowie von allen Zeichen und Bezeichnungen, die eine Nachahmung darstellen, durch nach dem I. Genfer Abkommen dazu nichtberechtigte Privatpersonen sowie durch öffentliche und private Gesellschaften und Handelsfirmen ist jederzeit verboten, ohne Rücksicht auf den Zweck und auf den etwaigen früheren Zeitpunkt der Verwendung (Artikel 53 Abs. 1 des I. Genfer Abkommens).

Die unbefugte Benutzung des Roten Kreuzes ist durch § 125 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) bußgeldrechtlich sanktioniert. Nach § 125 Abs. 1, 3 OWiG handelt ordnungswidrig, wer unbefugt das Wahrzeichen des roten Kreuzes auf weißem Grund oder die Bezeichnung „Rotes Kreuz“ oder „Genfer Kreuz“ benutzt oder nachahmt. Unbefugt ist die Benutzung des Zeichens oder der Bezeichnungen, wenn eine Erlaubnis des zur Zeichenführung Berechtigten fehlt und die Verwendung als nicht mehr sozialadäquat erscheint.

Durch § 3 des Gesetzes über das Deutsche Rote Kreuz und andere freiwillige Hilfsgesellschaften im Sinne der Genfer Rotkreuz-Abkommen (DRK Gesetz - DRKG) wird das Recht auf die Verwendung des Zeichens „Rotes Kreuz auf weißem Grund“ und der Bezeichnungen „Rotes Kreuz“ und „Genfer Kreuz“ dem Deutschen Roten Kreuz e. V. zugewiesen (DRK).

Gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 der Bundessatzung des DRK ist für die Regelung der Verwendung des Rotkreuz-Zeichens und die Gestattung seiner Verwendung ausschließlich der Bundesverband zuständig.

Ebenfalls unter den Schutzbereich des § 125 OWiG fallen auch solche Wahrzeichen oder Bezeichnungen, die nach Völkerrecht dem Wahrzeichen des roten Kreuzes auf weißem Grund oder der Bezeichnung „Rotes Kreuz“ gleichstehen, § 125 Abs. 4 OWiG.

Das sind derzeit die Erkennungszeichen solcher Hilfsorganisationen, die an Stelle des roten Kreuzes den roten Halbmond, den roten Löwen mit roter Sonne oder den roten Kristall auf weißem Grunde verwenden.

Die Schutzzeichen dienen zu einem dazu Personal und Einrichtungen der Internationalen Rotkreuz- und Rothalbmond-Bewegung sowie der Sanitätsdienste der Streitkräfte vor allem im Falle eines bewaffneten Konflikts nach den Regeln des humanitären Völkerrechts zu schützen. Zum anderen werden sie als Kennzeichen verwendet, um bestimmte Personen oder Gegenstände der Internationalen Rotkreuz- und Rothalbmond-Bewegung als zugehörig zu bezeichnen. Die missbräuchliche Verwendung birgt daher die Gefahr einer Entwertung des Rotkreuz- und der anderen Schutzzeichen.

Vor diesem Hintergrund wurden die sächsischen Polizeidienststellen gebeten, bei Kontrollen auch auf eine mögliche missbräuchliche Verwendung von Schutzzeichen im Sinne des § 125 OWiG zu achten und bei Feststellung entsprechender Verstöße die weitere unzulässige Nutzung zu unterbinden sowie unter Beachtung des Opportunitätsprinzips ggf. zur Anzeige zu bringen.

Abschließend ist noch festzustellen, dass für die Kennzeichnung eines Hilfstransportes, die Beschriftung als solcher ausreichend ist z. B. auch im Sinne der Mautbefreiung. Ein „Rotes Kreuz“ am Fahrzeug befreit weder von der Einhaltung der Verkehrsvorschriften, noch werden damit Grenz- oder Verkehrskontrollen ausgeschlossen.

Wolfgang Hack

Polizeiobererrat
Sächsisches Staatsministerium des Innern

Verkehrspolitik

Bundeskabinett hat Erhöhung der Lkw-Maut beschlossen

Das Bundeskabinett hat am 25. Mai 2022 das bereits angekündigte neue Mautgesetz und damit eine Erhöhung der Lkw-Maut ab 1. Januar 2023 auf den Weg gebracht.

Das Fünfte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes leitet eine etappenweise Reformierung der Lkw-Maut in Deutschland ein. Es sieht zu Beginn des nächsten Jahres – je nach Gewichtsklasse, Achszahl und Euronorm – fahrzeugbezogene Mautsaterhöhungen für Lkw ab 7,5 t zwischen 3,8 % und 40,6 % vor. Später folgen dann eine Ausweitung der Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 t zGM sowie eine CO₂-Differenzierung.

Hauptgrund für den Anstieg der Maut sind nicht etwa gestiegene Kosten für die Infrastruktur (diese sind sogar gesunken!), sondern vielmehr die massiv gestiegene Anlastung von sog. externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Der BGL hat die Mauterhöhung als verpasste Chance der Bundesregierung kritisiert, mit der diese ihre eigenen Entlastungsmaßnahmen inmitten der Krise durch Mauterhöhungen per Salamtaktik konterkarieren. Die Mauteinnahmen sollen laut Bundesverkehrsministerium in den Jahren 2023 bis 2027 im Durchschnitt rund 8,3 Milliarden Euro betragen – nach 7,6 Milliarden Euro im vergangenen Jahr. Damit würden sich die Einnahmen in den kommenden fünf Jahren auf insgesamt 41,5 Milliarden Euro summieren. Die Lkw-Maut dient der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

Bundesrat beschließt nächsten Schritt zum Autonomen Fahren

Mit seiner Zustimmung zur Regierungsverordnung zum Autonomen Fahren vom 20. Mai 2022 hat der Deutsche Bundesrat den nächsten Schritt zur Zulassung von autonom fahrenden Fahrzeugen in abgegrenzten Betriebsbereichen beschlossen. Dabei hat der Bundesrat seine Zustimmung jedoch an eine Reihe von Änderungswünschen geknüpft, die zunächst von der Bundesregierung erfüllt werden müssen, bevor die Verordnung verkündet werden und in Kraft treten darf.

Bereits im vergangenen Jahr wurde mit dem am 28. Juli 2021 in Kraft getretenem Gesetz zum Autonomen Fahren und den darin enthaltenen Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) die rechtliche Grundlage zum Einsatz von Fahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion im Regelbetrieb auf öffentlichen Straßen geschaffen. Zumindest dürfen diese unter bestimmten Voraussetzungen in festgelegten Betriebsbereichen zum Einsatz kommen. Weitere technische Einzelheiten, Verfahrensvorschriften und Anforderungen an die autonomen Fahrzeuge sowie an die für deren Einsatz verantwortlichen technischen Leiter sollten in separaten Rechtsverordnungen festgelegt werden.

Die vom Deutschen Bundesrat am 20. Mai 2022 unter Änderungsmaßgaben beschlossene Verordnung zur Regelung des Betriebs von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vor-

schriften ist der nächste Schritt zur Zulassung autonomer Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr. Sie enthält die Voraussetzungen und Verfahrensregeln für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für autonome Fahrzeuge durch das Kraftfahrtbundesamt und die Vorschriften zur Festlegung eines Betriebsbereichs. Dieser ist vom Halter des Fahrzeugs bei der zuständigen Behörde auf Landes- oder kommunaler Ebene zu beantragen.

Bereits an dieser Stelle setzen die Änderungswünsche der Länderkammer an das Inkrafttreten der von der Bundesregierung vorgelegten Verordnung an. Zwar wird begrüßt, dass die Betriebsbereiche über kommunale und Landesgrenzen hinausgehen und auch Autobahnen oder Bundesstraßen umfassen dürfen. Allerdings verfügen kommunale Behörden nach Ansicht des Bundesrats nicht über die nötige Sachkenntnis, um die Eignung eines Betriebsbereichs für ein Fahrzeug mit autonomer Fahrfunktion hinreichend bewerten zu können. Darüber hinaus sei es ihnen nicht zumutbar, bereits genehmigte Bereiche permanent zu überwachen.

Der Bundesrat fordert außerdem, dass Fahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion alle vorhandenen Verkehrszeichen innerhalb der Betriebsbereiche erkennen und berücksichtigen können. Dies betrifft auch Verkehrszeichen, die erst nach der Genehmigung eines Betriebsbereichs aufgestellt wurden. Die Fahrzeuge sollen denselben Anforderungen gerecht werden, die an eine fahrzeugführende Person gestellt werden.

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung von Seite 9

So ist noch unklar, wie die Absicherung von Unfallstellen mit autonomen Fahrzeugen geregelt werden soll, weil die derzeitigen Vorschriften der StVO das Vorhandensein eines Fahrers oder einer Fahrerin voraussetzen. Ebenso wenig ist festgelegt, ob für das Befahren von Gehwegen durch Lieferroboter eine Ausnahmege-nehmigung notwendig ist.

Der Beschluss des Bundesrats zur Änderung der Regierungsverordnung zum Autonomen Fahren und seine begleitende Entschlie-ßung wurden der Bundesregie-rung zugeleitet. Diese entschei-det, wann sie sich erneut mit der Verordnung befasst. Setzt sie die-se nach den Änderungsmaßgaben der Länder um, kann die Verord-nung am Tage nach ihrer Verkün-dung in Kraft treten.

Europäische Kommission verabschiedet EU-Standards für sichere Parkplätze

Die Europäische Kommission hat am 7. April 2022 neue EU-Stan-dards und -Verfahren verabschie-det, um die Entwicklung eines Netzes sicherer Parkplätze in der EU zu unterstützen. Die Initiative soll den Fahrern bessere Mög-lichkeiten bieten, ihre regelmäßigen Ruhezeiten einzuhalten und sie vor Gewalt und Frachtkriminalität schützen.

Die Europäische Kommission hat am 7. April 2022 im Rahmen einer delegierten Verordnung neue EU-Standards und -Verfahren eingeführt, um dem Mangel an sicheren Parkplätzen entgegenzu-wirken und die Entwicklung eines

Netzes sicherer Parkplätze in der EU zu unterstützen.

Nach dem neuen Standard kön-nen Parkplätze zukünftig durch eine Zertifizierung eines von vier Sicherheitsniveaus erreichen: Bronze, Silber, Gold und Platin. Transportunternehmen können ihre regelmäßigen Ruhezeiten an das Sicherheitsniveau anpassen, das sie entsprechend dem Wert der von ihnen beförderten Güter benötigen.

Unabhängig davon muss ein si-cherer Parkplatz Fahrern auch den Zugang zu sozialen und hy-gienischen Einrichtungen wie Duschen, Toiletten, Einrichtungen zum Einkaufen von Speisen und Getränken und zum Internet er-möglichen.

Die genauen Voraussetzungen, die ein sicherer Parkplatz nach dem neuen Standard erfüllen muss, um eines der vier Sicher-heitsniveaus zu erhalten, enthält der Anhang zur delegierten Ver-ordnung.

Hintergrund:

Im Jahr 2019 stellte eine (Internet: <https://sstpa.eu-study.eu/2018/11/07/successful-final-conference-on-the-study-on-safe-and-secure-truck-parking-areas/>)

Studie der Kommission einen Mangel an 100.000 Parkplätzen für schwere Nutzfahrzeuge sowie einen Mangel an sicheren und geschützten Parkflächen fest: von den 300.000 verfügbaren Stell-plätzen befanden sich nur 7.000 auf zertifizierten sicheren Park-plätzen.

Um die Lücke an fehlenden Park-plätzen zu schließen, finanziert die Europäische Kommission über die Verkehrsfazilität „Connecting Europe“ (CEF) die Entwicklung si-cherer Parkplätze. Zwischen 2014

und 2019 wurden darüber bereits 65 Parkflächen gefördert, entwe-der im Wege der Modernisierung bestehender Parkflächen oder für den Bau neuer Parkflächen.

Im Dezember 2021 schlug die Kommission außerdem eine Überarbeitung der TEN-V-Ver-ordnung vor, mit der die Mit-gliedstaaten verpflichtet werden sollen, entlang des TEN-V-Netzes sichere Parkflächen mit einer ma-ximalen Entfernung von 100 km zueinander einzurichten.

Die nun verabschiedete delegier-te Verordnung ist das Ergebnis ei-ner intensiven Zusammenarbeit zwischen der Generaldirektion MOVE der Europäischen Kom-mission und der Expertengruppe für SSTPAs, in der der europäi-sche Dachverband der Spediteu-re, CLECAT, und der DSLV eine treibende Kraft waren. Der Input der Logistikbranche war maßgeb-lich für die Gestaltung der Durch-führungsverordnung in Bezug auf Komfort, Sicherheit und Zertifi-zierungsanforderungen.

Der DSLV setzt sich auf nationa-ler Ebene für ein rasches Ausrol-len des neuen Standards auf be-stehenden und neu zu bauenden Parkplätzen ein.

Die Kommission wird das Euro-päische Parlament (EP) und den Rat der Europäischen Union über die Verabschiedung der delegier-ten Verordnung informieren. Sie tritt in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch Rat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe Widerspruch erheben.

www.lsv-ev.de

Bund investiert 700 Millionen Euro in Rastanlagen an den Bundesautobahnen

In ihrer Antwort auf eine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion berichtet die Bundesregierung über den geplanten Neu- und Ausbau von Rastanlagen an den Bundesautobahnen, den Stand des Programms zur Förderung privater Lkw-Stellplätze in der Nähe von Autobahnen und die Pläne zur Implementierung von Systemen zur effizienteren Nutzung vorhandener Parkflächen.

Im Finanz- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH des Bundes ist für die Jahre 2021 bis 2025 ein Investitionsvolumen von 700 Millionen Euro für Rastanlagen an Bundesautobahnen ausgewiesen. Das teilt die Bundesregierung in ihrer Antwort (20/1434) auf eine Kleine Anfrage der CDU/CSU-Fraktion (20/1109) mit. Seit dem Jahr 2008 wurden bereits über 17.000 öffentliche Lkw-Parkplätze neu geschaffen.

Grundlage für den Aus- und Neubau von Rastanlagen bildet das Netzkonzzept zum Lkw-Parken des Bundesverkehrsministeriums. Auf Basis der im Jahr 2018 für das deutsche Autobahnnetz durchgeführten Erhebung zur Auslastung der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen und Autohöfen und des im Zuge dieser Erhebungen festgestellten Lkw-Stellplatzbedarfs, ist das Netzkonzzept zum Lkw-Parken mit Zielhorizont 2030 konzipiert worden. Um dem Lkw-Stellplatzdefizit abzuhelpfen sind mehr als 350 Aus- und Neubauvorhaben geplant.

Diese Vorhaben würden so priorisiert, „dass vor allem an Streckenabschnitten mit besonders ho-

hen Stellplatzbedarfen möglichst zeitnah Maßnahmen umgesetzt werden“, schreibt die Bundesregierung.

Auf Basis, der im Jahr 2021 vom BMDV veröffentlichten „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen“ sind bis zum 31. März 2022 insgesamt 38 Anträge beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eingegangen, wovon 13 Anträge zur Schaffung von fast 700 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen bislang bewilligt wurden.

Um die vorhandenen Parkflächen effizienter zu nutzen, plant das BMDV darüber hinaus das sogenannte „Kolonnenparken“ auf Park- und Rastanlagen vermehrt anzuwenden. Bislang wird dieses System auf vier Rastplätzen im Pilotverfahren getestet.

Neue Vorgaben für Notbremsassistenten in Lkw und Bussen

Notbremsassistenten sollen noch sicherer und effektiver werden. Das sehen neue Vorgaben vor, die eine technische Expertengruppe der Vereinten Nationen beschlossen hat. Die BG Verkehr begrüßt die neuen Regelungen.

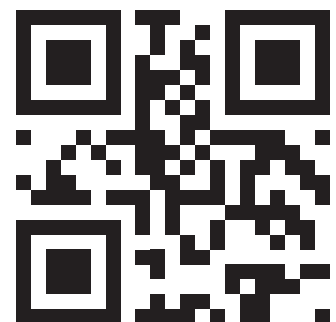
Die Systeme sollen künftig bei Fahrgeschwindigkeiten bis zu 70 km/h ein Auffahren auf ein Stauende verhindern. Außerdem können Notbremsassistenten in Zukunft nicht mehr dauerhaft manuell ausgeschaltet werden. Wird das System vom Fahrer deaktiviert, schaltet es sich nach 15 Minuten automatisch wieder ein.

Die BG Verkehr fordert bereits seit langem die automatische Reaktivierung von Fahrerassistenzsystemen. „Die Systeme sollen immer eingeschaltet sein, um unterstützen zu können. Nur so kann sichergestellt werden, dass sie im Notfall zur Verfügung stehen und Unfälle vermeiden“, sagt Dr. Klaus Ruff, stellvertretender Präventionsleiter der BG Verkehr.

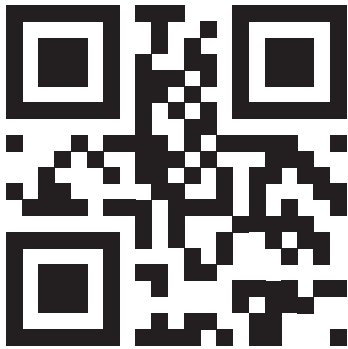
Neu ist ferner, dass die Assistenzsysteme künftig auch auf Fußgänger reagieren und in typischen Situationen Unfälle bis zu 20 km/h Fahrgeschwindigkeit vermeiden. Damit wird der Anwendungsbereich von Lkw-Notbremsassistentensystemen erstmals auf den innerstädtischen Bereich erweitert.

Die Änderungen, die auch Busse betreffen, gelten auf UN-Ebene ab September 2025 für neue Fahrzeugtypen und ab September 2028 für alle Neufahrzeuge. Diese internationalen Regelungen müssen aber laut Bundesverkehrsministerium in einem weiteren Schritt in verbindliches EU-Recht umgesetzt werden.

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



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



Mobilitätspaket 1: Lizenzpflicht für kleine Fahrzeuge zwischen 2,5 t bis 3,5 t zGM ab dem 21. Mai 2022

Ab dem 21. Mai 2022 trat ein weiterer Teil des Mobilitätspaket 1 (MP1) in Kraft. Ab diesem Datum benötigen Unternehmen, die grenzüberschreitende Beförderungen mit Fahrzeugen (Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen) durchführen, die eine zulässige Gesamtmasse von mehr als **2,5 Tonnen** haben, eine **Gemeinschaftslizenz** nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.

Zu beachten ist ab dem 21. Mai 2022 damit auch: Werden grenzüberschreitende Transporte im gewerblichen Güterkraftverkehr durchgeführt, müssen alle Fahrzeuge oder Zugfahrzeug-Anhänger-Kombinationen mit einer zGM von mehr als 2,5 t über eine **Genehmigungsabschrift** verfügen.

Für die kleinen Fahrzeuge von mehr als 2,5 t (bis zu 3,5 t) gibt es eine Abweichung hinsichtlich der **finanziellen Leistungsfähigkeit** (Art. 7 der VO (EG) Nr. 1071/2009): Danach muss für jedes Fahrzeug mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2,5 t und nicht mehr als 3,5 t 900 Euro Eigenkapital nachgewiesen werden (für Fahrzeuge über 3,5 t zGM 5.000 Euro).

Ein Überblick über das MP1 ist unter anderem auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) abrufbar.

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/mobilitaetspaket-teil-i-verbesserung-sozialvorschriften-berufskraftfahrerinnen.html>

Bewerbung für das IRU-Diplom 2022 für besonders erfahrenes Fahrpersonal im Straßenverkehr

Die alljährliche Bewerbung für das IRU-Diplom D'Honneur kann ab sofort wieder eingereicht werden. Einsendeschluss ist der 31. August 2022.

Wie in den letzten Jahren, verleiht die IRU auch 2022 das IRU-Diplom D'Honneur an besonders erfahrene Fahrer:innen, die sich unter anderem durch ihre sichere Fahrweise im Straßenverkehr und ihre moralischen Qualitäten auszeichnen.

Den elektronischen Bewerbungsbogen in deutscher Sprache finden Sie unter [IRU DIPLOMA OF HONOUR 2022](#).

Dieser kann dann ausgedruckt und an die IRU (elektronisch) versandt werden.

Die Auszeichnung mit dem IRU-Diplom D'Honneur ist auch weiterhin an bestimmte Anforderungskriterien gebunden, die im Fragebogen zu beantworten sind.

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt werden, um hierbei teilnehmen zu können:

- Mitglied im Verband
- mind. 20 Jahre Berufserfahrung
- mind. 5 Jahre im selben Unternehmen tätig
- mind. 1 Million Kilometer im Straßenverkehr zurückgelegt
- keine selbst verschuldeten schweren Verkehrsunfälle (mit Personenschaden) in den letzten 20 Jahren
- keine Verstöße der Verkehrsregeln, Zoll- oder Verwaltungsvorschriften in den letzten fünf Jahren
- noch kein IRU Diplom erhalten

Der Unternehmer muss in die erste Spalte – Nationaler Verband – seinen jeweiligen Bundesverband – „bdo“, DSLV, BGL oder AMÖ“ eintragen.

Nur komplett und richtig ausgefüllte Fragebögen können ausgewertet und bearbeitet werden.

Einsendeschluss für die Fragebögen ist der 31. August 2022. Nach diesem Datum eingegangene Fragebögen können leider nicht mehr berücksichtigt werden.

www.lsv-ev.de

Internationaler Verkehr

ÖSTERREICH: Sommerfahrverbote im Jahr 2022

Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität in Österreich hat eine Verordnung für die zusätzlichen Fahrverbote in Österreich für das Jahr 2022 veröffentlicht, welche wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zusenden.

Die Fahrverbote gelten für Lkw oder Sattelkraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen und für Lkw mit Anhängern, bei denen die Summe der höchstzulässigen Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5 Tonnen beträgt.

Termine:

- **an allen Samstagen vom 2. Juli 2022 bis einschließlich 27. August 2022 zwischen 07.00 und 15.00 Uhr**, wenn das Ziel der Reise in Italien oder in einem Land liegt, das über Italien zu erreichen ist
sowie am **3. Oktober 2022 von 0.00 bis 22.00 Uhr**
sowie an **allen Samstagen vom 2. Juli 2022 bis 27. August 2022 in der Zeit von 07.00 bis 15.00 Uhr**, wenn das Ziel der Fahrt in Deutschland oder in einem Land liegt, das über Deutschland erreicht werden soll, auf der Inntalautobahn A12 und auf der Brennerautobahn A13
- **an allen Samstagen vom 2. Juli 2022 bis einschließlich 27. August 2022 in der Zeit von 8.00 bis 15.00 Uhr** außer-

halb des Ortsgebietes in beiden Fahrtrichtungen auf der

- a) Loferer Straße B 178 von Lofer bis Wörgl;
- b) Ennstalstraße B 320 beginnend bei Straßenkilometer 4, 500;
- c) Seefeldler Straße B 177 im gesamten Bereich
- d) Fernpassstraße B 179 von Nassereith bis Biberwier;
- e) Achensee Straße B 181 im gesamten Bereich;

- **an allen Samstagen vom 2. Juli 2022 bis einschließlich 27. August 2022 in der Zeit von 8.00 bis 15.00 Uhr** auf der Ost Autobahn A4 vom Knoten Schwechat bis zur Staatsgrenze Nickelsdorf in beiden Fahrtrichtungen, ausgenommen Ziel- und Quellverkehre nach und aus den Bezirken Neusiedl am See, Eisenstadt, Eisenstadt-Umgebung, Rust, Mattersburg, Bruck an der Leitha, Gänserndorf und Korneuburg

Vorübergehende Grenzkontrollen zu Slowenien und Ungarn

Zur Gewährleistung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit, dürfen in der Zeit vom **12. Mai 2022, 00.00 Uhr, bis 11. November 2022, 24.00 Uhr**, die Binnengrenzen von Österreich zur Republik Slowenien und zu Ungarn im Verkehr zu Lande nur an Grenzübergangsstellen überschritten werden. Hierzu werden vorübergehend wieder Grenzkontrollen stattfinden.

www.lsv-ev.de

Eurasische Wirtschaftsunion EAEU: Wartezeiten an Grenzübergängen und Möglichkeit zur Verlängerung von Transitfristen

Wegen der Ukraine Krise mussten viele internationale Transportunternehmen ihre Routen ändern und Alternativstrecken finden. Wie die IRU jetzt mitteilt, führen diese Verkehrsverlagerungen derzeit zu erheblichem Aufkommen an vielen Grenzen der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU), z. B. an den Grenzübergängen zwischen Russland und Georgien (Verkhniy Lars) bzw. Russland und Aserbeidschan (Yarag-Kazmalyar). Die resultierenden langen Warteschlangen an betroffenen Grenzübergängen machen es den Transportunternehmen oft unmöglich, die vorgegebenen Transitfristen einzuhalten, was zur Eröffnung von Bußgeldverfahren und/oder Ermittlungen der Zollbehörden führen kann.

In Fällen, wo die Einhaltung der Transitfrist für die EAEU unmöglich ist, rät die IRU Transportunternehmen daher, bei den Zollbehörden unter Vorlage einer Erklärung für den Verzug eine Verlängerung der Transitfrist zu beantragen. Derartige Anträge können mittlerweile in erleichterter Form und auch auf elektronischem Weg gestellt werden.

Fortsetzung auf Seite 14

Fortsetzung von Seite 13

Die genaue Vorgehensweise ist durch Entscheidung des Vorstands der Eurasischen Wirtschaftskommission vom 13.12.2017 Nr. 170 vorgegeben. Diese Entscheidung liegt auf der angegebenen Webseite nur in russischer Sprache vor, kann aber durch Nutzung eines Online-Übersetzungs-Tools wie etwa Google Translate auch in anderen Sprachen zugänglich gemacht werden.

Der BGL erinnert daran, dass das Auswärtige Amt aktuell von Reisen nach Russland generell abrät und für Südrussland in den Grenzregionen zur Ukraine eine Reisewarnung ausgesprochen hat. Aktuelle Infos zum Sachstand der Reisehinweise des AA für Russland finden Sie stets unter auf den Seiten des Auswärtigen Amtes unter Reisehinweise – Russische Föderation.

Carnet TIR und Zoll WEISSRUSSLAND: Obligatorische digitale Plomben für Straßen- transporte aus Lettland

Weißrussland hat die Pflicht zur Verwendung von digitalen Plomben ausgeweitet. Bereits seit 30. August 2021 müssen Straßentransporte, die von Litauen kommend nach Weißrussland einreisen, grundsätzlich mit digitalen „navigation seals“ verplombt werden.

Gemäß dem Erlass Nr. 262 des Ministerrats vom 28. April 2022 wird die Pflicht zur Verwendung von digitalen Plomben mit sofortiger Wirkung auf Güter ausgeweitet, die auf der Straße aus

Lettland nach Weißrussland gelangen, sowie auf alle in der EU zugelassenen Leerfahrzeuge.

Diese Bestimmungen gelten nicht für Güter, die im Transit aus dem Kaliningrader Gebiet transportiert werden, und auch nicht für schwere und/oder große Fahrzeuge, für die Sondergenehmigungen erforderlich sind. Die Beförderung lebender Tiere und ausländischer Hilfssendungen im Rahmen von Zolltransitverfahren sind ebenfalls von den Bestimmungen ausgenommen, wenn die Abgangs- und Bestimmungszollstelle die Zollbehörde von Belarus ist.

Bitte beachten Sie, dass unabhängig von den o. g. Regelungen seit dem 16.04.2022 Belarus die Einreise von in der EU zugelassenen Gütertransportfahrzeugen auf das Territorium der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAEU) grundsätzlich verbietet. Ausgenommen von dem Einreiseverbot sind nur bestimmte Gütergruppen.

Quelle: Nationales juristisches Internetportal von Belarus

UK: Kabotagefreiheit endet am 1. Mai 2022

Die vorübergehende Lockerung der britischen Kabotagevorschriften, die es nichtbritischen Lkw-Betreibern ermöglicht hat, 14 Tage lang unbegrenzt Kabotage im Vereinigten Königreich zu betreiben, lief am 1. Mai 2022 aus.

Das Auslaufen der von der Regierung im Oktober 2021 für sechs Monate eingeführten Sonderregelungen bedeutet, dass UK nun zu den im Handels- und Kooperationsabkommen festgelegten Kabotagebestimmungen zurückkehrt:

- EU-Lastwagen, die am oder nach dem 1. Mai 2022 in das Vereinigte Königreich einreisen, dürfen innerhalb von sieben Tagen nach der Lieferung einer internationalen Ladung höchstens zwei Kabotagefahrten unternehmen.
- Nicht-EU-Lkw, die am oder nach dem 1. Mai 2022 in das Vereinigte Königreich einreisen, dürfen dort keine Kabotage mehr durchführen.

Die britische Regierung behält sich die Möglichkeit vor, im Jahr 2022 erneut eine Lockerung einzuführen (vorbehaltlich der parlamentarischen Verfahren), wenn sie der Ansicht ist, dass die inländische Güterkraftverkehrskapazität des Vereinigten Königreichs unterstützt werden muss.

Quelle: RHA

Zoll GB: Änderungen hinsichtlich Zollkontrollen bei der Ein- und Ausfuhr ab 31.05.2022

Ab dem 31.05.2022 wird die Handhabung von Zollkontrollen bei Im- und Exporten nach/aus Großbritannien geändert. Der britische Zoll HMRC informiert hierzu wie folgt:

- **Beim Import von Waren ins Vereinigte Königreich** wurde bisher, sofern eine Kontrolle angeordnet wurde, in der zugehörigen Benachrichtigung explizit eine bestimmte Zollstelle angegeben, die zum Zweck der Kontrolle angefahren werden musste.

Fortsetzung auf Seite 15

Fortsetzung von Seite 14

Ab 31.05.2022 können die Transportunternehmen selbst entscheiden, welche Kontrollstelle sie anfahren wollen.

- **Bei der Ausfuhr von Waren aus dem VK:** Ab 31.05.2022 wird die Benachrichtigung über eine erforderliche Zollkontrolle genauere Informationen über die Art dieser Kontrolle sowie eine Liste geeigneter Kontrollstellen im näheren Umfeld enthalten. Die Transportunternehmen können selbst entscheiden, welche Kontrollstelle sie anfahren.

Eine von HMRC zur Verfügung gestellte Präsentation (nur in englisch) liegt uns vor und kann von interessierten Mitgliedsunternehmen abgefordert werden.

Quelle: HMRC / IRU

GROSSBRITANNIEN: Verschiebung aller bislang für 01.07.2022 anstehenden zusätzlichen Einfuhrkontrollen

Wie die IRU mitteilt, hat Jacob Rees-Mogg, der britische Minister for Brexit Opportunities, die Verschiebung aller für den 01.07.2022 geplanten verschärften Zollformalitäten für Einfuhren aus der EU in das Vereinigte Königreich angekündigt. Da Unternehmen und Bürger Großbritanniens aktuell mit den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und den Folgen einer erheblichen Inflation zu kämpfen hätten, sei es falsch, sie zu diesem Zeitpunkt noch mit weiteren bürokratischen Erschwernissen zu belasten.

Folgende Maßnahmen werden damit zum 01.07.2022 **NICHT** eingeführt:

- **Summarische Eingangsanmeldungen (S & S ENS / ESumAs) für Einfuhren aus der EU in das Vereinigte Königreich**
- Verlagerung von sanitären/phytosanitären Kontrollen (SPS checks) für Einfuhren aus der EU vom britischen Empfangsort an die britische Eingangsgrenze (border control posts)
- Notwendigkeit weiterer Gesundheitszeugnisse und SPS Checks für die Einfuhr aus der EU von Produkten, die sanitären/phytosanitären Kontrollen unterliegen (SPS goods)
- Verbote und Beschränkungen für die Einfuhr von Kühlfleisch aus der EU

Ein neuer Zeitrahmen für die Einführung der vorgenannten Maßnahmen soll im Herbst 2022 ausgearbeitet und veröffentlicht werden. Dabei soll es 2022 keinesfalls mehr zu Verschärfungen kommen, angestrebt wird vielmehr ein Zeitpunkt „Ende 2023“.

SCHWEDEN: Kontrollen im Zusammenhang mit Ruhezeiten im Fahrzeug

Die schwedische Polizei hat ihre Kontrollen in Bezug auf das Verbot der 45-stündigen Ruhepause in der Kabine verschärft und hohe Geldstrafen für die Nichteinhaltung der Vorschriften verhängt (20.000 SEK pro Verstoß).

Nach den EU-Vorschriften dürfen die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und jede wöchentliche Ruhezeit von über 45 Stunden,

die als Ausgleich für frühere reduzierte wöchentliche Ruhezeiten genommen wird, nicht in einem Fahrzeug verbracht werden.

Die in Schweden verhängten Bußgelder wurden auch für Ruhezeiten verhängt, die rechtmäßig als reduzierte wöchentliche Ruhezeit hätten genommen werden können, und zwar unabhängig davon, ob die Ruhezeit in Schweden verbracht wurde.

Legt der Fahrer eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit im Fahrzeug ein, sollte er die Ruhepause spätestens nach 44 Stunden und 59 Minuten beenden, um eine andere Tätigkeit auszuüben. Im Anschluss an die andere Tätigkeit kann der Fahrer erneut eine Ruhepause einlegen. Je nach Situation hat diese Form der Ruhepause Auswirkungen auf den Beginn der nächsten wöchentlichen Ruhepause und den Ausgleich für die Ruhepause.

Bei den in Schweden durchgeführten Kontrollen hat die Polizei den Fahrer gefragt, wo er alle wöchentlichen Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden innerhalb des Kontrollzeitraums verbracht hat, und wer die Kosten dafür übernommen hat. Außerdem wurde der Arbeitgeber aufgefordert nachzuweisen, dass er die Ruhezeiten in geeigneten Einrichtungen organisiert und bezahlt hat.

Guretruck hat gegen mehrere dieser Bußgelder in Schweden Einspruch eingelegt und wartet nun auf den Ausgang dieser Verfahren.

Quelle: Guretruck

www.lsv-ev.de

BOSNIEN-HERZEGOWINA: Aktuelle Liste der zur Abfertigung von Carnets TIR befugten Grenz- und Binnenzollstellen

Seit dem 30.04.2022 hat die Zollverwaltung Bosnien-Herzegowinas einige zusätzliche Zollstellen mit der Berechtigung zum Abfertigen von Carnets TIR ausgestattet. Aktualisierte Listen der TIR-Grenz- und Binnenzollstellen in Bosnien-Herzegowina liegen uns vor und können von interessierten Mitgliedsunternehmen abgefordert werden.

SPANIEN: Zusätzliche Sommerfahr- verbote für Lkw über 7,5 t zGM im Baskenland

Vom **4. Juni bis zum 4. September** gelten die folgenden zusätzlichen Verkehrsbeschränkungen:

An **Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 11:00 bis 14:00 Uhr:**

- A-8 in Richtung Kantabrien ab Kp 119,5
- A-1 Richtung Madrid ab Pk 352 (Vitoria-Gasteiz)

An Sonn- und Feiertagen, von 16:00 bis 21:00 Uhr:

- A-8 in Richtung Irún von der Grenze zu Kantabrien bis Pk 119,5
- A-1 in Richtung Frankreich ab der Grenze zu Burgos bis zur Pk 352 (Vitoria-Gasteiz)

Weitere Informationen finden Sie auf der Website Trafikoa
<https://www.trafikoa.euskadi.eus/lfr/web/trafikoa>

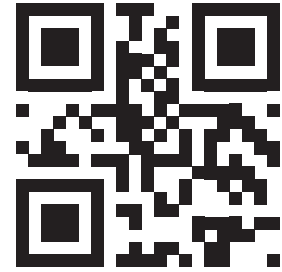
Russland-Embargo – sechstes Sanktionspaket in Kraft getreten

Das sechste Sanktionspaket der EU gegen Russland und Belarus ist am 3. Juni 2022 in Kraft getreten. Es umfasst neben der Aufnahme weiterer Personen und Organisationen in die Sanktionslisten unter anderem das Verbot der Einfuhr von Rohöl und raffinierten Erdölzeugnissen aus Russland in die EU auf dem Seeweg (mit begrenzten Ausnahmen und Übergangsfristen) und den Ausschluss von vier weiteren Banken vom SWIFT-System. Erweitert wurde zudem die Liste der Personen und Organisationen, die Ausfuhrbeschränkungen für Dual-Use-Güter unterliegen sowie die Liste der Güter und Technologien, die zur technologischen Stärkung des russischen Verteidigungs- und Sicherheitssektors beitragen können.

Als Reaktion auf den militärischen Angriff Russlands auf die Ukraine und der Beteiligung von Belarus hat die EU ein sechstes Sanktionspaket beschlossen, das mit Veröffentlichung im Amtsblatt der EU L 153 vom 3. Juni 2022 in Kraft getreten ist. Es umfasst unter anderem Einfuhrverbote für Rohöl und bestimmten Erdölzeugnisse aus Russland in die EU auf dem Seeweg, die schrittweise eingeführt werden, innerhalb von sechs Monaten für Rohöl und innerhalb von acht Monaten für andere raffinierte Erdölprodukte.

Eine vorübergehende Ausnahme gilt für die Einfuhr von Rohöl per Pipeline in EU-Mitgliedstaaten, die aufgrund ihrer geografischen Lage spezifisch von russischen Lieferungen abhängig sind und über keine praktikable Alternative verfügen.

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



Darüber hinaus werden Bulgarien und Kroatien vorübergehende Ausnahmeregelungen für die Einfuhr von auf dem Seeweg eingeführtem Rohöl bzw. von Vakuumgasöl aus Russland eingeräumt.

Neben der Aufnahme weiterer Personen und Organisationen in die Sanktionslisten hat die EU das derzeitige Verbot der Bereitstellung spezialisierter Finanznachrichtendienste (SWIFT) auf drei weitere russische Kreditinstitute ausgeweitet – Russlands größte Bank, die Sberbank, die Credit Bank of Moscow und die Russian Agricultural Bank – sowie auf die Belarussische Bank für Entwicklung und Wiederaufbau.

Sowohl russische als auch belarussische Entitäten wurden der Liste der Personen und Organisationen, die Ausfuhrbeschränkungen für Güter und Technologien mit doppeltem Verwendungszweck unterliegen, hinzugefügt.

Darüber hinaus hat die EU die Liste der Güter und Technologien erweitert, die zur technologischen Stärkung des russischen Verteidigungs- und Sicherheitssektors beitragen können.

Fortsetzung auf Seite 17

Fortsetzung von Seite 16

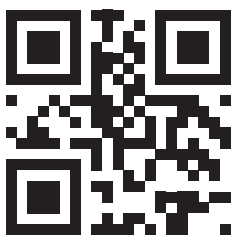
Dazu gehören 80 chemische Substanzen, die zur Herstellung chemischer Waffen verwendet werden können.

Unternehmen, die derzeit Geschäfte mit Russland tätigen, sollten sich intensiv über die neuen Embargomaßnahmen informieren. Da die Sanktionen immer wieder erweitert werden und noch viele Unsicherheiten bezüglich der Auslegung einzelner Maßnahmen bestehen, ist äußerste Sorgfalt geboten, insbesondere im Hinblick auf straf- bzw. ordnungswidrigkeitsrechtliche Konsequenzen bei Embargoverstößen.

Auch die Europäische Kommission hat angesichts des Umgebungsrisikos der Sanktionen den Wirtschaftsakteuren in der EU empfohlen, angemessene Schritte zur Erfüllung ihrer Sorgfaltspflicht einzuleiten, um Verstöße zu vermeiden.

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik hat einen Überblick über die einzelnen Sanktionen sowie Handlungsempfehlungen erarbeitet, welchen wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zusenden.

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



FRANKREICH: SIPSI-Meldung bei der Entsendung von Fahrern von leichten Nutzfahr- zeugen zwischen 2,5 t und 3,5 t zGM weiterhin notwendig

Der französische Verband AFTRI hat darüber informiert, dass die Entsendung von Fahrern von leichten Nutzfahrzeugen (zwischen 2,5t und 3,5t zGM) nicht den Regeln der Lex specialis (Richtlinie EU 2020/1057), sondern in Frankreich den nationalen Bestimmungen (dem so genannten „Law Macron-Gesetz“ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000032376624>) unterliegt.

Dies bedeutet, dass in diesen Fällen eine Entsendemeldung über das französische SIPSI-Portal <https://www.sipsi.travail.gouv.fr/#/auth/login> (und nicht über das EU-Portal IMI) erforderlich ist.

Tätigkeiten von Fahrern von leichten Nutzfahrzeugen, die in Frankreich der Entsendung von Fahrern unterliegen sind folglich:

- **Bilaterale Transporte (Transporte nach oder von Frankreich)**
- **Kabotage.**

Transitverkehre unterliegen NICHT der Entsendung.

Unternehmen, die Fahrer entsenden, müssen vor Beginn des ersten Entsendungsvorgangs eine Entsendemeldung über das nationale SIPSI-Portal einreichen.

Der entsandte Fahrer muss ein Exemplar der Entsendemeldung zusammen mit dem Arbeitsvertrag (inkl. französischer Übersetzung) an Bord des Fahrzeugs auf-

bewahren. Das andere Exemplar der Entsendemeldung wird vom Repräsentanten des Unternehmens in Frankreich aufbewahrt.

Die Bescheinigung gilt für den vom Unternehmen angegebenen Zeitraum, höchstens jedoch für 6 Monate ab dem Ausstellungsdatum, und kann mehrere Entsendungen umfassen.

Das Unternehmen muss einen Repräsentanten im französischen Hoheitsgebiet benennen. Dieser Repräsentant ist für die Zusammenarbeit mit den für die Kontrolle des Straßenverkehrs zuständigen Stellen während des Entsendungszeitraums und bis 18 Monate nach Beendigung der Beförderung zuständig.

RUMÄNIEN: Mautbefreiung für humanitäre Transporte

Fahrzeuge, die humanitäre Straßentransporte auf rumänischem Hoheitsgebiet durchführen oder zu diesem Zweck durch Rumänien fahren, sind von der Maut befreit. Um eine Mautbefreiung zu erhalten, müssen die nationalen Behörden der Staaten, die den humanitären Einsatz organisieren, oder die internationalen Organisationen, die den Transport organisieren, einen Antrag an die Abteilung für Notfallsituationen (Department for Emergency Situations – DSU) richten.

Der Antrag muss mindestens einen Werktag vor der Einreise nach Rumänien per E-Mail an du@mai.gov.ro gesendet werden. Es muss die amtlichen Kennzeichen jedes Fahrzeugs und Kopien der Zulassungsbescheinigungen enthalten.

Abfall / Gefahrgut

Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Verordnungen am 6. Mai 2022 in Kraft getreten

Mit Wirkung zum 1. Mai 2024 müssen Sammler und Beförderer auch bei der Beförderung von „nicht gefährlichen Abfällen“ eine Kopie oder einen Ausdruck der Erlaubnis mitführen.

Nach ihrer Verkündung im Bundesgesetzblatt (BGBl) Teil I am 5. Mai 2022 ist die Verordnung zur Änderung abfallrechtlicher Verordnungen in Teilen bereits am 6. Mai 2022 in Kraft getreten.

Als Entsorgungsfachbetriebe zertifizierte Sammler und Beförderer von gefährlichen Abfällen sind zwar gemäß § 54 (3) Nr. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) von der Erlaubnispflicht ausgenommen, müssen ihre Tätigkeit jedoch gemäß der Anzeige- und Erlaubnisverordnung (AbfAEV) anzeigen, eine Kopie oder einen Ausdruck der von der Behörde bestätigten Anzeige mitführen sowie zusätzlich eine Kopie des aktuell gültigen Zertifikats nach § 56 (3) KrWG mitführen.

Dies soll zukünftig auch elektronisch möglich sein.

Bei erlaubnispflichtigen Sammlungen und Beförderungen gefährlicher Abfälle haben Sammler und Beförderer gemäß der AbfAEV eine Kopie oder einen Ausdruck der Erlaubnis mitzuführen. Diese „Mitführungspflicht“ gilt zukünftig auch bei der Beförderung von „nicht gefährlichen Abfällen“. Derzeit können Erlaubnisinhaber noch „nicht gefährliche Abfälle“ transportieren,

ohne einen Nachweis nach § 53 oder § 54 KrWG mitführen zu müssen. Diese Regelungen (Artikel 2) treten erst am 1. Mai 2024 in Kraft.

Interessierten Mitgliedsunternehmen senden wir die Verordnung auf Anforderung gern zu.

Stichtag 1. Juli: Verpackungsgesetz verlangt Registrierung

Jedes Unternehmen, das in Deutschland verpackte Ware in Verkehr bringt, muss sich bis zum 1. Juli 2022 im öffentlichen Verpackungsregister LUCID registrieren.

Ab dem 1. Juli 2022 gilt in Deutschland die Registrierungspflicht im Verpackungsregister LUCID für alle Verpackungen. Verpackte Ware darf ab diesem Datum in Deutschland nicht mehr vertrieben werden, wenn der Hersteller dieser Pflicht nicht bis dahin nachgekommen ist. Daran erinnert die Stiftung Zentrale Stelle Verpackungsregister (ZSVR).

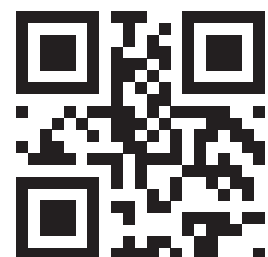
Mit der Novelle des Verpackungsgesetzes zum 1. Juli 2022 reagiert der Gesetzgeber auf massive Veränderungen im Markt mit Auswirkungen auf die Verpackungen. Vor allem der Onlinehandel und der To-Go-Konsum stehen im Fokus der Neuerungen, die auf mehr Transparenz und Fairness im Markt des Verpackungsrecyclings abzielen. Jedes Unternehmen, das in Deutschland verpackte Ware in Verkehr bringt, muss sich dem-

nach bis zum 1. Juli 2022 im öffentlichen Verpackungsregister LUCID unter Angabe seiner Verpackungsarten registrieren. Ansonsten darf es die jeweilige Ware nicht mehr vertreiben. Zudem berücksichtigten die neuen Regelungen die zentrale Bedeutung, die der Onlinehandel im Konsumverhalten der Verbraucher hat und auch weiterhin haben wird, heißt es in der Meldung der Stiftung.

„Viele Versandhändler haben bislang ignoriert, dass sie für das Recycling ihrer Verpackungen bezahlen müssen. Mit der neuen Registrierungspflicht erhöht sich der Druck, ihrer Produktverantwortung nachzukommen“, sagte ZSVR-Vorstand Gunda Rachut auf einer Pressekonferenz. Elektronische Marktplätze müssten künftig kontrollieren, ob sich die Onlinehändler, die auf ihren Plattformen ihre Waren verkaufen, an die Pflichten halten. Verstoßen die Händler gegen die gesetzlichen Bestimmungen, dürfen die Marktplätze ihnen das Vertreiben der Waren nicht mehr ermöglichen. Eine ähnliche Regelung gilt laut ZSVR für Fulfillment-Dienstleister.

Quelle: Gefahrgut-Online

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



Presseinformation

Neue Auflage: Fahreranweisung Beförderungsdokumente gewerblicher Güterkraftverkehr

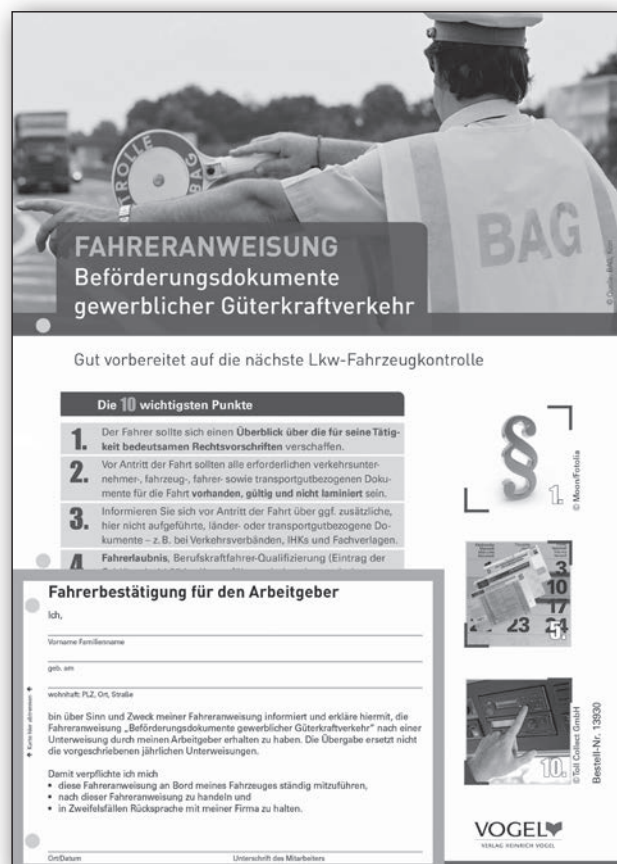
Im Verlag Heinrich Vogel ist die neue Auflage der Fahreranweisung „Beförderungsdokumente gewerblicher Güterkraftverkehr“ erschienen. Sie liefert eine detaillierte Zusammenstellung der im Güterkraftverkehr mitzuführenden Dokumente.

Zu widerhandlungen gegen die im Güterkraftverkehr geltenden Mitführungspflichten haben nicht selten verzögerte Transportabläufe und die Einleitung eines Bußgeldverfahrens zur Folge. Die kompakte Fahreranweisung mit zahlreichen Abbildungen hilft den Überblick zu bewahren, möglichen Verstößen entgegenzuwirken und Sanktionen zu vermeiden. Zudem ist sie eine praktische und effektive Unterstützung bei der Durchführung von Fahrer-Schulungen.

Die Fahreranweisung enthält eine Quick-Check-Karte für unterwegs. Außerdem kann sich der Arbeitgeber zur Dokumentation auf der abtrennbaren Karte bescheinigen lassen, dass die Unterweisung erfolgt ist.

Neu:

- Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN)
- elektronischer Frachtbrief („e-CMR“)
- Cooling-off-Phase im Kabotageverkehr
- Gewichtsangabe zu Container- und Wechselaufbau
- Fahrverbote: Schausteller-Ausnahmeverordnung



Fahreranweisung Beförderungsdokumente gewerblicher Güterkraftverkehr

Broschüre, DIN A4, 12 Seiten

Bestell-Nr.: 13930

Preis: € 3,45 (€ 4,11 inkl. MwSt.)

Mindestbestellmenge 10 Stück

ab 20 Stück € 3,11 | ab 50 Stück € 2,93

Direkt zu beziehen bei:

Springer Fachmedien München GmbH

Verlag Heinrich Vogel

Aschauer Straße 30

81549 München

Telefon 089/20 30 43 - 1600

vertriebsservice@springernature.com

www.heinrich-vogel-shop.de

Möbelspedition

Schrippschrapp, Lack ab!

Ein Beitrag aus „der möbelspediteur 04.2022“ von Rechtsanwältin Sue Ann Becker

Jeder kennt die Situation: Das Team kommt mit dem Umzugsgut an der neuen Wohnadresse an und alles läuft gut. Und dann kommt das Big Sofa an die Reihe und der Teamleiter steht vor einer riesigen Herausforderung: Nie und nimmer passt das Riesending durchs Treppenhaus. Ein Außenaufzug ist nicht in Sicht oder es besteht keine Möglichkeit, diesen zu stellen.

Was in dieser Situation zu tun ist, steht tatsächlich einmal im Gesetz: Sollte bei dem Transport durch das Treppenhaus ein Schaden an der Couch entstehen, hilft uns hier der Haftungsausschluss aus § 451 d Abs. 1 lit. 5 HGB. Nach dieser Vorschrift haften wir nicht, „wenn das Gut den Raumverhältnissen an der Entladestelle nicht entspricht“.

Leider ist es dann doch nicht ganz so einfach.

Die Vorschrift geht nämlich weiter und lässt den Haftungsausschluss nur in den Fällen gelten, in denen „der Frachtführer den Absender auf die Gefahr einer Beschädigung vorher hingewiesen hat und der Absender auf der Durchführung der Leistung bestanden hat.“

Es muss also geredet werden. Der Teamleiter weist den Kunden also darauf hin, dass es beim Transport zu Schäden kommen kann.

Will der Kunde dennoch, dass es versucht wird, sind wir von der Haftung frei. Wie immer gilt

aber, „wer schreibt, der bleibt“. Das Gespräch sollte zu Beweis Zwecken unbedingt festgehalten werden. Entweder nimmt man eine Notiz auf dem Arbeitsschein vor und lässt sie den Kunden quittieren oder man führt im Lkw ein entsprechendes Muster mit, in das nur noch die konkreten Umzugsdaten eingetragen werden.

Jetzt kann man sich also sicher fühlen!

Oder?

Leider ist diese Ansicht weit gefehlt. Denn in den allermeisten Fällen entsteht in solch engen Situationen nicht nur ein Schaden am Umzugsgut, sondern auch am Treppenhaus. Leider gehört das Treppenhaus aber in vielen Fällen nicht dem Auftraggeber des Umzuges, sondern einem Dritten: dem Vermieter.

Unser Umzugskunde kann diesen Teil der Haftung also gar nicht ausschließen, da ansonsten ein unzulässiger Vertrag zu Lasten Dritter vorliegen würde. Für den Schaden, der am Treppenhaus entsteht, haften wir also weiterhin gegenüber dem Vermieter.

Es muss vor Ort eigentlich also das Einverständnis des Vermieters eingeholt werden. Finden Sie das unrealistisch? Ich auch.

Der Vermieter wird in den seltensten Fällen beim Einzug eines Mieters anwesend sein. Und selbst wenn: Warum sollte der Vermie-

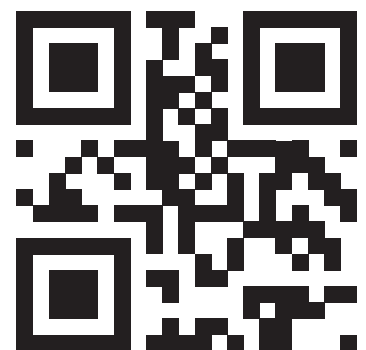
ter einer Beschädigung seines Treppenhauses unter Ausschluss der Haftung zustimmen?

Es bleibt nur der Weg über den Kunden: Der Kunde muss (schriftlich) versichern, dass er den Möbelspediteur auch von sämtlichen Ansprüchen Dritter, die aus dem Transport des Möbelstücks entstehen, (auf erstes Anfordern) freistellt.

Haben wir diese Vereinbarung getroffen, kann das Team beruhigt einen Versuch mit dem Big Sofa wagen!

Rechtsanwältin
Sue Ann Becker

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



Personenverkehr

Abklärung Zulassung gefluchteter Busfah- rer:innen aus Ukraine in Deutschland. Führer- schein zunächst 6 Monate gültig. Anschließend ist eine Theorie- und Praxisprüfung notwendig. Berufskraftfahrerqualifi- kation nicht anerkannt. EU-Kommission prüft Anerkennung.

Infolge der Flüchtlingsbewegung aus der Ukraine haben sich Fragen ergeben, wie der Sachstand zur Anerkennung ukrainischer Fahrerlaubnisse ist. Die Nachfrage des bdo hat folgendes ergeben:

Im Bund-Länder-Beschluss vom 07. April 2022 wurde bereits festgelegt, dass Flüchtlinge aus der Ukraine schon frühzeitig, auch vor Erteilung der Aufenthaltserlaubnis, in Deutschland eine Arbeit aufnehmen können sollen. Für reglementierte Berufe, wie zum Beispiel Busfahrer:in, soll dazu eine einheitliche Anerkennung umgesetzt werden.

Der **bdo** hat sich an das **Bundesverkehrsministerium (BMDV)** gewandt um abzuklären, unter welchen **Bedingungen geflüchtete ukrainische Busfahrer:innen in Deutschland arbeiten können** und ob ggf. eine Ausnahmeregelung geschaffen wird.

Nach Auskunft des BMDV prüft die EU-Kommission derzeit die Anerkennung von ukrainischen Führerscheinen und Berufskraftfahrerqualifikationen, hat aber noch keine Entscheidung getroffen.

Aktuell sieht die **Rechtslage** wie folgt aus:

- Ukrainische Flüchtlinge können mit ihrem **Führerschein** zunächst für **sechs Monate** in Deutschland fahren. Danach wird der Führerschein nicht mehr anerkannt. Der Führerschein muss umgetauscht und dafür eine **Theorie- und Praxisprüfung** absolviert werden.
- **Problematisch ist, dass auch eine Berufskraftfahrerqualifikation** aus einem EU- oder EWR-Staat oder der Schweiz **nachgewiesen werden muss**. Ohne den Nachweis der **Schlüsselzahl 95** können ukrainische Fahrer:innen keine Fahrgäste befördern.
- Sofern Geflüchtete gar keine Führerscheindokumente vorlegen können, ist eine Anerkennung in Deutschland nicht möglich.

Der **bdo** setzt sich auf nationaler und europäischer Ebene **für eine unkomplizierte Zulassung** ukrainischer Busfahrer:innen für die Personenbeförderung in Deutschland ein. Sobald uns weitere Informationen vorliegen, werden wir Sie umgehend informieren.

NIEDERLANDE: Euro-6-Standard in Umweltzonen

Seit Anfang dieses Jahres hat Amsterdam seinen Mindeststandard in den Umweltzonen (LEZ) angepasst. Somit dürfen nur noch Reisebusse der Klasse Euro-6 in die LEZ fahren. Für Fahrzeuge mit

Euro-5 ist eine Genehmigung erforderlich, welche per E-Mail angefordert werden kann: milieuzone@amsterdam.nl milieuzone@amsterdam.nl. Weitere Informationen: <https://www.amsterdam.nl/en/traffic-transport/low-emission-zone/>

Überbrückungshilfen ÜI bis ÜIII – Schlussab- rechnungen angelaufen

Einreichungsfrist für Schlussabrechnungen hat begonnen. Frist endet am 31. Dezember 2022. Einreichung der Schlussabrechnungen ist Pflicht.

Hiermit möchten wir daran erinnern, dass die **Frist zur Einreichung der Schlussabrechnungen** für die Überbrückungshilfen I bis III, sowie für die November- und Dezemberhilfen, am 05. Mai 2022 begonnen hat. Diese **Frist endet am 31. Dezember 2022**.

Die **Einreichung der Schlussabrechnung über einen prüfenden Dritten ist verpflichtend**.

Da die Beantragung dieser Wirtschaftshilfen auf Basis von prognostizierten Umsätzen/Kosten vorgenommen wurde, müssen nun innerhalb der Schlussabrechnungen die realisierten Umsatzzahlen und Fixkostenabrechnungen vorgelegt werden.

Die Überbrückungshilfen I bis III, sowie die November- und Dezemberhilfen können in „einem Paket“ abgerechnet werden.

Fortsetzung auf Seite 22

Fortsetzung von Seite 21

Für die Schlussabrechnung sind die FAQ-Schlussabrechnung maßgeblich.

Die Einreichung der Schlussabrechnung von Paket 1 (und später von Paket 2) ist nur möglich, wenn Sie alle **Bewilligungs- oder Teilbewilligungsbescheide der beantragten Förderprogramme** erhalten haben. Solange müssen Sie mit der Einreichung warten. Auch bei der Schlussabrechnung sind die in den Förderprogrammen erläuterten beihilferechtlichen Regelungen zu beachten. Ein **Wechsel des gewählten Beihilferahmens** ist möglich, sofern die in den FAQ unter 4.1. aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind.

Sie müssen ein Organisationsprofil erstellen. Dieses beinhaltet u. a.:

- Daten vom Steuer- und Finanzamt
- Daten über vertretungsbefugte Personen
- Die Anzahl der Beschäftigten vor der Pandemie und am 30. April 2022 rein für statistische Zwecke

Die **Bewilligungsstelle kann nachträglich u. a. folgende Nachweise einfordern** bzw. zusätzliche Prüfungen vornehmen:

- Rechnungs-/Zahlungsbelege
- Umsatzsteuervoranmeldungen/-bescheide/-jahreserklärungen
- Detaillierte Nachweise über z. B. corona-bedingte Reisewarnungen zur Förderung entgangener Margen
- Begutachtungen vor Ort von z. B. baulichen Maßnahmen, für die Förderungen beantragt wurden

Nach der Einreichung soll ein **Informationsportal** zur Verfügung gestellt werden, damit Sie den **Bearbeitungsstand überprüfen** können (Zugriff über ELSTER-Zertifikat). Der Starttermin dieses Portals ist noch nicht veröffentlicht. Stellen Sie sich aber darauf ein, dass die Bearbeitung über mehrere Monate andauern wird.

Achtung: Für die **Schlussabrechnung Paket 2** (Bündelung Förderprogramme ÜIII-Plus und ÜIV) gilt ebenfalls die **Einreichungsfrist 31. Dezember 2022**. Eine Freischaltung für das Paket 2 erfolgt irgendwann nach der Antragsfrist zur ÜIV.

Sollten Sie die **Schlussabrechnung nicht fristgerecht einreichen**, müssen die erhaltenen **Gelder im vollen Umfang zurückgezahlt werden!**

Nach Bearbeitung der zuständigen Bewilligungsstelle wird im Schlussbescheid die endgültige Förderhöhe bzw. ggf. eine Rückzahlungsfrist verkündet.

Eine Übersicht zu allen Fristen und ein Einführungsvideo finden Sie unter: Überbrückungshilfe Unternehmen – Schlussabrechnung (ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de)

Zweiter Förderaufruf der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“

Antragstellung bis 15. Juli möglich; bis zu 80 Prozent Förderung der Mehrkosten; mittelstandsfreundlichere Parameter für Förderung.

Wie wir bereits informierten, begann am 23.05.2022 der zweite Förderaufruf der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“. Diese unterstützt die Beschaffung von Batterie-, Brennstoffzellen- und Batterieoberleitungsbussen sowie biomethanbetriebenen Bussen der Fahrzeugklassen M2 und M3. Außerdem können die dafür erforderliche Infrastruktur und Machbarkeitsstudien gefördert werden.

Skizzen zum Vorhaben können ab dem 23. Mai 2022 bis zum 15. Juli 2022 über die Bewerbungsplattform easy-Online eingereicht werden.

Bezogen auf die förderfähigen Ausgaben (Investitionsmehrausgaben) wird bei Bussen mit batterieelektrischen und brennstoffzellenbasierten Antrieben eine Förderquote von bis zu 80 Prozent gewährt.

Im Fall der Biomethanbusse mit verbrennungsmotorischem Antrieb liegt die Förderquote bei bis zu 40 Prozent.

Die Förderquote auf die förderfähigen Ausgaben für die Lade-, Betankungs- und Wartungsinfrastruktur liegt bei bis zu 40 Prozent. Für KMU ist eine Erhöhung der Förderquote um 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Die Förderung ist grundsätzlich auf maximal 30 Mio. Euro pro Skizzeneinreicher (Busse inkl. Infrastruktur) begrenzt.

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren.

Fortsetzung auf Seite 23

Fortsetzung von Seite 22

Aufgrund dieses wettbewerblichen Verfahrens werden maximal 80 Prozent der eingegangenen Skizzen zur Antragseinreichung aufgefördert.

Der Fördermittelgeber wird die Skizzen priorisieren und die Skizzeinreicher gemäß dieser Priorisierung zur Antragseinreichung auffordern.

Die Priorisierung erfolgt anhand von Faktoren, die grundsätzlich aus den nachfolgenden Angaben ermittelt werden:

- Anteil an der Gesamtflotte, welcher auf alternative Antriebe (in diesem Förderaufruf) umgestellt werden soll, ggf. Anteil der bereits auf alternative Antriebe umgestellten Fahrzeuge gemessen am Gesamtbestand,
- Voraussichtliche CO₂-Vermeidung unter Berücksichtigung der Fahrleistung der Busse mit alternativem Antrieb,
- Wasserstoffherzeugung aus erneuerbaren Energien,
- notwendige Fördermittel.

Bei getrennten Skizzen für Busse und Infrastruktur für das gleiche Vorhaben werden diese gemeinsam betrachtet und priorisiert.

Bei hoher Nachfrage und Überzeichnung, werden Zero-Emission Fahrzeuge (lokal emissionsfrei) bevorzugt gefördert.

Durch die neuen Parameter für die Priorisierung sowie die Deckelung der Förderung auf 30 Millionen Euro, dürften mehr Busmittelständler in den Genuss einer Förderung kommen als dies beim letzten Förderaufruf der Fall war.

Inhalt des aktuellen Aufrufs ist die Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben für den Personenverkehr und der zu deren Betrieb notwendigen Infrastruktur. Die folgenden Fördergegenstände werden dabei berücksichtigt:

1. Beschaffung von Bussen aller folgenden Antriebssysteme oder die Umrüstung (sofern dies günstiger oder kein Modell am Markt verfügbar ist) auf ein System der Nummern 1.1. oder 1.2.:
 0. Batterieelektrische Antriebe (Batteriebusse, Batterie-Oberleitungsbusse),
 1. Brennstoffzellenbasierte Antriebe (Brennstoffzellenbusse, Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range-Extender)
 2. Biomethanbusse, die bilanziell zu 100 Prozent mit aus Biomasse erzeugtem Methan betrieben werden.
2. Beschaffung von nicht öffentlich zugänglicher Infrastruktur zum Einsatz der oben genannten Fahrzeuge mit folgenden Eigenschaften:
 0. Infrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten gewährleistet,
 1. Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff an die Brennstoffzellenbusse,
 2. Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von bilanziell 100 Prozent aus Biomasse erzeugtem Methan für Biomethanbusse,
 3. Wartungsinfrastruktur, die zusätzlich für den Betrieb der Busse mit alternativen Antrieben angeschafft werden muss.

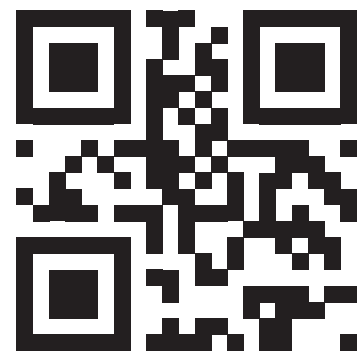
Grundsätzlich muss die Veröffentlichung der Ausschreibung der Busse innerhalb von 6 Monaten und die verbindliche Bestellung

der Busse innerhalb von 12 Monaten nach Beginn der Vorhabenlaufzeit erfolgen. Dieses muss anhand der verbindlichen Bestellung bzw. der Veröffentlichung der Ausschreibung innerhalb der zuvor genannten Fristen gegenüber dem Projektträger nachgewiesen werden. Anderenfalls wird der Widerruf des Zuwendungsbescheides geprüft. Zweck der geförderten Busse ist der Einsatz im Personenverkehr.

Die Zweckbindung für die geförderten Busse wird bei Bewilligung auf die Dauer von 5 Jahren nach Inbetriebnahme festgelegt.

Der Zweck der Betankungs- und Ladeinfrastruktur ist die Energieversorgung der geförderten Busse. Die Zweckbindungsfrist für die geförderte Betankungs- und Ladeinfrastruktur wird auf 5 Jahre nach Inbetriebnahme festgelegt.

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



Presseinformation



Neue Auflage: Recht im Straßenverkehr

Der juristische Ratgeber „Recht im Straßenverkehr“ ist im Verlag Heinrich Vogel in seiner 40. Auflage neu erhältlich und befindet sich auf dem aktuellen rechtlichen Stand.

Das Standardwerk deckt das weite gesetzliche Spektrum des Verkehrsrechts ab. Dabei liefert es in einer verständlichen Sprache alle wichtigen Informationen insbesondere für den Kompetenzbereich „Recht“ bei der Aus- und Weiterbildung von Fahrlehrern. Es bietet einen systematischen Überblick über alle relevanten Grundbegriffe und Vorschriften und enthält neben ausführlichen Erläuterungen zu den einschlägigen Ordnungswidrigkeiten und Strafvorschriften auch Informationen zu Haftung, Versicherung und Steuern sowie zur Beförderung von Gütern und Personen. Damit spricht das Fachbuch nicht nur Fahrschulen, Fahrlehrer und Fahrlehrerausbildungsstätten an, sondern auch Prüfer, Berufskraftfahrer und interessierte Autofahrer. Mit Hilfe von jeweiligen Fragen- und Antwortteilen können die eigenen Kenntnisse jederzeit überprüft und aufgefrischt werden.

Neu in der 40. Auflage:

- Modernisierung des Personenbeförderungsrechts (Linienbedarfsverkehr, gebündelter Bedarfsverkehr)
- Anhebung der Bußgelder für Geschwindigkeits- und Parkverstöße
- Aktuelle Mauttarife
- Erlaubnispflicht für Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kfz über 2,5 t zHM
- Neue Statistiken



Mit praktischem Anhang: Musterbescheide; Promillewerte mit Berechnung; Statistiken; Auszug aus dem neuen Bußgeldkatalog usw.

Martin Strehl
Recht im Straßenverkehr

Softcover, 304 Seiten, 40. Auflage 2022

Bestell-Nr.: 27311

Preis: € 26,50 (€ 28,36 inkl. MwSt.)

Direkt zu beziehen bei:

Springer Fachmedien München GmbH
Verlag Heinrich Vogel
Aschauer Straße 30
81549 München
Telefon 089/20 30 43 - 1600
vertriebsservice@springernature.com
www.heinrich-vogel-shop.de

Recht

Arbeitsplatzbewerberin bei Betriebsbesichtigung gesetzlich unfallversichert

Eine Arbeitsplatzbewerberin steht bei der Besichtigung des Unternehmens im Rahmen eines eintägigen unentgeltlichen „Kennenlern-Praktikums“ unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Dies hat der 2. Senat des Bundessozialgerichts entschieden.

Die arbeitssuchende Klägerin absolvierte bei einem Unternehmen ein unentgeltliches eintägiges „Kennenlern-Praktikum“ auf der Grundlage einer „Kennenlern-/Praktikums-Vereinbarung“ mit diesem Unternehmen. Während des „Kennenlern-Praktikums“ fanden unter anderem Gespräche, eine Betriebsführung, ein fachlicher Austausch mit der IT-Abteilung und zum Abschluss die Besichtigung eines Hochregallagers statt. Bei der Besichtigung des Hochregallagers stürzte die Klägerin und brach sich den rechten Oberarm.

Anders als die beklagte Berufsgenossenschaft und die Vorinstanzen hat das Bundessozialgericht festgestellt, dass die Klägerin einen Arbeitsunfall erlitten hat. Die Klägerin war zum Zeitpunkt des Unfalls Teilnehmerin einer Unternehmensbesichtigung. Teilnehmer einer Unternehmensbesichtigung sind nach der Satzung der beklagten Berufsgenossenschaft – im Unterschied zu Satzungen anderer Unfallversicherungsträger – unfallversichert. Das eigene – unversicherte – Interesse der Klägerin am Kennenlernen des potenziellen zukünftigen Arbeitgebers steht dem

Unfallversicherungsschutz kraft Satzung hier nicht entgegen. Die Satzungsregelung der Beklagten ist nicht auf Personen beschränkt, deren Aufenthalt im Unternehmen ausschließlich der Besichtigung dient. Unternehmer sollen vielmehr umfassend von Haftungsrisiken befreit werden, die durch erhöhte Gefahren bei Unternehmensbesuchen entstehen können. (BSG vom 31.03.2022, AZ: B 2 U 13/20 R)

Quelle: BSG

BSG besteht auf Zahlung

Sozialversicherung und Gesellschafter

In drei Urteilen hat das Bundessozialgericht der Deutschen Rentenversicherung recht gegeben: Unternehmen mussten für Gesellschafter-Geschäftsführer Beiträge nachzahlen. Wie man sich dagegen schützen kann, erklärt Steuerberater Andreas Islinger.

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass sich die Rechtsmacht von Geschäftsführern aus ihrer Beteiligung an der GmbH herleitet. Ist ein Gesellschafter-Geschäftsführer zu 50 Prozent oder mehr an der GmbH beteiligt, ist er selbstständig tätig im Sinne der Sozialversicherung. Hält der Gesellschafter-Geschäftsführer weniger als 50 Prozent der Anteile, dann ist er in der Regel abhängig beschäftigt und muss damit meist Sozialversicherungsbeiträge zahlen. Eine Ausnahme ist die sogenannte Sperrminorität, sie ist ein im Gesellschaftsvertrag eingeräumtes Recht, das Beschlüsse trotz Minderheitsbeteiligung verhindert.

Diesen Sachverhalt hatte das BSG zu entscheiden

In den drei Urteilen ging es maßgeblich darum, wie eine solche Sperrminorität ausgestaltet sein muss. In einem der Fälle war der Gesellschafter-Geschäftsführer mit 49 Prozent minderheitsbeteiligt. Bestimmte Entscheidungen der Gesellschaft ließen sich jedoch nur mit einer Mehrheit von 75 Prozent beschließen.

Der mit 49 Prozent beteiligte Gesellschafter-Geschäftsführer hätte diese Beschlüsse somit verhindern können. Daher wurde er von der GmbH als sozialversicherungsfreier Selbstständiger behandelt.

Im Rahmen der Betriebsprüfung forderte die Deutsche Rentenversicherung Beiträge nach, da sie eine abhängige Beschäftigung annahm. Die Sperrminorität reichte nach ihrer Ansicht nicht aus, um den Gesellschafter-Geschäftsführer als beherrschend zu beurteilen.

BSG: Sperrminorität muss umfassend sein

Das BSG hat die Rechtsansicht der Deutschen Rentenversicherung bestätigt. Eine Sperrminorität darf nicht nur bestimmte Beschlüsse betreffen, sondern muss umfassend sein.

Dies gilt auch dann, wenn der Gesellschafter-Geschäftsführer seine eigene Abberufung verhindern kann. Zudem muss sich der beherrschende Einfluss aus dem Gesellschaftsvertrag ergeben und nicht aus dem Geschäftsführerdienstvertrag.

Fortsetzung auf Seite 26

Fortsetzung von Seite 25

Bedeutung des Urteils für die Praxis

Gesellschafter-Geschäftsführer sollten immer genauestens hinsichtlich ihres sozialversicherungsrechtlichen Status beurteilt werden. „Dies gilt nicht nur am Anfang ihrer Tätigkeit als Gesellschafter-Geschäftsführer, sondern auch bei wesentlichen Änderungen“, gibt der Rentenversicherungsexperte zu bedenken.

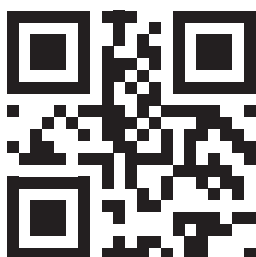
Immer wieder kommt es in der Praxis zu einer fehlerhaften Beurteilung. „Gerade bei gutverdienenden Geschäftsführern kann eine fehlerhafte Einordnung zu hohen fünfstelligen Nachforderungsbeträgen führen“, warnt Islinger.

So lassen sich Risiken verhindern

Unternehmen sollten bei Tätigkeitsbeginn eines Gesellschafter-Geschäftsführers stets ein Statusfeststellungsverfahren einleiten. Mit dem Verfahren können sich Unternehmen rechtlich absichern, ein solcher Statusfeststellungsbescheid hat uns schon in vielen Betriebsprüfungen vor Nachforderungen gerettet.

Quelle: der möbelspediteur
04.2022

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



Fiskus und Homeoffice: Bei Vermietung an Arbeitgeber ist Überschusserzielungsabsicht nötig

Seit dem Ausbruch der Corona-Pandemie dürfte es öfter vorkommen, dass ein Arbeitnehmer dem Arbeitgeber einen Teil seiner privaten Immobilie zur Ausübung des Homeoffice vermietet. Die Zahl derer, die von zu Hause arbeiten, hat schließlich stark zugenommen. Doch nach Auskunft des Infodienstes Recht und Steuern der LBS muss eine Überschusserzielungsabsicht nachgewiesen werden, wenn für diese Vermietung Werbungskosten geltend gemacht werden sollen.

Der Fall: Ein Beschäftigter vermietete eine Einliegerwohnung mit 54 Quadratmetern für 476 Euro monatlich an seinen Arbeitgeber. Das Mietverhältnis sollte nur während des Beschäftigungsverhältnisses andauern und die Räume ausschließlich zu betrieblichen Zwecken verwendet werden. Streit gab es dann allerdings mit dem Fiskus, als der Arbeitnehmer rund 25.000 Euro für eine behindertengerechte Renovierung des dazugehörigen Badezimmers (mit Dusche und Badewanne) als Werbungskostenüberschuss geltend machte. Das wollte das zuständige Finanzamt nicht anerkennen, denn für eine Betriebsstätte seien nur Toilette und Waschbecken nötig. Anschließend wurde durch mehrere Instanzen hindurch in dieser Sache verhandelt.

Das Urteil:

Der Bundesfinanzhof bemängelte am vorausgegangenem Urteil des Finanzgerichts, dass die vermieteten Räumlichkeiten nicht wie eine Gewerbeimmobilie betrachtet worden seien und keine objektbezogene Überschussprog-

nose – bezogen auf den Einzelfall – stattgefunden habe. Genau das wäre aber nötig gewesen, um eine Bewertung der Angelegenheit des Falls vornehmen zu können. Unter anderem gehe es darum, ob der Steuerpflichtige während der Dauer des Dienstverhältnisses noch einen Überschuss der Einnahmen über die Werbungskosten vornehmen könne.

Bundesfinanzhof, AZ: IX R 9/17

Quelle: der möbelspediteur
05.2022

Vorsicht im Homeoffice: Sprachassistent hört mit

Den Lieblingssong abspielen, Lampen einschalten, Informationen suchen: Sprachassistenten führen auf Zuruf Befehle aus. Das ist praktisch – birgt im Homeoffice aber unter Umständen Risiken bei Sicherheit und Datenschutz, warnt das Infocenter der R+V Versicherung. Denn Informationen können in die falschen Hände geraten.

Was viele nicht wissen: Sprachassistenten übermitteln die Sprachbefehle und Aufzeichnungen in der Regel in die Cloud des Anbieters. „So werden alle möglichen Daten gesammelt. Die Systeme erfassen dabei Musiktitel ebenso wie Reiseziele, Telefonnummern oder Kontodaten“, sagt Tobias Messer, Syndikusrechtsanwalt und Konzern-Datenschutzbeauftragter bei der R+V Versicherung. Was mit den erfassten Daten passiert, ist für die Nutzer nicht auf den ersten Blick ersichtlich. Dazu Messer: „Viele Fragen sind offen. Wo und wie lange werden die Sprachbefehle gespeichert?“

Fortsetzung auf Seite 27

Fortsetzung von Seite 26

Werden die Informationen kopiert, ausgewertet und an Dritte weitergegeben oder verkauft? Sind die Daten vor Hackern sicher?“

Sprachassistenten im Homeoffice ausschalten

Diese Punkte sind vor allem dann kritisch, wenn es um sensible Daten geht – private oder berufliche. „Auch während der Arbeit im Homeoffice hören die Sprachassistenten möglicherweise mit und könnten zum Beispiel vertrauliche Telefonate aufzeichnen“, warnt Messer. Dazu reicht es mitunter schon aus, wenn die entsprechende Funktion auf dem Smartphone oder der mit dem Internet verbundene Smart Speaker aktiviert ist.

Besonders kritisch: Die aktivierten Geräte zeichnen nicht nur dann auf, wenn sie ein Signalwort hören. Sie tun dies manchmal auch bei ähnlich klingenden Wörtern. Der Experte rät deshalb, Sprachassistenten während der Arbeitszeit auszuschalten – oder zumindest bei vertraulichen Gesprächen. „Das verhindert am sichersten, dass die Daten in falsche Hände geraten.“

Weitere Tipps des R+V-Infocenters

- Sprachassistenten sind in der Regel standardmäßig aktiviert, um jederzeit Befehle ausführen zu können. Sie sind also auf Empfang und zeichnen auf, was bei geschäftlichen Kontakten, mit der Familie oder mit Besucherinnen und Besuchern gesprochen wird.
- Ist der Sprachassistent deaktiviert, schützt das auch davor, dass ihn Unbefugte benutzen.

Smart Speaker beispielsweise können auch Befehle fremder Personen umsetzen oder speichern.

- Mit einem Passwort oder einem Nutzerprofil kann man sich zusätzlich absichern. So lässt sich auch der Personenkreis einschränken, der den Sprachassistenten nutzen darf.
- Gespeicherte Aktivitäten – also Sprachaufnahmen – sollte man regelmäßig überprüfen und gegebenenfalls löschen.
- Sind Sicherheitsupdates verfügbar, sollte die Software der Geräte immer schnellstmöglich aktualisiert werden.

Quelle: R+V Versicherung

Betriebsprüfungen: Einlagen auf dem Geschäftskonto

Ein leidiges Thema bei Betriebsprüfungen sind Einlagen, die der Unternehmer im Laufe des Jahres in seinem Betrieb tätigt. „Es wird leider immer wieder vergessen, dass gegenüber der Finanzverwaltung eine Verpflichtung besteht, diese Einlagen nachzuweisen“, erklärt Steuerberater Roland Franz aus Essen. „Immer wieder wird die Frage gestellt: Woher kommen diese Beträge?“

Was mit absoluter Sicherheit nicht mehr zählt, ist die Aussage: „Das Geld liegt bei mir in der Schublade zu Hause oder unter dem Kopfkissen“.

Die Finanzverwaltung macht im Rahmen von Betriebsprüfungen unter anderem eine Geldverkehrsrechnung.

Es wird zusammengestellt, welche nachweisbaren Kosten wie

z.B. Miete, Nebenkosten, Kosten für das eigene Haus oder die Eigentumswohnung, Versicherungsbeiträge wie Krankenkasse, Rentenversicherung, Lebensversicherung, Kinderbetreuungskosten, Schulgeld etc. angefallen sind. Nachdem die festen nachweislichen Privatausgaben ermittelt sind, wird dieser Betrag erhöht, um die allgemeinen Lebenshaltungskosten, die sich nach den Familienangehörigen bemessen (zur Feststellung dieser Beträge werden die statistischen Angaben des Bundesamtes hinzugezogen). Somit wird ein Jahresbetrag ermittelt, der auch dem Steuerpflichtigen zur Verfügung gestanden haben muss und der sich aus der Finanzbuchhaltung ergeben muss. Zu diesem Gesamtbetrag werden natürlich auch getätigte Einlagen hinzuge-rechnet.

Das ist laut Steuerberater Franz der Zeitpunkt, an dem der Betriebsprüfer um Klärung dieser Beträge bittet. Es ergibt sich nunmehr die Frage, ob die festgestellten Beträge laut Geldverkehrsrechnung auch aus dem Unternehmen entnommen worden sind.

Falls sich hier Differenzen ergeben, kommt sofort die nächste Frage: Woher kommt das Geld? Sind die Beträge nicht nachweislich erklärbar (z.B. Auflösung von Lebensversicherungen, Darlehen von nahen Angehörigen und/oder von fremden Dritten), ergeben sich entsprechende Probleme. Hier muss man natürlich berücksichtigen, räumt Steuerberater Franz ein, dass die Finanzverwaltung unter Umständen nachforscht, insbesondere bei Darlehensgebern, ob diese überhaupt in der Lage gewesen sind, diese Beträge aufzubringen.

Fortsetzung auf Seite 28

Fortsetzung von Seite 27

Wenn all dies nicht zum Ergebnis führt, ist mit entsprechenden Zuschätzungen im Rahmen der Betriebsprüfung zu rechnen, die auch nicht besonders glimpflich ausfallen. Dies kann je nach Größenordnung zu erheblichen Steuernachzahlungen führen und bei größeren Differenzen unter Umständen zur Einleitung eines Steuerstrafverfahrens.

Franz: „Bevor man also Einlagen ins eigene Unternehmen tätigt, sind diese Ausführungen zu beachten: am besten fügt man die entsprechenden Nachweise schon jetzt zu den Buchhaltungsunterlagen hinzu, damit es im Nachhinein keine Probleme gibt.“ Denn Betriebsprüfungen werden immer verspätet ausgeführt, woraus sich rückwirkend das Problem ergibt, dass man benötigte Unterlagen nicht mehr zusammenbekommt, weil etwa die Darlehensgeber verstorben, umgezogen oder im Ausland sind.

EuGH: Leiharbeit ist auch für Dauerarbeitsplätze zulässig

Ein Zeitarbeitnehmer, der über mehrere Jahre hinweg in demselben Unternehmen eingesetzt wird, hat nicht automatisch einen Anspruch darauf, von diesem Betrieb in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen zu werden. Das geht aus einem neuen Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) hervor.

Urteil vom 17.03.2022, AZ: C-232/20.

Die Luxemburger Richter bestätigen, dass eine nationale Regelung, welche es den Tarifpartner

erlaubt, von der gesetzlich festgelegten Überlassungshöchstdauer abzuweichen, mit EU-Recht vereinbar ist.

Der EuGH hatte sich mit der Klage eines Mannes zu befassen, der 55 Monate lang bei der Daimler AG als Zeitarbeitnehmer eingesetzt wurde. Er stellte einen Anspruch auf Festanstellung bei Daimler und begründete dies damit, dass seine Überlassung als Zeitarbeitnehmer aufgrund ihrer Dauer nicht als „vorübergehend“ eingestuft werden könne. Das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg, das letztlich über den Fall entscheiden muss, legte den Fall vorab dem EuGH vor.

Vor dem Hintergrund, dass eine Arbeitnehmerüberlassung immer nur „vorübergehend“ erfolgen darf, stellte der EuGH zwar fest, dass ein jahrelanger Einsatz eines Zeitarbeitnehmers auf demselben Arbeitsplatz rechtsmissbräuchlich sein könne. Allerdings müssten dabei sämtliche relevanten Umstände, insbesondere auch die Besonderheiten der jeweiligen Branche sowie die geltenden nationalen Regelungen berücksichtigt werden. Dies zu prüfen und zu entscheiden, ist Sache der zuständigen Gerichte in den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten. Im vorliegenden Fall muss das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg darüber befinden.

Die maximale Überlassungshöchstdauer nach dem Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) beträgt derzeit 18 Monate. Die Tarifvertragsparteien der Einsatzbranche können jedoch eine von der gesetzlichen Regelung abweichende Überlassungshöchstdauer festlegen.

EuGH, Urteil vom 17. März 2022 – C – 232/20

ArbG Villingen-Schwenningen: Arbeitgeber können unter bestimmten Voraussetzungen einen Corona-Test verlangen

Liegt ein konkreter Corona-Fall im Betrieb vor, können Arbeitgeber von ihren Beschäftigten gemäß der allgemeinen Rücksichtnahmepflicht gemäß § 241 Abs. 2 BGB einen negativen Corona-Test verlangen.

Im vorliegenden Fall forderte der beklagte Arbeitgeber seine Beschäftigten auf, Schnelltests, die er einmal pro Woche zur Verfügung stellte, durchzuführen, wenn die Beschäftigten Kontakt zu einem positiv getesteten Mitarbeiter hatten. Da der Kläger sich weigerte, einen entsprechenden Test durchzuführen nachdem er Kontakt mit einem positiv getesteten Kollegen hatte, wurde er vom Beklagten nicht mehr beschäftigt.

Mit seiner Klage begehrte der Kläger unter anderem die Zahlung von Annahmeverzugslohn. Nach Ansicht des Gerichts bestehe zwar keine allgemeine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung eines Corona-Tests, allerdings hätten Arbeitnehmer aufgrund der nach § 241 Abs. 2 BGB geschuldeten Rücksichtnahmepflicht im Rahmen des ihnen Möglichen und Zumutbaren Rücksicht auf die Rechte, Rechtsgüter und Interessen des Arbeitgebers zu nehmen. Hieraus resultiere auch eine Schadensabwehrpflicht, nach welcher Arbeitnehmer gehalten seien, drohende Schäden vom Arbeitgeber sowie anderen Arbeitnehmern abzuwenden bzw. zu beseitigen, soweit ihnen dies möglich und zumutbar sei.

Fortsetzung auf Seite 29

Fortsetzung von Seite 28

Die Durchführung eines Corona-Tests liege vorliegend im Rahmen der Möglichkeiten des Klägers und sei auch zumutbar.

ArbG Villingen-Schwenningen, Urteil vom 22. Oktober 2021 – 2 Ca 52/21

Arbeitgeber haften für Verstoß gegen Corona-Arbeitsschutzbestimmungen

LAG München, Urteil vom 14. Februar 2022 – 4 Sa 457/21

Arbeitgeber haften für Vermögensschäden ihrer Mitarbeiter, die aus Verstößen gegen die Corona-Arbeitsschutzbestimmungen resultieren. Nachdem der Geschäftsführer der Beklagten mit Erkältungssymptomen aus dem Urlaub zurückkehrte, fuhr er mit der bei der Beklagten angestellten Klägerin zu mehreren Meetings.

Im Anschluss an die Meetings wurde der Geschäftsführer positiv auf das Corona-Virus getestet und musste sich isolieren. Aufgrund einer behördlichen Anordnung musste die Klägerin als Kontaktperson ebenfalls in Quarantäne und verpasste dadurch ihre Hochzeit. Mit ihrer Klage begehrte sie Schadensersatz in Höhe der angefallenen Hochzeitskosten von 5.000 Euro wegen Verstoßes gegen die arbeitsrechtlichen Fürsorgepflichten und die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel.

Das LAG bejahte einen entsprechenden Schadensersatzanspruch, da sich die Beklagte das Verhalten

ihres Geschäftsführers zurechnen lassen müsse. Dieser habe gegen die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel verstoßen und damit die Fürsorgepflicht gegenüber der Mitarbeiterin verletzt.

Die Regeln zum betrieblichen Infektionsschutz sahen die Einhaltung von Mindestabständen bei der Arbeit sowie das Fernbleiben von der Arbeit bei Erkältungssymptomen vor. Diese Pflichtverletzung des Geschäftsführers war auch kausal für den der Klägerin entstandenen Schaden. Hätte dieser sich an die Vorgaben gehalten und wäre der Arbeit ferngeblieben, wäre keine Quarantäneanordnung gegenüber der Klägerin ergangen und ihre Hochzeit hätte stattfinden können.

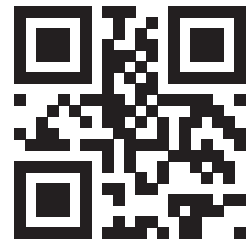
Das LAG verneinte zudem ein Mitverschulden der Klägerin, da es ihr nicht zumutbar sei, gegenüber ihrem Vorgesetzten auf die Umsetzung der Vorgaben zum betrieblichen Infektionsschutz zu bestehen.

Kündigung wegen Teilnahme an wildem Streik wirksam

ArbG Berlin, Urteil vom 6. April 2022 – 20 Ca 10257/21

Nach einem aktuellen Urteil des ArbG Berlin ist die außerordentliche, fristlose Kündigung wegen der Teilnahme an einem nicht von einer Gewerkschaft organisierten Streik (wilder Streik) wirksam. In dem vor dem ArbG verhandelten Fall hatte sich der klagende Kurierfahrer an einem viertägigen Streik beteiligt, um eine pünktliche Lohnzahlung sowie die Ausstattung mit Regenkleidung zu erwirken. Nachdem die beklagte

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



Arbeitgeberin die Teilnehmer des Streiks mehrfach vergeblich aufgefordert hatte, ihre Arbeit wieder aufzunehmen, kündigte sie dem Kläger außerordentlich und fristlos. Hiergegen wandte sich der Kläger mit seiner Kündigungsschutzklage.

Nach seiner Auffassung sei auch die verbandsfreie Teilnahme an Arbeitskampfmaßnahmen, die nicht den Abschluss eines Tarifvertrags zum Ziel hätten, von der Koalitionsfreiheit nach Art. 9 Abs. 3 GG geschützt. Nach Auffassung der Berliner Richter war die vorliegende Kündigung allerdings wirksam, da die Teilnahme an einem Streik nur dann rechtmäßig sei, wenn dieser von einer Gewerkschaft getragen werde.

Kündigung eines Betriebsrats wegen Datenschutzverstoß wirksam

LAG Baden-Württemberg, Urteil vom 25. März 2022 – 7 Sa 63/21

Die fristlose Kündigung eines Betriebsrats, der Schriftsätze des Arbeitgebers aus einem von ihm angestregten Gerichtsverfahren im Betrieb veröffentlicht hat, ist wirksam.

Fortsetzung auf Seite 30

Fortsetzung von Seite 29

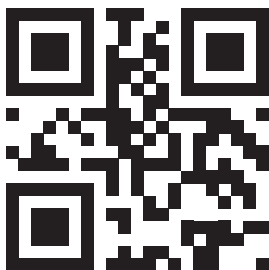
Der Kläger ist seit 1997 bei der Beklagten beschäftigt, seit 2006 Mitglied des Betriebsrats und seit 2014 freigestelltes Betriebsratsmitglied.

Der Kläger veröffentlichte Prozessakten aus einem vorherigen Kündigungsschutzverfahren zwischen den Parteien im Betrieb, in denen auch Gesundheitsdaten weiterer Mitarbeiter der Beklagten mit voller Namensnennung enthalten waren.

Im vorliegenden Verfahren streiten die Parteien um die Wirksamkeit der daraufhin erfolgten außerordentlichen Kündigung, zu der der Betriebsrat seine Zustimmung erteilt hat.

Nach Auffassung des LAG war die außerordentliche Kündigung in vorliegendem Fall gerechtfertigt. Durch die Veröffentlichung der personenbezogenen Daten im Betrieb und die hierdurch eröffnete Weiterverbreitungsmöglichkeit, ohne hierfür einen rechtfertigenden Grund zu haben, habe der Kläger rechtswidrig und schuldhaft die Persönlichkeitsrechte der betroffenen Personen verletzt.

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



Keine wirksame Befristung mit einge- scannter Unterschrift

**LAG Berlin-Brandenburg,
Urteil vom 16. März 2022 – 23
Sa 1133/21**

Nach einem aktuellen Urteil des LAG Berlin-Brandenburg reicht zur wirksamen Befristung eines Arbeitsvertrags eine eingescannte Unterschrift nicht aus.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit für ein Personalverleiher schloss die Klägerin über mehrere Jahre mehr als 20 kurzzeitig befristete Arbeitsverträge für unterschiedliche mehrtägige Einsätze.

Die entsprechend auf diese Tage befristeten Arbeitsverträge waren mit einer eingescannten Unterschrift des Geschäftsführers des beklagten Personalverleihers versehen, wurden von der Klägerin unterschrieben und dann an den Beklagten zurückgeschickt.

Mit ihrer Klage machte die Klägerin die Unwirksamkeit der zuletzt erfolgten Befristung mangels Einhaltung der Schriftform geltend. Nach Auffassung des LAG sei die vereinbarte Befristung mangels Einhaltung der zwingend vorgeschriebenen Schriftform des § 14 Abs. 4 TzBfG unwirksam.

Daher bestünde das Arbeitsverhältnis bis zur zwischenzeitlich erfolgten Kündigung fort. Die Schriftform im Sinne des § 126 BGB erfordere eine eigenhändige Unterschrift oder eine qualifizierte elektronische Signatur.

Diesen Anforderungen genüge der vorliegende Scan nicht. Auch eine etwaige spätere eigenhändige Unterzeichnung des Vertrags führe nicht zu einer wirksamen Befristung, da die eigenhändig

unterzeichnete Befristungsabrede bei der Klägerin als Erklärungsempfängerin vor Vertragsbeginn vorliegen müsse.

Die Tatsache, dass die Klägerin die vorliegende Praxis in der Vergangenheit regelmäßig hingenommen habe, stehe der gemäß § 17 TzBfG fristgerecht erhobenen Klage ebenfalls nicht entgegen.

Gefälschter Impfpass rechtfertigt fristlose Kündigung

**ArbG Köln, Urteil vom 23. März
2022 – 18 Ca 6830/21**

Das Fälschen eines Impfpasses kann eine fristlose Kündigung rechtfertigen. Die Klägerin führte für die beklagte Arbeitgeberin Beratungsleistungen im Bereich der Gesundheitsförderung, u. a. in Pflegeheimen, durch.

Im Oktober 2021 informierte die Beklagte, dass künftig nur noch geimpfte Mitarbeiter Kundentermine vor Ort wahrnehmen dürften. Daraufhin erklärte die Klägerin, dass sie geimpft sei und legte der Beklagten einen entsprechenden Impfausweis vor.

Im Rahmen einer internen Überprüfung stellte die Beklagte fest, dass die im Impfausweis der Klägerin vermerkten Impfstoff-Chargen tatsächlich erst nach dem angegebenen Datum verimpft wurden. Nach Auffliegen der Fälschung kündigte die Beklagte das Arbeitsverhältnis mit der Klägerin fristlos.

Die hiergegen gerichtete Kündigungsschutzklage blieb ohne Erfolg.

Fortsetzung auf Seite 31

Fortsetzung von Seite 30

Nach Auffassung des Gerichts habe sich die Klägerin durch das Wahrnehmen von Kundenterminen vor Ort nicht nur weisungswidrig verhalten, sondern auch eine erhebliche Pflichtverletzung der Interessen der Beklagten begangen. Die Klägerin habe durch die Vorlage eines gefälschten Impfpasses das für eine etwaige Fortführung des Arbeitsverhältnisses notwendige Vertrauen verwirkt.

Per WhatsApp-Foto verschickte Kündigung ist unwirksam

LAG München, Urteil vom 28. Oktober 2021 – 3 Sa 362/21

Eine per WhatsApp-Foto übermittelte Kündigung erfüllt nicht die erforderliche Schriftform und ist daher unwirksam.

Nachdem der Kläger betrunken zur Arbeit erschienen war, kündigte die beklagte Arbeitgeberin das Arbeitsverhältnis fristlos.

Das entsprechend datierte und unterschriebene Kündigungsschreiben schickte die Beklagte dem Kläger als Foto per WhatsApp, da der Kläger ihm seine Anschrift nicht mitgeteilt habe.

Mit seiner Kündigungsschutzklage wandte sich der Kläger gegen die Kündigung, die nach seiner Auffassung auf einem Formmangel beruhe und daher unwirksam sei.

Aus Sicht der Münchner Richter könne die vorliegende, per WhatsApp verschickte, Kündigungserklärung jedoch nicht dem

Schriftformerfordernis des § 126 Abs. 1 BGB genügen.

Hierzu mangle es insbesondere an der erforderlichen Originalunterschrift.

Die Kündigungserklärung werde erst wirksam, wenn sie dem Mitarbeiter in der gesetzlich vorgeschriebenen Form zugehe. Das verschickte Foto gebe lediglich eine Ablichtung der Originalunterschrift des Arbeitgebers wieder und setze den Kläger lediglich über die Existenz der Kündigung in Kenntnis.

Keine Mitbestimmung bei festgelegten Raucherpausen

LAG Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 16. März 2022 – 23 Sa 1133/21

Anordnungen von Arbeitgebern, wonach das Rauchen nur in den festgelegten Pausen gestattet ist, unterliegt regelmäßig nicht dem Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats gemäß § 87 Abs. 1 Nr. 1 BetrVG, da die Anordnung die Einhaltung der Arbeitszeit sicherstellen soll und daher nicht das Ordnungsverhalten, sondern das Arbeitsverhalten betrifft.

Im konkreten Fall wies die beklagte Arbeitgeberin darauf hin, dass das Rauchen außerhalb des ausgeschilderten Bereichs im Betrieb ausdrücklich verboten und darüber hinaus ausschließlich in den tarifvertraglich vorgesehenen Pausen gestattet sei. Die Arbeitgeberin forderte ihre Beschäftigten auf, die Kenntnisnahme dieser Anordnung durch Unterschrift zu bestätigen und drohte im Falle einer Weigerung Konsequenzen an.

Der klagende Betriebsrat verlangte von der beklagten Arbeitgeberin die Anordnung zurückzuziehen und entsprechende Anordnungen ohne Zustimmung des Betriebsrats künftig zu unterlassen. Das LAG verneinte allerdings ein Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats, da Gegenstand des gesetzlich gewährten Mitbestimmungsrechts lediglich das betriebliche Zusammenleben und Zusammenwirken der Beschäftigten sei.

Die Anordnung, nur in den Pausen zu rauchen, betreffe das Arbeitsverhalten, dass die beklagte Arbeitgeberin allein regeln könne. Es bestehe keine Verpflichtung für Arbeitgeber, Raucherpausen zu dulden. Vielmehr könnten Arbeitgeber erwarten, dass ihre Beschäftigten während der Arbeitszeit arbeiten.

Vorgetäuschte Krankheit rechtfertigt fristlose Kündigung

ArbG Siegburg, Urteil vom 17. März 2022 – 5 Ca 1849/21

Das Vortäuschen einer Krankheit durch einen gesunden Arbeitnehmer stellt eine schwere Verletzung der arbeitsvertraglichen Pflichten dar und rechtfertigt eine fristlose Kündigung.

Im vorliegenden Fall legte ein Auszubildender zum Sport- und Gesundheitstrainer der Beklagten eine ärztliche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung für zwei Tage vor, an der auch seine schulische Nachholprüfung stattfinden sollte.

Fortsetzung auf Seite 32

Fortsetzung von Seite 31

Da der Kläger krankheitsbedingt nicht an der Prüfung in der Berufsschule teilnahm, jedoch in den Räumen der Beklagten Krafttraining absolvierte, kündigte diese dem Kläger fristlos. Die hiergegen gerichtete Kündigungsschutzklage hatte jedoch keinen Erfolg.

Nach Ansicht des Gerichts habe sich der Kläger die Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung nur ausstellen lassen, um die schriftlichen Nachholprüfungen nicht absolvieren zu müssen. Dies stelle eine ganz erhebliche Pflichtverletzung und somit einen wichtigen Kündigungsgrund dar.

Ferner sei der Beklagten eine Weiterbeschäftigung des Klägers bis zum Ablauf der ordentlichen Kündigungsfrist nicht zuzumuten, da kein Auszubildender davon ausgehen dürfe, dass der Ausbilder es hinnehme, eine falsche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vorgelegt zu bekommen, um sich anstehenden Prüfungen zu entziehen.

Wenn der Kunde dem Fahrer Hausverbot erteilt – fristlose Kündigung bei „Offboarding“?

Das Landesarbeitsgericht Nürnberg hatte jüngst über die (Un-) Wirksamkeit der fristlosen Kündigung eines Kurierfahrers zu befinden.

Was war passiert? Die beklagte Spedition hatte ihren Mitarbeiter bei ihrem einzigen Kunden als Kurierfahrer eingesetzt. Der Kunde hatte das Verhalten des Fahrers beanstandet und den weiteren Einsatz des Fahrers – gestützt auf

eine entsprechend vereinbarte („Offboarding“-) Klausel abgelehnt. Ein konkretes Fehlverhalten konnte dem Kurierfahrer nicht vorgeworfen werden.

Das Landesarbeitsgericht hat die fristlose Kündigung für unwirksam befunden. Maßgeblich sei, dass der Kurierfahrer seine geschuldete Leistung weiterhin erfüllen könne.

Ein wichtiger Grund für eine außerordentliche Kündigung liege nicht vor. Der bloße Umstand des „Offboardings“ mache die Leistungserbringung des Fahrers an seinen Arbeitgeber nicht unmöglich.

Fazit: Nur wenn dem Kurierfahrer ein Fehlverhalten beim Kunden vorzuwerfen gewesen wäre, hätte darin möglicherweise ein wichtiger Grund für eine fristlose Kündigung liegen können. Das war aber nicht feststellbar.

Siehe LArbG Nürnberg, Urteil vom 03.03.2021 – 2 Sa 323/20

Mautnacherhebung – Höchstsatz für Lkw mit manipulierter Abgasanlage

Verwaltungsgericht bestätigt Rechtsauffassung des Bundesamtes für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) darf im Rahmen der Mautnacherhebung für Lkw mit manipulierter Abgasanlage die ungünstigste Emissionsklasse (Euro 0) annehmen, sofern der Mautpflichtige nicht nachweist, dass die Abgasanlage ordnungsgemäß funktioniert hat oder eine andere Emissionsklasse vorlag.

Die Nachweispflicht für die Emissionsklasse trifft grundsätzlich den Mautpflichtigen.

Das gilt somit auch für Zeiträume vor der Fahrt, bei der die Manipulation erstmals aufgefallen ist.

Solange Nutzungen innerhalb der gesetzlichen Festsetzungsfrist von vier Jahren stattgefunden haben, darf das BAG den Zeitraum, in dem von einer bestimmten Emissionsklasse auszugehen ist, auch rückwirkend bestimmen. Die vorgenannte Frist beginnt dabei nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die jeweilige Nutzung erfolgte.

Diese Rechtsauffassung hat das Verwaltungsgericht Köln in einem mittlerweile rechtskräftigen Beschluss bestätigt (VG Köln, Beschluss vom 06.12.2021, Az: 14 L 757/21).

Das Verfahren betraf einen Mautschuldner, bei dessen Lkw im Rahmen einer Verkehrskontrolle festgestellt wurde, dass der Stecker, mit dem die SCR-Anlage mittels Einspritzen von AdBlue die Abgasreinigung ermöglicht, nicht eingesteckt war. Das BAG erhob daraufhin aufgrund der Funktionsfähigkeit des Abgasreinigungssystems Maut auf Basis der Schadstoffklasse EURO 0 nach.

Hiergegen beantragte der Mautschuldner erfolglos einstweiligen Rechtsschutz. Die Klage in der Hauptsache hat der Mautschuldner daraufhin zurückgenommen.

www.lsv-ev.de

Buchtipps

Horst-Dietrich Thonfeld

Haftung & Versicherung

8., überarb. Auflage 2017

39,00 € (zzgl. MwSt. und Versandkosten)

Transportschäden sind leider ein alltägliches Problem und kosten mitunter sehr viel Geld. Deshalb sind das gesetzliche Transportrecht und die darin geregelte Haftung sowie damit zwangsläufig verbundene Versicherungsfragen im Speditionsgeschäft von erheblicher Bedeutung. Das Transportrecht ist zudem durch Gesetzgebung und die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ständigen Veränderungen unterworfen.

Das Risikopotential aus Value-Added-Services im Rahmen der Kontraktlogistik und die Möglichkeit dieses über Versicherungen abzudecken, wird im Rahmen eines eigenen Kapitels beleuchtet.

Das Werk ist für alle Mitarbeiter im Unternehmen interessant, die grundlegende Kenntnisse in Haftungs- und Versicherungsfragen benötigen. Es eignet sich insbesondere auch für Teilnehmer an Weiterbildungslehrgängen zum Fachwirt Güterverkehr und Logistik und logistischen Studiengängen.



Roman Köpe

Zoll-ABC

4., überarb. und aktual. Auflage 2018

32,50 € (zzgl. MwSt. und Versandkosten)

Dieses Wörterbuch ist hilfreich für Speditions- und Logistikunternehmen, die im Im- und Export tätig sind und mit der Zollabfertigung zu tun haben. Es hilft, die Fachterminologie zu verstehen und den Dialog mit der Zollverwaltung zu vereinfachen.

Die ca. 300 Stichworte bestehen hauptsächlich aus Rechtsbegriffen des Zoll-, Verbrauchsteuer-, Umsatzsteuer- und Außenwirtschaftsrecht. Sie stellen Verbindungen zwischen den Rechtsgebieten her und erleichtern durch Übersichten und Berechnungsbeispielen das Verständnis. Das schlanke Heft ist ein einfach und schnell zu handhabender Leitfaden durch den „Dschungel zöllnerischer Fachbegriffe“.



Kontakt:

Bildungsakademie Spedition, Logistik und Verkehr e.V.

Eschborner Landstraße 42 – 50

60489 Frankfurt

Tel.: 069 970 811-14

Fax: 069 776 356

info@slv-bildungsakademie.de

Bildung

Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie



Folgende Schulungsleistungen bieten wir u. a. an unseren Standorten in Chemnitz, Leipzig und Zwickau an:

1. **Weiterbildung gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz**
(auch als Inhouse-Schulung möglich)
regelmäßig an allen Standorten (wochentags und samstags)
2. **Beschleunigte Grundqualifikation**
(auch für Umsteiger)
ab 29.08.2022 in Chemnitz, ab 12.09.2022 in Zwickau
ab 26.09.2022 in Leipzig
3. **Erwerb Fahrerlaubnis**
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)
ab 08.08.2022 in Zwickau, ab 15.08.2022 in Chemnitz
ab 12.09.2022 in Leipzig
4. **Schulungen Gefahrgut**
(Erstschulungen und Auffrischungen)
Auffrischung ab 12.08.2022 in Zwickau
Auffrischung ab 27.08.2022 in Chemnitz
Auffrischung ab 10.09.2022 in Leipzig
5. **Gabelstapler- und Ladekranausbildung**
Gabelstapler ab 05.09.2022 in Zwickau
ab 10.09.2022 in Chemnitz, ab 17.09.2022 in Leipzig
Ladekran ab 15.08.2022 in Chemnitz, ab 19.09.2022 in Leipzig
6. **Ladungssicherung**
7. **Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen**
ab 22.08.2022 in Chemnitz
ab 19.09.2022 in Leipzig
8. **Fahrlehrerausbildung Klasse BE**
in Chemnitz ab 28.11.2022 (Vollzeit)
9. **Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)**
in Chemnitz ab 17.09.2022 (Teilzeit)
in Chemnitz ab 04.10.2022 (Vollzeit)
10. **Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)**
in Chemnitz ab 17.09.2022 (Teilzeit)

weitere Termine 2022



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/VerkehrsinstitutChemnitz
[Instagram/#verkehrsinstitutchemnitz](https://www.instagram.com/verkehrsinstitutchemnitz)

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

1. **Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“**
 Vollzeitlehrgang 05.09. – 23.09.2022 Leipzig/Niederdorf
 Vollzeitlehrgang 02.11. – 23.11.2022 Dresden
2. **Sach- und Fachkunde Personenverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“**
 Omnibus- und Gelegenheitsverkehr 04.10. – 15.10.2022 Dresden
 Taxi-/Mietwagenverkehr 04.10. – 12.10.2022 Dresden
3. **Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV / TRGS 520**
 Ersts Schulung (Fachk.) AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV 02.09. – 10.09.2022 Dresden
 Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV 26.08. – 27.08.2022 Dresden
 Grundschulung TRGS 520 21.09. – 23.09.2022 Dresden
 Fortbildung TRGS 520 13.10.2022 Dresden
4. **Gefahrgutausbildung**
 ADR Basiskurs (Samstag – Samstag – Samstag) 03.09.+10.9.+17.09.2022 Dresden
 ADR Auffrischkurs (Freitag – Samstag) 15.07. + 16.07.2022 Leipzig/Niederdorf
 ADR Auffrischkurs (Freitag – Samstag) 26.08. + 27.08.2022 Dresden
 ADR Aufbaukurs Klasse 1 24.09.2022 Dresden
 Gefahrgutbeauftragtenschulung Ersts. + FoBi 26.09. – 29.09.2022 Leipzig
5. **Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung**
 Gabelstapler-Ausbildung **ohne** praktische Vorkenntnisse 29.08. – 31.08.2022 Dresden
 Gabelstapler-Ausbildung **mit** praktischen Vorkenntnissen 29.08.2022 Dresden
 Gabelstapler-Ausbildung – Jährliche Pflichtunterweisung 29.08.2022 Dresden
 Lkw-Ladekranführer-Ausbildung **mit** praktischen Vorkenntnissen 26.08. + 27.08.2022 Leipzig
 Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweisung 26.08.2022 Leipzig
 Lkw-Ladekranführer-Ausbildung **mit** praktischen Vorkenntnissen 23.09. + 24.09.2022 Dresden
 Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweisung 23.09.2022 Dresden
 Hubarbeitsbühnenausbildung 26.09. – 27.09.2022 Dresden
6. **Weiterbildung für Unternehmer und Führungskräfte**
 GesprächsFÜHRUNG – Effektiv und wertschätzend 28.10.2022 Dresden
7. **Praxisseminare***
 Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS Termine auf Anfrage alle + Inhouse
 Eco-Training Termine auf Anfrage alle + Inhouse
8. **Berufskraftfahrerweiterbildung**
 SVG Der Fahrer als Imageträger III (KB 1 + 3) 09.07.2022 Dresden
 SVG Fahrsicherheit und Technik III. (KB 1+ 3) 09.07.2022 Leipzig
 SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3) 23.07.2022 Dresden
 SVG Pausen mit System III (KB 2) 30.07.2022 Dresden
 SVG Ladungssicherung III. (KB 1) 06.08.2022 Dresden
 SVG Öko Drive III. (KB 1 + 3) 20.08.2022 Dresden
SVG Kipperfahrzeuge (KB 1 + 3) NEU!!! 27.08.2022 Dresden
 SVG Brandschutz (KB 3) 10.09.2022 Dresden
SVG Risikosituationen (KB 1) NEU!!! 17.09.2022 Leipzig
 SVG Notfallmanagement (KB 3) 24.09.2022 Dresden
 SVG Alles was Recht ist III (KB 2 + 3) 08.10.2022 Dresden
 Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) 11.07. – 15.07.2022 Dresden
 Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) 26.09. – 30.09.2022 Leipzig/Niederdorf

* förderfähig auch als BKrF-Weiterbildung

Anmeldung/Informationen/weitere Termine unter www.svg-dresden.de

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH

Palaisplatz 4 · 01097 Dresden · Telefon: 0351 8143253 · Fax: 0351 8143160 · bsg@svg-dresden.de

Presseinformation



Neue Auflage: StVO Straßenverkehrs-Ordnung mit Kommentar

Der Praxis-Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) wurde nach neun Jahren neu aufgelegt und ist ab sofort im Verlag Heinrich Vogel erhältlich. Er berücksichtigt die letzten Änderungen: neuer Bußgeldkatalog, aktuelle Verwaltungsvorschriften zur StVO. Enthalten ist zudem ein praktischer Anhang (Nebengesetze, Statistiken, Muster).

Der Praxis-Kommentar „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit Kommentar“ – zuletzt bearbeitet von Regierungsdirektor a. D. Rupert Schubert, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsgerichtstages, und in aktueller 21. Auflage neu kommentiert durch Felix Koehl, Vorsitzender Richter am Bayerischen Verwaltungsgerichtshof – erläutert die Regelungen und Verkehrszeichen der StVO in einer verständlichen und anschaulichen Sprache. Damit stellt das vorliegende Werk eine ideale Informationsquelle und Hilfe im beruflichen Alltag der Fahrlehrer, Ausbildungsfahrlehrer, Fahrlehrerausbildungsstätten sowie Praktiker in der Verwaltung, bei der Polizei, an Schulen oder in Verkehrsbetrieben dar.



Neu in der 21. Auflage:

- Höhere Bußgelder für Geschwindigkeits- und Parkverstöße
- Seitenabstand beim Überholen
- Verbot von Kraftfahrzeugrennen
- Reform der Bundesfernstraßenverwaltung
- Elektrokleinstfahrzeuge, E-Bikes, Pedelecs im Straßenverkehr
- Stärkung des Radverkehrs
- Acoustic Vehicle Alerting Systeme (AVAS)
- Assistenzsysteme und automatisiertes Fahren
- Gesichtsverhüllungs- und -verdeckungsverbote (u. a. Covid-19-Gesichtsmaske, Tätowierungen)

Felix Koehl

StVO Straßenverkehrs-Ordnung mit Kommentar

Softcover, 512 Seiten, 21. Auflage 2022

Bestell-Nr. 27309

Preis: 38,00 € (40,66 € inkl. MwSt.)

Direkt zu beziehen bei:

Springer Fachmedien München GmbH, Verlag Heinrich Vogel, Aschauer Straße 30, 81549 München
Telefon: 089 203043-1600, vertriebsservice@springernature.com, www.heinrich-vogel-shop.de