

07+08/2021 *Sächsische*



Verkehrsnachrichten



Wir gratulieren ganz herzlich ...

im Monat Juli

zum Geburtstag

70. Geburtstag:

Lutz Kaden, Reisedienst Heinig, Frauenstein OT Nassau

60. Geburtstag:

Ralf Wierscher, Wierscher Transporte GbR, Stützengrün

zum Firmenjubiläum:

30 Jahre:

Muldentaler Mineralöltransport und Handel, Volker Busch, Naunhof OT Ammelshain

Hultsch Fuhrbetrieb, Oederan

Spedition Maune/Junghanns GmbH, Großenhain

Reichenbacher Verkehrsbetrieb und Fahrschule Gerlach GmbH, Reichenbach

im Monat August

zum Geburtstag

65. Geburtstag:

Frau Kaden – Reisedienst Heinig, Frauenstein OT Nassau

60. Geburtstag:

Herr Seidel – Schwertransport GmbH Andreas Seidel, Stützengrün

50. Geburtstag:

Frau Willmer – LILIYA Willmer Spedition + Umzüge, Leipzig

Herr Simon – Gütertransporte René Simon, Dresden

zum Firmenjubiläum

45 Jahre:

Fuhrgeschäft Werner Flister, Zwenkau

30 Jahre:

Anlagenbau Umweltprojekt GmbH, Delitzsch

Elsner Transport & Logistik GmbH, Leisnig

Transportunternehmen Eberhard Kosuch, Borsdorf

Reimann-Reisen, Löbau



Wir erhielten die traurige Nachricht, dass **Dr. Gregor Schild**, ehemaliger Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverbands e.V. sowie langjähriges Vorstandsmitglied und Geschäftsführer der Organisationen der Vereinigung deutscher Kraftwagenspediteure, am **17. Juli 2021** im Alter von 68 Jahren verstorben ist.

Gregor Schild widmete sein ganzes Berufsleben der Stärkung der politischen Interessen der Speditionsbranche. Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Inhalt

Wir gratulieren ganz herzlich...	2		
zum Geburtstag im Monat Juli/August	2		
zum Firmenjubiläum im Monat Juli/August	2	Frankreich: Entsendung/Mindestlohn; Französisches Transportministerium bestätigt die Verpflichtung zur Mitführung einer französischen Übersetzung des Arbeitsvertrages	18
Verkehrspolitik		Österreich: Blockabfertigung im 1. Halbjahr 2022	19
Gesetz zum autonomen Fahren am 28. Juli 2021 in Kraft getreten	4	Dosierkalender 1. Halbjahr 2022	19
Neues Förderprogramm für Nutzfahrzeuge mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur („KsNI“) – Antragsstart am 16.08.2021	4	Buchtipps	
BAG-Mautstatistik: EURO VI-Fahrzeuge dominieren BAG veröffentlicht Halbjahresergebnisse 2021	7 8	Neue Auflage 2021: Aushang Gefahrgut-Notfallmanagement	20
Corona		Spedition / Logistik	
Kurzarbeitergeld: Neue Verordnung veröffentlicht	10	Verpackungsgesetz: Neue Pflicht für Fulfillment-Dienstleister ab 1. Juli 2022	21
Omnibus 2-Verordnung: Verlängerung des Geltungszeitraumes bis 30.09.2021 in Kraft	10	Haftung des Fixkostenspediteurs für Verspätungsschäden auf der Seereise nach deutschem Recht – Havarie der Ever Given	22
Rückkehr aus Risikogebiet: Wann greift die Quarantäne-Entschädigung?	10	Erstattung von Versicherungssteuer für außerhalb des EWR belegene Betriebsstätten	24
Corona Erkrankung während des Erholungsurlaubs	11	Möbelspedition	
Corona-Prämie kann nach Kündigung nicht zurückgefordert werden	11	Steuerliche Anerkennung von Umzugskosten	25
Straßengüterverkehr		Werbeverbot Rahmenvertragspartner für Umzüge von Angehörigen des Auswärtigen Amtes und der Bundeswehr	25
Arbeitsschutz: Die DGUV (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung) veröffentlicht die neue DGUV-Branchenregel 114-615 für den Güterverkehr	12	Personenverkehr	
Gefahrgut		Überbrückungshilfeprogramm des Bundeswirtschaftsministeriums wird fortgesetzt	26
Papierlos in die Zukunft	12	Italien – Auflösung der Bushaltestelle Largo Sorrentino in Bari	26
M333 und M334 noch bis 1. Oktober 2021 gültig: Verlängerung rechtzeitig veranlassen	15	GEMA Onlineportal – Digitalisierte Anmeldung und Verwaltung für Musiknutzer	26
Internationaler Verkehr		Recht	
Carnet TIR und Zoll Weißrussland: Obligatorische digitale Plomben für Straßentransporte aus Litauen	15	Chance für Punktesammler: Verkehrssünder können Punkte abbauen	27
Neues Mautsystem in Polen	16	Weg zum Briefkasten ist nicht unfallversichert	28
Russische Föderation: Verkehrsbehinderungen: Beschränkungen in Moskau für Kleinfahrzeuge nachts ausgesetzt	17	Online-Krankmeldungen	28
Russische Föderation: Zoll: Obligatorische elektronische Siegel beim Transit von Verbotswaren über russisches Territorium – Ausweitung der Liste betroffener Waren bei Einreise aus der Ukraine	18	Bildung	
		BA-Bericht zum Ausbildungsmarkt 2020/2021: Gemeldete Ausbildungsstellen in Verkehrs- und Logistikberufen gestiegen	29
		Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	30
		Angebote der SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	31

Verkehrspolitik

Gesetz zum autonomen Fahren am 28. Juli 2021 in Kraft getreten

Das bereits Ende Mai vom Deutschen Bundesrat beschlossene Gesetz zum autonomen Fahren ist nach seiner Veröffentlichung am 28. Juli 2021 in Kraft getreten. Damit hat die Bundesregierung den Rechtsrahmen zum Einsatz von Fahrzeugen ohne physisch anwesende Fahrzeugführerinnen und -führer in festgelegten Betriebsbereichen geschaffen. Bis zum Jahr 2022 sollen Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen in den Regelbetrieb gehen.

Nach seiner Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt, Teil I, Nr. 48 vom 27. Juli 2021 ist das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren“ am 28. Juli 2021 in Kraft getreten. Die Gesetzesvorlage wurde bereits am 28. Mai 2021 vom Deutschen Bundesrat verabschiedet und bildet den Rechtsrahmen, damit autonome Fahrzeuge in Zukunft bundesweit ohne physisch anwesende Fahrer oder Fahrerinnen in festgelegten Betriebsbereichen des öffentlichen Straßenraums im Regelbetrieb fahren dürfen.

Ziel der Bundesregierung ist, bis zum Jahr 2022 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen in den Regelbetrieb zu bringen. Zu den Einsatzszenarien zählen z. B. Shuttle-Verkehre von A nach B, Personenverkehre auf festgelegten Routen aber auch Hub-to-Hub Verkehre zwischen den Verteilzentren von Industrie, Handel und Logistikbranche.

Das Gesetz regelt die technischen Voraussetzungen, die Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion erfüllen müssen, die Prüfung und das Verfahren für die Erteilung einer Betriebserlaubnis für die autonomen Fahrzeuge durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA), die Pflicht zur Genehmigung des Regelbetriebs in definierten Betriebsbereichen sowie die Pflichten und Verantwortlichkeiten der am Betrieb der Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion beteiligten Personen. Dies betrifft insbesondere die Funktion der Technischen Aufsicht, die vom Halter des Fahrzeugs sicherzustellen ist.

Sowohl das Verfahren zur Genehmigung der Einsatzbereiche der autonomen Fahrzeuge als auch die weiteren Pflichten und notwendigen Qualifikationen der am Betrieb von autonomen Fahrzeugen beteiligten Personen sind nicht Gegenstand des Gesetzes, sondern sollen außerhalb des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in gesonderten Verordnungen geregelt werden. Das Bundesverkehrsministerium betrachtet das Gesetz zum autonomen Fahren darüber hinaus zunächst als eine Übergangslösung, bis auf internationaler Ebene harmonisierte Vorschriften vorliegen. Eine Evaluierung der neuen Vorschriften ist darum nach Ablauf des Jahres 2023 vorgesehen und soll auch deren Vereinbarkeit mit den geltenden Datenschutzbestimmungen umfassen.

Der DSLV begrüßt, dass die Bundesrepublik Deutschland mit der Verabschiedung des Gesetzes zum autonomen Fahren noch in dieser Legislaturperiode eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung dieser Technologie einnimmt.

Vereinzelt hat die Speditions- und Logistikbranche in Kooperation mit Fahrzeugherstellern und Infrastrukturanbietern bereits die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für den Einsatz autonomer Fahrzeuge geschaffen. Nun müssen die entsprechenden Durchführungsvorschriften mit Inhalten gefüllt werden.

Neues Förderprogramm für Nutzfahrzeuge mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur („KsNI“) – Antragsstart am 16.08.2021

Seit geraumer Zeit setzt man mit Nachdruck für eine weitergehende Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie der dazugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur ein.

Nun hat das BMVI die lange angekündigte „Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)“ – Richtlinie KsNI im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Die Richtlinie ist am 2. August 2021 in Kraft getreten und gilt bis zum 31. Dezember 2024.

Fortsetzung auf Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

Ziel des Förderprogramms ist es, die Treibhausgasemissionen durch den Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen im straßengebundenen Güterverkehr zu senken. Bis 2030 soll etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erfolgen. Das Förderprogramm ist damit Teil des „Gesamtkonzeptes klimafreundliche Nutzfahrzeuge“, das einen langfristigen Fahrplan zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung aufgestellt und einen Weg zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs aufzeigt.

Was wird gefördert?

Per Zuschuss werden gefördert:

- die Anschaffung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben (KsN)
- die Errichtung und Erweiterung der dazugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur (Ksl)
- die Erstellung von Machbarkeitsstudien für die Einsatzmöglichkeiten von Nutzfahrzeugen sowie Studien und Analysen für die Nutzung neuer und bestehender Logistikstandorte für Nutzfahrzeuge bzw. zur Errichtung und Erweiterung entsprechender Infrastruktur (MBS)

Hinweis: Die Förderung von mit intelligenter Technologie ausgestatteten Trailern ist derzeit im Programm KsNI nicht vorgesehen. Zwar können diese über das Förderprogramm „Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte – ENF“ gefördert werden, die Antragstellung dort ist jedoch nur bis spätestens zum 31. Oktober 2021 möglich.

Daher setzt man sich bereits heute für eine weitergehende Förderung ein.

Wer kann Anträge stellen?

Antragsberechtigt sind Unternehmen des privaten Rechts, kommunale Unternehmen, Gebietskörperschaften, Körperschaften sowie Anstalten des öffentlichen Rechts und eingetragene Vereine. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt. Auch Miet- und Leasinggeber können Anträge stellen.

Achtung generell gilt:

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen vor der Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Alle Maßnahmen, die der Planung eines Vorhabens zuzurechnen sind, werden nicht als Maßnahmenbeginn gewertet. Als Maßnahmenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten.

Antragstellung / Wie wird gefördert?

Das Programm KsNI ist in mehrere Förderaufrufe aufgeteilt. Ein erster Förderaufruf startete vom 16. August 2021 bis zum 27. September 2021.

Die für das Förderprogramm zuständige, durchführende Behörde ist das BAG. Förderanträge können ausschließlich elektronisch nach vorheriger Anmeldung über das BAG-eService-Portal gestellt werden (<https://antrag-gbbmvi.bund.de>). Die zwingend zu verwendenden Antragsformulare finden Sie ebenfalls im eService-Portal zum Download. Bitte vergessen Sie bei der Antragstellung keinesfalls die Übermittlung des unterschriebenen Kontrollformulars!

Was wird im ersten Aufruf konkret gefördert?

1. Anschaffung von Nutzfahrzeugen – KsN

Gefördert wird die Beschaffung von leichten und schweren Batterie- und Brennstoffzellen-Nutzfahrzeugen sowie die Beschaffung von schweren Nutzfahrzeugen mit von außen aufladbarem hybridelektrischem Antrieb (Plug-In-Hybrid) und Oberleitungs-Verbrenner-Hybridfahrzeugen. Gefördert werden auch verkehrsrechtlich zugelassene Sonderfahrzeuge. Die Anschaffung von umgerüsteten Diesel-Fahrzeugen der EG-Fahrzeugklassen N2 und N3 mit Elektroantrieb ist ebenfalls förderfähig.

Förderfähig sind ausschließlich Neufahrzeuge,

- die in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zum Verkauf angeboten werden und
- die zum Zeitpunkt der Anschaffung, an dem ein rechtsverbindlicher Kaufvertrag oder ein rechtsverbindlicher Gebrauchsüberlassungsvertrag vorliegen muss, über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinausgehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz verbessern.

Als Neufahrzeuge gelten hierbei auch Nutzfahrzeuge mit einer vorherigen einmaligen Zulassung auf den Hersteller / Händler und einer max. Laufleistung von 10.000 km. In diesem Fall darf das Nutzfahrzeug bei Erstzulassung nicht bereits gefördert worden sein.

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

Förderhöhe: Bemessungsgrundlage für die Berechnung des Zuschusses sind die zuwendungsfähigen Investitionsmehrausgaben. Dies sind die Ausgaben, die erforderlich sind, um anstelle eines Nutzfahrzeugs mit konventionellem Dieselantrieb der Schadstoffklasse Euro 6/Euro VI bzw. der jeweils geltenden höchsten Schadstoffklasse, ein vergleichbares Nutzfahrzeug mit einem alternativen Antrieb zu erwerben.

Der Zuschuss beträgt pro Nutzfahrzeug 80 % der Investitionsmehrausgaben. Der maximale Zuwendungshöchstbetrag beträgt je Antragsteller und Kalenderjahr 15 Mio. Euro (netto).

2. Darüber hinaus ist die für den Betrieb der beantragten Nutzfahrzeuge notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur förderfähig – Ksl

Bitte beachten Sie, dass aufgrund eines Notifizierungsvorbehalts der Europäischen Kommission gemäß im ersten Förderaufruf derzeit keine Antragstellung für die Förderung von Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw vorgesehen ist.

Die Förderung der Beschaffung von Tankinfrastruktur wird vorbehaltlich der Genehmigung durch die Europäische Kommission voraussichtlich im Rahmen künftiger Förderaufrufe möglich sein.

Die Beschaffung von Tank- und Ladeinfrastruktur durch den Miet-/Leasinggeber ist förderfähig, eine Förderung von Mietkosten oder Leasingraten ist jedoch ausgeschlossen.

Ein Förderantrag ist entsprechend durch den Miet- oder Leasinggeber zu stellen. Im Ausnahmefall kann ein Miet- oder Leasingneh-

mer einen Förderantrag stellen, wenn der Miet- oder Leasinggeber bereits einen Antrag auf Förderung von Nutzfahrzeugen gestellt hat und die damit verbundenen Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt hat.

Gefördert wird die **Anschaffung und Erweiterung von Tank- und Ladeinfrastruktur:**

Investitionen in mobile und stationäre Normal- und Schnellladeinfrastruktur (Ladepunkt, Transformer, Übergabestation, Herstellung und Erweiterung des Netzanschlusses sowie Pufferspeicher und intelligente Lösungen zur Integration des Pufferspeichers in das Lademanagement am jeweiligen Standort).

Als Bestandteil der **Tankinfrastruktur für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Lkw** sind Investitionen in Containerlösungen, mobile Tankstellen (auf Trailern) und fest installierte Wasserstoff-Tankstellen förderfähig. Dazu können je nach Konfiguration gehören: Speicher (Drucktank oder Flüssigwasserstoffspeicher), Verdichter, Kühl-Einheit, Zapfsäule und Trailer.

Um wasserstoffführende Teile wie Speicher und Verdichter vor mechanischer Beschädigung (bspw. durch Durchgangsverkehr) zu schützen, sind auch Maßnahmen wie Poller und Schutzwände förderfähig.

Eine Oberleitungsinfrastruktur ist nicht förderfähig.

Förderhöhe:

Bemessungsgrundlage für die Berechnung des Zuschusses sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Der Zuschuss beträgt bei der Anschaffung bzw. Erweiterung der Tank- und Ladeinfrastruktur **80 % der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.**

Antragsteller können Anträge für Tank- und Ladeinfrastruktur an mehreren Standorten stellen. Die Kosten für den Betrieb der Tank- und Ladeinfrastruktur sind nicht förderfähig. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der geförderten Tank- und Ladeinfrastruktur ergeben, werden nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Der **maximale Zuwendungshöchstbetrag beträgt je Antragsteller und Kalenderjahr 15 Mio. Euro (netto).**

Wichtig: Um eine Förderung für Tank- und Ladeinfrastruktur zu beantragen, ist die Beschaffung und Förderung von mindestens einem Nutzfahrzeug im Rahmen des Förderprogramms KsNI eine zwingende Voraussetzung!

3. Machbarkeitsstudien – MBS:

Mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie ist ein fachlich geeigneter Dienstleister zu beauftragen, der in einem wettbewerblichen Verfahren zu ermitteln ist.

Förderhöhe:

Als Bemessungsgrundlage für die Berechnung des Zuschusses für den Fördergegenstand gelten die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind die Ausgaben für die erstellte Studie. Die Ausgaben für die Studie werden mit 50 % bezuschusst. Der maximale Zuwendungshöchstbetrag beträgt je Antragsteller und Kalenderjahr 15 Mio. Euro (netto).

Alle weiteren Informationen finden Sie auf der Website des BAG unter

https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/KlimaschutzundMobilitaet/KSNI/Ksni_node.html;jsessionid=BF312AC339E8B1C9A21864FF90BF4433.live21323.

BAG-Mautstatistik: EURO VI-Fahrzeuge dominieren

Nach Angaben des BAG ist die Gesamtfahrleistung im ersten Halbjahr 2021 auf mautpflichtigen Straßen im Vorjahresvergleich um 6,5 Prozent gestiegen. 86 Prozent der Fahrleistung entfällt inzwischen auf Lkw mit EURO VI-Motoren.

Mit 20,824 Milliarden mautpflichtigen Kilometern ist die Gesamtfahrleistung auf deutschen Straßen im Vergleich zum gleichen Berichtszeitraum des Vorjahres um 6,5 Prozent gestiegen. Dies geht aus der aktuellen Mautstatistik des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) für das erste Halbjahr 2021 hervor.

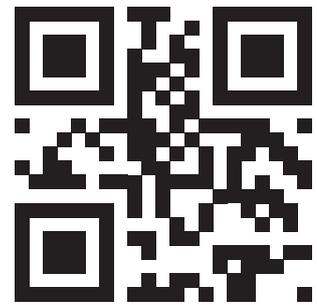
Damit liegen die Zahlen auch bereits deutlich über Vorkrisenniveau. Im ersten Halbjahr 2019 lag die Summe der mautpflichtigen Verkehre auf deutschen Straßen noch bei 20,483 Milliarden Kilometern.

Dabei ist der Anteil in Osteuropa zugelassener Lkw am Fahrleistungszuwachs überproportional gestiegen. In Polen beheimatete Lkw legten um 14 Prozent zu, rumänische und litauische Lkw steigerten ihre Fahrleistung um jeweils 12,4 Prozent. Auch tschechische Unternehmen können ein Plus von 9,5 Prozent verzeichnen, während in Deutschland zugelassene Lkw ihre Fahrleistung lediglich um 2,7 Prozent steigerten, berichtet das BAG. Damit sank deren Anteil am mautpflichtigen Verkehr in Deutschland (Transit, grenzüberschreitend und innerstaatlich) von 59,8 auf 57,7 Prozent.

Der Anteil moderner Fahrzeuge wächst weiter. Knapp 86 Prozent der Fahrleistungen entfallen inzwischen auf moderne Euro VI-Lkw. Lkw mit Motoren schlechter als Euro V haben nur noch einen kleinen Anteil von 1,5 Prozent.

Weitere Angaben und Erläuterungen unter www.bag.bund.de in der Rubrik Service – Open Data – Mautstatistik.

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



„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: Reichenbacher Verkehrsbetrieb und
Fahrschule Gerlach GmbH

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

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

Gesamtherstellung:

Lößnitz Druck GmbH, Radebeul
Güterhofstraße 5

01445 Radebeul

Telefon: 0351 8309890

0351 8309892

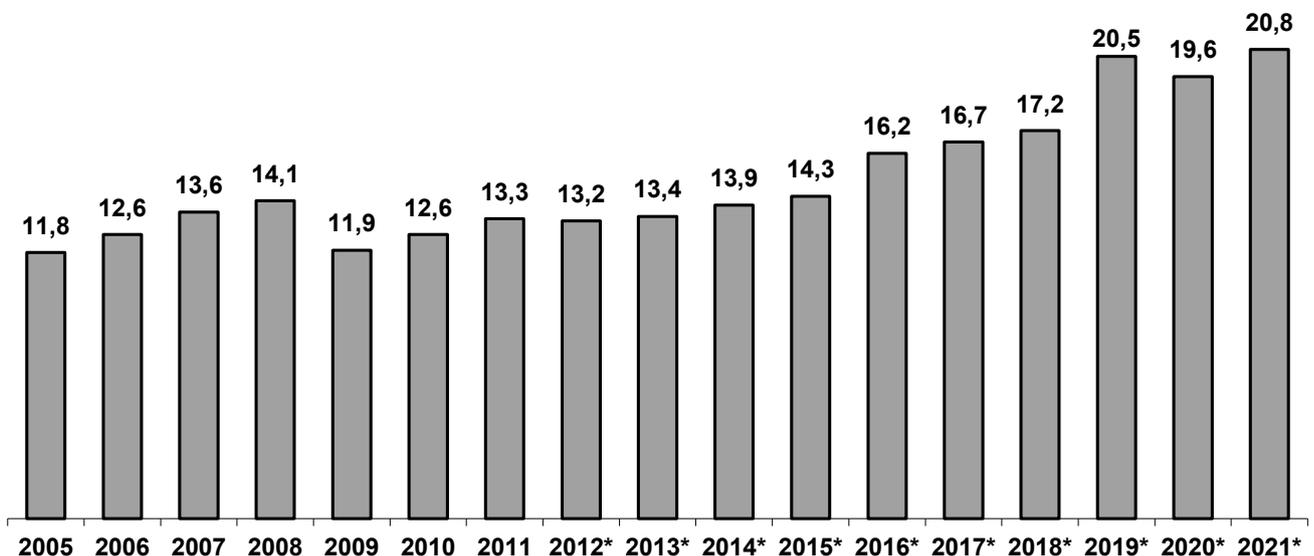
Telefax: 0351 8309893



BAG veröffentlicht Halbjahresergebnisse 2021 zur Lkw-Maut

Köln. – Im ersten Halbjahr des Jahres 2021 betrug die Fahrleistung der Lkw ab 7,5t zulässigem Gesamtgewicht auf mautpflichtigen Straßen 20,8 Mrd. km (davon auf Autobahnen 17,1 Mrd. km) und liegen damit 6,5 % über dem entsprechenden Wert des Vorjahres mit 19,6 Mrd. km.

Fahrleistungen im ersten Halbjahr (Mrd. km)



* Die Fahrleistungen auf den ab 1.8.2012, 1.7.2015 und 1.7.2018 zusätzlich mautpflichtigen Abschnitten sowie die der ab 1.10.2015 zusätzlich mautpflichtigen Fahrzeuge sind in den Zahlen enthalten.

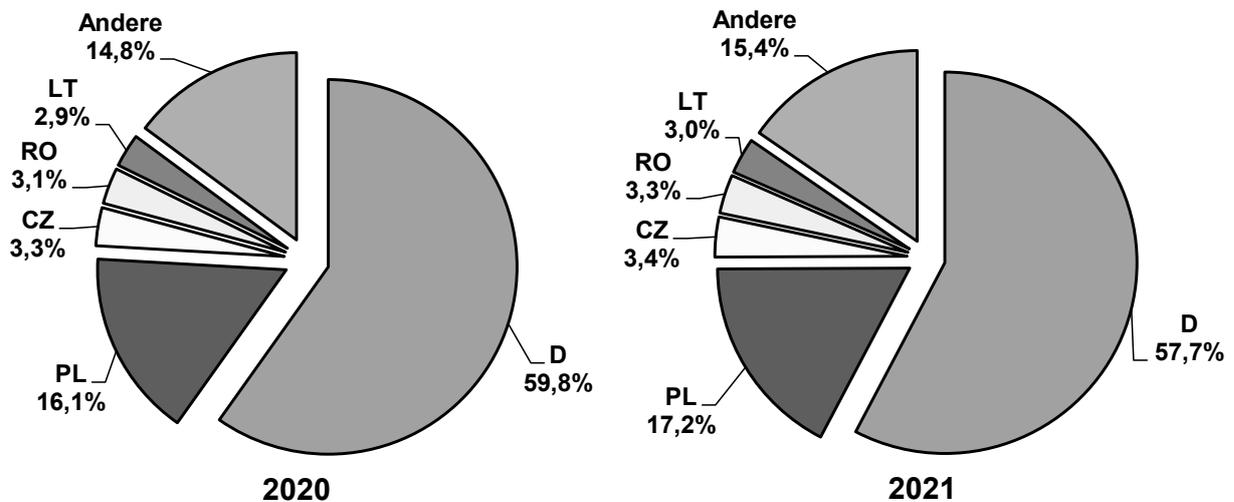
Die prozentuale Verteilung der Fahrleistungen unterteilt nach den fünf zahlenmäßig stärksten Zulassungsstaaten sowie den restlichen Staaten zeigt die nachfolgende Grafik.

Fortsetzung auf Seite 9



Bundesamt
für Güterverkehr

Anteil der Fahrleistungen nach Zulassungsstaat im ersten Halbjahr



Weitere Angaben sowie Erläuterungen finden sich auf der Homepage des Bundesamtes für Güterverkehr unter www.bag.bund.de in der Rubrik *Service – Open Data – Mautstatistik*.

Hausanschrift: Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: 02 21 / 57 76 -11 20
02 21 / 57 76 -11 21

Seite: 2 von 2

Postanschrift: Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: presse@bag.bund.de
Internet: <http://www.bag.bund.de>
Verantwortlich: Josef Thiel

Corona

Kurzarbeitergeld: Neue Verordnung veröffentlicht

Die Dritte Verordnung zur Änderung der Kurzarbeitergeldverordnung (3. KugÄV) wurde am 22.06.2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und trat damit am 23. Juni 2021 in Kraft. Die Änderungen betreffen die verlängerten Corona-Sonderregelungen zum Kurzarbeitergeld und die neue Regelung zur Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge bei Insolvenzfällen. Mit Inkrafttreten der geänderten Verordnung wird die vollständige Erstattung der Beiträge zur Sozialversicherung **bis zum 30. September 2021** verlängert.

Der BDA hat die FAQ-Papiere zum Kurzarbeitergeld und zur Weiterbildung während des Kurzarbeitergeldbezugs entsprechend aktualisiert.

Omnibus 2-Verordnung: Verlängerung des Geltungszeitraumes bis 30.09.2021 in Kraft

Die EU-Kommission hat Deutschland durch Beschluss ermächtigt, den Zeitraum für die Geltung der Omnibus 2-Verordnung um drei Monate zu verlängern.

Nun hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) darüber informiert, dass die Verlängerung um drei Monate in Deutschland ab sofort in Kraft ist, ohne dass es eines weiteren formellen Umsetzungsaktes bedarf.

Das bedeutet:

Bisher (alte Rechtslage) galten nach der Omnibus 2 Verordnung (VO (EU) 2021/267) bestimmte Dokumente/Bescheinigungen, die zwischen dem 1. September 2020 und dem 30. Juni 2021 abgelaufen wären oder ablaufen würden, als um zehn Monate verlängert.

Ab sofort (neue Rechtslage) gelten bestimmte Dokumente/Bescheinigungen, die zwischen dem 01. September 2020 und dem 30. September 2021 abgelaufen wären oder ablaufen würden, als um zehn Monate verlängert.

Diese neue Regelung betrifft folgende Dokumente/Bescheinigungen:

- die Fristen für den Abschluss der Weiterbildung durch den Inhaber eines **Befähigungsnachweises** (Art. 2 Abs. 1 der VO (EU) 2021/267); damit auch die Gültigkeitsdauer der Schlüsselzahl 95 (Art. 2 Abs. 3)
- Die Gültigkeitsdauer der **Fahrerqualifizierungsnachweise** (Art. 2 Abs. 5 der VO (EU) 2021/267).
- Die Gültigkeitsdauer von **Führerscheinen** (Art. 3 Abs. 1 der VO (EU) 2021/267).

Beispiel:

Ein Führerschein, der normalerweise am 30.09.2021 auslaufen würde, gilt nach Art. 3 Abs. 1 der VO (EU) 2021/267 ab dem auf dem Führerschein angegebenen Ablaufdatum (das heißt ab dem 30.09.2021) als um 10 Monate verlängert.

Rückkehr aus Risikogebiet: Wann greift die Quarantäne-Entschädigung?

Wie bereits mehrfach berichtet, erhalten grundsätzlich Personen, die Corona-bedingt in Quarantäne müssen, eine Verdienstaufschädigung nach § 56 Abs. 1 Infektionsschutzgesetz (IfSG). Diese wird zunächst vom Arbeitgeber ausgezahlt und dann von der zuständigen Bezirksregierung an den Arbeitgeber erstattet. Generell erfasst das auch die Fälle der Einreise-Quarantäne, die für Einreisende aus Risikogebieten gilt.

Es stellt sich die Frage, wie mit Arbeitnehmern umzugehen ist, die nach einer Auslandsreise eine Quarantäne antreten müssen, und deshalb ihre Arbeitsleistung nicht erbringen können. Hier sind u. a. folgende Fälle zu prüfen

- Kann der Arbeitnehmer trotz der Quarantäne seine Arbeitsleistung erbringen (z. B. Homeoffice), ist er dazu verpflichtet und erhält seine Vergütung
- Wurde die Quarantäne aufgrund der Rückkehr von einer dienstlichen Auslandsreise veranlasst und kann der Arbeitnehmer während der Quarantäne nicht arbeiten, dürfte der Arbeitgeber wohl weiterhin verpflichtet sein, das Entgelt zu bezahlen. Der quarantänebedingte Verdienstaufschädigung wäre dann vermutlich als dienstreisebedingte Aufwendung zu betrachten, die der Arbeitgeber zu erstatten hätte. Dies ist allerdings noch nicht abschließend gerichtlich geklärt.

Fortsetzung auf Seite 11

Fortsetzung von Seite 10

- Bei Quarantäne nach einer privaten Reise wäre zunächst zu prüfen, ob § 616 BGB Anwendung findet. Wurde die Reise in Kenntnis der Quarantänebestimmungen angetreten, dürfte hierin ein Verschulden des Arbeitnehmers liegen, das den Anspruch nach § 616 BGB ausschließt. Arbeitnehmer haben dann keinen Anspruch auf Lohnfortzahlung oder Entschädigung nach § 56 Abs. 1 IfSG.

Die Verbesserung der epidemiologischen Lage in Deutschland und weiten Teilen Europas sowie die voranschreitenden Impfungen erleichtern Reisen in diesem Sommer. Dennoch gelten beim Reisen im In- und Ausland nach wie vor besondere Regeln. Insbesondere für das Ausland gelten differenzierte Reise- und Sicherheitshinweise:

Wichtig:

Wenn also ein Arbeitnehmer in Urlaub fährt, sollte er sich grundsätzlich über das Infektionsgeschehen, die Reisewarnungen und jeweiligen Einreiseregeln vorab informieren.

Wer trotz der Ansteckungsgefahr in ein bekanntes Risikogebiet reist und sich deshalb bei der Rückkehr nach Deutschland in Quarantäne begeben muss, erhält keine finanzielle Entschädigung und hat demnach auch keinen Anspruch auf einen gesetzlichen Verdienstausschlag.

Corona Erkrankung während des Erholungsurlaubs

Können Urlaubstage vom Arbeitgeber nachgewährt werden, wenn der Arbeitnehmer während seines Urlaubs an Corona erkrankt und sich in Quarantäne begeben muss?

Mit dieser Frage hat sich das Arbeitsgericht Bonn beschäftigt. Im betreffenden Fall hatte eine Arbeitnehmerin einen zweiwöchigen Erholungsurlaub. Während dieser Zeit, wurde bei ihr eine Corona Erkrankung festgestellt, weshalb sie sich auf behördlicher Anordnung für zehn Tage in Quarantäne begeben hat. In der Folge wollte die Arbeitnehmerin, dass die Zeit, in der sie sich in Quarantäne aufhielt, nicht als Urlaubstage zählen, sondern als krankheitsbedingte Abwesenheit. Dies hätte dann zur Folge, dass die betreffenden Tage nicht in den Jahresurlaub einberechnet und daher nachträglich gewährt werden müssten.

Das Arbeitsgericht Bonn hat die Klage der Arbeitnehmerin mit Urteil vom 07.07.2021 (Az. 2 Ca 504/21) abgewiesen und entschieden, dass die Quarantänezeit als Urlaubstage gezählt werden, da die Arbeitnehmerin kein ärztliches Attest vorgelegt hat. Nach § 9 Bundesurlaubsgesetz (BUrlG) bedarf es nämlich einer, durch ärztliches Attest nachgewiesenen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung, damit bei einer Erkrankung während des Urlaubs, die betreffenden Tage nicht auf den Jahresurlaub angerechnet und folglich vom Arbeitgeber nachgewährt werden. Eine solche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung hatte die Klägerin allerdings nicht vorgelegt. Sie vertrat die Ansicht, dass die behördliche Quarantäneanordnung aufgrund einer Infektion mit dem Coronavirus analog als ein ärztliches Attest gelte. Diese Ansicht lehnte das Gericht mit der Begründung ab, dass eine Corona Erkrankung nicht zwangsläufig eine Arbeitsunfähigkeit zur Folge habe, da die Beurteilung der Arbeitsunfähigkeit alleine dem behandelnden Arzt obliege.

Dies ist auch vor dem Hintergrund, dass Infektionen häufig symptomfrei verlaufen, gut nachvollziehbar.

Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Gegen das Urteil kann Berufung beim Landesarbeitsgericht Köln eingelegt werden.

Corona-Prämie kann nach Kündigung nicht zurückgefordert werden

ArbG Oldenburg, Urteil vom 25. Mai 2021 – 6 Ca 141/21

Arbeitgeber können eine corona-bedingte Sonderzahlung an einen Mitarbeiter nicht zurückfordern, wenn dieser das Arbeitsverhältnis nach der Auszahlung kündigt. In vorliegendem Fall verrechnete der Arbeitgeber die an alle Mitarbeiter ausbezahlten als Corona-Prämie in Höhe von 550 Euro mit dem Vergütungsanspruch eines Mitarbeiters, der kurz nach der Auszahlung kündigte. Der Arbeitgeber berief sich auf eine Rückzahlungsklausel im Arbeitsvertrag, wonach der Arbeitgeber freiwillige Zuwendungen zurückverlangen kann, wenn Mitarbeiter aus eigenem Wunsch innerhalb von zwölf Monaten kündigten. Hiergegen wandte sich der Kläger mit seiner Klage. Nach Ansicht des Gerichts habe der Arbeitgeber keinen Anspruch auf Rückzahlung der ausbezahlten Corona-Prämie, da die Rückzahlungsklausel im Arbeitsvertrag unwirksam sei.

Nach der ständigen Rechtsprechung des BAG benachteiligen Rückzahlungsverpflichtungen im Arbeitsvertrag Arbeitnehmer unangemessen, wenn sie eine Bindung über das nachfolgende Quartal hinaus vorsehen. In vorliegendem Fall übersteige die Bindungsdauer mit zwölf Monaten die zulässige Bindungsdauer erheblich. Darüber hinaus habe der Arbeitgeber in vorliegendem Fall mit der Corona-Prämie auch eine bereits erbrachte Arbeitsleistung sowie die besonderen Belastungen der Beschäftigten im Rahmen der Pandemie honorieren wollen.

Straßengüterverkehr

Arbeitsschutz: Die DGUV (Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung) veröffentlicht die neue DGUV-Branchenregel 114-615 für den Güterverkehr

Pressemitteilung der BG Verkehr vom 20. Juli 2021: Unfallgefahren effizient begegnen: Branchenregel für den Güterkraftverkehr bringt den Arbeitsschutz voran. Die DGUV Branchenregel 114-615 für den Güterkraftverkehr bündelt die wichtigsten Vorgaben und praktische Lösungen für gesundes und sicheres Arbeiten. Das Standardwerk ist neu erschienen. Für Transportunternehmen ist es ein unverzichtbares Werkzeug zur Organisation des Arbeitsschutzes.

Die neue DGUV-Branchenregel 114-615 richtet sich an die Unternehmerinnen und Unternehmer, um sie bei der Gefährdungsbeurteilung, der Organisation der Arbeitsabläufe und bei Unterweisungen ihrer Beschäftigten zu unterstützen.

Die DGUV Regel 114-615 für die Branche Güterkraftverkehr – Gütertransport im Straßenverkehr gibt es in der DGUV-Publikationsdatenbank kostenfrei zum Herunterladen.

Link zum Download:

<https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog/dguv-regeln-und-dguv-grundsaeetze/@@index>

Die DGUV-Branchenregel 114-615 kann auch kostenpflichtig als gedrucktes Exemplar bestellt werden (www.bg-verkehr.de; Webcode: 21255570). Für Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr ist die Bestellung kostenfrei.

Hinweis zur Anwendung:

Die Branchenregeln der gesetzlichen Unfallversicherung setzen kein eigenes Recht, sondern fassen das bestehende komplexe Arbeitsschutzrecht für die Unternehmen einer Branche verständlich zusammen. Sie dienen Verantwortlichen als praxisbezogenes Präventionswerkzeug: Symbole vereinfachen das Auffinden von Informationen, konkrete Beispiele und Bilder veranschaulichen die Handlungsanweisungen. Checklisten, Prüfprotokolle und Hinweise auf weiterführende Dokumente erleichtern die korrekte Umsetzung der arbeitschutzrechtlichen Vorgaben.

Gefahrgut

Papierlos in die Zukunft

Das elektronische Beförderungsdokument soll künftig die gedruckte Papier-Version ersetzen. Den aktuellen Stand der Entwicklung und wie es weitergehen soll, lesen Sie in diesem Beitrag.

Im Verkehrsblatt Heft 4/2021 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter lfd. Nr. 43 die Bekanntmachung des Leitfadens für die Anwendung des Unterab-

schnitts 5.4.0.2 ADR/RID/ADN veröffentlicht. Danach kann das nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN vorgeschriebene Beförderungspapier in elektronischer Form erstellt und mitgeführt werden, wenn die Vorgaben des Leitfadens eingehalten werden.

Das gilt für Beförderungen in Deutschland und für grenzüberschreitende Beförderungen zwischen Deutschland und RID-Vertragsparteien, die diesen Leitfaden anwenden.

Rückblick

Im Jahre 2015 hatte das BMVI „Auslegungshinweise (siehe Verkehrsblatt Heft 14/20215) zu einer einheitlichen Anwendung des Unterabschnittes 5.4.0.2 (ADR/RID/ADN) in Deutschland“ veröffentlicht. Die Auslegungshinweise sind zum 1. Januar 2016 in Kraft getreten. Allerdings waren potenzielle Anwender bis heute skeptisch, obwohl die Wirtschaft sich zuvor vehement für eine

Fortsetzung auf Seite 13

Fortsetzung von Seite 12

solche Möglichkeit ausgesprochen hatte.

Die Gemeinsame Tagung hatte bereits vor über zehn Jahren eine AG „Telematik“ eingesetzt, die im Jahre 2013 ihren Schlussbericht und die darin enthaltene Systemarchitektur präsentiert hat. Zielsetzung war, Telematik als Monitoring-System zur Lenkung und Verlagerung von Gefahrguttransporten zu nutzen. Die beteiligte Wirtschaft hatte daran kein Interesse. Vielmehr interessant dahingehend war jedoch die stets im Zusammenhang mit dem Thema „Telematik“ verknüpfte Diskussion um das „elektronische Beförderungsdokument“.

Stand heute

Heute kann das elektronische Beförderungsdokument für die Beförderung gefährlicher Güter freiwillig verwendet werden. Und auch die Nutzung des bislang üblichen gedruckten Beförderungspapiers nach 5.4.1 ADR/RID/ADN ist weiterhin möglich.

Die derzeitige Ist-Situation stellt sich wie folgt dar:

- Einige wenige Pilotkunden arbeiten seit 2018 mit dem TP1 System auf Basis der Vorschrift von 2016
- Bisher geringe Marktakzeptanz, geringe Verbreitung
- Weitgehend unbekannt bei Überwachungsbehörden
- Kontrollen wurden aber erfolgreich absolviert
- Rettungskräfte waren bisher noch nicht involviert

Für die Bereitstellung des Beförderungspapiers bestehen somit drei mögliche Szenarien bei innerstaatlichen Transporten in Deutschland:

- (klassisches) gedrucktes Beförderungspapier

- elektronisches Beförderungsdokument gemäß Auslegungshinweis (siehe Verkehrsblatt Heft 14/20215; die Übergangsfrist endet am 31.01.2022.
- elektronisches Beförderungsdokument gemäß Leitfaden (siehe Verkehrsblatt Heft 4/2021).

Unabhängig für welche Variante man sich entscheidet, die Pflichten und Verantwortlichkeiten des GGVSEB gelten unverändert. Nach den Gefahrgutpflichten der GGVSEB gilt folgendes:

- Der Verlader muss den Fahrzeugführer und den Schiffsführer auf das Gefahrgut schriftlich hinweisen und die Dokumente kontrollieren (§§ 21, 29 GGVSEB).
- Der Absender muss das Beförderungspapier erstellen (§ 18 GGVSEB)
- Der Beförderer und Fahrzeugführer müssen das Beförderungspapier mitführen und archivieren (§§ 19, 28 GGVSEB)

Redundante Systemarchitektur

Grundlage für die Auslegungshinweise zum elektronischen Beförderungspapier ist die in der Gemeinsamen Tagung empfohlene „Systemarchitektur“, die vorsieht, „dass während der Beförderung nicht nur auf dem Fahrzeug/dem Triebfahrzeug/dem Schiff Datensätze mit den Angaben nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN mitgeführt werden, sondern inhaltsgleiche Datensätze auf stationären Servern auch für Abfragen der Kontroll- oder Einsatzkräfte zur Verfügung stehen müssen.“

Für die Kommunikation zwischen stationären Servern und staatlichen Behörden soll eine internetbasierte Schnittstelle mit Managementfunktion (im Folgenden Trustes Party 1 [TP1]) den Datenaustausch regeln.“

„Unter Berücksichtigung dieser international angestrebten langfristigen Lösung, der gegenwärtigen Ausrüstung von Fahrzeugen/Triebfahrzeugen/Binnenschiffen mit Systemen der Datenverarbeitung und des Datenaustausches sowie den Bedürfnissen der an der Beförderung Beteiligten und der Kontroll- und Einsatzkräfte“ hat das BMVI ein schrittweises Vorgehen zur Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente eingeführt.

Umsetzung in Deutschland durch Leitfaden ADR/RID/ADN 2021 – Phase 2

Aus Sicht der deutschen TP1 bedeutet die Umsetzung des Leitfadens, dass spätestens zum 1. Februar 2022 Folgendes erfüllt sein muss:

- Pilotkunden werden auf neues System umgestellt auf Basis der Vorschrift von 2021;
- Großkunden planen Umstellung auf neues System, z. B. BASF und DB Cargo;
- Erhöhung des Bekanntheitsgrades bei allen Beteiligten;
- Entwicklung einer Zugriffsoberfläche für die beteiligten Überwachungsbehörden, Polizei und Rettungskräfte.

Zugriffsrechte auf TP1 Daten

Die Daten der elektronischen Gefahrgutdokumente sind schutzwürdig und dürfen nur autorisierten Personen zur Verfügung gestellt werden.

Der europäische TP1-Standard verlangt eine Identifikation der abfragenden Behörde und die Übermittlung dieser Information an den Verlader/Frachtführer über die TP2 Schnittstelle.

Fortsetzung auf Seite 14

Fortsetzung von Seite 13

Hierzu ist ein zweistufiges Verfahren definiert:

- Autorisierung über ein SSL-Zertifikat, ausgestellt von einer TP1 bekannten Behörde
- Identifikation über eine Selbst-Anmeldung, durchgeführt von der anfragenden berechtigten Person

So wird sichergestellt, dass die Daten nur Berechtigten zur Verfügung gestellt werden.

Autorisierung eines Zertifikates

Ein Zertifikat wird in der Regel von einer vertrauenswürdigen Instanz ausgestellt. Nach der Generierung existieren zwei Dateien: der private Schlüssel und das (öffentliche) Zertifikat.

Das Zertifikat wird an das BMVI übermittelt und dort in die offizielle Liste der Zugriffsberechtigten aufgenommen. Danach kann mit Hilfe des Schlüssels der TP1 Datenabfrage durchgeführt werden. Anstelle des Zertifikates kann auch die vertrauenswürdige Instanz selbst in die BMVI Liste eingetragen werden und damit alle dort ausgestellten Zertifikate einschließen. Der europäische Standard TP1 verlangt eine Identifikation der abfragenden Person / Behörde. Jeder Datensatz muss von der autorisierten Stelle (Zertifikatsinhaber) mindestens einmal an die TP1 übergeben werden bevor eine Abfrage erfolgt.

Abfrage bei Kontrollen / Notfällen

Bei Kontrollen/Notfällen wird ab 2022 eine einfache dreistufige Vorgehensweise etabliert:

- Schritt 1: Aufruf des Systems und Autorisierung durch Zertifikat
- Schritt 2: Suche nach Kfz-Kennzeichen, UIC- Wagennummer, Containerkennzeichen

- Schritt 3: Anzeige der Ergebnisse

Vorbildcharakter

Von elektronischen Beförderungspapieren profitieren können alle Unternehmen in der Transportkette und zwar Verlader, Absender, Beförderer und der Fahrzeugführer.

Eine Umsetzung führt nicht nur zu papierloser Abfertigung von Gefahrgut. Die privatrechtliche TP1 ist auch ein Beitrag zur Entwicklung einer zukunftsfähigen Logistikbranche (Industrie/Logistik 4.0). Die Einführung ist Teil der angestrebten europäischen Lösung zur Verwendung von Beförderungsdokumenten bei Gefahrguttransporten in elektronischer Form.

Auslaufmodell Papierdokument

In vielen Unternehmen u.a. im Speditionsgewerbe ist es mittlerweile Standard, dass Aufträge zur Abholung, auch von Gefahrgutsendungen nicht mehr ausgedruckt in Papierform ausgehändigt, sondern elektronisch übermittelt werden. D. h.: die papierlose Abfertigung bei Zustellung (von nicht Gefahrgut) ist branchenüblich.

Das Beförderungspapier Gefahrgut ist, insbesondere im nationalen Sammelgutverkehr, eines der letzten verbliebenen Papierdokumente. Es ist eines der wenigen Papiere, die ein Fahrer mitführen muss, da der Großteil bereits digital verarbeitet wird.

Vereinfachung der Arbeitsabläufe

In den Fällen, in denen bislang in der Disposition auf „Print“ gedruckt wird, kann künftig auf „Upload“ gedruckt werden. Es entfällt:

- das Drucken
- die Vorhaltung von Drucker und Druckerinfrastruktur (Energie, Papier, Toner, Drucker, Service)

- das Aushändigen des Papiers an einen Fahrer
- das Anstehen des Fahrers an einem Schalter
- das Vorhalten des Schalters und der damit verbundenen Infrastruktur (Toiletten)
- Umwege fahren durch den Fahrer von einer Ladestelle zur Disposition, um das Papier entgegenzunehmen.

Insgesamt stellt dies eine signifikante Vereinfachung der Arbeitsabläufe dar.

Wirtschaftliche Vorteile

Es werden erhebliche Kosteneinsparung und Ressourcenschonung durch Optimierung der Prozesse und komplette Umstellung auf elektronisches Dokumentenmanagement jetzt auch für Gefahrgut (Nutzung meist vorhandener elektronischer Beförderungsdokumentenverarbeitungs-Systeme) erreicht. Konkrete Einsparpotenziale finden sich hier:

- keine Druckkosten (Papier, Toner, Geräte, Entsorgung u.s.w.)
- Reduzierung der Kosten in der Operative (Übergabe des Papiers, Umwege, um an das Papier zu kommen etc.) und es werden Nachhaltigkeits- bzw. Umweltziele erreicht.

Erhöhte Sicherheit in der Transportkette

Durch den Einsatz der beschriebenen IT Systemarchitektur für Gefahrgutdaten und der Nutzung des elektronischen Beförderungspapieres werden nicht nur Einsparpotenziale erzielt, es wird auch ein deutlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit in der Transportkette geleistet.

Beförderungspapiere gehen in Führerhäusern der Lkw nicht mehr verloren, können nicht

Fortsetzung auf Seite 15

Fortsetzung von Seite 14

mehr verlegt oder vergessen werden. Sie sind sowohl auf dem Handy oder der mobilen Einheit des Fahrzeugführers, wie auch redundant zusätzlich auf dem Managementserver verfügbar.

Im Falle von Unfällen ist deutlich ersichtlich, unter welcher Telefonnummer, die 24/7 besetzt ist, das Beförderungsdokument verfügbar ist. Gleiches gilt im Falle von Kontrollen.

Fazit

Nachdem der Gesetzgeber die Voraussetzungen geschaffen hat, Beförderungsdokumente für Gefahrgut komplett digital zu managen, stellt sich nicht mehr die Frage, ob das einzuführen ist, sondern nur noch wann. Zumal sich damit Einsparpotenziale und

Nachhaltigkeitsziele setzen und erreichen lassen und für die Sicherheit auch etwas getan wird.

Insgesamt ist die Einführung des elektronischen Beförderungsdokuments für Gefahrgut ein Schritt in die richtige Richtung.

Quelle: der gefahrgutbeauftragte
05/2021

M333 und M334 noch bis 1. Oktober 2021 gültig: Verlängerung rechtzeitig veranlassen

ADR-Schulungsbescheinigungen der Fahrzeugführerschulung und die Schulungsnachweise der Gefahrgutbeauftragten, de-

ren Gültigkeit zwischen dem 1. März 2020 und dem 1. September 2021 endet, bleiben noch bis zum 30. September 2021 in Deutschland gültig.

Zur Verlängerung einer ADR-Schulungsbescheinigung muss deren Inhaber vor dem 1. Oktober 2021 an einer Auffrischungsschulung teilnehmen und die dazugehörige Prüfung bestehen. Die Bescheinigung wird um fünf Jahre verlängert, wobei das ursprüngliche Ablaufdatum der zu erneuernden ADR-Schulungsbescheinigung zugrunde gelegt wird.

Zur Verlängerung des Schulungsnachweises für Gefahrgutbeauftragte muss dessen Inhaber vor dem 1. Oktober 2021 eine Verlängerungsprüfung bestehen.

Internationaler Verkehr

Carnet TIR und Zoll Weißrussland: Obligatorische digitale Plomben für Straßentransporte aus Litauen

Transporte, die auf der Straße von Litauen kommend nach Weißrussland einreisen, müssen seit 30.08.2021 grundsätzlich mit digitalen „navigation seals“ verplombt werden. Die Neuregelung betrifft sowohl bilaterale Transporte als auch Beförderungen im Transit über weißrussisches Gebiet.

Ausgenommen sind lediglich

- Beförderungen unter Versandverfahren (Carnet TIR, ...) zwischen der russischen Exklave Kaliningrad und dem russischen Hauptgebiet, für die Litauen und Weißrussland durchfahren werden müssen
- Schwerlasttransporte, für die eine gesonderte Genehmigung erforderlich ist.

Transporte, die Weißrussland über andere Straßengrenzen erreichen (z. B. von Polen oder Russland aus), sind von der Neuregelung nicht betroffen.

- Die „e-Seals“ werden direkt an der Eingangs-Grenzzollstelle LT-BY (weißrussische Seite) angelegt, und zwar von Zollbeamten oder von nationalen Betreibergesellschaften oder Personen, die hierzu ermächtigt sind.
- Im Fall des Transits über weißrussisches Gebiet in Staaten, die nicht der EAWU (Eurasische Wirtschaftsunion) angehören, werden die e-Seals an der Ausgangszollstelle wieder entfernt. Im Fall des Transports mit Bestimmung in Russland werden die e-Seals

an speziell dafür eingerichteten Orten an der Grenze BY-RUS entfernt.

- Der Preis für die Nutzung der e-Seals beträgt 5 Basic Units. Eine Basic Unit entspricht 29 weißrussischen Rubeln oder ca. 9,89 EUR nach aktuellem Wechselkurs. Es entstehen keine Zusatzkosten für das Anlegen oder Entfernen der Siegel oder abhängig von der Nutzungsdauer.

Quelle: IRU Moskau

www.lsv-ev.de

Neues Mautsystem in Polen

Neues Mautsystem e-TOLL löst Vorgängersystem viaTOLL ab. Voraussichtlich ab 30. September 2021. Registrierung online, über Dienstleister oder Service Points. Abrechnung über App, ELS oder OBU. Zahlung mit Guthaben oder auf Rechnung.

In Polen wurde im Juni 2021 ein **neues Mautsystem** eingeführt – das **e-TOLL**. Dieses System wird voraussichtlich **am 30. September 2021 das etablierte viaTOLL-System ersetzen** (Terminbestätigung soll folgen). Bis dahin können beide Systeme verwendet werden. **Unternehmen, die bereits bei viaTOLL registriert sind, wird empfohlen, sich bis 30. September 2021 für das neue Mautsystem e-TOLL registrieren zu lassen.**

Es wird darauf hingewiesen, dass es nicht möglich ist, das neue e-TOLL-System und das alte viaTOLL-System gleichzeitig zu verwenden. **Um doppelte Gebührenabbuchungen zu vermeiden, sollte sichergestellt werden, dass nur eines der beiden Mautsysteme aktiviert ist.**

Was ist e-TOLL?

E-TOLL ist ein Mautsystem, das die Erhebung der elektronischen Maut für u. a. **Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen** (einschließlich Bussen) auf ausgewählten polnischen Nationalstraßen-Abschnitten unterstützt. Die Datenübertragung vom Fahrzeug aus kann entweder über eine kostenfreie APP (erhältlich für Android und IOS), ein externes fest integriertes Ortungssystem (ELS) oder über ON-Board-Units (OBU) erfolgen.

Anwendung

Die Registrierung zum **e-TOLL** ist grundsätzlich für alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen auf mautpflichtigen Straßen **verpflichtend, sobald das Vorgängersystem vollständig eingestellt** wird.

Es gibt 3 Registrierungsoptionen:

1. Online
2. Im Netz der lokalen Customer Service Points
3. Über einen ausgewählten Flottenkartenanbieter

Bei der **Zahlungsweise** kann zwischen einem Prepaid- oder einem Postpaid-Account gewählt werden. Beim **Prepaid-Account** erfolgt die Zahlung vor Beginn der Fahrt auf dem jeweiligen mautpflichtigen Straßenabschnitt. Hierfür ist ein Mindestguthaben auf dem e-TOLL-Abrechnungskonto notwendig.

Beim **Postpaid-Account** erhält der Nutzer eine Lastschrift nach Ablauf des Abrechnungszeitraums (Monatsende) und hat diese innerhalb von 14 Tagen nach Ausstellungsdatum zu begleichen.

Tarife

Die Tarife orientieren sich am Fahrzeuggesamtgewicht, der „Straßen-Kategorie“ und der Schadstoffklasse. Die Gebühren liegen je Kilometer zwischen 0,16 Euro und 0,53 Euro. Den genauen Tarif entnehmen Sie bitte der Tariftabelle. Die Fahrtroute und damit verbundenen Gebühren können im Vorfeld mit Hilfe einer interaktiven Karte kontrolliert werden.

Weitere Informationen finden Sie in der Länderdatenbank und u. a. unter:

- [E-TOLL-Website](#)
- [Kundenservice-eTOLL](#)

Mautsätze

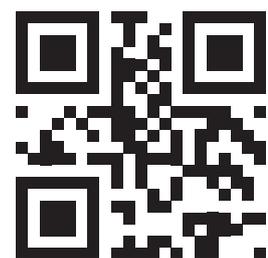
Der Satz einer elektronischen Maut hängt von zulässigem Gesamtgewicht eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination (z. B. ein Fahrzeug mit einem Anhänger) und der Emissionsklasse ab.

Sie können auch einen Fahrzeugklassifikator verwenden, der ermöglicht, die Höhe des elektronischen Mautsatzes anhand eines einfachen Konfigurators von Fahrzeugparametern, die die Maut beeinflussen, zu berechnen.

Die Höhe der Sätze der elektronischen Maut für die Landesstraßen der A-Kategorie (Autobahnen) und S-Kategorie (Express-Straßen) oder ihre Abschnitte, auf denen eine elektronische Maut bezogen wird.

Fortsetzung auf Seite 17

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



Fortsetzung von Seite 16

Tariftabelle:

Fahrzeugklasse	Nach der EURO-Klasse der Fahrzeuge			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 12 t	0,40	0,35	0,28	0,20
Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht von mindestens 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27
Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht	0,40	0,35	0,28	0,20

Die Höhe der Sätze der elektronischen Maut für Landesstraßen der GP-Kategorie (Hauptstraßen mit beschleunigtem Verkehr) und G-Kategorie (Hauptstraßen) oder ihre Abschnitte, auf denen eine elektronische Maut bezogen wird

Fahrzeugklasse	Nach der EURO-Klasse der Fahrzeuge			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 12 t	0,32	0,28	0,22	0,16
Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht von mindestens 12 t	0,42	0,37	0,29	0,21
Busse mit mehr als 9 Sitzplätzen unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht	0,32	0,28	0,22	0,16

RUSSISCHE FÖDERATION:

Verkehrsbehinderungen: Beschränkungen in Moskau für Kleinfahrzeuge nachts ausgesetzt

In der letzten Ausgabe haben wir Sie darauf hingewiesen, dass die Beschränkungen für Fahrten auf der Moskauer Ringautobahn (MKAD) und dem von ihr umschlossenen Innenstadtbereich, die bereits seit längerem für Fahrzeuge ab 12 t zGM bestehen, ab dem 01.07.2021 auf Fahrzeuge über 3,5 t zGM ausgeweitet werden. Die betroffenen Fahrzeuge dürfen die MKAD und den In-

nenstadtbereich nur mit einer Sondergenehmigung befahren, die für Nichttrassen nur mit erheblichem Aufwand zu beschaffen ist.

Wie erst später bekannt wurde, sind Fahrzeuge mit einer zGM über 3,5 bis 12 t jedoch nur während der Tagesstunden (07.00 bis 23.00 Uhr) von den o. g. Auflagen betroffen.

In der Zeit von 23.00 bis 07.00 Uhr kann das betroffene Gebiet von diesen Kleinfahrzeugen ohne Sondergenehmigung befahren werden.

Für Fahrzeuge über 12 t zGM gilt diese Ausnahme nicht; sie benötigen auch weiterhin rund um die Uhr die Sondergenehmigung, um in die betroffene Zone einfahren zu können.

RUSSISCHE FÖDERATION:

Zoll: Obligatorische elektronische Siegel beim Transit von Verbotswaren über russisches Territorium – Ausweitung der Liste betroffener Waren bei Einreise aus der Ukraine

Wie bereits berichtet, können Waren, deren Einfuhr nach Russland auf der Basis verschiedener bestehender Embargos verboten ist, nun zumindest im **Transit** wieder über russisches Territorium in ihre eigentlichen nichtrussischen Bestimmungsländer befördert werden. Voraussetzung ist, dass der Lkw bei der Einreise in die Russische Föderation mit einem elektronischen Siegel versehen wird.

Russische Einfuhrverbote bestehen dabei insbesondere auch für **bestimmte Waren, die in der Ukraine hergestellt wurden oder die Russische Föderation auf dem Weg über die Ukraine erreichen**.

Wie die IRU jetzt mitteilt, wurde die Liste der betroffenen Wa-

rengruppen mit Wirkung vom 02.07.2021 erweitert.

Eine Liste der neu hinzugekommenen Warengruppen, deutschsprachig und die konsolidierte Liste aller von dem russischen Einfuhrverbot bei Einreise über die Ukraine betroffenen Warengruppen. (Diese Unterlage liegt nur im russischen Original vor und kann abgefordert werden). Die Identifikation der betroffenen Warengruppen gelingt dennoch in der Regel anhand der dort genannten TN-VED-Codes dieser Warengruppen. TN-VED-Codes sind nicht völlig identisch mit den in der EU zum Einsatz kommenden Codes der Kombinierten Nomenklatur (KN), diese kann jedoch in der Regel anhand der ersten sechs Stellen, die weltweit einheitlich festgelegt

sind, zur Identifizierung betroffener Waren benutzt werden. Sie finden die aktuelle Version der Kombinierten Nomenklatur (KN), gültig seit 01.01.2021, z. B. im Amtsblatt der EU unter dem Link

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:361:FULL&from=EN>

Waren, die nach Maßgabe der o. g. Listen nicht nach Russland eingeführt werden dürfen, sofern sie in der Ukraine hergestellt wurden oder die Russische Föderation auf dem Weg über die Ukraine erreichen, können dennoch im Transit über russisches Territorium in andere Länder befördert werden, sofern der Transport mit einem elektronischen Siegel gesichert wird.

FRANKREICH:

Entsendung/Mindestlohn; Französisches Transportministerium bestätigt die Verpflichtung zur Mitführung einer französischen Übersetzung des Arbeitsvertrages

Bislang gab es widersprüchliche Informationen hinsichtlich der Mitführung einer französischen Übersetzung des Arbeitsvertrages bei der Entsendung von Lkw-Fahrern im Frankreichverkehr.

Zwischenzeitlich liegt eine Stellungnahme der Unterabteilungsleiterin Straßengüterverkehr des französischen Ministeriums für Ökologie, nachhaltige Entwicklung, Verkehr und Wohnungsbau vor, wonach die allgemeine Mitführungspflicht einer fran-

zösischen Übersetzung des Arbeitsvertrages **in allen Fällen der Entsendung**, gemäß dem FAQ des Ministeriums über die Entsendevorschriften FAQ détachement janv 2017-2_DE.pdf (ecologie.gouv.fr), bestätigt wird.

Neben der Entsendemeldung <https://www.sipsi.travail.gouv.fr/> muss der Fahrer somit grundsätzlich den **Arbeitsvertrag und eine französische Übersetzung des Arbeitsvertrages im Fahrzeug mitführen**.

Hinsichtlich der Übersetzung bestehen keine Vorgaben des Ministeriums, die Inanspruchnahme eines beeidigten Übersetzers ist nicht verpflichtend. Nach Angaben des französischen Verbandes sollte eine Online-Übersetzung des Arbeitsvertrages mit Hilfe eines entsprechenden Übersetzungstools ausreichen, um den Vorgaben zu entsprechen.

www.lsv-ev.de

ÖSTERREICH: Blockabfertigung im 1. Halbjahr 2022

Der nachfolgende „**Dosierkalender**“ der Tiroler Landesregierung enthält die insgesamt 21 Termine der „**Blockabfertigung**“, die das Land Tirol in der ersten Hälfte des Jahres 2022 durchführen wird.

Wie in den Vorjahren wird der LKW-Transit auf der A 12 – Inntalautobahn – am Grenzübergang Kufstein / Kiefersfelden in Richtung Süden, an den betreffenden Tagen **ab 05.00 Uhr morgens** in Blöcken abgefertigt.



Dosierkalender 1. Halbjahr 2022

1. Halbjahr 2022			
	Datum	Wochentag	Bemerkung
1	07.01.2022	Freitag	Tag nach Dreikönig
2	07.02.2022	Montag	Montag im Februar
3	14.02.2022	Montag	Montag im Februar
4	21.02.2022	Montag	Montag im Februar
5	28.02.2022	Montag	Montag im Februar
6	07.03.2022	Montag	Montag im März
7	14.03.2022	Montag	Montag im März
8	26.04.2022	Dienstag	Tag nach Tag der Befreiung Italiens
9	23.05.2022	Montag	Montag vor Christi Himmelfahrt
10	24.05.2022	Dienstag	Dienstag vor Christi Himmelfahrt
11	25.05.2022	Mittwoch	Mittwoch vor Christi Himmelfahrt
12	27.05.2022	Freitag	Freitag nach Christi Himmelfahrt
13	03.06.2022	Freitag	Tag nach Tag der Republik / Freitag vor Pfingsten
14	04.06.2022	Samstag	Samstag vor Pfingsten
15	07.06.2022	Dienstag	Dienstag nach Pfingsten
16	08.06.2022	Mittwoch	Mittwoch nach Pfingsten
17	09.06.2022	Donnerstag	Donnerstag nach Pfingsten
18	13.06.2022	Montag	Montag vor Fronleichnam
19	14.06.2022	Dienstag	Dienstag vor Fronleichnam
20	15.06.2022	Mittwoch	Mittwoch vor Fronleichnam
21	17.06.2022	Freitag	Freitag nach Fronleichnam

Buchtipps

Presseinformation



Neue Auflage 2021: Aushang Gefahrgut-Notfallmanagement

Im Verlag Heinrich Vogel ist der komplett neue Aushang „Gefahrgut-Notfallmanagement“ erschienen. Er eignet sich für Gefahrgut-Ausbilder, Transport- und Logistikunternehmen von Gefahrgütern sowie für Polizei und Feuerwehr.

Der Aushang zeigt übersichtlich, was nach einem Unfall und dem Austritt von gefährlichen Stoffen bei innerbetrieblichen Transporten von gefährlichen Gütern vom Personal zu beachten ist. Er erklärt, welche Handlungsschritte zu befolgen sind und welche Personen wann welche Aufgaben bei einem Notfall abzuarbeiten bzw. wie sie sich zu verhalten haben. Zudem unterstützt der Aushang das zielgerichtete und planvolle Vorgehen bei der Schadensbegrenzung und Beseitigung ausgetretener Stoffe. Ideal als Aushang in Lagern in Industrie und Handel oder für Schulungs- und Ausbildungsstätten.

Aus dem Inhalt:

- Allgemeine Verhaltensmaßnahmen bei Gefahrgutunfällen
- Transportkennzeichnung von Gefahrguttransporten
- Bedeutung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr
- Gefahrgutklassen 2, 3, 4, 5.1, 6, 8 und 9: Erkennen der Gefahr, Unfallstelle sichern, Ergreifen der richtigen Maßnahmen
- Gefahrgut-Leckage: Notfalleinrichtung und Notfallbox
- Produktaustritt erkennen/Risiko abschätzen
- Alarmstufe 1: Arbeiten des Notfallhelfers
- Meldekette/Informationen



Gefahrgut-Notfallmanagement

Aushang, DIN A1 quer

Bestell-Nr.: 16361

Preis: € 15,90 (€ 18,92 inkl. MwSt.)

Direkt zu beziehen bei:

Springer Fachmedien München GmbH · Verlag Heinrich Vogel

Aschauer Straße 30 · 81549 München

Telefon: 089 203043-1600 · Fax: 089 203043-2100

Mail: vertriebsservice@springer.com · www.heinrich-vogel-shop.de

Abschluss der Entgelttarifverträge Spedition/Güterverkehr und Logistik

Der **Entgelttarifvertrag Spedition/Güterverkehr** sowie
der **Entgelttarifvertrag Logistik**

wurden neu abgeschlossen und können von Mitgliedsunternehmen in der LSV-Geschäftsstelle abgefordert werden.

Spedition / Logistik

Verpackungsgesetz: Neue Pflicht für Fulfilment-Dienstleister ab 1. Juli 2022

Fulfilment-Dienstleister sind nach dem neuen VerpackG ab dem 1. Juli 2022 verpflichtet, die Registrierung der Hersteller der Verpackungen bei der Zentralen Stelle Verpackungsregister und die Beteiligung an einem dualen System zu überprüfen.

Das Gesetz zur Umsetzung von Vorgaben der Einwegkunststoffrichtlinie und der Abfallrahmenrichtlinie im Verpackungsgesetz und in anderen Gesetzen ist am 14. Juni im BGBl Teil 1 veröffentlicht worden und ist mit verschiedenen Übergangsfristen weitgehend ab 3. Juli 2021 in Kraft getreten.

Das VerpackG regelt das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die hochwertige Verwertung von Verpackungen. Mit der Novelle des VerpackG werden die Vorgaben der Einweg-Kunststoffrichtlinie (EU 2019/904) und der Abfallrahmenrichtlinie umgesetzt.

Für die Speditions- und Logistikbranche ist hierbei bedeutsam, dass Fulfilment-Dienstleister erstmals mit in den Adressatenkreis für bestimmte Pflichten der erweiterten Herstellerverantwortung aufgenommen werden. Gleiches gilt für Betreiber elektronischer Marktplätze.

Nach § 3 Absatz 14 c) ist der Fulfilment-Dienstleister jede natürliche oder juristische Person oder rechtsfähige Personengesellschaft, die im Rahmen einer Geschäftstätigkeit mindestens zwei

der folgenden Dienstleistungen für Vertreiber im Geltungsbereich dieses Gesetzes anbietet: Lagerhaltung, Verpacken, Adressieren und Versand von Waren, an denen sie kein Eigentumsrecht hat. Post-, Paketzustell- oder sonstige Frachtverkehrsdienstleister gelten nicht als Fulfilment-Dienstleister.

Bereits die Verordnung (EU) 2019/1020 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten (MÜ-VO) hatte den Begriff des Fulfilment-Dienstleisters definiert und mit Pflichten belegt.

Nach Auslegung des DSLV fällt ein Logistikunternehmen dann nicht in den Anwendungsbereich von MÜ-VO und VerpackG, wenn es zwei oder mehr der oben genannten Dienstleistungen ausschließlich im Rahmen einer Frachtverkehrsdienstleistung erbringt.

Auf Bitte des DSLV um diesbezügliche Klarstellung hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) allerdings darauf hingewiesen, dass für den Vollzug der MÜ-VO und damit auch für die Auslegung der anzuwendenden Rechtsvorschriften in erster Linie die Bundesländer zuständig sind.

Wichtige Änderungen für die Speditions- und Logistikbranche

Fulfilment-Dienstleister dürfen ab dem 1. Juli 2022 (Übergangsfrist) keine der in § 3 (14c) Satz 1 VerpackG genannten Tätigkeiten in Bezug auf

- Verpackungen (§ 3 Absatz 1 VerpackG) mehr erbringen, wenn die Hersteller dieser Verpackungen nicht oder

nicht ordnungsgemäß nach § 9 Absatz 1 bei der Zentralen Stelle Verpackungsregister (ZSVR) registriert sind (§ 9 Absatz 5, Satz 3 VerpackG);

- systembeteiligungspflichtige Verpackungen (§ 3 Absatz 8 VerpackG) erbringen, wenn sich die Hersteller mit diesen Verpackungen nicht gemäß § 7 Absatz 1 Satz 1 VerpackG an einem System beteiligt haben (§ 7 Absatz 7, Satz 3 VerpackG).

Kommt der Fulfilment-Dienstleister seinen Prüfpflichten nicht nach, so handelt er ordnungswidrig, was mit einem Bußgeld von bis zu 100.000 Euro geahndet werden kann.

Bislang bestand eine Registrierungspflicht ausschließlich für systembeteiligungspflichtige Verpackungen.

Ab dem **1. Juli 2022** wird diese Einschränkung mit der Folge entfallen, dass sich nun alle Hersteller (§ 3 Absatz 14 i.V.m Absatz 12) von mit Ware befüllten Verpackungen bei der ZSVR registrieren lassen müssen (§ 9 Absatz 1 Satz 1 VerpackG).

Dadurch sind künftig auch Hersteller von nicht systembeteiligungspflichtigen Verpackungen (u. a. Transportverpackungen, Verkaufs- und Umverpackungen, **die nach Gebrauch typischerweise nicht bei privaten Endverbrauchern anfallen**) betroffen.

Fortsetzung auf Seite 22

Fortsetzung von Seite 21

Umsetzung der Prüfpflicht in der Praxis

Für die **Registrierung** reicht es nach der Gesetzesbegründung in der Regel aus, wenn der Betreiber eines elektronischen Marktplatzes oder Fulfilment-Dienstleister vor Aufnahme der Geschäftsbeziehungen die Registrierungsnummer des Herstellers abfragt.

Anhand der Registrierungsnummer kann er dann einen automatischen Datenabgleich mit dem Verpackungsregister durchführen, um festzustellen, ob der Hersteller tatsächlich registriert ist.

Hierzu stellt die Zentrale Stelle eine elektronische Schnittstelle zur Verfügung. Alternativ kann er aber auch den öffentlichen Internetzugang zum Verpackungsregister nutzen, um manuell die Registrierung des jeweiligen Herstellers, z. B. anhand seines Markennamens, zu überprüfen.

Hinsichtlich der **Systembeteiligungspflicht** geht der Gesetzgeber davon aus, dass für diese implizierte Kontrollpflicht alle Händler, die den Service der Dienstleister in Anspruch nehmen, von den Fulfilment-Dienstleistern und Betreibern von elektronischen Marktplätzen einmalig über die geänderte Gesetzgebung informiert werden und eine Registrierungsbestätigung angefordert wird.

Zusätzlich wird angenommen, dass die Dienstleister für künftige Vertragsabschlüsse mit Händlern eine Klausel aufnehmen, die eine Übermittlung der Registrierungsbestätigung eines Systems von den Händlern für den Abschluss des Vertrags vorsieht.

In § 7 Absatz 7 Satz 3 VerpackG wird klargestellt, dass Fulfilment-Dienstleister nicht als Inverkehrbringer von Versandverpackungen anzusehen sind, selbst wenn sie die Versandverpackungen selbst mit Ware befüllen.

In diesem Fall sind die Versandverpackungen dem Vertreter, in dessen Auftrag der Fulfilment-Dienstleister tätig wird und die Versandverpackungen befüllt und absendet, als Produktverantwortlichem zuzurechnen. Dieser ist folglich als Hersteller der Versandverpackungen anzusehen.

Alle Informationen rund um das VerpackG, die Registrierung und die Pflichten sind auf der Internetseite der Zentralen Stelle Verpackungsregister einsehbar.

Haftung des Fixkostenspediteurs für Verzögerungsschäden auf der Seereise nach deutschem Recht – Havarie der Ever Given

Der DSLV informiert über die Haftung des Fixkostenspediteurs für Verzögerungsschäden auf der Seestrecke nach deutschem Recht. Die Verschuldensfrage ist noch nicht geklärt. Die Haftung des Spediteurs für Verzögerungsschäden ist gemäß Ziff. 23.4 ADSp 2017 auf sechs Sonderziehungsrechte je Kilogramm begrenzt.

Anlässlich der Havarie der Ever Given und der damit verbundenen Verzögerung ihrer Seereise stellt sich die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen Ver-

frachter und Fixkostenspediteure nach deutschem Recht für Verzögerungsschäden haften.

Die Ever Given hatte sich im Suez-Kanal festgefahren, und war nach sechs Tagen aus ihrer Lage befreit worden. Anschließend war eine Weiterfahrt aufgrund einer durch die ägyptische Kanalbehörde veranlasste Arrestierung unmöglich. Eine Fortsetzung der Reise erfolgte erst, nachdem sich die Kanalbehörde mit der Reederei und deren Versicherer auf eine Entschädigungssumme für die Kanalblockade geeinigt hatte.

Die Geltung deutschen Rechts vorausgesetzt, beurteilt sich die Haftung des Verfrachters und des Fixkostenspediteurs für Verzögerungsschäden mangels entsprechender Regelungen im deutschen Seefrachtrecht nach den allgemeinen schuldrechtlichen Vorschriften, §§ 280 Absatz 2, 286 BGB. Eine Haftung des Fixkostenspediteurs für auf der Seestrecke entstandene Verzögerungsschäden erfordert daher dessen schuldhaftes Nichtleistung trotz einer nach Fälligkeit der Leistung ausgesprochenen Mahnung.

Fälligkeit und Mahnung

Ist zwischen den Vertragsparteien eine feste Lieferzeit nicht verbindlich festgelegt, sondern beispielsweise lediglich eine ungefähre Ankunftszeit („estimated time of arrival“ – ETA) genannt, ist in der Regel eine verzugsbegründende Mahnung Voraussetzung für einen Anspruch auf Verzugs Schadensersatz. Das bedeutet, dass sich der Fixkostenspediteur erst dann in Verzug befindet, wenn er von seinem Auftraggeber nach Eintritt der Fälligkeit der Leistung gemahnt wird.

Fortsetzung auf Seite 23

Fortsetzung von Seite 22

Mahnung bedeutet, dass der Schuldner ausdrücklich und bestimmt zur Leistung innerhalb einer bestimmten Frist aufgefordert wird. Problematisch kann im Einzelfall sein, ob bzw. wann die Leistung, also die Ablieferung der Ware, „fällig“ ist. Eine ETA stellt nach der aktuellen Rechtsprechung keine konkrete und verbindliche Leistungszeit dar.

Allerdings wird die Angabe der geschätzten Ankunftszeit als „indiziell“ für die Frage herangezogen, welche Transportdauer noch „angemessen“ ist und ab wann bei Nennung einer ETA die Ablieferung fällig ist. Dabei kommt es in der Regel auf die Relation von Überschreitung der ETA zur veranschlagten Reisedauer an.

In einem vom Landgericht Hamburg entschiedenen Fall wurde eine erhebliche Verzögerung und damit eine Fälligkeit der Ablieferung bejaht, als zum Zeitpunkt der Mahnung der geschätzte Ankunftszeit (ETA) bei einer geschätzten Gesamttransportdauer von unter 17 Tagen bereits mehr als 6 Wochen zurücklag. In einem anderen Fall bejahte das Hanseatische Oberlandesgericht die Fälligkeit des Ablieferungsanspruchs bei einer Reisedauer von einem Monat 13 Tage nach der ETA.

Ist hingegen nicht lediglich eine geschätzte Ablieferungszeit vereinbart, sondern ein fixer Ablieferungstermin, ist eine Mahnung des Schuldners in der Regel entbehrlich, der Verzug tritt auch ohne ausdrückliche Mahnung ein, wenn die Güter nicht zum vereinbarten Termin abgeliefert wurden.

Verschulden

Grundsätzlich trägt der auf Zahlung des Schadensersatzes in Anspruch genommene Fixkostenspediteur die Darlegungs-

und Beweislast für ein fehlendes Verschulden. Gelingt ihm diese Entlastung nicht, wird sein Verschulden vermutet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich Fixkostenspediteure das Verschulden ihrer Erfüllungsgehilfen (zum Beispiel der von ihm beauftragten Reederei) gemäß § 278 BGB zurechnen lassen müssen.

Entscheidend für die Frage, ob Fixkostenspediteure im Zusammenhang mit der Havarie der Ever Given nach deutschem Recht gegenüber ihren Auftraggebern zur Zahlung von Verzugschadensersatz verpflichtet sind, ist somit, ob ihrerseits ein Verschulden zu bejahen ist.

Die Ursache für die zunächst eingetretene Verzögerung von sechs Tagen (Zeitraum zwischen Festfahren im Suez-Kanal und Freilegung durch die Rettungskräfte) ist nach derzeitigem Erkenntnisstand noch unklar. Sollte beispielsweise ein Konstruktionsfehler die Manövrierfähigkeit der Ever Given beeinträchtigt haben, müsste es sich der Fixkostenspediteur entgegenhalten lassen, wenn die Seeuntüchtigkeit schuldhaft nicht erkannt worden sein sollte.

War Ursache für die Havarie hingegen ein Verhalten der Schiffsbesatzung bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes (nautisches Verschulden), könnte eine Haftung des Fixkostenspediteurs durch die Einbeziehung einer entsprechenden Haftungsregelung in den zugrunde liegenden Verkehrsvertrag ausscheiden. Sollten die ADSp 2017 wirksam in den Vertrag einbezogen worden sein, so ergibt sich eine Haftungsfreiheit des Fixkostenspediteurs für nautisches Verschulden aus Ziffer 25.1 ADSp 2017.

Nachdem die Ever Given nach sechs Tagen wieder in der Lage war, ihre Fahrt fortzusetzen, wur-

de sie von den ägyptischen Behörden arrestiert. Eine Freigabe des Frachters wurde erst im Falle einer Einigung über die seitens der ägyptischen Kanalbehörden erhobenen Schadensersatzforderungen von ca. 900 Mio US-Dollar in Aussicht gestellt. Ein Großteil der entstandenen Verzögerung entstand also nicht durch das Festfahren, unerheblich ob dies durch ein nautisches Verschulden, Konstruktionsmängel oder sonstige Ursachen hervorgerufen wurde, sondern aufgrund der mehrere Wochen andauernden Verhandlungen der Reederei und ihres Versicherers mit den ägyptischen Behörden.

Die Antwort auf die Frage, ob sich die Reederei hierbei den Anforderungen an einen ordentlichen Verfrachter entsprechend verhielt oder aber schneller den Forderungen hätte nachgeben müssen, um den Arrest frühzeitig zu beenden, ist derzeit völlig offen. Aktuell ist daher ungeklärt, ob ein dem Fixkostenspediteur zurechenbares Verschulden der Reederei im Zusammenhang mit den Verhandlungen über die Freigabe der Ever Given durch die ägyptischen Behörden gegeben ist.

Für Fixkostenspediteure, deren Güter nicht von der Ever Given transportiert wurden, die mithin aufgrund des entstandenen Rückstaus und einer damit verbundenen Verzögerung in Anspruch genommen werden ergibt sich aus dem Vorgenannten, dass sie allenfalls dann ein Verschulden an der Verzögerung treffen dürfte, wenn der von ihnen mit dem Transport beauftragte Verfrachter den Stau umfahren und die Verzögerung somit hätte verhindern können. Dies dürfte aufgrund der geographischen Lage allerdings nahezu ausgeschlossen sein.

Fortsetzung auf Seite 24

Fortsetzung von Seite 23

Mitverschulden aufgrund allgemeiner Verzögerungen im Seeverkehr

Unabhängig vom Schadenfall der Ever Given sind seit einiger Zeit erhebliche Verspätungen im Container-Linienverkehr festzustellen. Es stellt sich vor diesem Hintergrund die Frage, ob Auftraggebern grundsätzlich ein anspruchsminderndes Mitverschulden vorgeworfen werden kann, wenn diese von der derzeitigen Verspätungsproblematik im Seeverkehr gewusst haben.

Angesichts der von der Rechtsprechung bereits entschiedenen Fällen, in denen ein anspruchsminderndes Mitverschulden des Absenders in solchen Fällen bejaht wurde, in denen er von einer unzureichenden Betriebsorganisation des Auftragnehmers wusste oder hätte wissen müssen, stellt sich die Frage, ob diese von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze auch für Fälle der Lieferfristüberschreitung herangezogen werden können. Dies würde bedeuten, dass dem Auftraggeber dann ein Mitverschuldensvorwurf gemacht werden könnte, wenn dieser wusste, dass eine vereinbarte Lieferfrist objektiv nicht einzuhalten ist.

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V. **empfiehlt Fixkostenspediteuren grundsätzlich, seine Kunden möglichst konkret darauf hinzuweisen, wenn Verzögerungen einer geplanten Seereise aufgrund von beispielsweise Kapazitätsengpässen, Blockaden von Seehäfen oder -wegen, Terror oder COVID-19 zu erwarten und einzukalkulieren sind.**

Haftungsbegrenzung gemäß Ziffer 23.4 ADSp 2017

Sollte eine Haftung des Fixkostenspediteurs für Verspätungsschäden nach allgemeinen zivilrecht-

lichen Grundsätzen bestehen, ist diese grundsätzlich unbegrenzt. Sind allerdings die ADSp 2017 wirksam in den Verkehrsvertrag einbezogen worden, ist die Haftung gemäß Ziff. 23.4 ADSp 2017 auf das Dreifache des Betrags begrenzt, der im Falle des Güterverlustes zu zahlen wäre, also auf sechs Sonderziehungsrechte je Kilogramm.

Erstattung von Versicherungssteuer für außerhalb des EWR belegene Betriebsstätten

Am 10. Dezember 2020 ist die Neufassung des Versicherungssteuergesetzes (VersStG) in Kraft getreten. Mit dem neueingeführten Sondertatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 2 Nr. 4 VersStG besteht für die Versicherung von Betriebsstätten, die außerhalb des EWR-Gebietes gelegen sind, eine Steuerpflicht in Deutschland, wenn der Versicherungsnehmer seinen Sitz in Deutschland hat. Damit könnte es in allen Fällen, in denen aufgrund der lokalen Regelungen eine Versicherungssteuer auch am Ort der Risikobelegenheit entrichtet werden muss, zu einer Doppelbesteuerung kommen. Vor diesem Hintergrund war fraglich, ob unter „Betriebsstätte“ im Sinne des § 1 Absatz Satz 2 Nr. 4 VersStG auch selbständige Tochterunternehmen eines in Deutschland ansässigen Versicherungsnehmers zu verstehen sind. Nach dem bisherigen Verständnis vieler Versicherungsunternehmen bestand in derartigen Fällen eine Steuerpflicht in Deutschland, sodass sie von ihren Kunden Versicherungssteuer für die Versicherung von außerhalb des EWR belegene Tochter-

unternehmen vereinnahmt und abgeführt haben.

Zwischenzeitlich hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) jedoch ausgeführt, dass hinsichtlich der Erhebung von Versicherungssteuer der Betriebsstättenbegriff gemäß § 12 Abgabenordnung (AO) einschlägig sei. Demnach seien selbständige Tochterunternehmen keine Betriebsstätten im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 2 Nr. 4 VersStG. Eine Versicherungssteuerpflicht in Deutschland und damit die Gefahr einer Doppelbesteuerung bestehe somit entgegen den ersten rechtlichen Einschätzungen der Versicherungswirtschaft nicht.

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) teilt die Auffassung des BMF. Zwischenzeitlich haben daher erste Versicherungsunternehmen ihre Kunden darüber informiert, zu viel vereinnahmte Versicherungssteuerbeträge zurückzuerstatten. Voraussetzung einer Erstattung durch das jeweilige Versicherungsunternehmen kann im Einzelfall eine Erklärung des Versicherungsnehmers gegenüber seinem Versicherer sein, dass die außerhalb des EWR-Gebietes belegenen versicherten Risiken Tochterunternehmen und nicht Betriebsstätten im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 2 Nr. 4 VersStG sind, da der Versicherer nur in diesem Fall zu Unrecht Deutsche Versicherungssteuer eingezogen hätte.

Der DSLV empfiehlt Speditions- und Logistikunternehmen, die außerhalb der EWR-Gebietes belegene Tochterunternehmen bei einem deutschen Versicherer versichert haben, sich mit ihrem Versicherer, Makler oder Assekuradeur in Verbindung zu setzen und das Verfahren für die Erstattung zu viel erhobener Versicherungssteuer zu erörtern.

Möbelspedition

Steuerliche Anerkennung von Umzugskosten

Das Bundesministerium der Finanzen hat am 21. Juli 2021 die geänderten Pauschalen, die für beruflich Umzüge ab dem 1. April 2021 bzw. 1. April 2022 vom Arbeitgeber steuerfrei an betroffene Arbeitnehmer erstattet werden können, bekanntgegeben.

Erfolgt keine Erstattung durch den Arbeitgeber, können die Pauschalen für Umzüge aus beruflichen Gründen als Werbungskosten im Rahmen der Lohn- bzw. Einkommenssteuererklärung geltend gemacht werden.

Es gelten ab dem 1. April 2021 bzw. 1. April 2022 die folgenden Pauschalen:

- Für den umzugsbedingten zusätzlichen Unterricht eines Kindes können Kosten ab dem 1. April 2021 EUR 1.160 und ab dem 1. April 2022 EUR 1.181 erstattet bzw. steuermindernd geltend gemacht werden.
- Der Pauschbetrag für sonstige Umzugsauslagen beträgt für den umziehenden Steuerpflichtigen ab dem 1. April 2021 EUR 860 und ab dem 1. April 2022 EUR 886. Für jede weitere Person (Ehegatte, Lebenspartner, lediges Kind, Stief- oder Pflegekind), die auch nach dem Umzug mit in der häuslichen Gemeinschaft lebt, beträgt der Pauschbetrag ab dem 1. April 2021 EUR 580 und ab dem 1. April 2022 EUR 590.
- Hatte der umziehende Steuerpflichtige vor dem Einladen des Umzugsgutes keine Wohnung, weil er z. B. noch bei

den Eltern lebte, beträgt der Pauschbetrag ab dem 1. April 2021 EUR 174 und ab dem 1. April 2022 EUR 177. Der gleiche Pauschbetrag findet Anwendung, wenn der umziehende Steuerpflichtige nach dem Umzug keine eigene Wohnung eingerichtet hat, z. B. da er in die Wohnung des Lebenspartners gezogen ist.

Werbeverbot Rahmenvertragspartner für Umzüge von Angehörigen des Auswärtigen Amtes und der Bundeswehr

Mit Schreiben vom 29. Juli 2021 hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAUIDBw) alle Rahmenvertragspartner für Umzüge von Angehörigen des Auswärtigen Amtes (AA) und der Bundeswehr (Bw) darauf hingewiesen, dass gemäß § 9 der Rahmenvereinbarung Inland bzw. § 12 Rahmenvereinbarung Ausland die Zustimmung zur Vereinbarung nicht zu Werbezwecken verwendet werden darf.

Insbesondere darf das Unternehmen nicht damit werben, dass es als Partner des AA und der Bw Umzüge für Angehörige des AA und der Bw durchführt bzw. Rahmenvertragspartner ist. Außerdem dürfen weder das AA oder das BAIUDBw noch entsprechende Umziehende vom Unternehmen Dritten gegenüber als Referenzkunden bzw. Referenzpartner angegeben werden.

Das BAUIDBw weist darauf hin, dass diese Regelung aus gegebener Veranlassung ab dem 1. Oktober 2021 überprüft werde. Dabei werde ein strenger Maßstab zu Grunde gelegt.

Das BAUIDBw fordert die Rahmenvertragspartner dazu auf, jegliche Werbung, Symbole/Hoheitszeichen/Uniformen, Hinweise, Links und Referenzen in Bezug auf das AA oder die Bw bis zum Ende September 2021 aus der Werbung bzw. Darstellung des Unternehmens zu entfernen. Es werde insbesondere eine Überprüfung und evtl. Anpassung der Internetauftritte erwartet.

Bei Nichtbeachtung werde dies als Verstoß gegen die Rahmenvereinbarung gewertet. Gemäß § 10 Rahmenvereinbarung Inland und Rahmenvereinbarung Ausland können Verstöße mit einer befristeten Sperrung bzw. Entfernung von der Liste der Rahmenvertragspartner geahndet werden. Das Unternehmen werde für die Zeit so gestellt, als sei die Vereinbarung nicht geschlossen worden.

Auf Rückfrage hat das BAUIDBw bestätigt, dass der Eintrag „Erfahrung mit Bundeswehr-Umzügen“ als Bestandteil des Leistungsspektrums auf der Webseite www.umzug.org keine Werbung als Rahmenvertragspartner darstellt, sondern lediglich als Information zu werten sei.

www.lsv-ev.de

Personenverkehr

Überbrückungshilfeprogramm des Bundeswirtschaftsministeriums wird fortgesetzt

Fragen und Antworten auf BMWI-Homepage veröffentlicht.

Das Bundeswirtschaftsministerium (BMW) hat, wie angekündigt, sein Überbrückungshilfe-Programm verlängert.

Antragszeitraum:

Die Überbrückungshilfe III Plus kann **ab sofort bis einschließlich 31. Oktober 2021** beantragt werden.

Förderzeitraum:

Der **Förderzeitraum** umfasst die **Monate Juli, August und September 2021**.

Das BMW hat zu den Einzelheiten wieder [FAQ](#) veröffentlicht.

Neu im Programm der Überbrückungshilfe III Plus:

- Unternehmen, die im Zuge der Wiedereröffnung Personal aus der Kurzarbeit zurückholen, neu einstellen oder anderweitig die Beschäftigung erhöhen, können alternativ zur allgemeinen Personalkostenpauschale eine **Personalkostenhilfe („Restart-Prämie“)** als Zuschuss zu den dadurch steigenden Personalkosten erhalten.
- Unternehmen, die von der Pleite bedroht sind, wird es künftig erleichtert, durch gezielte Stabilisierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen eine Insolvenz zu vermeiden. Ersetzt werden **Gerichtskosten** von **bis zu 20.000 Euro pro Monat** für die insolvenzabwendende Restrukturierung von Unternehmen in einer drohenden Zahlungsunfähigkeit.

- Weiter gefördert werden bauliche Maßnahmen und andere Investitionen zur Umsetzung von Hygienekonzepten und Digitalisierung. Welche Maßnahmen konkret förderfähig sind, wird in Form einer **Positivliste** (Pkt. 2.4) festgelegt.

Fixkostenerstattung:

Die Überbrückungshilfe III Plus erstattet einen Anteil in Höhe von

- **bis zu 100 Prozent der förderfähigen Fixkosten bei Umsatzeinbruch > 70 Prozent**
- **bis zu 60 Prozent der förderfähigen Fixkosten bei Umsatzeinbruch \geq 50 Prozent und \leq 70 Prozent**
- **bis zu 40 Prozent der förderfähigen Fixkosten bei Umsatzeinbruch \geq 30 Prozent und < 50 Prozent**

im Fördermonat im Vergleich zum entsprechenden Monat des Jahres 2019.

Leider gibt es keine Veränderung beim **Unternehmerlohn**, dieser ist nach wie vor nicht förderfähig.

Leistungszeitraum und Beihilferecht:

Der Leistungszeitraum der Überbrückungshilfe III Plus (Juli 2021 bis September 2021) schließt an die 3. Phase der Überbrückungshilfe (Überbrückungshilfe III) nahtlos an und ist überschneidungsfrei zu den ersten drei Phasen des Überbrückungshilfeprogramms. Bitte beachten Sie, dass die erhaltene Förderung in früheren Phasen der Überbrückungshilfe beihilferechtlich relevant ist und im Rahmen der Antragstellung daher entsprechend angegeben werden muss (vgl. 4.16, „Was ist beihilferechtlich zu beachten“).

Italien – Auflösung der Bushaltestelle Largo Sorrentino in Bari

Die Bushaltestelle Largo Sorrentino in Bari ist aufgelöst. Alternative Haltestelle befindet sich in der Via Capruzzi.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat mitgeteilt, dass mit dem Schreiben Nr. 0130715 vom 20. Mai 2021 von der Stadtverwaltung Bari, die **Bushaltestelle Largo Sorrentino** in Bari aufgelöst wurde. Die alternativen Halteplätze sollen sich in der **Via Capruzzi zwischen den Hausnummern 166 und 134** befinden.

Die Freigabe dieser Haltestellen ist auf der italienischen „[il portale dell'Automobilista](#)“ vom Ministerium für Infrastruktur und Transport erkenntlich (auf Italienisch).

GEMA Onlineportal – Digitalisierte Anmeldung und Verwaltung für Musiknutzer

Digitale Anmeldung und Verwaltung von Veranstaltungen, Musiknutzung, Verträgen, Rechnungen und Setlist. Preisrechner und Tarifsuche über Stichwörter. Beschleunigte Bearbeitung. Informations-Webinare für Verbände.

Die GEMA hat ihr Onlineportal für Musiknutzer vorgestellt, mit welchem die Bearbeitungszeit beschleunigt werden soll. Den Nutzern stehen folgende Funktionen zur Verfügung:

Kundendaten verwalten und ändern

Im Nutzerkonto können zum Beispiel die Kontaktdaten angepasst werden, unterschiedliche E-Mail-

Fortsetzung auf Seite 27

Fortsetzung von Seite 26

adressen für die Korrespondenz und die Rechnungen hinterlegt sowie die einzelnen Betriebe des Unternehmens erfasst werden.

Preisrechner

Mit einer einfachen Stichwortsuche kann der passende Tarif für Veranstaltungen und die dauerhafte Musiknutzung unkompliziert bestimmt werden, beispielsweise die Musikwiedergabe in Omnibussen. Anschließend können die Nutzer direkt zur Anmeldung weitergeleitet werden.

Anmeldung von Veranstaltungen und Musiknutzung

Es können einzelne Veranstaltungen und die dauerhafte Musiknutzung angemeldet werden. Die Tarifsuche erfolgt wie beim Preisrechner über Stichworte, zum Beispiel „Musiknutzung in Verkehrsmitteln“/„Omnibusse“/„Radio“. Aktuell sind etwa 80 Prozent der Nutzungsarten über die Stich-

wortsuche abgedeckt. Die Tarifsuche wird laufend ausgebaut. Das Anmeldeverfahren ist wie ein Online-Shop aufgebaut: Die Anmeldungen können in einem Warenkorb geprüft und angepasst werden. Für Kommentare steht ein Mitteilungsfeld zur Verfügung. Nach der Übermittlung an die GEMA erhalten die Nutzer eine Anmeldebestätigung per E-Mail.

Verträge verwalten

Es steht eine Übersicht zur Verwaltung aller Verträge zur Verfügung.

Veranstaltungen verwalten

In einer Übersicht werden alle angemeldeten Veranstaltungen mit Zusatzangaben (z. B. Kosten oder Status) angezeigt. Zusätzlich können Anpassungen vorgenommen werden.

Verwaltung von Rechnungen

In einer Übersicht stehen alle Rechnungen zum Download bereit. Zu den einzelnen Rechnungen können direkt Änderungsanträge gestellt werden.

Kontostand einsehen

In einer Übersicht können die einzelnen Rechnungsbeträge und der Kontostand bei der GEMA eingesehen werden. Aufgrund der Corona-Gutschriften kann es sein, dass derzeit nicht der korrekte Kontostand angezeigt wird. Die GEMA arbeitet an einer Behebung des Problems.

Repertoiresuche für Musiktitel Musikfolgen/Setlist einreichen

Zum [Onlineportal](#) gelangen Sie über Google mit den Suchworten „GEMA Portal“. Zunächst müssen sich die Nutzer mit ihrer Vertragsnummer [registrieren](#). Der erforderliche Registrierungs-Code wird anschließend mit der Post zugeschickt. Danach können die Kundendaten mit dem Online-Portal verknüpft werden.

Als Hilfestellung stehen eine 24h-Hotline unter [+49 \(0\) 30 58 9999 58](#) und ein Helpcenter zur Verfügung.

Recht

Chance für Punktesammler: Verkehrssünder können Punkte abbauen

Die Kraftfahrer in Deutschland sind fleißige Punktesammler. Zu Beginn des Jahres 2021 waren in der Verkehrssünderkartei in Flensburg rund 10,9 Millionen Kraftfahrer gespeichert.

Das „Fahreignungsregister“ registriert Verkehrsauffälligkeiten, die mit mindestens 60 Euro Bußgeld oder einem Fahrverbot geahndet und mit 1 bis 3 Punkten bewertet wurden. Zu viele Delikte sollten sich Kraftfahrer aber nicht leisten, denn seit der Reform des Punktesystems im Mai 2014 reichen schon acht Punkte für den Entzug der Fahrerlaubnis. Damit es die Fahrer nicht kalt erwischt, macht

sie ihre Straßenverkehrsbehörde bereits bei vier bzw. fünf Punkten auf die Möglichkeit aufmerksam, ihren [Punktstand aktiv zu senken](#). So können Kraftfahrer, die bei einem Punktstand von ein bis fünf Punkten freiwillig ein [Fahreignungsseminar](#) besuchen, einmal innerhalb von fünf Jahren einen Punkt abbauen. „Das kann schon für einen Fahrer mit zwei Punkten interessant sein, etwa wenn er im Rahmen des Führerscheins mit 17 als Begleitperson für Tochter, Sohn oder Enkel fungieren möchte“, erklärt Dr. Thomas Wagner, Leiter der Begutachtungsstellen für Fahreignung (BfF) bei DEKRA.

Um in den Genuss des Punkterabatts zu kommen, muss der Fahrer ein Fahreignungsseminar besuchen, wie es zum Beispiel von

den DEKRA Begutachtungsstellen für Fahreignung angeboten wird. Es besteht aus einem verkehrspädagogischen Teil, der bei einem dafür qualifizierten und amtlich anerkannten Fahrlehrer absolviert werden muss.

Hier geht es um Kenntnisse zum Risikoverhalten, um Gefahrenerkennung und die Entwicklung von Verhaltensvarianten. In Teil zwei, der bei einem DEKRA Verkehrspsychologen absolviert werden kann, stehen die Analyse von Verhaltensweisen und die Entwicklung von Lösungsstrategien auf der Agenda.

„Wir wollen erreichen, dass die Teilnehmer sicherheitsrelevante Mängel ihres Verhaltens im Straßenverkehr erkennen und lernen

Fortsetzung auf Seite 28

Fortsetzung von Seite 27

sie abzubauen“, erläutert Wagner das Ziel der Fahreignungsseminare. Jedes Jahr machen rund 4.000 Fahrer von dieser Möglichkeit Gebrauch. Auch Fahrer mit 6 bis 7 Punkten können das Angebot auf freiwilliger Basis nutzen, allerdings wird bei diesem Punktestand kein Punkteabzug mehr gewährt. Unabhängig davon werden Punkte im Fahreignungsregister je nach Schwere des Deliktes nach zweieinhalb, fünf oder zehn Jahren gestrichen.

Quelle: DEKRA Info

Weg zum Briefkasten ist nicht unfallversichert

LSG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 10. Dezember 2020 – L 3 U 194/18

Nach einem Urteil des LSG Berlin-Brandenburg ist der Weg zum Briefkasten, um eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung an den Arbeitgeber einzuwerfen, nicht vom Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung umfasst. Im vorliegenden Fall stürzte die Arbeitnehmerin auf dem Weg zum Briefkasten, um eine an ihren Arbeitgeber adressierte Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung einzuwerfen und renkte sich dabei das Handgelenk aus und verletzte sich an der Schulter.

Die beklagte Berufsgenossenschaft lehnte eine Anerkennung als Arbeitsunfall ab. Das LSG teilte diese Auffassung. Das Einwerfen des Briefes sei arbeitsvertraglich nicht geschuldet und auch nicht vom Arbeitgeber veranlasst. Darüber hinaus handele es sich bei der Übermittlung der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung an den Arbeitgeber auch nicht um eine aus dem Arbeitsverhältnis er-

wachsene Nebenpflicht. Es handele sich vielmehr um eine dem Arbeitnehmer obliegende gesetzliche Verpflichtung gemäß § 5 Abs. 1 EFZG, die der Sicherung des Anspruchs auf Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall diene. Somit handelte die Arbeitnehmerin ausschließlich zur Sicherung ihrer eigenen Rechte.

Online-Krankmeldungen

Online-Krankmeldungen sind nur dann wirksam, wenn eine persönliche Untersuchung per Fernbehandlung durch den Arzt erfolgt ist.

Während der COVID-19-Pandemie hat der Gesetzgeber eine Ausnahme vom Grundsatz gemacht, wonach von einer ordnungsgemäß ausgestellten Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung nur dann ausgegangen werden kann, wenn der Ausstellung eine Untersuchung vorausgegangen ist. Aufgrund des neu geschaffenen § 8 Abs. 1 der Arbeitsunfähigkeitsrichtlinie (AU-RL) kann die Feststellung der Arbeitsunfähigkeit bei Versicherten mit Erkrankungen der oberen Atemwege (z. B. Erkältungssymptome) auch nach telefonischer Anamnese erfolgen. Sofern der Patient keine schwere Symptomatik vorweist, kann der Arzt die Arbeitsunfähigkeit durch eingehende telefonische Befragung oder per Videochat für einen Zeitraum von bis zu sieben Kalendertagen feststellen.

Mittlerweile gibt es ferner die Möglichkeit, eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung online zu erhalten. Auf der Internetseite www.au-schein.de können Arbeitnehmer (also der Patient) ihre Symptome angeben, diese werden von einem Arzt überprüft, der dann in der Folge mit dem Arbeitnehmer den telefonischen Kontakt herstellt und sich persönlich im Wege der Fernbe-

handlung von der Arbeitsunfähigkeit überzeugt. In der Folge erhält der Patient gegen eine Gebühr eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung entweder per PDF oder per Post zugesandt und kann diese dann beim Arbeitgeber vorlegen.

In einem vor dem Arbeitsgericht Berlin (Az. 42 Ca 16289/20) verhandelten Fall, hat der dortige Kläger eine solche online erhaltende Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung bei seinem Arbeitgeber vorgelegt und beanspruchte Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall für den betreffenden Zeitraum. Das Arbeitsgericht Berlin hat die Klage allerdings überwiegend abgewiesen und einen Anspruch nach § 3 Abs. 1 Entgeltfortzahlungsgesetz (EFZG) verneint. Grundsätzlich trägt der Arbeitnehmer die Darlegungs- und Beweislast für die Anspruchsvoraussetzungen und führt diesen in der Regel durch Vorlage einer ärztlichen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung. Diese hatte der Kläger allerdings erhalten, ohne dass der Arzt ihn persönlich oder per telefonischem Gespräch bzw. Videochat untersucht hat. Deshalb kam seiner Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung kein Beweiswert zu und er konnte seine Arbeitsunfähigkeit, welche der Arbeitgeber anzweifelte und deshalb die Zahlung abgelehnt hatte, nicht nachweisen.

Es bleibt also festzuhalten, dass online erhaltene Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen grundsätzlich als Nachweis dienen können, allerdings sind sie nur dann ordnungsgemäß ausgestellt, wenn der Arzt den Patienten telefonisch oder per Videochat persönlich untersucht hat. Ist eine solche Untersuchung nicht erfolgt bzw. kann der Arbeitnehmer eine solche nicht nachweisen, kann der Arbeitgeber die Arbeitsunfähigkeit des Arbeitnehmers anzweifeln und die Entgeltfortzahlung ablehnen.

Bildung

BA-Bericht zum Ausbildungsmarkt 2020/2021: Gemeldete Ausbildungsstellen in Verkehrs- und Logistikberufen gestiegen

Laut Bericht der Bundesagentur für Arbeit zum Ausbildungsmarkt im Beratungsjahr 2020/2021 verzeichnet der Berufsbereich Verkehr und Logistik eine Zunahme von gemeldeten betrieblichen Ausbildungsstellen im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 Prozent. Auch sei am Ausbildungsmarkt im Juli 2021 aufgrund der Lockerungen im Vorjahresvergleich zunehmend eine Aufhellung sichtbar.

In ihrer Veröffentlichung „Arbeitsmarkt kompakt“ hat die Bundesagentur für Arbeit im Juli 2021 aktuelle Daten zum **Ausbildungsmarkt im Beratungsjahr 2020/21** veröffentlicht.

Demnach meldeten sich von Oktober 2020 bis Juli 2021 bei den Agenturen für Arbeit und den Jobcentern 404.000 Bewerberinnen und Bewerber für eine Ausbildungsstelle und damit 35.000 weniger als im Vorjahreszeitraum. Dies sei laut BA nicht mit einem rückläufigen Interesse von jungen Menschen an der Berufsausbildung gleichzusetzen. Vielmehr seien viele Meldungen unterblieben, weil die gewohnten Zugangswege beeinträchtigt waren und durch digitale Alternativen nicht vollständig ersetzt werden konnten.

Laut BA waren 127.000 Bewerber*innen im Juli 2021 noch unversorgt (-12 Prozent im Vergleich zum Vorjahr). Demgegenüber waren von den gemeldeten Ausbildungsstellen 193.800 im Juli noch unbesetzt (-3 Prozent gegenüber dem Vorjahr).

Nach der BA unterschreitet die Zahl der gemeldeten Ausbildungsstellen den Stand des Vorjahres nur leicht. Auch die jetzige Entwicklung im Kontext der letzten zehn Jahre zeige, dass trotz des Rückgangs das Niveau an gemeldeten Ausbildungsstellen nicht aus dem Rahmen der letzten zehn Jahre falle.

Die aktuelle Entwicklung der gemeldeten betrieblichen Ausbildungsstellen nach Berufen zeigt, dass ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sehr deutlich sichtbar in Ausbildungsberufen bei Unternehmen ist, die von den Lockdowns besonders betroffen waren.

Im Unterschied dazu ist unter anderem in **Verkehrs- und Logistikberufen (ohne Fahrzeugführung + 6,2 Prozent) eine deutliche Zunahme von gemeldeten betrieblichen Ausbildungsstellen zu verzeichnen.**

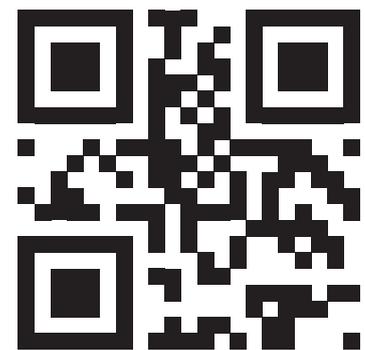
Bei der Betrachtung der gemeldeten Ausbildungsstellen für den **Wirtschaftszweig „Verkehr und Logistik“** ergibt sich ebenfalls eine **Zunahme von 1,8 Prozent.**

Die BA stellt in ihrem Bericht insgesamt eine spürbar zunehmende Aufhellung am Ausbildungsmarkt fest. Erfahrungsgemäß sei der Ausbildungsmarkt über den Sommer noch stark in Bewegung. Viele Betriebe treffen demnach noch Entscheidungen und zahlreiche junge Menschen finden noch eine Ausbildungsstelle oder weichen auf eine Alternative aus.

Deshalb seien insbesondere die Angaben zu den unbesetzten Ausbildungsstellen und den unversorgten Bewerber*innen derzeit nur eine vorläufige Einschätzung.

Im Rahmen der alljährlich in der zweiten Jahreshälfte veröffentlichten BIBB-Analyse zur Entwicklung des Ausbildungsmarktes, welche auch die Ausbildungsmarktstatistik der BA berücksichtigt, wird der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik Ende des Jahres 2021 wie gewohnt über die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge für ausgewählte Ausbildungsberufe aus Spedition und Logistik zum Stichtag 30. September 2021 berichten.

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



Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie

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



- | | |
|--|---|
| <p>1. Weiterbildung gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz
(auch als Inhouse-Schulung möglich)</p> | <p>13.09.2021 – 17.09.2021 GV/PV in C
27.09.2021 – 01.10.2021 GV/PV in Z
13.09.2021 – 17.09.2021 GV/PV in L
18.09.2021 Modul 3 GV/PV in C
25.09.2021 Modul 5 GV/PV in Z
11.09.2021 Modul 4 GV/PV in L</p> |
| <p>2. Beschleunigte Grundqualifikation
(auch beschleunigte Grundqualifikation für Umsteiger)</p> | <p>ab 11.10.2021 in C
ab 27.09.2021 in L
ab 13.09.2021 in Z</p> |
| <p>3. Fahrlehrerfortbildung gemäß § 53 Absatz 1 FahrlG</p> | <p>ab 08.11.2021 in C
ab 29.11.2021 in L</p> |
| <p>4. Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)</p> | <p>ab 18.09.2021 in Teilzeit in C
ab 04.10.2021 in Vollzeit in C</p> |
| <p>5. Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)</p> | <p>ab 18.09.2021 in Teilzeit in C
ab 04.10.2021 in Vollzeit in C</p> |
| <p>6. Erwerb Fahrerlaubnis
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)</p> | <p>ab 27.09.2021 in C
ab 18.10.2021 in Z
ab 13.09.2021 in L</p> |
| <p>7. Baumaschinenführer</p> | <p>ab 11.10.2021 in C
ab 08.11.2021 in L</p> |
| <p>8. Schulungen Gefahrgut
Basiskurs

Auffrischung

Gefahrgutbeauftragter Straße, Schiene
Vorbereitung auf die Fortbildungsprüfung für Gefahrgutbeauftragte</p> | <p>ab 20.09.2021 in C
ab 08.11.2021 in Z
ab 06.11.2021 in L
01.10. + 02.10.2021 in C
17.09. + 18.09.2021 in Z
18.09. + 25.09.2021 in L
ab 13.09.2021 in C
ab 26.11.2021 in C</p> |
| <p>9. Ladekran Ausbildung</p> | <p>ab 15.11.2021 in C/Z
ab 13.09.2021 in L</p> |
| <p>10. Ladungssicherung</p> | <p>ab 13.09.2021 in C
ab 04.10.2021 in Z
ab 01.11.2021 in L</p> |
| <p>11. Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen</p> | <p>ab 25.10.2021 in C
ab 27.09.2021 in L</p> |
| <p>12. Gabelstaplerausbildung (Grundkurs)</p> | <p>ab 08.10.2021 in C
ab 08.09.2021 in Z
ab 11.09.2021 in L</p> |

Wir wünschen allen beste Gesundheit!!!

Für Fragen stehen wir Ihnen unter folgenden Telefonnummern zur Verfügung:

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

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



SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

- 1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“**

Vollzeitlehrgang	06.09. – 25.09.2021	Leipzig
Vollzeitlehrgang	01.11. – 20.11.2021	Dresden
- 2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“**

Taxi-/Mietwagenverkehr	04.10. – 11.10.2021	Dresden
Omnibus- und Gelegenheitsverkehr	04.10. – 16.10.2021	Dresden
Taxi-/Mietwagenverkehr	22.11. – 30.11.2021	Leipzig
- 3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV / TRGS 520**

Erstschulung (Fachkunde) AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV	10.09. – 18.09.2021	Dresden
Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV	27.09. – 28.09.2021	Leipzig
Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV	29.10. – 30.10.2021	Dresden
Grundschulung TRGS 520	19.10. – 21.10.2021	Leipzig
Fortbildung TRGS 520	11.11.2021	Dresden
- 4. Gefahrgutausbildung**

ADR Basiskurs (Samstag – Freitag – Samstag)	02. + 08. + 09.10.2021	Leipzig
ADR Basiskurs (Montag – Mittwoch)	22. – 24.11.2021	Dresden
ADR Auffrischkurs (Montag – Dienstag)	27. + 28.09.2021	Dresden
ADR Auffrischkurs (Freitag – Samstag)	29. + 30.10.2021	Leipzig
ADR Aufbaukurs Klasse 1	25.09.2021	Dresden
Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstsch. + FoBi	04.10. – 07.10.2021	Leipzig
Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstsch. + FoBi	08.11. – 11.11.2021	Dresden
- 5. Gabelstapler- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung**

Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse	25.10. – 27.10.2021	Dresden
Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnisse	25.10.2021	Dresden
Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.	24.09. + 25.09.2021	Dresden
Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweisung	24.09.2021	Dresden
Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.	12.10. + 13.10.2021	Leipzig
Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweisung	12.10.2021	Leipzig
- 6. Weiterbildung für Unternehmer und Führungskräfte**

GesprächsFÜHRUNG	03.09 & 10.09.2021	Leipzig & Dresden
Ausbildereignung/Ausbildung der Ausbilder (AEVO)	08.09. + 20.09.–24.09.2021	Dresden
- 7. Praxisseminare***

Fahrsicherheitstraining PKW, Transporter, LKW, BUS	Termine auf Anfrage	alle + Inhouse
Eco-Training	Termine auf Anfrage	alle + Inhouse
- 8. Berufskraftfahrerweiterbildung**

SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3)	11.09.2021	Niederdorf
SVG Pausen mit System III. (KB 2)	25.09.2021	Leipzig
SVG Ladungssicherung III. (KB 1)	09.10.2021	Niederdorf
SVG Fahrsicherheit und Technik III. (KB 1 + 3)	09.10.2021	Leipzig
SVG Öko Drive III (KB 1 + 3)	06.11.2021	Leipzig
SVG Der Fahrer als Imagerträger III (KB 1 + 3)	27.11.2021	Leipzig
SVG Notfallmanagement III (KB 2 + 3)	23.10.2021	Dresden
SVG Alles was Recht ist III (KB 2 + 3)	30.10.2021	Dresden
SVG Transporter und Lkw bis 7,5 t (KB 1 + 3)	Termine auf Anfrage	alle + Inhouse
SVG Brandschutz (KB 3)	11.12.2021	Leipzig
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)	20.09. – 24.09.2021	Dresden
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)	04.10. – 08.10.2021	Niederdorf & Leipzig

* 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

