

05+06/2021 Sächsische



# Verkehrsnachrichten



## *Wir gratulieren ganz herzlich ...*

### *im Monat Mai*

#### *zum Firmenjubiläum:*

**30 Jahre**

Rienecker/Theinert Transport GmbH, Unterreussen

#### *zum Geburtstag*

**50. Geburtstag:**

Herr Kohlhardt – Kohlhardt Möbel- und Instrumentenspedition GmbH, Leipzig

Herr Beyersdorf – Beyersdorf Transport GmbH, Döbeln OT Stockhausen

### *im Monat Juni*

#### *zum Firmenjubiläum*

**85 Jahre**

Schulze Reisen GmbH, Torgau

**30 Jahre**

Omnibusbetrieb + Reisen Norbert Schäfer, Lampertswalde OT Blochwitz

**25 Jahre**

Küchenmontagen & Umzüge Lars Veit, Gablenz



### *im Monat Juni*

#### *zum Geburtstag*

**75. Geburtstag:**

Herr Schimmler – LAE Transport und Spedition GmbH, Taucha

**65. Geburtstag**

Frau Schröter – Schröter Transporte GmbH, Neukieritzsch

**50. Geburtstag:**

Herr Pöhland – Fuhrgeschäft Pöhland, Lengenfeld OT Weißensand

## *Wir trauern*



Am 6. Mai 2021 ist Siegfried Zimmermann im Alter von 79 Jahren verstorben. Siegfried Zimmermann hat das Unternehmen Reiseverkehr Zimmermann aus Frauenstein, welches seit Gründung unserer Fachvereinigung Personenverkehr im Jahr 1994 Mitglied im LSV e.V. ist, von 1974 bis 2004 als Inhaber geführt. Wir möchten der Familie unser aufrichtiges Beileid und Mitgefühl aussprechen und werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

## Inhalt

<b>Wir gratulieren ganz herzlich ...</b>			<b>Spedition / Logistik</b>	
zum Firmenjubiläum im Monat Mai	2	Mehrwertsteuer-Digitalpaket – ATLAS-Hinweise	16	
zum Geburtstag im Monat Mai	2	ATLAS – Einfuhr: Abfertigung von geringwertigen		
zum Firmenjubiläum im Monat Juni	2	Sendungen ab 01.07.2021	16	
zum Geburtstag im Monat Juni	2			
<b>Wir trauern</b>		<b>Personenverkehr</b>		
Siegfried Zimmermann verstorben	2	Neue Studie zeigt: Keine erhöhte Corona-Gefahr		
		in Bus und Bahn	17	
		<i>Österreich:</i> Einfahrtsregelung für Busse		
		in Salzburg	17	
<b>Verbandspolitik</b>		<b>Recht und Steuern</b>		
IUR-Ehrendiplom für verdiente Fahrer		Mindestlohn	17	
im internationalen Verkehr	4	Landesarbeitsgericht Düsseldorf:		
		Kurzarbeit Null verkürzt den Urlaubsanspruch	18	
		Nur eine Sanktion, wenn mehrere Schaublätter		
		fehlen	18	
		Auto mit Funksignal geknackt:		
		Zahlt Versicherung?	19	
		Mehrere Schilder missachtet – Raser muss		
		erhöhtes Bußgeld zahlen	20	
		Neues Gesetz macht Schluss mit unseriösen		
		Abmahnungen	20	
		Höchst Arbeitszeit bei mehreren Verträgen		
		mit demselben Arbeitgeber	21	
		Vorgetäuschte Arbeitsunfähigkeit kann		
		fristlose Kündigung rechtfertigen	21	
		Betriebliche Altersvorsorge für Teilzeit-		
		beschäftigte kann gekürzt werden	22	
		Weiterbeschäftigung im Homeoffice als		
		milderes Mittel vor Änderungskündigung		
		zur Verlagerung des Arbeitsorts	22	
		Wegeunfall von einem dritten Ort		
		zur Betriebsstätte ist versichert	23	
		Überblick Unfallschutz: Was ist Homeoffice und		
		welche Unfälle sind versichert?	23	
		Jobticket in bestimmten Fällen kein Lohnsteuer-		
		pflichtiger Arbeitslohn	24	
<b>Corona</b>		<b>Bildung</b>		
Impfung gegen SARS-Covid-19	9	Angebote der SVG Beratungs- und		
Symptomlose Corona-Infektionen kein		Schulungsgesellschaft mbH	26	
meldepflichtiger Versicherungsfall	10	Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	27	
Corona-Infektionsschutz: Informationen				
der BG Verkehr in mehreren Sprachen	11			
<b>Internationaler Verkehr</b>				
<i>Russische Föderation:</i> Neue Möglichkeit				
zur Beitreibung von Bußgeldern	14			
<i>Russische Föderation:</i> Verkehrsbeschränkungen				
im Stadgebiet von Moskau	14			
<i>Brexit Großbritannien</i> – Ab 01.10.2021				
keine Einreise mehr mit Personalausweis	14			
<b>Gefahr</b>				
Duldungsregelung für Hygiene- und				
Medizinprodukte	14			
Leitfaden elektronisches Beförderungspapier	15			
Arbeitsschutz in der Pandemie	15			

## Verbandspolitik

### IRU-Ehrendiplom für verdiente Fahrer im internationalen Verkehr

Auch im Jahr 2021 verleiht die IRU das Ehrendiplom für verdiente Fahrer im internationalen Straßenverkehr.

Mit dem IRU-Ehrendiplom werden Fahrer geehrt, die ihren Beruf seit langem zur vollsten Zufriedenheit ihres Arbeitgebers ausüben und sich seit vielen Jahren durch ihr vorbildliches Verhalten im Straßenverkehr ausgezeichnet haben.

Entsprechend dem Reglement vom 07. Februar 2007, gelten die folgenden Voraussetzungen und Bedingungen zur Auszeichnung des IRU-Ehrendiploms:

Gemäß den Bestimmungen dieses Reglements wird eine Auszeichnung zur Belohnung der im grenzüberschreitenden Straßenpersonen- und -güterverkehr tätigen Kraftfahrer verliehen, die durch sicheres Fahren, dem Unternehmen erwiesene Treue und ihre charakterlichen Qualitäten dem Gewerbe Ehre machen. Selbstfahrende Unternehmen sind gleichgestellt.

Diese Auszeichnung besteht aus der Verleihung eines IRU-Ehrendiploms in Verbindung mit einem Abzeichen an jeden Fahrer,

- a) der seinen Beruf seit mindestens 20 Jahren ununterbrochen zur vollen Zufriedenheit seines Arbeitgebers ausführt;
- b) der seit mindestens 5 Jahren im Dienst desselben Transportunternehmens ist (die Dauer der Mitgliedschaft des Unternehmens beim nationalen Verband und des nationalen Verbandes bei der IRU wird bei der Be-

rechnung der Dienstjahre des Fahrers nicht in Betracht gezogen.);

- c) der seit Beginn seiner Tätigkeit als Kraftfahrer mindestens 1.000.000 km im nationalen oder grenzüberschreitenden Verkehr zurückgelegt hat.
- d) Der in den letzten 20 Jahren keinen schweren Verkehrsunfall (mit Körperverletzung) verschuldet hat;
- e) Der in den letzten 5 Jahren nicht gegen Straßen-, Zoll- oder Verwaltungsvorschriften in schwerwiegender Weise verstoßen hat.

Bitte beachten Sie, dass Sie Anträge für das IRU-Ehrendiplom, wie bereits in den letzten Jahren, direkt auf einem Online-Formular ausfüllen und an die IRU senden können. Das zweisprachige Antragsformular (englisch/deutsch) kann unter dem nachfolgenden Link aufgerufen werden:

[https://www.iru.org/apps/iforms-app?form\\_id=3068&lng=de&src=idocs](https://www.iru.org/apps/iforms-app?form_id=3068&lng=de&src=idocs)

Das Formular ist vom Leiter des Transportunternehmens auszufüllen. Dabei sind folgende Punkte zu beachten:

- Nur vollständig ausgefüllte Anträge werden von der IRU bearbeitet.
- Die Tätigkeiten der Fahrer in den letzten 20 Jahren müssen lückenlos angegeben werden. Bei fehlenden Angaben kann der Antrag nicht bearbeitet werden!
- Im Feld „Nationaler Verband“ ist der jeweilige Bundesverband (BGL, DSLV, AMÖ, bdo) einzutragen und nicht der Name des Mitgliedsverbandes.
- Nach Ausfüllen des Formulars ist das Feld „Submit“ anzuklicken, um das Formular an die IRU zu senden.
- Sollen mehrere Fahrer angemeldet werden, so muss für jeden Fahrer ein neues Antragsformular ausgefüllt werden.

Die Anträge können bis spätestens 31. August 2021 bei der IRU eingereicht werden.

Die IRU weist ausdrücklich darauf hin, dass Meldungen, die nach dem oben genannten Termin bei der IRU eingehen, nicht berücksichtigt werden können.

### **BGL-Faltblatt „Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr“**

Für unsere Mitgliedsunternehmen, welche im Straßengüterverkehr tätig sind, liegt dieser Ausgabe der SVN ein aktuelles Exemplar des BGL-Faltblatts „Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr“ bei.

Weitere Exemplare können direkt beim BGL zum Preis von 4,90 € zzgl. 7 % MWSt. bezogen werden.

## Verkehrspolitik

### **KBA informiert zur Inbetriebnahme des BKrFQ-Registers zum 23. Mai 2021**

Mit dem Erlass des Gesetzes über Änderungen im Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz vom 26. November 2020 (BGBl. Teil I S. 2575) und der Verordnung zur Ablösung der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung vom 9. Dezember 2020 (BGBl. Teil I S. 2905) wurden die rechtlichen Grundlagen für die bundesweite Einführung des Fahrerqualifizierungsnachweises (FQN) zum Nachweis der Berufskraftfahrerqualifikation und für die **Inbetriebnahme des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters** (BQR) geschaffen. Registerführende Behörde ist das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Das KBA hat für alle Ausbildungsstätten ein Informationsschreiben verfasst.

Zur Vereinfachung des Verfahrens und aus Gründen der Kostenersparnis wird die Ausstellung der FQN samt dortiger Eintragung der Schlüsselzahl „95“ damit nun bundesweit ab dem 23. Mai 2021 eingeführt und die bisher eingetragene Schlüsselzahl „95“ sukzessive ersetzt.

Die Beantragung des FQNs durch den/die Berufskraftfahrer/in erfolgt bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde (§ 7 BKrFQG Nachweis der Qualifikation). Diese gibt nach Vorliegen der Voraussetzungen die Produktion und Personalisierung des FQN in Auftrag. Eine heute noch eingetragene Schlüsselzahl „95“ im Führerschein bleibt dabei bis zu ihrem Ablauf noch gültig.

Die bisher von den Ausbildungsstätten ausgestellten Papierteilnahmebescheinigungen zur (be-

schleunigten) Grundqualifikation bzw. Weiterbildung sollen laut KBA ab dem **25. Oktober 2021** in einem automatisierten Verfahren von den Ausbildungsstätten in das BQR eingetragen werden.

Genauso sollen nach erfolgreichem Bestehen der Prüfung(en) zur Erlangung der (beschleunigten) Grundqualifikation von den Ausbildungsstätten Einträge in das BQR erfolgen. Dies gilt auch für Quer- und Umsteigerprüfungen sowie für Prüfungen zum Abschluss einer Berufsausbildung zum/zur Berufskraftfahrer/in oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb.

Heute gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten (Ausbildungsbetriebe gemäß BBiG) gelten längstens bis zum **2. Dezember 2022** als anerkannt (§ 30 Absatz 1 BKrFQG).

Da lediglich staatlich anerkannte Ausbildungsstätten einen BQR-Zugriff erhalten werden, können gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten bis zu ihrer staatlichen Anerkennung lediglich Papierbescheinigungen ausstellen und erhalten noch **keinen BQR-Zugriff**.

Der Erhalt einer staatlichen Anerkennung kann jedoch auch vor Ablauf der Frist am 2. Dezember 2022 beantragt werden.

Die Eintragungen in das Register und die Auskünfte aus diesem können von den Ausbildungsstätten über eine vom KBA bereitgestellte Webanwendung übermittelt werden, welche über einen standardmäßigen Internet-Browser aufgerufen werden kann.

Der Link zu dieser Webanwendung wird zum **25. Oktober 2021** auf der [KBA-Internetseite](#) zur Verfügung stehen. Weitere Details stellt das KBA den Ausbildungsstätten in einem separaten Schreiben zur Verfügung.

Der Zugriff auf die Webanwendung erfordert eine zuvor erfolgreiche Authentifizierung mithilfe des **Elster-Unternehmenszertifikats**. Hierzu wurde die Schnittstelle „NEZO“ des Elster-Unternehmenskontos in der Webanwendung zum BQR eingebunden.

Die **kostenlose Nutzung** eines solchen Unternehmenskontos ist somit **verpflichtend**.

#### **Zeitplan für das BQR:**

##### **Stufe 1: Wirkbetriebsaufnahme am 23. Mai 2021**

- Einrichtung eines BQR
- Speicherung von FQN
- Datenaustausch mit den Fahrerlaubnisbehörden
- Nationales Anfrage-/Auskunftsverfahren (Fahrerlaubnisbehörden, Polizei, BAG, etc.)

##### **Stufe 2: Wirkbetriebsaufnahme am 25. Oktober 2021**

- Speicherung der Kontaktdaten der Industrie- und Handelskammern (IHK'en) und anerkannten Ausbildungsstätten
- Datenaustausch mit den Ausbildungsstätten und IHK'en
- Nationales Anfrage-/Auskunftsverfahren für die Überwachungsbehörden, anerkannten Ausbildungsstätten und IHK'en

Für fachliche Fragen zum BQR steht das Projektteam unter der Emailadresse [BQR@kba.de](mailto:BQR@kba.de) zur Verfügung.

## 10,6 % weniger Verkehrstote im Jahr 2020

### Auch Zahl der Verletzten gesunken: –14,7 % gegenüber 2019

Im Jahr 2020 sind in Deutschland 2 724 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen.

Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) nach vorläufigen Ergebnissen weiter mitteilt, waren das 322 Todesopfer oder 10,6 % weniger als im Jahr 2019 (3 046 Todesopfer). Damit erreichte die Zahl der Verkehrstoten den niedrigsten Stand seit Beginn der Statistik vor mehr als 60 Jahren. Auch die Zahl der Verletzten ging 2020 gegenüber dem Vorjahr zurück, und zwar um 14,7 % auf rund 328 000 Personen.

Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass wegen der Corona-Pandemie im Jahr 2020 auf deutschen Straßen deutlich weniger Kilometer zurückgelegt wurden als im Vorjahr.

Insgesamt hat die Polizei im Jahr 2020 rund 2,3 Millionen Unfälle aufgenommen, 15,8 % weniger als ein Jahr zuvor. Bei 2,0 Millionen Unfällen blieb es bei Sachschäden (–16,3 %). Die Zahl der Unfälle, bei denen Menschen verletzt oder getötet wurden, ging um 11,8 % auf rund 264 900 Unfälle zurück.

### Mehr Verkehrstote unter anderem in Brandenburg, Berlin und Schleswig-Holstein, Rückgänge in Baden-Württemberg, Niedersachsen und Bayern

In Brandenburg (+15 Getötete), in Berlin (+10 Getötete), Schleswig-Holstein (+7 Getötete) und in Bremen (+6 Getötete) gab es im Jahr 2020 mehr Verkehrstote als im Vorjahr.

In den übrigen Bundesländern kamen weniger Personen im Straßenverkehr zu Tode. In absoluten Zahlen betrachtet gab es die stärksten Rückgänge in Baden-Württemberg (–107 Getötete), in Niedersachsen (–59 Getötete) und in Bayern (–57 Getötete).

### Weniger Todesopfer vor allem bei Pkw-Insassen, Kraftradfahrern und Fußgängerinnen und Fußgängern

Detailliertere Ergebnisse liegen für den Zeitraum Januar bis November 2020 vor. Diese zeigen, dass es bei fast allen Verkehrsteiligungsarten weniger Getötete im Straßenverkehr im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gab.

Den stärksten prozentualen Rückgang in den ersten elf Monaten des Jahres 2020 gab es bei den Getöteten in Personenkraftwagen mit –14,3 % (–176 Getötete). Den zweitstärksten Rückgang verzeichnete die Zahl der getöteten Kraftradnutzerinnen und –nutzer mit –8,6 % (–1 Getötete), gefolgt von den Fußgängerinnen und Fußgängern mit –9,1 % (–33 Getötete). Zudem starben 271 Menschen, die auf Fahrrädern (ohne Hilfsmotor) unterwegs waren, das waren 40 Getötete beziehungsweise 12,9 % weniger als im selben Zeitraum 2019. Dagegen nahm die Zahl der getöteten Pedelec-fahrerinnen und -fahrer von Januar bis November 2020 um 22 (19,1 %) auf 137 Personen zu.

## Euro VI – Euro VII: Aktuelle Situation

Seit der Einführung der Emissionsklasse Euro VI (= Euro VI-A) im Jahr 2013 wurden die Anforderungen an Euro VI Fahrzeuge ständig weiterentwickelt. Die Grundemis-

sionswerte sind zwar nach wie vor unverändert, jedoch wurden die Anforderungen stets verschärft. Zu nennen sind hier die Anforderungen an OBD-Systeme, Veränderung von Schwellenwerten, Berücksichtigung von Partikel, etc. Aktuell befinden wir uns in der Übergangsphase von Euro VI-D zu Euro VI-E.

### Euro VI-D ist

- für neue Lkw-Typgenehmigungen seit dem 1.9.2018 und
- bei Erstzulassung von Lkw seit dem 1.9.2019 verpflichtend. Letztmögliche Erstzulassung von Euro VI-D ist noch zu bis zum **31.12.2021** möglich.

### Euro VI-E ist

- für neue Lkw-Typgenehmigungen seit dem **1.1.2021** und
- bei Erstzulassung von Lkw ab dem **1.1.2022** verpflichtend.

Wesentliche Änderungen von **Euro VI-D** zu **Euro VI-E** sind u. a.:

- Die Einbeziehung der Kaltstartphase bei der NOx-Messung
- Partikelzahlmessung unter Verwendung von Portablen Emissionsmessenrichtungen bei der Typgenehmigung (PEMS – Portable Emissions Measurement System)
- Techn. Anpassungen für Fremdzündungsmotoren und Zweistoffmotoren, die mit komprimiertem Erdgas (CNG), Flüssigerdgas (LNG) oder Flüssiggas (LPG) betrieben werden.

### Euro VII: Aktueller Stand der Diskussionen

(Vorbemerkung: Die Schreibweise „Euro 7“ betrifft den Pkw und „Euro VII“ den Lkw.)

Fortsetzung auf Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

Die Europäische Kommission (KOM) hat im Mai 2018 mit einem ersten Austausch mit Mitgliedsstaaten und Interessenvertretern zu den Inhalten möglicher „Euro 7/VII“-Emissionsvorschriften begonnen.

Um die Mitgliedsstaaten einzubinden und frühzeitig einen transparenten und konstruktiven Austausch zu ermöglichen, hat die KOM ein spezielles Gremium eingerichtet (AGVES), das im Juli 2019 zum ersten Mal tagte.

Zur Entwicklung der neuen Emissionsvorschriften, die mittlerweile Euro 7/VII genannt werden, wurden von der KOM im Wesentlichen zwei Studien beauftragt:

Eine erste Studie, in der die neue Emissionsgesetzgebung entwickelt wird und eine zweite Studie – das so genannte „impact assessment“ – in der die Wirksamkeit von Euro 6/VI sowie die ökologischen und ökonomischen Auswirkungen von Euro 7/VII bewertet werden.

Die Veröffentlichung soll im Sommer 2021 erfolgen. Bis Ende 2021 plant die Kommission einen Vorschlag für Euro 7/VII zu veröffentlichen.

#### **BGL-Position zu Euro VII:**

Der BGL spricht sich gegen eine Einführung von Euro VII aus und appelliert, oberste Priorität den Vorgaben für die CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung/Defossilisierung einzuräumen.

Zudem fordert der BGL Investitionssicherheit und einen verlässlichen Fahrplan für die Einführung klimaneutraler, alternativer Antriebstechnologien sowie der dafür erforderlichen Tank-/Ladeinfrastruktur.

Wir werden Sie über den weiteren Verlauf informieren.

## **Neue Mautsätze ab 1.10.2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht**

Im Rahmen der Verkündung des „Zweiten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes“ im Bundesgesetzblatt wurden auch die im Rahmen der Änderung des Bundesfernstraßen-Mautgesetzes neu festgelegten und ab dem 1.10.2021 geltenden Mautsätze veröffentlicht. Bei der Festlegung der neuen Mautsätze wurde das Urteil des EuGH zur unzulässigen Berechnung der Kosten für die Verkehrspolizei kostenmindernd berücksichtigt.

Grundsätzlich wirkt sich die Reduktion der Mautsätze bei leichteren Fahrzeugen (7,5 t – < 12 t) deutlicher aus (bis –1,4 Cent/km) als bei schwereren Fahrzeugen (> 18 t) mit –0,2 bis –0,4 Cent/km.

Eine Übersicht zur Kostenstruktur finden Sie auf der Rückseite dieser Ausgabe der SVN.

## **Bundesrat beschließt Gesetz zum autonomen Fahren**

Am 28. Mai 2021 hat der Deutsche Bundesrat das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren“ beschlossen.

Damit dürfen autonome Fahrzeuge in Zukunft bundesweit ohne physisch anwesende Fahrer oder Fahrerinnen in festgelegten Betriebsbereichen des öffentlichen Straßenraums im Regelbetrieb fahren.

Bislang war im öffentlichen Straßenverkehr lediglich die Erprobung autonomer führungsloser Fahrzeuge zulässig.

Konkrete Einsatzmöglichkeiten werden nicht nur im öffentlichen Personenverkehr, sondern auch in der Logistik (Hub-to-Hub-Verkehre) gesehen.

Am 28. Mai 2021 hat der Deutsche Bundesrat das „Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren“ beschlossen. Die Länderkammer folgt damit dem Beschluss des Deutschen Bundestags vom 20. Mai 2021 und der Empfehlung seines Verkehrsausschusses. Das Gesetz wird nach seiner Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt in Kraft treten.

Damit dürfen autonome Fahrzeuge in Zukunft bundesweit ohne physisch anwesende Fahrer oder Fahrerinnen in festgelegten Betriebsbereichen des öffentlichen Straßenraums im Regelbetrieb fahren. Bislang war im öffentlichen Straßenverkehr lediglich die Erprobung autonomer führungsloser Fahrzeuge zulässig.

Konkrete Einsatzmöglichkeiten werden nicht nur im öffentlichen Personenverkehr, sondern auch in der Logistik (Hub-to-Hub-Verkehre) gesehen.

Das Gesetz regelt die technischen Voraussetzungen, die Kraftfahrzeuge mit autonomer Fahrfunktion erfüllen müssen, die Pflicht zur Genehmigung des Regelbetriebs in definierten Betriebsbereichen sowie die Pflichten und Verantwortlichkeiten der am Betrieb der Fahrzeuge beteiligten Personen. Diese sind neben den Herstellern und den Haltern der autonomen Fahrzeuge die neu eingeführte Technische Aufsicht. Darüber hinaus bestimmt das Gesetz, welche Daten die Fahrzeuge erfassen müssen und von den Haltern gespeichert werden müssen, um sie dem Kraftfahrt-

Fortsetzung auf Seite 8

Fortsetzung von Seite 7

bundesamt (KBA) oder weiteren Behörden des Bundes und der Länder zu bestimmten Zwecken zur Verfügung zu stellen.

### **Technische Voraussetzungen der Autonomen Fahrzeuge**

Der neue § 1e Absatz 2 StVG beschreibt eine Reihe technischer Voraussetzungen, die autonome Fahrzeuge erfüllen müssen, um vom KBA eine Zulassung für den Betrieb in festgelegten Betriebsbereichen zu erhalten. So müssen diese in der Lage sein, ihre Fahraufgabe innerhalb des jeweiligen Betriebsbereichs zu erfüllen, ohne dass eine fahrzeugführende Person eingreift oder das Fahrzeug ständig von der Technischen Aufsicht überwacht wird. Die Fahrzeuge müssen geltende Verkehrsvorschriften einhalten und Unfälle sowie die Gefährdung weiterer Verkehrsteilnehmer ausschließen. Sie müssen sich darüber hinaus in Gefahrenlagen selbst in einen so genannten risikominimalen Zustand versetzen können, indem, z. B. die nächstmögliche Halteoption wahrgenommen wird. Dies gilt auch für den Fall, dass die Technische Aufsicht Fahrmanöver anordnet, die andere Verkehrsteilnehmer gefährden könnten. Dem Schutz menschlichen Lebens gilt höchste Priorität. Sollten Situationen einer unvermeidbaren alternativen Gefährdung von Menschenleben auftreten, darf das System keine Gewichtung anhand von Personenmerkmalen vornehmen.

### **Festgelegter Betriebsbereich**

Der örtlich und räumlich begrenzte Bereich oder die Bereiche, in denen ein autonomes Fahrzeug eingesetzt werden soll, werden zunächst vom Halter festgelegt. Anschließend muss er sich diesen Bereich von der nach Bundes-

oder Landesrecht zuständigen Behörde oder auf Autobahnen von der zuständigen Infrastrukturgesellschaft privaten Rechts (Autobahn GmbH) genehmigen lassen. Das notwendige Verfahren dazu soll nicht im StVG, sondern an anderer Stelle beschrieben werden.

### **Technische Aufsicht**

Der Halter eines autonomen Fahrzeugs hat zu gewährleisten, dass die Aufgaben einer technischen Aufsicht erfüllt werden. Da die Fahrzeuge über keine direkte Steuermöglichkeit verfügen, muss es eine technische Aufsicht geben, die in besonderen Situationen über die Aktivierung oder Deaktivierung der autonomen Fahrfunktion, das Versetzen des Fahrzeugs in einen risikominimalen Zustand oder die Einleitung besonderer Fahrmanöver, z. B. zur Gefahrenabwehr zu entscheiden hat. Bei der technischen Aufsicht muss es sich um eine natürliche Person handeln. Diese ist nicht zur ständigen Überwachung des Fahrzeugs verpflichtet. Es handelt sich vielmehr um eine Evidenzkontrolle. Das Fahrzeug sendet dazu das Signal an die Technische Aufsicht, dass eine Handlung ihrerseits erforderlich ist.

Zur Absicherung der Tätigkeit einer Technischen Aufsicht ist der Halter künftig verpflichtet, auch für die Person der Technischen Aufsicht eine Haftpflichtversicherung nach § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes abzuschließen und aufrecht zu erhalten.

### **Datenspeicherung**

Die Halter autonomer Fahrzeuge sind gemäß § 1g StVG (neu) verpflichtet, eine Reihe von Daten über den technischen Zustand des Fahrzeugs, dessen Position oder von extern an das Fahrzeug gesendeten Befehlen und Informationen zu speichern und an das KBA oder weitere nach Bun-

des- oder Landesrecht zuständige Behörden auf Verlangen weiterzuleiten.

Das KBA darf die beim Halter erhobenen nicht personenbezogenen Daten für verkehrsbezogene Gemeinwohlzwecke sowie für wissenschaftliche Forschung in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Vernetzung sowie für die Unfallforschung an Hochschulen, Forschungseinrichtungen und an weitere Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden weitergeben. Darüber hinaus dürfen auch Dritte vom Halter Auskunft über fahrzeugbezogene Daten verlangen, soweit diese zur Geltendmachung, Befriedigung oder Abwehr von Rechtsansprüchen, z. B. im Zusammenhang mit Unfällen benötigt werden, an denen das autonome Fahrzeug beteiligt war. Das vom Deutschen Bundesrat verabschiedete Gesetz zum Autonomen Fahren bildet zunächst den Rechtsrahmen für die Einführung autonomer Fahrzeugsysteme in den Regelbetrieb auf öffentlichen Straßen. Weitere Anforderungen an die Pflichten, fachliche Qualifikation und Zuverlässigkeit der am Betrieb von autonomen Fahrzeugen beteiligten Personen sowie entsprechende Nachweispflichten wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Zustimmung des Bundesrates in entsprechenden Verordnungen regeln.

Vereinzelt hat die Speditions- und Logistikbranche in Kooperation mit Fahrzeugherstellern und Infrastrukturanbietern bereits die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für den Einsatz autonomer Fahrzeuge geschaffen. 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.

## MEWA Textil-Service AG & Co. Management OHG Ihr Partner für Betriebstextilien



### TEXTILSHARING: Nutzen statt Besitzen

Um Güter und Produkte zu nutzen, muss man sie nicht besitzen, man kann sie auch teilen oder mieten. Dieser Trend ist nachhaltig, wirtschaftlich und zeitgemäß. Das erfolgreiche Beispiel der Textilvermietung verdeutlicht die Vorteile.

Beim Textilsharing kann jederzeit frische Arbeitskleidung aus dem Schrank geholt und einfach angezogen werden. Das Outfit ist sauber, einsatzbereit und bietet auch nach mehrmaligem Waschen noch den gleichen Schutz wie bei der Anschaffung. Der Vorteil des Textilsharings, liegt somit vor allem darin, dass der Kunde sich um nichts kümmern muss. Denn das übernimmt alles der Textildienstleister: Er holt die getragene Kleidung beim Kunden ab, wäscht sie umweltgerecht, repariert sie falls nötig, ersetzt abgetragene Teile und liefert alles sauber und pünktlich wieder beim Kunden an.

### Jeder Träger erhält seine Kleidung zurück

Anders als beispielsweise beim Carsharing, wo ein Auto von vielen Menschen gefahren wird, wird beim Textilsharing die Kleidung nicht von mehreren Personen getragen. Im Gegenteil: Jeder Träger erhält immer seine Kleidung zurück. Ein wichtiger Aspekt, denn teilweise werden individuelle Änderungen an der Kleidung vorgenommen. Ein Barcode-System sorgt dafür, dass es keine Verwechslung gibt. Auch hier ist der Trend deutlich: Immer mehr Unternehmen sind von den Vorteilen des Textilmietens überzeugt. Sie wollen die Berufskleidung für ihre Mitarbeiter nicht mehr kaufen. Bei Berufs- und Schutzkleidung wurde 2017 erstmals die 4-Millionen-Grenze geknackt: 4.008.981 Menschen trugen gemietete Arbeitskleidung, meldete der Verband der Textildienstleister WIRTEX.



### Beim Thema Teamkleidung entspannen:

MEWA übernimmt die Ausstattung von Mitarbeitern mit Berufskleidung von A wie Anschaffung bis Z wie Zubehör. (Foto: MEWA)

### Kontakt:

MEWA Textil-Service AG & Co. Management OHG,  
John-F.-Kennedy-Straße 4, 65189 Wiesbaden, Telefon: 0800 4 500 300,  
E-Mail: [handwerk@mewa.de](mailto:handwerk@mewa.de), [www.mewa.de](http://www.mewa.de)

## Corona

### Was darf der Arbeitgeber tun, um die Impfquote bzw. die Impfbereitschaft seiner Arbeitnehmer im Zusammenhang mit der Impfung gegen SARS-Covid-19 zu erhöhen?

Das Impftempo hat in den letzten Wochen Fahrt aufgenommen und mittlerweile wurden laut dem RKI insgesamt ca. 48 Mio. Impfdosen verabreicht, trotzdem sind lediglich 41,7 % der Bevölkerung erstgeimpft und sogar nur 16,4 % vollständig geimpft (Stand: 28.05. 2021). Der überwiegende Anteil

der Bevölkerung hat daher immer noch nicht mit der Impfserie beginnen können. Daher stellt sich die Frage, wie das Impftempo noch weiter erhöht werden kann und ob Arbeitgeber hierzu einen Beitrag leisten können, indem sie z. B. ihre Mitarbeiter zu einer Impfung verpflichten oder durch

Zahlung einer „Impfprämie“ einen Anreiz schaffen können. Welche rechtssicheren Maßnahmen die Arbeitgeber dabei zu Rate ziehen können, wird in der folgenden kurzen Übersicht dargestellt:

*Fortsetzung auf Seite 10*

Fortsetzung von Seite 9

- Durch den häufigen Kundenkontakt z. B. der Möbelpacker könnte man auf den Gedanken kommen, dass eine Impfung den Arbeitnehmern für eine sichere Arbeitsleistung zur Verpflichtung werden könne. Eine Impfung stellt allerdings einen Eingriff in das Allgemeine Persönlichkeitsrecht des Arbeitnehmers dar, weshalb eine Impfung lediglich freiwillig angeboten werden kann und ein Zwang nicht zulässig wäre.
  - Die Verankerung einer etwaigen Impfpflicht in den Arbeitsvertrag des Arbeitnehmers müsste einer AGB-Kontrolle standhalten, was jedoch auch aus den o. g. Gründen nicht gelingen würde, da eine solche Klausel eine unangemessene Benachteiligung des Arbeitnehmers darstellen würde.
  - Da der Arbeitnehmer durch den Arbeitgeber weder direkt noch indirekt zu einer Impfung verpflichtet werden kann, wäre bei einer Impfweigerung auch eine Abmahnung oder Kündigung nicht zulässig, da u. a. kein Verstoß gegen arbeitsvertragliche Pflichten vorliegen würde.
  - Es wäre gar nicht so abwegig anzunehmen, dass der Arbeitgeber den Arbeitnehmer fragen dürfe, ob dieser geimpft sei und einen Anspruch auf eine dahingehende Information durch den Arbeitnehmer hätte. Rechtlich gesehen darf der Arbeitgeber allerdings lediglich solche Informationen abfragen und einen Anspruch auf Beantwortung dieser haben, an denen er ein legitimes Interesse hat. Die Gesundheitsdaten eines Arbeitnehmers sind jedoch in der Regel geschützt und das Interesse an diesem Schutz überwiegt gegenüber dem Interesse des Arbeitgebers an einer solchen Auskunft.
  - Wir können also festhalten, dass zwingende Maßnahmen, die Arbeitnehmer zu einer Impfung zu veranlassen, nicht zulässig sind. Möglich ist es jedoch, einen Anreiz für eine höhere Impfbereitschaft z. B. in Form einer „Impfprämie“ zu schaffen. Eine solche wäre zulässig und würde die anderen, nicht impfwilligen Arbeitnehmer, nicht benachteiligen.
  - Für den Fall, dass sich ein Arbeitnehmer für eine Impfung entscheidet und sich um einen Impftermin kümmert, sollte dieser Termin bestenfalls nicht während der regulären Arbeitszeit stattfinden. Sofern dies jedoch nicht möglich sein sollte, behält der Arbeitnehmer für die Zeit, in der er seinen Impftermin wahrnehmen möchte, gemäß § 616 BGB seinen Vergütungsanspruch.
  - Eine Verpflichtung des Arbeitgebers, den Arbeitnehmern eine Impfung anzubieten, bestünde, wenn überhaupt, nur für solche Arbeitnehmer, die aufgrund ihrer Tätigkeiten in höherem Maße SARS-CoV-2-Erregern ausgesetzt sind als die Allgemeinheit, was lediglich für den medizinischen Bereich in Frage käme (siehe auch Berücksichtigung von SARS-CoV-2-Infektionen in der gesetzlichen Unfallversicherung).
  - Gemäß § 6 Abs. 3 Coronavirus-Impfverordnung kann auch eine freiwillige Impfung im Betrieb angeboten werden. Hier ist jedoch dergestalt Vorsicht zu genießen, dass für die Vermeidung haftungsrechtlicher Konsequenzen der Behandlungsvertrag möglichst zwischen dem Betriebsarzt und dem Mitarbeiter geschlossen wird. Laut BAG hat in dieser Konstellation der Arbeitgeber z. B. hinsichtlich der Gripeschutzimpfung dann keine besondere Aufklärungs-
- pflicht. Die sicherste Methode wäre die, dass die Einladung zum Impftermin vom Betriebsarzt erfolgt. In diesem Zusammenhang hat der Arbeitgeber lediglich dafür Sorge zu tragen, dass ein ordnungsgemäßer Betriebsarzt ausgewählt wird (z. B. „Facharzt für Arbeitsmedizin“ Betriebsmedizin“).
- Sollte sich ein Arbeitnehmer mit dem Coronavirus infizieren, und hatte im Vorfeld die Möglichkeit einer Impfung gehabt, diese jedoch nicht wahrgenommen, entfällt für den Arbeitnehmer trotzdem nicht der Anspruch auf die Entgeltfortzahlung, da darin kein schuldhaftes Verhalten angenommen werden kann.
  - Aktuell gibt es noch keine Regelung, wonach Maskenpflicht und Hygienemaßnahmen bei vollständig Geimpften entfallen, da die Wissenschaft hierzu noch keine sicheren Beweise erbringen konnte.

### **Symptomlose Corona-Infektionen kein meldepflichtiger Versicherungsfall**

Aktuell erreichen die Berufsgenossenschaften und Unfallkassen vermehrt Fragen, ob Infektionen mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 meldepflichtige Arbeitsunfälle oder Berufskrankheiten sind. Ihr Spitzenverband, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV), erklärt hierzu: Bei einer Erkrankung an COVID-19 kann es sich um einen Arbeits-/Schulunfall oder eine Berufskrankheit (BK) handeln. Sind Beschäftigte erkrankt und gibt es Anhaltspunkte dafür, dass sie sich

Fortsetzung auf Seite 11

Fortsetzung von Seite 10

bei der Arbeit infiziert haben, sollten sie ihren Arbeitgeber oder ihre Arbeitgeberin informieren. Arbeitgebende, Krankenkassen sowie Ärztinnen und Ärzte müssen COVID-19-Fälle der Berufsgenossenschaft oder Unfallkasse unter folgenden Voraussetzungen melden:

- der oder die Versicherte ist an COVID-19 erkrankt
- eine Infektion mit SARS-CoV-2 ist nachgewiesen
- bei der Arbeit oder in der Schule kam es zu einem intensiven Kontakt mit einer infizierten Person oder einem größeren Infektionsausbruch
- Bei Beschäftigten im Gesundheitswesen, in der Wohlfahrtspflege und in Laboren ist eine Berufskrankheit anzuzeigen. Hierfür stellen die Unfallversicherungsträger und die DGUV ein eigenes Formular zur Verfügung.
- Bei Beschäftigten in anderen Branchen kann eine Erkrankung an COVID-19 ein Arbeitsunfall sein. Meldepflichtig ist dieser, wenn die Erkrankung zu einer Arbeitsunfähigkeit von mindestens drei Tagen oder zum Tode geführt hat.

Übrigens: Auch Versicherte können einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit formlos anzeigen.

Dies sollte dann geschehen, wenn sie Anlass haben anzunehmen, dass die Infektion bei der Arbeit geschehen ist (zum Beispiel bei einem engen Kontakt mit einer infizierten Person) und wenn der Arzt oder die Ärztin nicht nur eine Infektion mit dem Coronavirus, sondern auch die Erkrankung COVID-19 diagnostiziert hat.

Was aber, wenn die Infektion mit dem Coronavirus zunächst symptomlos oder milde verläuft?

Wie auch sonst bei leichten Unfällen oder Erkrankungen gilt in diesem Fall die **Empfehlung**: Alle Tatsachen, die mit der Infektion zusammenhängen, sollten im Verbandbuch des Unternehmens oder der Einrichtung dokumentiert werden.

Kommt es nach einiger Zeit doch noch zu einer schweren Erkrankung, helfen diese Daten der Unfallkasse oder Berufsgenossenschaft bei ihren Ermittlungen. Eine spätere Meldung steht der Anerkennung als Arbeitsunfall oder Berufskrankheit nicht entgegen. Der Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung erstreckt sich auch auf Schülerinnen und Schüler, Kinder in Tagesbetreuung und Studierende.

Eine Erkrankung an COVID-19 kann für diese Versicherten als Schülerunfall gewertet werden. Meldepflicht für die Einrichtung sowie die behandelnden Ärzte besteht hier, wenn eine ärztliche Behandlung eingeleitet wurde.

Erhalten die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung eine Unfallmeldung oder BK-Verdachtsanzeige klären sie automatisch selbst, ob es sich um einen Versicherungsfall handelt. Weitere Anträge müssen nicht gestellt werden. Kommt es zu einer hohen Zahl von Infektionen sollte der Präventionsdienst der Berufsgenossenschaft oder Unfallkasse auch dann eingeschaltet werden, wenn alle Infektionen symptomlos verlaufen.

Die Unfallversicherungsträger ermitteln dann, ob die Arbeitsbedingungen bei der Verbreitung des Virus möglicherweise eine Rolle gespielt haben. Sie geben

auf dieser Grundlage Hinweise, wie Betriebe und Einrichtungen weitere Infektionen verhindern können.

*Hintergrund Verbandbuch*

Unternehmen und Einrichtungen müssen Anlässe, bei denen Erste Hilfe geleistet wurde, aufzeichnen. Dazu verpflichtet sie das Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherung. Bei nicht meldepflichtigen Unfällen oder Erkrankungen helfen diese Aufzeichnungen, falls wider Erwarten Spätfolgen auftreten. Die Daten sind in einem so genannten Verbandbuch zu sammeln und fünf Jahre aufzubewahren. Es ist nicht festgelegt, wer die Daten zu verwalten hat. Er oder sie muss sie aber vor dem Zugriff durch unbefugte Dritte schützen.

*Quelle: DGUV*

## **Corona-Infektionsschutz: Informationen der BG Verkehr in mehreren Sprachen**

Im Coronavirus-Downloadcenter der BG Verkehr stehen unter

<https://www.bg-verkehr.de/coronavirus/medien>

Medien zum Infektionsschutz vor dem Coronavirus (Infoblätter, Unterweisungskarten, Handlungshilfen, Aushänge und Faktenblätter) zum kostenlosen PDF-Download zur Verfügung.

Für den Güterkraftverkehr, die Entsorgungswirtschaft und weitere Branchen (bspw. Möbel, Taxi, Paketdienste) wurden neu Faktenblätter zum Infektionsschutz in englischer, polnischer, rumänischer, russischer und türkischer Sprache zum Download eingestellt.

*Fortsetzung auf Seite 12*

Coronavirus

**C3**

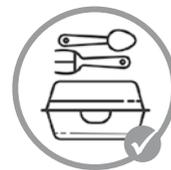
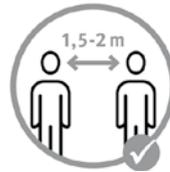
## Infektionsschutz im Güterkraftverkehr

**Abstand halten ist der beste Schutz vor einer Infektion. Das ist für Fahrpersonal nicht immer ganz einfach. Gute Vorbereitung durch den Betrieb und die Einhaltung der Hygienemaßnahmen unterwegs helfen, das Infektionsrisiko gering zu halten.**

**Folgende Punkte helfen Ihnen beim Umgang mit der besonderen Situation:**

### 1 Vorbereitung der Tour:

- Halten Sie mindestens 1,5 m Abstand, verzichten Sie auf das Händeschütteln bei der Begrüßung, tauschen Sie Frachtpapiere und andere Dokumente kontaktlos aus.
- Informieren Sie sich über Versorgungsmöglichkeiten und sanitäre Anlagen an der Fahrstrecke, nehmen Sie ausreichend eigenen Proviant mit.
- Beachten Sie die die Vorschriften und Abläufe an den Ladestellen, z. B. vorgeschriebene Masken, Führung der Verkehrswege und Übergabe der Frachtpapiere.



### 2 Übernahme des Fahrzeugs:

- Reinigen Sie das Fahrzeug, wenn es von mehreren Fahrerinnen und Fahrern genutzt wird (siehe Tipp 1) und lüften Sie es zudem ausgiebig.
- Kontrollieren Sie vor Fahrtantritt die zusätzliche Ausrüstung, z. B. Masken, Handschuhe, Müllbeutel und Desinfektionsmittel.

### Tipp 1:

Achten Sie darauf, dass Bedienelemente, Griffe und sonstige Oberflächen gründlich mit fettlösenden Haushaltsreinigern gereinigt werden. Ideal sind mit Reiniger oder Seifenlauge getränkte Einmaltücher, die nach Verwendung entsorgt werden. Alternativ können chemische Desinfektionsmittel genutzt werden – sie versprechen jedoch keinen zusätzlichen Nutzen.

# Infektionsschutz im Güterkraftverkehr

## 3 Unterwegs:

- Achten Sie auch an Tankstellen und Raststätten auf Abstand und Handhygiene. Benutzen Sie die Mund-Nasen-Bedeckung. Waschen Sie sich vor der Rückkehr in das Fahrzeug gründlich die Hände.



## 4 An der Be- und Entladestelle:

- Erfragen Sie die Vorschriften und Abläufe an der Entladestelle, z.B. vorgeschriebene Masken, Führung der Verkehrswege sowie Übergabe der Frachtpapiere, und richten Sie sich danach.
- Vermeiden Sie direkten Kontakt zum Lade- und Büropersonal, z.B. an Laderampen oder bei der Übergabe von Frachtpapieren.
- Halten Sie bei allen Abläufen Abstand zu anderen Personen, nutzen Sie z. B. bereitgestellte Eingangs- und Ausgangskörbe für die Frachtpapiere.



### Info:

Bislang sind keine Fälle bekannt geworden, bei denen es zu einer Infektion durch Berühren von Transportverpackungen oder Waren gekommen ist. Dies bestätigt auch eine Einschätzung des Bundesinstitutes für Risikobewertung (BfR).

### Tipp 2:

Bei Problemen an den Autobahn-Rastanlagen steht allen Fernfahrerinnen und Fernfahrern eine kostenfreie „**Brummi-Hotline**“ bei Tank & Rast zur Verfügung: **Tel. 0800 9 555 777** (oder per E-Mail: [kundenservice@tank.rast.de](mailto:kundenservice@tank.rast.de)).

### Tipp 3:

#### Wenn Sie unterwegs erkranken:

Kontaktieren Sie bereits bei den ersten Anzeichen grippeähnlicher Symptome einen Arzt. Über die europaweite Hotline des Vereins DocStop für Europäer e.V. erfahren Sie die Rufnummern von Partnerärzten. Nach Schilderung der Symptome wird entschieden, wie es weitergeht. Wenn eine Coronainfektion ausgeschlossen werden kann, erhalten Sie einen Termin. Bei einer möglichen Infektion wird die Ärztin oder der Arzt das weitere Vorgehen schildern.

Hotline: 00800 03627867



## Internationaler Verkehr

### **Russische Föderation: Neue Möglichkeit zur Beitreibung von Buß- geldern**

Wie die IRU von der Staatlichen Russischen Verkehrspolizei erfuhr, trat am 07.06.2021 eine Änderung der russischen Gesetzgebung in Kraft, die es ermöglicht, Fahrzeuge nicht-russischer Unternehmen bei der Ein- oder Ausreise in die/aus der Russischen Föderation festzuhalten, sofern mit diesen Fahrzeugen Ordnungswidrigkeiten auf russischem Territorium begangen wurden. Das Russische Bundesgesetz vom 8. Dezember 2020 Nr. 398-FZ erlaubt es in diesen Fällen, die Fahrzeuge festzusetzen und erst dann eine Ein-/Ausreise zu gestatten, wenn das Bußgeld beglichen wurde.

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



### **Russische Föderation: Verkehrsbeschränkungen im Stadtgebiet von Moskau**

Die International Road Transport Union (IRU) übermittelt folgende Information der Regierung der Stadt Moskau:

Seit dem 05.05.2021 ist gemäß „Verordnung des Departements für Verkehr und Entwicklung der Straßeninfrastruktur der Stadt Moskau Nr. 61-02-210/21“ die Einfahrt und der Verkehr auf dem Territorium der Stadt Moskau innerhalb der Grenzen der Moskauer Ringautobahn (MKAD), sowie auch auf der Moskauer Ringautobahn (MKAD) selbst, **für Fahrzeuge zum Gütertransport mit mehr als 12 t zGM** nur noch mit einer Sondergenehmigung möglich. Die Beschränkung gilt sowohl tags, als auch nachts.

Eine Online-Plattform soll es auch nicht ansässigen Unternehmen ermöglichen, die Unterlagen für den Erhalt einer Sondergenehmigung einzureichen; diese Plattform hat jedoch aktuell noch nicht den Betrieb aufgenommen.

Ab dem 15.06.2021 sollen auch Fahrzeuge zum Gütertransport mit einem zGM über 3,5 t in dem oben genannten Bereich nur noch mit einem Sonder-Ausweis eingesetzt werden können.

### **Brexit Großbritannien: Ab 01.10.2021 keine Einreise mehr mit Personalausweis**

Ab dem 01.10.2021 benötigen Bürger der EU, des EWR und der Schweiz für die Einreise in das Vereinigte Königreich einen Reisepass, der mindestens für die Dauer des geplanten Aufenthalts im VK gültig sein muss. Der Personalausweis ist ab diesem Datum nicht mehr ausreichend. Daran erinnert jetzt das britische Verkehrsministerium. Auch Lkw-Fahrer im GB-Verkehr müssen daher rechtzeitig vor dem 01.10.2021 einen Reisepass beantragen, falls sie noch nicht über ein solches Dokument verfügen. Bitte berücksichtigen Sie, dass die Bearbeitungsdauer für die Ausstellung eines Reisepasses durch die deutschen Behörden mehrere Wochen in Anspruch nimmt.

## Gefahr

### **Duldungsregelung für Hygiene- und Medizin- produkte**

Kommt es beim Transport von Hygieneprodukten (z. B. Desinfektionsmittel) und medizinischen Produkten, die als Gefahrgut der Verpackungsgruppe II und III klassifiziert sind und zur Versorgung im Rahmen der Corona-Pandemie gemäß der

Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR befördert werden, zu Verstößen, werden einige Verstöße nicht als Ordnungswidrigkeiten (§ 47 Abs. 1 OWiG) geahndet.

Eine dementsprechende mit den obersten Verkehrsbehörden der Länder abgestimmte Duldungsregelung hat das BMVI mit Datum vom 4. Februar 2021 bekannt gemacht (VkBfI 2021 S. 108).

Folgende Verstöße werden nicht geahndet:

- Die in der Tabelle in Abs. 1.1.3.6.3 Spalte 3 ADR angegebenen Mengen werden überschritten, jedoch werden je Beförderungseinheit nicht mehr als 500 L/kg gefährliche Güter befördert.

*Fortsetzung auf Seite 15*

Fortsetzung von Seite 14

- Die nach Abschn. 5.4.1 in Verbindung mit Unterabschnitt 8.1.2.1 Buchstabe a ADR vorgeschriebenen Papiere werden nicht mitgeführt.
- Eine Unterweisung nach Kap. 1.3 in Verbindung mit Abschn. 8.2.3 ADR ist nicht erfolgt.
- Die nach Gefahrstoffrecht gekennzeichneten Innenverpackungen von zusammengesetzten Verpackungen werden ohne ihre Außenverpackung befördert und das Versandstück ist nicht nach Kap. 5.2 ADR gekennzeichnet und bezettelt.
- Die Beförderungseinheit ist nicht mit einem tragbaren Feuerlöschgerät mit einem Mindestfassungsvermögen von 2 kg Pulver nach Unterabschnitt 8.1.4.2 ADR ausgerüstet.

Dieses Vorgehen gilt ab sofort und ist bis 31. Juli 2021 befristet.

### **Leitfaden elektronisches Beförderungspapier**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Datum vom 4. Februar 2021 einen Leitfaden zur Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 ADR/RID/ADN in Deutschland bekannt gemacht (VkBfI 2021 S. 103).

Das nach Abschnitt 5.4.1 ADR/RID/ADN vorgeschriebene Beförderungspapier kann in elektronischer Form erstellt und mitgeführt werden, wenn die Vorgaben des Leitfadens eingehalten werden. Dies gilt für Beförderungen in Deutschland und für grenzüberschreitende Beförderungen zwischen Deutschland und RID-Vertragsstaaten und /oder ADR- und /oder ADN-Vertragsparteien, die diesen Leitfaden anwenden. In-

formationen zur Anwendung in anderen RID-Vertragsstaaten werden über die Webseite der Zwischenstaatlichen Organisationen für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und Informationen zur Anwendung in anderen ADR- und ADN-Vertragsparteien werden über die Webseite der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) zur Verfügung gestellt. Dieser Leitfaden basiert auf den von der Gemeinsamen Tagung genehmigten Ergebnissen der Telematik-Arbeitsgruppe, wurde aber noch nicht von allen RID-Vertragsstaaten und/oder ADR- und/oder ADN-Vertragsparteien umgesetzt. RID-Vertragsstaaten und/oder ADR und/oder ADN-Vertragsparteien, die bereit sind, diesen Leitfaden anzuwenden, können dies auf freiwilliger Basis tun.

Sobald ein Vertragsstaat/eine Vertragspartei sich jedoch zur Anwendung verpflichtet hat, muss er/sie widerspruchsfrei handeln und den Leitfaden in seiner Gesamtheit anwenden.

### **Arbeitsschutz in der Pandemie**

*BMAS aktualisiert SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandard und die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel*  
Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat die Aktualisierung des SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandards und der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel mit Datum vom 29.01.2021 (GMBi 2021 S. 227) bekannt gemacht.

Mit der Aktualisierung des SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandards sollen die Aufgaben der beteiligten Kreise und Stellen klarer gefasst werden. Die bisher enthal-

tenen Beschreibungen konkreter Maßnahmen zum betrieblichen Infektionsschutz sind gestrichen, um Doppelregelungen zu vermeiden.

Die Aktualisierung der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel soll insbesondere der erweiterten Schutzformel „AHA+L“ Rechnung tragen, so dass der Abschnitt „Lüftung“ der Regel überarbeitet und darüber hinaus klarstellende sowie redaktionelle Änderungen vorgenommen wurden.

Grundlegende Maßnahmen des betrieblichen Infektionsschutzes werden weiterhin in der SARS-CoV-2-Arbeitsschutzregel beschrieben und durch branchenspezifische Praxishilfen der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung untersetzt. Auch die von den staatlichen Arbeitsschutzbehörden zur Verfügung gestellten Informationen zum betrieblichen Infektionsschutz können weiterhin herangezogen werden.

Ziel der Aktualisierung ist es, die beiden zentralen Regelwerke zum betrieblichen Infektionsschutz vor dem SARS-CoV-2-Coronavirus insgesamt noch klarer zu fassen und besser aufeinander abzustimmen.

Eine Übersicht branchenspezifischer Konkretisierungen sowie weitere Praxishilfen der Unfallversicherungsträger stellt die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) auf ihrer Homepage zur Verfügung. Eine Übersicht der Informationen der Arbeitsschutzbehörden der Länder zum betrieblichen Infektionsschutz enthält die Homepage des Länderausschusses für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (LASI).

*Quelle: der gefahrgut-beauftragte 04/2021*

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

## Spedition / Logistik

### Mehrwertsteuer-Digitalpaket – ATLAS-Hinweise

**Das neue ATLAS-Modul IMPOST, mit dem das ab 1. Juli 2021 startende MwSt-Digitalpaket in Deutschland zollrechtlich umgesetzt werden soll, steht voraussichtlich erst ab 15. Januar 2022 zur Verfügung. Die deutsche Zollverwaltung hat nun Hinweise zur Abfertigung von geringwertigen Sendungen für den Übergangszeitraum veröffentlicht.**

Im Rahmen des MwSt-Digitalpakets werden zur vereinfachten Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer (EUST) ab dem 1. Juli 2021 zwei steuerliche Sonderregelungen für Warensendungen bis zu 150 Euro im B2C-Bereich geschaffen. Mit dem Import-One-Stop-Shop (IOSS), beziehungsweise einem „Special Arrangement“ sollen insbesondere der Wegfall der EUST-Befreiung für Kleinsendungen bis 22 Euro kompensiert und die enormen Mengenzuwächse einfuhrabgabepflichtiger Sendungen bewältigt werden.

Für eine effiziente zoll- und einfuhrumsatzsteuerrechtliche Behandlung von geringwertigen Sendungen bis zu 150 Euro Sachwert wird die neue Fachanwendung ≥ATLAS-IMPOST (Importabfertigung von Post- und Kuriersendungen) entwickelt. Mit dieser Fachanwendung können auf elektronischem Wege Informationen ausgetauscht werden. Dies betrifft z. B. die Abgabe von Zollanmeldungen, den Informationsaustausch über geplante Kontrollen und das Empfangen von Abgabenbescheiden. Das neue ATLAS-Modul IMPOST erlaubt zollrechtlich bei der Abgabe einer Zollanmeldung von Sendungen mit geringem Wert

die Verwendung eines sehr reduzierten Datensatz, der nur ein Drittel aller Angaben einer Standard-Zollanmeldung verlangt (super reduced dataset).

Wie die deutsche Zollverwaltung mitteilt, wird ATLAS-IMPOST allerdings am 1. Juli 2021 nicht zur Verfügung stehen. Für den Zeitraum zwischen dem 1. Juli 2021 und 15. Januar 2022 (geplanter Echtbetriebsbeginn von ATLAS-IMPOST) sind Zollanmeldungen grundsätzlich in der Fachanwendung ATLAS-Zollbehandlung als Einzelzollanmeldung (Standardzollanmeldung mit vollem Datenkranz) abzugeben.

### **ATLAS – Einfuhr: Abfertigung von geringwertigen Sendungen ab 01.07.2021**

#### 1. Anmeldung von IOSS und Special Arrangement in ATLAS ab 1. Juli 2021

Um die Nutzung des IOSS-Verfahrens anzuzeigen, sind in ATLAS die folgenden Angaben zu machen:

- Feld „Verfahrenscode“: 4000 oder 4900
- Feld „EU-Code“: C07+F48
- Feld „Zusätzliche steuerliche Verweise (Kennnummer)“: IOSS-IDNr. (Stelle 01-03 „FR5“, Stelle 04-05 „IM“, Stelle 06-15 individuelle Zeichenkette – keine Leerzeichen verwenden!)
- **WICHTIG!** Für 9.0er Nachrichten ist die IOSS-IDNr. im Feld „USt-IdNr.“ in der obenstehenden Schreibweise zu erfassen.

Für die Inanspruchnahme des Special Arrangements (§ 21a UStG) sind in ATLAS die folgenden Angaben zu machen:

- Feld „Verfahrenscode“: 4000 oder 4900
- Feld „EU-Code“: C07+F49
- Feld „Zahlungsart“: „E“, „F“, „G“ oder „Z“ (Zahlungsaufschub)

Die Möglichkeit zur Testung der Teilnehmer-Software vor dem 1. Juli 2021 wird zurzeit geprüft. Hierzu und mit weiteren Informationen zu IOSS und Special Arrangement wird noch eine gesonderte ATLAS-Info veröffentlicht werden.

#### 2. Übergangsregelung bei großem Sendungsvolumen

Bis zum Echtbetriebsbeginn der neuen Fachanwendung ATLAS-IMPOST voraussichtlich zum 15. Januar 2022 kann bei entsprechend großen Sendungsvolumen (3.000 oder mehr zusätzliche Zollanmeldungen täglich) auch eine alternative, fachliche Übergangsregelung genutzt werden, in der Basisdaten zu einer Vielzahl von Sendungen (Datensatz gem. Art. 143a UZK-DA) in einer Aufstellung für fiskalische Zwecke übermittelt werden. Diese Übergangslösung betrifft neben der Abgabenerhebung auch die Prozesse für die zollamtliche Überwachung, die Auswahl von Sendungen für Beschauen und die Prüfung der Gültigkeit der IOSS-Registriernummern. Diese Prozesse sind unbedingt im Vorwege mit der Generalzolldirektion und der zuständigen Zollstelle abzustimmen.

Weitergehende Informationen zu IOSS und Special Arrangement können auf den Websites des ≥Bundeszentralamtes für Steuern und der ≥Zollverwaltung abgerufen werden.

## Personenverkehr

### **Neue Studie zeigt: Keine erhöhte Corona-Gefahr in Bus und Bahn.**

**Mit Fakten gegen eine mögliche Verunsicherung von Fahrgästen: Eine aktuelle wissenschaftliche Vergleichsuntersuchung belegt, dass Fahrten in Bus und Bahn keine größeren Corona-Ansteckungsgefahren mit sich bringen als die Pkw-Nutzung. Die neuen Ergebnisse der Charité Research Organisation (CRO) geben Rückenwind für die weitere Bewerbung des Busses auch in Pandemie-Zeiten.**

Neue wissenschaftliche Erkenntnisse geben zusätzlich Anlass, auch während der Corona-Pandemie offensiv für die Nutzung von Bus und Bahn zu werben. Eine aktuelle Studie der Charité Research Organisation (CRO) belegt, dass Pendlerinnen und Pendler

in Bus und Bahn im Vergleich zu Autofahrerinnen und Autofahrern keiner erhöhten Ansteckungsgefahr ausgesetzt waren. Mit dieser Botschaft können Verkehrsunternehmen stichhaltig gegen etwaige Vorbehalte unter Kundinnen und Kunden vorgehen.

Für die Studie wurden insgesamt 681 ausgewählte Pendlerinnen und Pendler im Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) untersucht. Sie finden die Ergebnisse der neuen Studie auf der [Website](#) der Kampagne „#BesserWeiter“, die der bdo seit 2020 unterstützt. An genannter Stelle sind auch die Einzelheiten zum Studienansatz und der Methodik zu finden. Die neuen Ergebnisse bilden eine gute Grundlage, um in den kommenden Wochen weiter für das Busfahren zu werben bzw. Ängste vor dem Einstieg zu nehmen.

### **Österreich: Einfahrtsregelung für Busse in Salzburg**

In der Stadt Salzburg gibt es zwei Terminals, die zum Ein- und Aussteigen von Busreisegästen anzufahren sind. Um diese nutzen zu können, ist die Buchung einer **Zufahrtsberechtigung** über das Online-Buchungssystem unter [www.salzburg.info/bus](http://www.salzburg.info/bus) erforderlich.

Dabei kann jeder Reisebus Zeitslots für die Anreise und Abholung der Gäste am Terminal sowie einen kostenlosen Parkplatz nach Verfügbarkeit wählen.

Die Kosten hierfür wurden von 50 Euro erhöht auf **70 Euro**.

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

## Recht und Steuern

### **Mindestlohn**

Mit Urteil vom 18. August 2020 (Az. VII R 34/18) hat der Bundesfinanzhof über die Übertragung der Prüfungsergebnisse nach dem Mindestlohngesetz auf die Zollverwaltung sowie die Anwendbarkeit des MiLoG auf ausländische Transportunternehmen entschieden.

Demzufolge darf der Bundesgesetzgeber der Zollverwaltung gemäß Art. 87 Abs. 3 Satz 2 GG die Prüfung der Einhaltung der Pflichten eines Arbeitgebers nach § 20 MiLoG übertragen. Des Weiteren sind Transportunternehmen mit Sitz im Ausland, deren Ar-

beitnehmer im Inland tätig sind, verpflichtet, eine Überprüfung der tatsächlich im Inland verrichteten Arbeiten nach dem MiLoG zu dulden.

Im hiesigen Verfahren ging es um ein ausländisches und international tätiges Logistikunternehmen, das grenzüberschreitende Transporte nach und aus Deutschland durchführt, wobei lediglich die Ent- oder die Beladung des Fahrzeugs in Deutschland erfolgte.

Mitarbeiter des Hauptzollamts führten bei einem LKW-Fahrer des besagten Unternehmens eine Prüfung nach § 2 Abs. 1 Schwarz-

arbeitsbekämpfungsgesetz durch und befragten den Fahrer unter anderem zu seinem Verdienst und seinen Arbeitszeiten.

Das Hauptzollamt stellte fest, dass der befragte Fahrer nicht den Mindestlohn erhält und wies das Unternehmen per Schreiben hierauf hin.

Weiter forderte es das Unternehmen zu einer Meldung nach der Mindestlohnmeldeverordnung auf, der das Unternehmen nicht nachkam und dem widersprach.

*Fortsetzung auf Seite 18*

Fortsetzung von Seite 17

Sie hielt das HZA generell für eine solche Prüfung, vor allem bei ausländischen Transportunternehmen, nicht für zuständig, was der Bundesfinanzhof allerdings anders gesehen hat und daher die Revision des Unternehmens zurückwies und damit die Klageabweisung des Finanzgerichts bestätigte.

Die Entscheidung kann unter folgendem Link als Volltext eingesehen werden:

<https://www.bundesfinanzhof.de/de/entscheidung/entscheidungen-online/detail/STRE202110068/>

---

## **Landesarbeitsgericht Düsseldorf: Kurzarbeit Null verkürzt den Urlaubsanspruch**

*Das Landesarbeitsgericht Düsseldorf hat mit Urteil vom 12. März 2021 (Az. 6 Sa 824/20) entschieden, dass die Klägerin für die Zeiträume, in welchen sie sich durchgehend in „Kurzarbeit Null“ befand, keine Urlaubsansprüche nach § 3 BurlG erworben hat.*

*Sachverhalt:* Die Klägerin ist seit dem 1. März 2011 als Verkaufshilfe bei der Beklagten, einem Betrieb der Systemgastronomie, in Teilzeit (Drei-Tage-Woche) beschäftigt.

Vereinbarungsgemäß stehen ihr kalenderjährlich 14 Arbeitstage Urlaub zu. Ab dem 1. April 2020 galt für die Klägerin infolge der Corona-Pandemie von April bis Dezember wiederholt Kurzarbeit Null. In den Monaten Juni, Juli und Oktober 2020 bestand diese durchgehend. Die Klägerin ist der Ansicht, die Kurzarbeit habe

keinen Einfluss auf ihre Urlaubsansprüche. Sie begehrte deshalb die Feststellung, dass ihr für das Jahr 2020 der ungekürzte Urlaub von 14 Arbeitstagen zustehe. Dem tritt die Arbeitgeberin entgegen. Mangels Arbeitspflicht während der Kurzarbeit Null entstünden keine Urlaubsansprüche. Sie habe deshalb den Urlaubsanspruch der Klägerin für 2020 mit der Gewährung von 11,5 Arbeitstagen bereits vollständig erfüllt.

*Entscheidung:* Die 6. Kammer des Landesarbeitsgerichts Düsseldorf hat die Klage ebenso wie das Arbeitsgericht Essen (Urteil vom 6. Oktober 2020, Az. 1Ca2155/20) abgewiesen. Aufgrund der Kurzarbeit Null in den Monaten Juni, Juli und Oktober 2020 hat die Klägerin in diesem Zeitraum keine Urlaubsansprüche gem. § 3 Bundesurlaubsgesetz erworben.

Der Jahresurlaub 2020 steht ihr deshalb nur anteilig im gekürzten Umfang zu. Für jeden vollen Monat der Kurzarbeit Null war der Urlaub um 1/12 zu kürzen, was sogar eine Kürzung um 3,5 Arbeitstage ergeben würde. Im Hinblick darauf, dass der Erholungsurlaub bezweckt, sich zu erholen, setzt dies eine Verpflichtung zur Tätigkeit voraus.

Da während der Kurzarbeit die beiderseitigen Leistungspflichten aufgehoben sind, werden Kurzarbeiter wie vorübergehend teilszeitbeschäftigte Arbeitnehmer behandelt, denen Erholungsurlaub ebenfalls anteilig zu kürzen ist.

Dies entspricht dem Europäischen Recht, weil nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs während Kurzarbeit Null der europäische Mindestur-

laubsanspruch aus Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2003/88/EG nicht entsteht.

Das deutsche Recht enthält dazu keine günstigere Regelung. Weder existiert diesbezüglich eine spezielle Regelung für Kurzarbeit noch ergibt sich etwas anderes aus den Vorschriften des Bundesurlaubsgesetzes.

Insbesondere ist Kurzarbeit Null nicht mit Arbeitsunfähigkeit zu vergleichen. An alledem hat der Umstand, dass die Kurzarbeit der Klägerin durch die Corona-Pandemie veranlasst ist, nichts geändert. Das Landesarbeitsgericht hat die Revision zugelassen.

*Quelle: Süddeutscher  
Verkehrskurier 4/2021*

---

## **Nur eine Sanktion, wenn mehrere Schau- blätter fehlen**

*Fehlen Kraftfahrern bei einer Kontrolle gleich mehrere Blätter ihres Fahrtenschreibers, so liegt darin ein einheitlicher Verstoß gegen das Unionsrecht.*

*Und dieser ist dann auch nur einmal sanktionierbar urteilte der EuGH.*

Legen Fahrer und Fahrerinnen von Bussen und Lkw die Schaublätter ihrer Fahrtenschreiber nicht vollständig vor, dann kann nur eine Sanktion für alle fehlenden Blätter verhängt werden. Das hat der Europäische Gerichtshof EuGH in einem Urteil zu zwei verbundenen Rechtssachen entschieden (Urteil vom 24.03.2021, Rs. C-870/19 und C-871/19).

*Fortsetzung auf Seite 19*

Fortsetzung von Seite 18

Dem EuGH lagen die Fälle von zwei Kraftfahrern vor, die 2013 in Italien in Verkehrskontrollen geraten sind. Dort waren sie nicht in der Lage, alle Schaublätter ihrer Fahrtenschreiber der vergangenen 28 Tage vorzulegen, sondern nur einige.

Dass am Tag der Kontrolle die Schaublätter der letzten 28 Tage und des aktuellen Tages vorgezeigt werden müssen, schreibt das Unionsrecht (VO (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr) vor. Gegen die Fahrer wurden daher durch die italienischen Behörden mehrere Sanktionen verhängt – entsprechend der Menge der Schaublätter, die fehlten. Die Fahrer gingen dagegen jeweils gerichtlich vor.

Das Gericht der letzten Instanz wollte sodann vom EuGH per Vorabentscheidungsersuchen wissen, ob nach dem Unionsrecht in diesen Fällen ein einheitlicher Verstoß vorliegt oder mehrere, die einzeln sanktionierbar sind.

Die Luxemburger Richterinnen und Richter haben nun entschieden, dass die Behörden in solchen Fällen nur einen Verstoß des Fahrers feststellen dürfen. Denn das Unionsrecht begründe nur eine Verpflichtung zur Vorlage, die sich auf den gesamten Zeitraum von 29 Tagen erstreckt. Der Verstoß bestehe also darin, dass der Fahrer nicht alle 29 Schaublätter vorlegen kann. Daher sei nur eine einzige Sanktion möglich.

Quelle: LTO-Online

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

## **Auto mit Funksignal geknackt: Zahlt Versicherung?**

*Diebe können Funksignale eines Schlüssellossystems abfangen und so ein Auto unbefugt öffnen. Zahlt die Versicherung, wenn auf diese Weise Sachen ohne Einbruchsspuren aus einem Auto gestohlen werden?*

Diebe können Funksignale eines Schlüssellossystems abfangen und so ein Auto knacken. Zahlt die Versicherung?

Manche Hausratversicherungen leisten Schadenersatz für aus einem aufgebrochenen Auto gestohlene Dinge. Die Leistung kann entfallen, wenn beim Diebstahl keine Aufbruchspuren etwa bei einer sogenannten „Relay Attack“ gefunden werden.

Dann bestünde laut eines Urteils ein erhebliches Missbrauchsrisiko. Der Wagen könnte möglicherweise schlichtweg nicht abgeschlossen worden sein. Das zeigt eine Entscheidung des Amtsgericht München (Az.: 274 C 7752/19), von der die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins ([DAV](http://www.dav.de)) berichtet.

Ein Pilot parkte sein Auto und verließ es für nur fünf Minuten. Als er zurückkam, fehlten sein Pilotenkoffer mit Arbeitsutensilien und sein privater Reisekoffer. Das Auto wies keine Einbruchsspuren auf. Der Pilot erstattete Strafanzeige. Die Polizei konnte Teile seiner Uniform, Ausweise und die ebenfalls entwendete Pilotenlizenz zurückgeben. All das wurde in einer Mülltonne in Tatortnähe gefunden. Das Strafverfahren gegen unbekannt wurde indes eingestellt. Der Arbeitgeber ersetzte

seinem Piloten den Pilotenkoffer und die anderen beruflichen Dinge.

*Hausratversicherung wollte nicht zahlen*

Für seinen entwendeten Reisekoffer verlangte der Pilot rund 3300 Euro von seiner Hausratversicherung. Denn diese enthielt eine entsprechende Klausel, nach der gestohlene Sachen nach Aufbrechen eines abgeschlossenen Autos versichert sind. Die Versicherung wollte aber aufgrund fehlender Aufbruchspuren nicht zahlen.

*Richter entschieden im Sinne der Versicherung*

Der Pilot zog vor Gericht. Ohne Erfolg, die Richter entschieden im Sinne der Versicherung. Zwar gab der Pilot an, das Auto sicher verschlossen zu haben. Das Keyless-Go-System war seiner Ansicht nach durch eine sogenannte „Relay Attack“ entriegelt worden. Dabei überlagern Diebe die Funksignale des Schlüssels, sodass der Wagen offen bleibt. Doch dieser spezielle Fall mit Funkverstärkung eines Signals oder einem falschen Signal sei nicht von der Versicherung abgedeckt, so das Gericht. Der Wortlaut des Begriffs „Aufbrechen“ sei demnach eindeutig und umfasse die Anwendung von Gewalt – meist mit entsprechenden Spuren.

*Knackpunkt: Entsperrung per Funk*

Für eine Versicherung wäre die Grenze zu einem einfachen Vergessen des Abschließens „kaum nachprüfbar“. Es bestünde eine nicht unerhebliche Missbrauchsgefahr, so dass der Versicherung zugebilligt wird, die Abdeckung von Schäden mit der Formulierung „Aufbrechen“ einzugrenzen.

Fortsetzung auf Seite 20

Fortsetzung von Seite 19

Würde der Wagen unbefugt per Funk entsperrt, sei die Grenze zum schlichten Vergessen des Absperrens schwer zu ziehen.

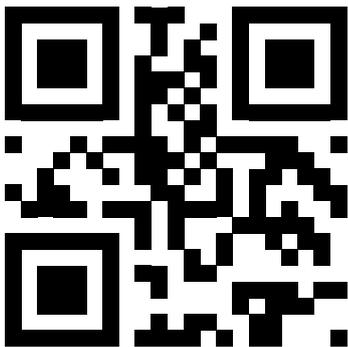
Die DAV-Verkehrsrechtsanwälte raten Besitzern von Autos mit solchen Schlüsselsystemen, das Kleingedruckte zu lesen und gegebenenfalls den Vertrag zu ergänzen.

© dpa-infocom,  
dpa: 210121-99-114810/6  
dpa

## **Mehrere Schilder missachtet – Raser muss erhöhtes Bußgeld zahlen**

Die Bußgeldbehörde hatte den Verstoß vom Juni 2018 mit dem im Bußgeldkatalog festgesetzten

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



Betrag von 70 Euro geahndet. Der Einspruch des Betroffenen dagegen ging nach hinten los.

Missachtet ein Fahrer mehrere Verkehrsschilder zur Geschwindigkeitsbegrenzung, kann ein erhöhtes Bußgeld verhängt werden. Das hat der 4. Strafsenat des Oberlandesgerichts Koblenz entschieden. In einem solchen Fall handle ein Fahrer – „wenn nicht gar vorsätzlich“ –, dann doch mit gesteigerter Fahrlässigkeit, heißt es in einer Mitteilung des Gerichts.

Im konkreten Fall war ein Mann in der Nähe von Neustadt/Wied mit seinem Wagen auf der Autobahn 3 mit 121 Kilometern pro Stunde unterwegs. Zulässig war dem Gericht zufolge eine Höchstgeschwindigkeit von 100. „Die Geschwindigkeitsbeschränkung war vor der Messstelle dreimal, im Abstand von jeweils rund einem Kilometer, beschildert“, heißt es in der Mitteilung.

Die Bußgeldbehörde hatte den Verstoß vom Juni 2018 mit dem im Bußgeldkatalog festgesetzten Betrag von 70 Euro geahndet. Auf den Einspruch des Betroffenen ging das zuständige Amtsgericht Linz darüber hinaus und erhöhte die Geldbuße auf 85 Euro.

Die Amtsrichter argumentierten, der Mann habe trotz der Verkehrsschilder sein Tempo nicht gedrosselt und so mit erhöhter Fahrlässigkeit gehandelt.

Mit einer Rechtsbeschwerde hatte der Mann beim Oberlandesgericht keinen Erfolg. Die Richter bestätigten die Rechtsauffassung des Amtsgerichts. Es könne von der Höhe des Bußgelds abgewichen werden, wenn besondere Umstände vorlägen.

Bei der Missachtung von mehreren Schildern habe es sich um einen Fall gehandelt, der nicht dem Grad der durchschnittlichen Fahrlässigkeit entsprochen habe. Die Entscheidung ist rechtskräftig. (dpa/ja)

Quelle: Verkehrsrundschau

## **Neues Gesetz macht Schluss mit unseriösen Abmahnungen**

Lange geplant, nun endlich verabschiedet: Das Gesetz, das die sogenannte Abmahn-Industrie stoppt. Auch der Zugang zu Ersatzteilen wird erleichtert.

Der Deutsche Bundestag hat am 10. September das „Gesetz zur Stärkung des fairen Wettbewerbs“ verabschiedet.

Künftig können Wettbewerber ihre Konkurrenten nicht mehr wegen Bagatelverstößen kostenpflichtig abmahnen und Vertragsstrafen verhängen.

**Bundestag beschließt Gesetz gegen Abmahnmissbrauch**  
Das bedeutet kurz zusammengefasst: dem Geschäft mit massenhaften Abmahnungen wird weitestgehend die Grundlage entzogen.

**Abmahnkosten:**  
Abgemahnte müssen bei Kleinigkeiten nicht mehr zahlen

Wenn ein Konkurrent (bzw. dessen Anwalt) zukünftig Verstöße gegen Kennzeichnungs- und Informationspflichten abmahnt, zum Beispiel einen Verstoß im Impressum, darf er die Kosten dafür nicht mehr dem Abgemahnten in Rechnung stellen.

Fortsetzung auf Seite 21

Fortsetzung von Seite 20

Das gilt auch für DSGVO-Verstöße von Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitern. Damit lohnt es sich für Abmahnanwälte nicht mehr, Kleinigkeiten anzumahnen und damit Geld zu verdienen. Außerdem wird bei Bagatell-Verstößen die Vertragsstrafe auf 1.000 Euro begrenzt. So soll verhindert werden, dass Kleinunternehmen wegen geringer Verstöße in finanzielle Schwierigkeiten geraten.

*Verbände müssen in Liste eingetragen sein*

Verbände dürfen nur noch abmahnen, wenn sie in einer Liste der Klagebefugten beim Bundesamt für Justiz eingetragen sind. Kritisiert wird, dass sich für abmahnwürdige Verbände erst einmal kaum etwas ändert. „Es wird viel davon abhängen, ob es dem Bundesamt für Justiz gelingt, unseriösen Abmahnvereinen die Aufnahme in die Liste abmahnbefugter Verbände zu versagen und wirksame Kontrollmechanismen zu etablieren“, sagt Kleinunternehmerin Dr. Vera Dietrich, die vor zwei Jahren mit einer Bundestagspetition das Gesetzgebungsverfahren angestoßen hat.

*Gesetz gegen Abmahnmissbrauch ist in Kraft getreten*

Das Gesetz gegen den Abmahnmissbrauch ist bereits am 02.12.2020 in Kraft getreten.

Beispiele für privilegierte Verstöße: [www.it-recht-kanzlei.de](http://www.it-recht-kanzlei.de)  
Abmahnkosten können fortan von Mitbewerbern nicht mehr gefordert werden z. B. bei:

- Impressumspflichten nach § 5 des Telemediengesetzes
- Die Pflicht zur Vorhaltung eines klickbaren Links auf die OS-Plattform der EU-Kommission

- Informationspflichten in Fernabsatzverträgen nach § 312dBGB (etwa: wesentliche Produkteigenschaften, Garantien, Lieferzeiten)
- Die Pflicht zur Vorhaltung einer Widerrufsbelehrung
- Die Vorschriften der Preisangabenverordnung.

---

### **Höchst Arbeitszeit bei mehreren Verträgen mit demselben Arbeitgeber EuGH, Urteil vom 17. März 2021 – C-585/19**

Wurden zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer mehrere Arbeitsverträge geschlossen, dann gilt die tägliche Mindestruhezeit für alle Verträge zusammengekommen und nicht für jeden Vertrag einzeln.

Im streitgegenständlichen Fall waren mehrere Sachverständige im Rahmen staatlich geförderter Programme zur Personalentwicklung aufgrund mehrerer Arbeitsverträge beim gleichen Arbeitgeber in verschiedenen Projekten eingesetzt. Die Gesamtzahl der für alle Projekte geleisteten Arbeitsstunden haben die in den Anweisungen der das Projekt verwaltenden Behörde vorgesehene Obergrenze von 13 Arbeitsstunden pro Tag überschritten.

Der EuGH stellt klar, dass die EU-Arbeitszeitrichtlinie die Arbeitszeit als jene Zeitspanne definiert, in der ein Arbeitnehmer arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Tätigkeit ausübt oder entsprechende Aufgaben wahrnimmt.

Ruhezeit sei die Zeitspanne außerhalb der Arbeitszeit. Beide Zeiten schließen sich einander

aus. Gleichzeitig verpflichtete die Richtlinie die Mitgliedstaaten, alle Maßnahmen zu treffen, damit jedem Arbeitnehmer pro 24 Stunden-Zeitraum eine Mindestruhezeit von elf zusammenhängenden Stunden gewährt werde.

Diese Anforderungen könnten nach Auffassung der Richter jedoch nicht gewährt werden, wenn diese Ruhezeiten für jeden Vertrag zwischen Arbeitnehmer und seinem Arbeitgeber getrennt geprüft würden.

Im vorliegenden Fall würden Ruhezeit sodann fälschlicherweise im Rahmen eines anderen Vertrags als Arbeitszeit angesehen werden, so dass beide Arbeitsverträge zusammen zu prüfen seien.

Dies ergebe sich auch nach der Auslegung der Richtlinie, wonach den Arbeitnehmern ein einheitlicher besserer Schutz der Sicherheit und der Gesundheit gewährleistet werden soll.

---

### **Vorgetäuschte Arbeitsunfähigkeit kann fristlose Kündigung rechtfertigen LAG Köln, Urteil vom 10. Dezember 2020 – 8 Sa 491/20**

Nach einem aktuellen Urteil des LAG Köln kann eine vorgetäuschte Arbeitsunfähigkeit grundsätzlich ein wichtiger Grund sein, der eine fristlose Kündigung rechtfertigt. Voraussetzung sei aber, dass der betreffende Arbeitnehmer unter Vorlage eines Attests der Arbeit fernbleibe und sich die Entgeltfortzahlung gewähren lasse, obwohl es sich in Wahrheit nur um eine vorgetäuschte Krankheit handele.

*Fortsetzung auf Seite 22*

Fortsetzung von Seite 21

Der Kläger war als Lagerist im Logistikunternehmen der Beklagten beschäftigt und wegen einer Magen-Darm-Krankheit für einen längeren Zeitraum arbeitsunfähig geschrieben.

Während dieses Zeitraums beobachtete der Vorgesetzte den Kläger als dieser in einer Pizzeria Speisen zur Kundenauslieferung in einen Lieferwagen brachte und kündigte dem Kläger sodann wegen vermuteter vorgetäuschter Arbeitsunfähigkeit fristlos, hilfsweise ordentlich.

Der Kläger trug vor, es habe sich lediglich um einen Freundschaftsdienst gehandelt.

Die Kölner Richter waren der Auffassung, dass die Kündigung in vorliegendem Fall keinen Bestand habe, da es der Beklagten nicht gelungen sei, den hohen Beweiswert der Arbeitsunfähig-

keitsbescheinigung zu erschüttern und darzulegen, dass die Krankheit nur vorgetäuscht gewesen sei.

Hierfür hätten Tatsachen vorgetragen werden müssen, die ausreichende Zweifel an der Richtigkeit des Attests begründeten.

---

**Betriebliche Altersvorsorge für Teilzeitbeschäftigte kann gekürzt werden BAG, Urteil vom 23. März 2021 – 3 AZR 24/20**

Versorgungsregelungen können wirksam vorsehen, dass eine Höchstgrenze eines Altersruhegelds bei in Teilzeit beschäftigten Arbeitnehmern entsprechend dem Teilzeitgrad während des Arbeitsverhältnisses gekürzt wird.

Die Klägerin war 40 Jahre lang, überwiegend in Teilzeit, bei der Beklagten beschäftigt. Seit Mai 2017 bezieht die Klägerin auf Grundlage der im Betrieb geltenden Konzernvereinbarung ein betriebliches Altersruhegeld, wonach Dienstzeiten in Teilzeitarbeit nur anteilig angerechnet werden.

Gegen die Berücksichtigung dieses Teilzeitfaktors hat sich die Klägerin im Wege ihrer Klage gewandt und die Zahlung zur Differenz zum höchstmöglichen Altersruhegeld begehrt.

Nach Auffassung der Erfurter Richter werde die Klägerin durch die Konzernvereinbarung nicht im Sinne von § 4 Abs. 1 sTzBfG wegen ihrer Teilzeitbeschäfti-

gung benachteiligt, da sie ein Altersruhegeld in dem Umfang erhalte, der ihrer erbrachten Arbeitsleistung im Verhältnis zur Arbeitsleistung eines gleich lang im Unternehmen der Beklagten in Vollzeit Beschäftigten entspreche.

---

**Weiterbeschäftigung im Homeoffice als milderes Mittel vor Änderungskündigung zur Verlagerung des Arbeitsorts ArbG Berlin, Urteil vom 10. August 2020 – 19 Ca 13189/19**

Arbeitgeber haben sich bei der Änderung der Arbeitsbedingungen durch Änderungskündigungen aufgrund unternehmerischer Entscheidungen auf das Maß zu beschränken, das für die Durchsetzung der unternehmerischen Entscheidung unabdingbar ist.

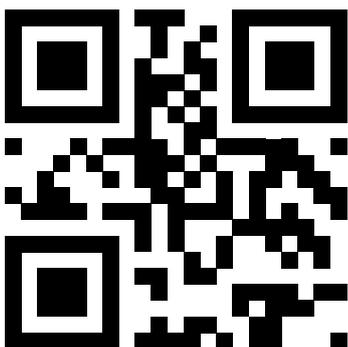
Die Klägerin ist im Berliner Betrieb der Beklagten als Vertriebsassistentin beschäftigt.

Im Januar 2019 schloss die Beklagte mit dem Betriebsrat einen Interessenausgleich, der eine vollständige Stilllegung des Berliner Betriebs zum Gegenstand hatte.

Daraufhin sprach die Beklagte im Oktober 2019 der Klägerin eine betriebsbedingte ordentliche Änderungskündigung zur Fortsetzung der Tätigkeit an einem anderen Arbeitsort aus. Hiergegen erhob die Klägerin Ände-

Fortsetzung auf Seite 23

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



Fortsetzung von Seite 22

rungsschutzklage und vertrat die Ansicht, dass die Beklagte ihr die weitere Beschäftigung von zu Hause aus ermöglichen müsse, da ihr Arbeitsplatz für mobile Arbeit geeignet sei.

Nach Auffassung des Gerichts war die vorliegende Änderungskündigung sozial ungerechtfertigt. Zwar liege eine unternehmerische Entscheidung der Beklagten vor, die zu einem Wegfall der Beschäftigungsmöglichkeit am bisherigen Betriebsstandort führe.

Allerdings habe in vorliegendem Fall auch die Möglichkeit bestanden, dass die Klägerin ihre Tätigkeit von zu Hause erbringen könne.

Zwar bestehe grundsätzlich kein Anspruch eines Arbeitnehmers auf eine Arbeit im Homeoffice. Allerdings seien stets die konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalls zu berücksichtigen.

Die Klägerin habe substantiiert dargelegt, dass ihre Tätigkeit insoweit digitalisiert sei, dass die geschuldete Arbeitsleistung auch von zu Hause aus erbracht werden könne.

Die Weigerung der Beklagten, der Klägerin in der aktuellen Pandemie-Zeit keine Arbeit im Homeoffice zu ermöglichen, sei „angesichts der nunmehr deutlich stärker erfolgten Verbreitung elektronischen Arbeitens von zu Hause aus der Zeit gefallen und letztlich willkürlich.“

### **Wegeunfall von einem dritten Ort zur Betriebsstätte ist versichert BSG, Urteil vom 30. Januar 2021 – B 2 U 218 R**

Nach einem aktuellen Urteil des BSG besteht auch dann ein Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung auf dem Arbeitsweg, wenn der Arbeitsweg von einem anderen Ort als der Familienwohnung angetreten wird. Im streitgegenständlichen Fall verunglückte der als Auslieferungsfahrer beschäftigte Kläger auf dem Weg von seiner Freundin zur Arbeitsstätte.

Da es sich bei der Wohnung seiner Freundin nicht um seine polizeiliche Meldeadresse handelte, lehnte die Beklagte die Anerkennung eines Arbeitsunfalls ab. Diese Rechtsauffassung teilten die Kasseler Richter nicht.

Der Kläger habe sich zum Unfallzeitpunkt objektiv auf dem unmittelbaren Weg zum Ort der Tätigkeit befunden und seine Handlungstendenz war auch subjektiv darauf gerichtet. Ferner stellt das BSG grundsätzlich klar, dass es bei einem Wegeunfall vom dritten Ort weder auf einen mathematischen oder wertenden Angemessenheitsvergleich der Wegstrecken nach der Verkehrsanschauung noch auf Motive für den Aufenthalt am dritten Ort ankomme. Ebenso unerheblich seien der erforderliche Zeitaufwand zur Bewältigung der verschiedenen Wege, das benutzte Verkehrsmittel oder das erhöhte Unfallrisiko. Entscheidend sei, ob der Weg unmittelbar zum Zweck der Aufnahme der beruflichen Tätigkeit bzw. unmittelbar nach deren Beendigung zurückgelegt wird.

### **Überblick Unfallschutz: Was ist Homeoffice und welche Unfälle sind versichert?**

Wer im Homeoffice arbeitet, ist grundsätzlich genauso versichert wie die Mitarbeiter, die vor Ort im Unternehmen arbeiten.

Allerdings muss der Unfall im Zusammenhang mit der Arbeit stehen – und das ist im Homeoffice nicht immer ganz leicht abzugrenzen.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) definiert einen Arbeitsunfall so: „Ein Unfall infolge einer versicherten Tätigkeit ist ein Arbeitsunfall und steht damit unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung.“

Maßgeblich ist dabei nicht unbedingt der Ort der Tätigkeit, sondern die Frage, ob die Tätigkeit in einem engen Zusammenhang mit den beruflichen Aufgaben steht“.

Auch wenn ein Unfall passiert, ist nicht ausschlaggebend. Wichtig ist nur, dass der Unfall in unmittelbarem Zusammenhang mit der Arbeit passiert. Das heißt, ein Mitarbeiter ist grundsätzlich in den Arbeitsräumen und auf betriebsbedingten Wegen versichert.

#### **Was sind betriebsbedingte Wege?**

Wir haben einige Beispiele für betriebsbedingte Wege zusammengestellt:

- Der Weg vom oder zum Drucker, Kopierer, Scanner, wenn dienstliche Unterlagen bearbeitet werden sollen und das Gerät in einem anderen Raum steht

Fortsetzung auf Seite 24

Fortsetzung von Seite 23

- Der Weg vom oder zum Server, wenn dieser zum Beispiel im Keller eines mehrstöckigen Hauses steht
- Der Weg von der oder zur Haustür, wenn ein Paket mit Arbeitsunterlagen geliefert wird
- Der Weg vom oder zum Betrieb, wenn der Mitarbeiter zu einer Besprechung vor Ort erscheinen muss, Unterlagen aus dem Unternehmen benötigt oder abgeben muss

### Nicht versichert: der private Lebensbereich

Diese Wege hingegen zählen zum privaten Lebensbereich des Mitarbeiters und sind nicht über die gesetzliche Unfallversicherung abgedeckt:

- Der Weg von den Privaträumen in die Arbeitsräume oder zurück
- Der Weg zur Toilette oder zurück
- Der Weg zur Küche oder zurück
- Der Weg von der oder zur Terrasse, um dort bei schönem Wetter mobil zu arbeiten
- Der Weg von der oder zur Haustür, wenn ein privates Paket geliefert wird
- Der Weg von oder in andere Räume, um die Kinder zu beaufsichtigen oder sie beim Homeschooling zu unterstützen

### Arbeitsunfall melden

Was Arbeitgeber tun müssen, wenn ein Arbeitsunfall passiert, fasst die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) auf ihrer Seite zusammen.

Homeoffice, Telearbeit, mobiles Arbeiten – was ist was?

Man spricht von Homeoffice, Telearbeit oder Heimarbeit. Was ist jeweils genau damit gemeint?

### Homeoffice

Beim Homeoffice handelt es sich um Telearbeit im Sinne der Arbeitsstättenverordnung (§ 2 Abs. 7 Arb-StättV). Es erfasst die Tätigkeit im Angestelltenverhältnis. In der betrieblichen Praxis wird der Begriff Homeoffice meist gleichbedeutend mit Telearbeit benutzt. Im Homeoffice ist der Arbeitsplatz – zumindest zeitweise – an einem festgelegten Platz in den Privaträumen des Arbeitnehmers eingerichtet.

### Mobiles Arbeiten

Für das mobile Arbeiten ist ausschlaggebend, dass die Verbindung zum Betrieb per Informations- und Kommunikationstechnik – also über mobile Endgeräte (z. B. Laptop, Tablet, Smartphone) – hergestellt wird.

Beim mobilen Arbeiten ist der Mitarbeiter nicht an ein festgelegtes – beispielsweise häusliches – Büro gebunden. Mitarbeiter können die Arbeit typischerweise an wechselnden Orten außerhalb des Unternehmens erledigen.

### Heimarbeit

Heimarbeiter besitzen eine rechtliche Sonderstellung. Die Rechtsbeziehungen der Vertragsparteien untereinander sind im Heimarbeitsgesetz (HAG) geregelt. Der Heimarbeiter ist zwar ebenfalls tatsächlich und wirtschaftlich vom Auftraggeber abhängig, im Gegensatz zum angestellten Arbeitnehmer aber nicht persönlich. Es kann auch Überschneidungen zwischen den verschiedenen Arbeitsformen geben.

## Jobticket in bestimmten Fällen kein lohnsteuerpflichtiger Arbeitslohn

Wird das Jobticket im Rahmen einer Gehaltsumwandlung gewährt, so ist der Vorteil grundsätzlich steuerpflichtig. Nach einem neuen Urteil stellt die Überlassung eines Jobtickets zur Beseitigung der Parkplatznot bei den Mitarbeitern jedoch keinen lohnsteuerpflichtigen Sachbezug dar.

Zuschüsse des Arbeitgebers, die zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn zu den Aufwendungen von Arbeitnehmern für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte gewährt werden, gelten als Arbeitslohn, der aber aufgrund ausdrücklicher Gesetzesregelung steuerfrei bleibt (§ 3 Nr. 15 EStG). Das Gleiche gilt für die unentgeltliche oder verbilligte Nutzung des Nahverkehrs.

### Jobticket bei Gehaltsumwandlung grundsätzlich steuerpflichtig

Werden das Jobticket oder der Zuschuss nicht „on top“ gewährt, sondern im Rahmen einer **Gehaltsumwandlung**, so ist der Vorteil grundsätzlich **steuerpflichtig**. Dann besteht für Arbeitgeber eine Wahlmöglichkeit zwischen

- einem Pauschalsteuersatz von 15 Prozent mit Anrechnung auf die Entfernungspauschale bei der Steuererklärung der Mitarbeiter
- neuerdings einem Pauschalsteuersatz von 25 Prozent ohne Minderung der Entfernungspauschale (§ 40 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 und Nr. 2 EStG).

oder

Fortsetzung auf Seite 25

Fortsetzung von Seite 24

Nach einem neuen Urteil könnte es jedoch auch in Entgeltumwandlungsfällen ganz ohne Lohnsteuer gehen.

### Jobticket zur Verringerung der Parkplatznot

Geklagt hatte eine Arbeitgeberin, auf dessen für Mitarbeiter kostenlos zur Verfügung gestellten Parkplätzen ein extremer Parknotstand bestand. Im Rahmen eines Parkraumbewirtschaftungskonzepts bot sie in Zusammenarbeit mit einem Verkehrsverbund ein sogenanntes Jobticket an. Dabei wurden die mit dem Verkehrsverbund ausgehandelten niedrigen Preise voll an die Beschäftigten weitergegeben. Das von den Beschäftigten zu zahlende Entgelt wurde monatlich über die Lohnabrechnung eingezogen.

Das Finanzamt wertete den sich aus diesem System ergebenden Preisvorteil als Sachbezug und geldwerten Vorteil im lohn-

steuerlichen Sinne und nahm den Arbeitgeber im Wege eines Lohnsteuerhaftungsbescheides in Anspruch.

### Überlassung eines Jobtickets als Teil eines Mobilitätskonzepts steuerfrei

Das Hessische Finanzgericht (*FG Kassel, Urteil v. 25.11.2020, 12 K 2283/17*) gab der Klage dagegen statt. Es handelte sich bei der **verbilligten Überlassung der Jobtickets nicht um lohnsteuerpflichtigen Arbeitslohn.**

Das Jobticket stelle nämlich **keine Prämie oder Belohnung** für eine Arbeitsleistung dar, die der Arbeitnehmer für die Arbeitgeberin erbringe. Vielmehr habe die Arbeitgeberin die Mobilitätskarte angeboten, um die Beschäftigten zur Nutzung des Nahverkehrs zu motivieren und so die **angespannte Parkplatzsituation zu entschärfen.**

Dass diese Maßnahme für die Beschäftigten das verbilligte Jobticket als positiven Reflex

nach sich zieht, spielt für das Gericht keine entscheidende Rolle.

### Hinweise:

- Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Eine Revision ist zwar nicht zugelassen, dagegen ist aber eine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesfinanzhof unter dem Az. VI B 5/21 anhängig.
- Das Urteil betrifft die Jahre 2013 und 2014, in denen es die heutige Steuerbefreiung für Jobtickets und die Pauschalierungsmöglichkeit mit 25 Prozent noch nicht gab.
- Ergänzend weist das Gericht darauf hin, dass auch die Parkplätze kostenfrei zur Verfügung gestellt wurden, ohne dass dies eine Lohnversteuerung nach sich gezogen hätte.

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

## „Sächsische Verkehrsnachrichten“

### Herausgeber:

Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V.

Palaisplatz 4

01097 Dresden

Telefon: 0351 8143270

Telefax: 0351 8143277

E-Mail: [info@lsv-ev.de](mailto:info@lsv-ev.de)

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

Präsident: Wieland Richter

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

**Anzeigen:** Petra Gerber

**Titelfoto:** Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH  
& Co. KG

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

# SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

- |   |                           |                       |
|---|---------------------------|-----------------------|
| <b>1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b> |                           |                       |
| Vollzeitlehrgang  | 06.09. – 25.09.2021       | Leipzig/Niederdorf    |
| Vollzeitlehrgang  | 01.11. – 20.11.2021       | Dresden               |
| <b>2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b>   |                           |                       |
| 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               |
| <b>3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV / TRGS 520</b>                        |                           |                       |
| Erstschulung (Fachk.) AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 10.09. – 18.09.2021       | Dresden               |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 27.08. – 28.08.2021       | Dresden               |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV   | 27.09. – 28.09.2021       | Leipzig               |
| Grundschulung TRGS 520  | 20.07. – 22.07.2021       | Dresden               |
| Fortbildung TRGS 520  | 11.11.2021                | Dresden               |
| <b>4. Gefahrgutausbildung</b>   |                           |                       |
| ADR Basiskurs (Samstag – Samstag – Samstag)   | 04. + 11. + 18.09.2021    | Dresden               |
| ADR Basiskurs (Samstag – Freitag – Samstag)   | 02. + 08. + 09.10.2021    | Leipzig               |
| ADR Auffrischkurs (Samstag – Samstag)   | 17.07. + 24.07.2021       | Leipzig               |
| ADR Auffrischkurs (Freitag – Samstag)   | 30.07. + 31.07.2021       | Dresden               |
| ADR Aufbaukurs Klasse 1   | 25.09.2021                | Dresden               |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstschr. + FoBi  | 04.10. – 07.10.2021       | Leipzig               |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstschr. + FoBi  | 08.11. – 11.11.2021       | Dresden               |
| <b>5. Gabelstapler- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung</b>                                       |                           |                       |
| Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse   | 23.08. – 25.08.2021       | Dresden               |
| Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnisse  | 23.08.2021                | Dresden               |
| Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.  | 27.08. + 28.08.2021       | Leipzig               |
| Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweis.  | 27.08.2021                | Leipzig               |
| Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.  | 24.09. + 25.09.2021       | Dresden               |
| Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweis.  | 24.09.2021                | Dresden               |
| <b>6. Weiterbildung für Unternehmer und Führungskräfte</b>                                      |                           |                       |
| GesprächsFÜHRUNG  | 03.09 & 10.09.2021        | Leipzig & Dresden     |
| Ausbildereignung / Ausbildung der Ausbilder (AEVO)  | 08.09. + 20.09–24.09.2021 | Dresden               |
| <b>7. Praxisseminare****</b>  |                           |                       |
| Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS  | Termine auf Anfrage       | alle + Inhouse        |
| Eco-Training  | Termine auf Anfrage       | alle + Inhouse        |
| <b>8. Berufskraftfahrerweiterbildung</b>  |                           |                       |
| SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3)   | 31.07.2021                | Dresden               |
| SVG Pausen mit System III. (KB 2)   | 07.08.2021                | Dresden               |
| SVG Ladungssicherung III. (KB 1)  | 11.09.2021                | Leipzig               |
| 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 Imageträger III (KB 1 + 3)   | 13.11.2021                | Dresden               |
| SVG Notfallmanagement III (KB 2 + 3)  | 23.10.2021                | Dresden               |
| SVG Alles was Recht ist III (KB 2 + 3)  | 21.08.2021                | Dresden               |
| SVG Transporter und Lkw bis 7,5t (KB 1 + 3)   | 24.07.2021                | Leipzig               |
| SVG Brandschutz (KB 3)  | 11.12.2021                | Leipzig               |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 19.07. – 23.07.2021       | Dresden               |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)   | 05.07. – 09.07.2021       | Niederdorf u. Leipzig |

\* förderfähig auch als BKrF-Weiterbildung

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

**SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH**

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

# Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie

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



- |  |   |
|--|---|
| <p><b>1. Weiterbildung gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz</b><br/>(auch als Inhouse-Schulung möglich)</p> | <p>23.08.2021 – 27.08.2021 GV / PV in C<br/>06.09.2021 – 10.09.2021 GV / PV in Z<br/>13.09.2021 – 17.09.2021 GV / PV in L<br/>10.07.2021 Modul 5 GV / PV in C<br/>17.07.2021 Modul 3 GV / PV in Z<br/>17.07.2021 Modul 2 GV / PV in L</p> |
| <p><b>2. Beschleunigte Grundqualifikation</b><br/>(auch beschleunigte Grundqualifikation für Umsteiger)</p>            | <p>ab 05.07.2021 in C<br/>ab 02.08.2021 in L<br/>ab 13.09.2021 in Z</p>   |
| <p><b>3. Fahrlehrerfortbildung gemäß § 53 Abs. 1 FahrlG</b></p>  | <p>ab 08.11.2021 in C<br/>ab 29.11.2021 in L</p>  |
| <p><b>4. Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)</b></p>  | <p>ab 18.09.2021 in Teilzeit in C<br/>ab 04.10.2021 in Vollzeit in C</p>  |
| <p><b>5. Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)</b></p>   | <p>ab 18.09.2021 in Teilzeit in C<br/>ab 04.10.2021 in Vollzeit in C</p>  |
| <p><b>4. Erwerb Fahrerlaubnis</b><br/>Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)</p>  | <p>ab 09.08.2021 in C<br/>ab 02.08.2021 in Z<br/>ab 13.09.2021 in L</p>   |
| <p><b>5. Baumaschinenführer</b></p>  | <p>ab 12.07.2021 in C<br/>ab 08.11.2021 in L</p>  |
| <p><b>6. Schulungen Gefahrgut</b><br/>Basiskurs</p>  | <p>ab 19.07.2021 in C<br/>ab 30.08.2021 in Z<br/>ab 06.11.2021 in L</p>   |
| <p>Auffrischung</p>  | <p>13.08. + 14.08.2021 in C<br/>09.07. + 10.07.2021 in Z<br/>18.09. + 25.09.2021 in L</p>   |
| <p>Gefahrgutbeauftragter Straße, Schiene<br/>Vorbereitung auf die Fortbildungsprüfung für Gefahrgutbeauftragte</p>     | <p>ab 13.09.2021 in C<br/>ab 20.08.2021 in C</p>  |
| <p><b>7. Ladekran Ausbildung</b></p>   | <p>ab 16.08.2021 in C / Z<br/>ab 13.09.2021 in L</p>  |
| <p><b>8. Ladungssicherung</b></p>  | <p>ab 26.07.2021 in C<br/>ab 19.07.2021 in Z<br/>ab 01.11.2021 in L</p>   |
| <p><b>9. Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen</b></p>            | <p>ab 23.08.2021 in C<br/>ab 27.09.2021 in L</p>  |
| <p><b>10. Gabelstaplerausbildung (Grundkurs)</b></p>   | <p>ab 30.07.2021 in C<br/>ab 08.09.2021 in Z<br/>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**



## Entwicklung Gebührenstruktur LKW-Maut

		Geltende Gebührenstruktur seit 01.01.2019 (Anlage 1 zum Bundesfernstraßenmautgesetz)	Neue Gebührenstruktur nach dem „2. EEMD-Gesetz“ (BGBl. I S. 1603) ab dem 01.10.2021
Emissionsklasse		Mautkategorien	Mautkategorien
Euro VI		<b>Kategorie A</b> 7,5 bis <12 t: 9,3 Cent/km 12 bis 18 t: 12,8 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 17,3 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 18,7 Cent/km	<b>Kategorie A</b> 7,5 bis <12 t: 7,9 Cent/km 12 bis 18 t: 12,6 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 16,9 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 18,3 Cent/km
Euro V / EEV		<b>Kategorie B</b> 7,5 bis <12 t: 10,4 Cent/km 12 bis 18 t: 13,9 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 18,4 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 19,8 Cent/km	<b>Kategorie B</b> 7,5 bis <12 t: 9,0 Cent/km 12 bis 18 t: 13,7 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 18,0 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 19,4 Cent/km
Euro IV	Euro III mit Filter PMK 2 oder höher	<b>Kategorie C</b> 7,5 bis <12 t: 11,4 Cent/km 12 bis 18 t: 14,9 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 19,4 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 20,8 Cent/km	<b>Kategorie C</b> 7,5 bis <12 t: 10,1 Cent/km 12 bis 18 t: 14,8 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 19,1 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 20,5 Cent/km
Euro III	Euro II mit Filter PMK 1 oder höher	<b>Kategorie D</b> 7,5 bis <12 t: 14,6 Cent/km 12 bis 18 t: 18,1 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 22,6 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 24,0 Cent/km	<b>Kategorie D</b> 7,5 bis <12 t: 13,4 Cent/km 12 bis 18 t: 18,1 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 22,4 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 23,8 Cent/km
Euro II		<b>Kategorie E</b> 7,5 bis <12 t: 15,6 Cent/km 12 bis 18 t: 19,1 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 23,6 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 25,0 Cent/k	<b>Kategorie E</b> 7,5 bis <12 t: 14,5 Cent/km 12 bis 18 t: 19,2 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 23,5 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 24,9 Cent/km
Euro I / Euro 0		<b>Kategorie F</b> 7,5 bis <12 t: 16,7 Cent/km 12 bis 18 t: 20,2 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 24,7 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 26,1 Cent/km	<b>Kategorie F</b> 7,5 bis <12 t: 15,6 Cent/km 12 bis 18 t: 20,3 Cent/km >18 t mit bis 3 Achsen: 24,6 Cent/km > 18 t mit 4 und mehr Achsen: 26,0 Cent/km