

03+04/2023 Sächsische



Verkehrsnachrichten



Wir gratulieren ganz herzlich ...

Im Monat März

zum 60. Geburtstag:

Herr Warnecke, IW-Transport GmbH, Leipzig

zum 50. Geburtstag:

Herr Münster –
MIREG Mitteldeutsche Recycling GmbH,
Chemnitz

Herr Veit –
Küchenmontagen & Umzugsservice Lars Veit,
Gahlenz

Im Monat April



zum 50. Geburtstag:

Sven Kische –
FedEX Express Deutschland GmbH,
Leipzig, Wiedemar, Nossen

zum Firmenjubiläum 120 Jahre

Grafe Transport, Karsten Grafe e.K. Stölpchen

zum Firmenjubiläum 75 Jahre

Zaspel Transport GmbH, Machern OT Lübschütz



DAKO

Wir freuen uns, ein neues Fördermitglied, die DAKO GmbH, begrüßen zu können, welche Softwarelösungen für die optimale Steuerung von Transporten entwickelt.

Bitte beachten Sie die Werbung auf der Rückseite dieser Ausgabe der Sächsischen Verkehrsnachrichten.

Mitgliederversammlung 2023

Sehr geehrte Mitglieder,

wir möchten Sie schon jetzt auf unsere diesjährige Mitgliederversammlung aufmerksam machen und bitten, sich den Termin vorzumerken.

Die 33. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV e.V. findet am

**11. November 2023,
im Gondwanaland im Zoo Leipzig,**

und damit auch in diesem Jahr wieder an einem außergewöhnlichen Veranstaltungsort statt.

Die Einladung zur Mitgliederversammlung werden wir Ihnen zeitnah zusenden.



www.lsv-ev.de

Inhaltsverzeichnis

Wir gratulieren ganz herzlich ...		Corona	
Im Monat März und im Monat April	2	Corona-Schutzmaßnahmen laufen aus	14
Verbandspolitik		Gefahrgut	
Gemeinsames Positionspapier: Öko-Effizienzvorteile von Lang-Lkw jetzt nutzen!	4	Ohne Ausnahme	14
Allianz der Güterkraftverkehrs- und Busbranche für Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung	4	Personenverkehr	
Verkehrspolitik		Koalitionsausschuss: Ab 2030 nur noch emissionsfreie Busse bei Neubeschaffungen	15
Gemeinsame Position von DSLV, AMÖ, BIEK, BGL und BWVL: Eckdaten für eine CO ₂ -basierte Maut	5	Update 3 – Überbrückungshilfen – Schlussabrechnung von Paket 2	16
Geltungsdauer für die Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot beim Transport von Mineralöl und Flüssiggas in den Bundesländer	5	Deutschlandticket beschlossen	16
Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Ausnahme-genehmigung vom Sonntags- und Feiertagsfahrverbot nach § 30 Abs. 3 StVO für die Transporte der Erntezeit 2023	6	Urteil: Reiseveranstalter haben Wahlrecht bei Storno-Entschädigung	18
Güterverkehr		NIEDERLANDE: Planung von möglichem Reisebusverbot in Teilen Amsterdams	18
Holztransporte: Langholzerlass Baden-Württemberg vom 06. April 2023	7	NIEDERLANDE: Vergnügungssteuer für Stadtrundfahrten abgeschafft	19
Langholzerlass Bayern vom 03. April 2023	7	NIEDERLANDE: Wiedereinsatz von Stewards in Amsterdam	19
Starker Anstieg der Erzeugerpreise in Verkehr und Lagerei 2022	7	ITALIEN: Fahrverbote an der Amalfiküste	19
Buchtip		POLEN: Vereinfachtes Steuersystem	19
Neue Auflage: Mitarbeiteranweisung Gefahrgut in Versandstücken	8	BELGIEN: Nur noch vierteljährliche Steuererklärung ab Juli 2023	20
Internationaler Verkehr		GROSSBRITANNIEN: elektronische Einreisegenehmigung	20
ÖSTERREICH: Vollsperrung des Arlberg隧unnels S16 vom 24. April bis 6. Oktober 2023.	9	FRANKREICH/GROSSBRITANNIEN Neuer Check-In via App	20
VEREINIGTES KÖNIGREICH: Wichtige Information über Carnet ATA, Carnet TIR und SAD-Beförderungen	9	BOSNIEN-HERZEGOWINA Mostar führt neue Bus-Vignette ein	20
UKRAINEKRIEG: Zehntes Sanktionspaket der EU gegen Russland vom 25.02.2023	9	Recht / Steuern / Versicherung	
UKRAINE: Pilotprojekt „Elektronische Warteschlange beim Grenzübertritt“	10	Unterschiedliche Zuschläge bei regelmäßiger und unregelmäßiger Nachtarbeit	21
REPUBLIK MOLDAU/UKRAINE: Verlängerung des temporären Straßengüterverkehrsabkommens	10	Pfändungsfreigrenzen	21
Deutscher Zoll veröffentlicht neue Verfahrensanweisung ATLAS – Änderungen bei er Beantragung zollrechtlicher Bewilligungen/EU-Trader-Portal EU-TP	11	Inflationsausgleichsprämie – BMF veröffentlicht FAQs	22
Sanierungsmaßnahme B 28 Europabrücke Kehl von Mai bis September 2023	11	Urlaubsabgeltung unterliegt der üblichen Verjährung	22
ASERBAIDSCHAN: Genehmigungsausgabe an der Grenze wird eingestellt	11	Urlaubsabgeltung unterliegt tariflicher Ausschlussfrist	22
Mont Blanc-Tunnel: Vorläufiger Kalender der geplanten Wartungsarbeiten April – Dezember 2023	11 – 13	Siegburg: Feiern bei Krankheit rechtfertigt Kündigung	23
		Konstanz: Beschwerden nach COVID-19-Impfung sind kein Arbeitsunfall	23
		Betriebsratsbeteiligung bei Versetzung kann nicht einfach nachgeholt werden	23
		Ansprüche aus Annahmeverzug bzw. auf Entgeltfortzahlung bei fehlender gesundheitlicher Eignung	24
		Steuerfreie Zahlungen nach dem Infektionsschutzgesetz (IfSG)	24
		Bildungsangebote	
		Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	27
		SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	27

Verbandspolitik

Gemeinsames Positionspapier: Öko-Effizienzvorteile von Lang-Lkw jetzt nutzen!

Kernforderungen:

Hängepartie bei Lang-Lkw-Änderungsverordnung beenden und Planungssicherheit für verlängerten Sattelaufleger schaffen!

Eine breite Allianz von Verbänden und Unternehmen der Logistikbranche sowie der Industrie und des Handels fordern die Bundesregierung in einem gemeinsamen Positionspapier auf, endlich den Rechtsrahmen für den verbreiteten Einsatz von Lang-Lkw verbindlich zu beschließen.

Unterzeichner des Papiers, das wir interessierten Mitgliedsunternehmen gern zusenden, sind die Verbände BvDP, BGA, BGL, BIEK, BWVL, DIHK, DSLV, HDE und VDA sowie eine Reihe von Einzelunternehmen.

Konkret fordert die Verbändeallianz:

1. die fertig vorliegende 11. Änderungsverordnung für den Einsatz von Lang-Lkw zu beschließen und das in Vorberei-

tung befindliche Verfahren zur 12. Änderungsverordnung einzuleiten

2. der Verlängerung des Probebetriebs des Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattelaufleger) ab dem 1. Januar 2024 zustimmen und sich auf EU-Ebene für die Möglichkeit eines internationalen Regelbetriebs dieser Fahrzeuge einsetzen.

Allianz der Güterkraftverkehrs- und Busbranche für Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung

Die Spitzenverbände der Güterkraftverkehrs- und Busbranche BDE, bdo, BGL und DSLV haben sich vor dem Hintergrund des Fahrer mangels für eine grundlegende Reform der Berufskraftfahrer-Ausbildung ausgesprochen. Die Branchenverbände haben dazu ein gemeinsames Positionspapier veröffentlicht, sich in einem Brief an den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr Oliver Lüksic gewandt und einen Runden Tisch zur Entbürokratisierung der Berufskraftfahrerqualifikation gefordert.

Das Positionspapier orientiert sich stark an der gemeinsamen Stellungnahme von bdo und BGL anlässlich einer Öffentlichen Anhörung im Deutschen Bundestag am 26. September 2023, geht aber noch in einigen Punkten darüber hinaus.

Konkret schlagen die Branchenverbände folgende Maßnahmen vor:

- Integration der Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung („2 in 1“)
- Abbau der Sprachbarrieren bei Berufskraftfahrerqualifikation und Führerscheinerwerb
- Öffnung des Prüfmonopols zur Bekämpfung des Mangels an Prüfeterminen
- Unbürokratische Anerkennung ausländischer Führerscheine
- Aufhebung des Wohnortprinzips für Führerschein und Berufskraftfahrerqualifikation
- Digitalisierung von Aus- und Weiterbildung (E-Learning) sowie in der Verwaltung
- Anpassung der Mindestalter-Regelung für BKF

Das Positionspapier senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

„Sächsische Verkehrsnachrichten“

Herausgeber:

Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V.
Palaisplatz 4, 01097 Dresden
Telefon: 0351 8143270, Telefax: 0351 8143277
E-Mail: info@lsv-ev.de, Internet: www.lsv-ev.de

Präsident: Wieland Richter

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

Anzeigen: Petra Gerber

Titelfoto: Schmitz Cargobull AG

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, E-Mail: info@loessnitzdruck.de

Verkehrspolitik

Gemeinsame Position von DSLV, AMÖ, BIEK, BGL und BWVL: Eckdaten für eine CO₂-basierte Maut

Das Bundesministerium für Digitales und Infrastruktur (BMDV) bereitet derzeit das Sechste Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vor, das bereits zum 1. Januar 2024 in Kraft treten soll. Wichtigste Änderung wird die Einführung einer Mautkomponente für CO₂-Emissionen sein.

Im Vorfeld hat der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik gemeinsam mit dem Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), dem Bundesverband Paket- und Expresslogistik (BIEK), dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sowie dem Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) Eckdaten für die Ausgestaltung zukünftiger Mautteilsätze für CO₂-Emissionen ausgearbeitet, die dem BMDV als Orientierung dienen sollen.

Die beiden wesentlichen Junktims hierfür sind:

- Die Mehreinnahmen aus der CO₂-differenzierten Maut müssen zweckgebunden in die klimafreundliche Transformation allein des Straßengüterverkehrs fließen. Insbesondere müssen die Mautmehreinnahmen genutzt werden, um Förderprogramme wie das Programm Klimaschutzende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI) und die

Förderung intelligenter Trailer-technologie (ITT) im Rahmen des Förderprogramms zur Erneuerung der Nutzfahrzeugflotte (ENF) auszubauen. Der bestehende Infrastrukturkostenanteil der Maut muss stabil bleiben und in den Ausbau und die Erneuerung der Straßeninfrastruktur einschließlich Lkw-Parkplätze fließen.

- Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, können die CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut und ein CO₂-Zuschlag nur unter der Maßgabe eingeführt werden, dass eine Mehrfachbelastung durch CO₂-Preise ausgeschlossen wird.

Hierzu haben die Verbände Vorschläge für eine sukzessive Mautanpassung und für Kompensationsmechanismen vorgelegt.

Interessierten Mitgliedsunternehmen senden wir das gemeinsame Positionspapier auf Anforderung gern zu.

Geltungsdauer für die Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot beim Transport von Mineralöl und Flüssiggas in den Bundesländer

Das BMDV hat vor dem Hintergrund des bestehenden Mangels an Transportkapazitäten die Behörden der Bundesländer gebeten, Ausnahmen vom Sonn- und

Feiertagsfahrverbot für den Transport von Mineralöl und Flüssiggas (inkl. unmittelbar erforderlicher Leerfahrten) zu erlassen, bzw. im Wege des Opportunitätsprinzips von Kontrollen abzusehen.

Die Bundesländer haben bzgl. der Geltungsdauer nicht alle die gleiche Regelung getroffen. Einige Ausnahmeverfügungen sind schon zum 01.01.2023 abgelaufen.

Im Folgenden der aktuelle Stand bzgl. der Ausnahmen (Änderungen vorbehalten).

Das Lkw-Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen ist für den Transport von Mineralöl und Flüssiggas ausgesetzt:

- Baden-Württemberg bis 30.06.2023
- Bayern bis 01.01.2023
- Berlin bis 30.06.2023
- Brandenburg bis 30.06.2023
- Bremen bis 30.04.2023
- Hamburg bis 31.01.2024
- Hessen bis 30.06.2023
- Meck-Pom. bis 30.04.2023
- Niedersachsen bis 30.04.2023
- NRW bis 30.06.2023
- Rheinland-Pfalz bis 30.04.2023
- Saarland bis 30.06.2023
- Sachsen bis 02.07.2023
- Sachsen-Anhalt bis 01.01.2023
- Schleswig-Holstein bis 30.04.2023

Zu beachten: Die Aussetzung des Fahrverbots für Hilfslieferungen in die Ukraine weicht teils von diesen Angaben ab.

Das SMWA teilt mit: Vollzug der Straßenverkehrs- Ordnung (StVO), Ausnahmegenehmigung vom Sonntags- und Feiertagsfahrverbot nach § 30 Abs. 3 StVO für die Transporte der Erntezeit 2023

Zur Vermeidung von Transport- und Lagerverlusten während der Ernte 2023 wird gemäß § 46 Abs. 2 StVO eine allgemeine Ausnahmegenehmigung vom Sonntags- und Feiertagsfahrverbot nach § 30 Abs. 3 StVO erlassen:

I.

Die Sicherstellung der Erntetransporte ist als dringender Fall im Sinne der Ziffer I. Nr. 1 lit.a) zu Nr. 7 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu § 46 StVO zu erachten.

Die Ausnahmegenehmigung gilt ab dem 1. Mai 2023 und endet mit Ablauf des

- 15. September 2023 für die Getreide- und Hülsenfruchternte
- 15. Oktober 2023 für die Getreide- und Hülsenfruchternte in Gebirgsregionen
- 31. Oktober 2023 für die Futter- und Maisernte.

Die Ausnahmegenehmigung gilt nur für Transporte:

1. Vom Feld zum landwirtschaftlichen Erzeugerbetrieb,
2. Vom landwirtschaftlichen Erzeugerbetrieb oder vom Feld
 - Zu Siloanlagen, Lager- und Sammelstellen
 - Zu Betrieben oder Einrichtungen, die das Gut lagerungsfähig aufbereiten oder sofort weiterverarbeiten

- Zu Einrichtungen des Landwarenhandels
- Zu Bahnhöfen, Kaianlagen oder sonstigen Verladestellen.

3. Zwischen den unter 1. und 2. genannten Stellen.

sowie für Leerfahrten, die mit den Transporten nach 1. bis 3. im Zusammenhang stehen. Sofern die Transporte in Ausnahmefällen über einen Umkreis von 75 km Luftlinie hinausgehen, sind Einzelausnahmegenehmigungen zu beantragen.

Die Ausnahmegenehmigung umfasst auch die Betankung landwirtschaftlicher Geräte und Fahrzeuge im Rahmen von Ziffer I.

Die samstäglichen Fahrverbote in der Zeit vom 1. Juli bis 31. August jedes Jahres gemäß Ferienreisezeitverordnung vom 13. Mai 1985 (BGBl. I S. 774), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 1011) geändert worden ist, werden von dieser Ausnahmegenehmigung nicht berührt.

Die Benutzung von Bundesautobahnen ist nicht gestattet.

II.

Es gelten folgende Nebenbestimmungen:

1. Von der Ausnahmegenehmigung darf wegen der gebotenen Rücksicht auf die Sonntags- und Feiertagsruhe, Wohnbevölkerung und Umwelt nur äußerst restriktiv, d. h. nur bei unbedingt notwendigen Fahrten Gebrauch gemacht werden.
2. In einem schriftlichen Fahrauftrag sind das amtliche Kennzeichen sowie Transportquelle und -ziel auszuweisen. Dieser ist vom Inhaber oder Leiter des landwirtschaftlichen Erzeuger-

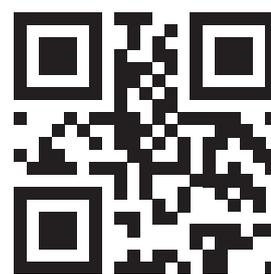
betriebes bzw. der Einrichtung oder dessen Vertreter zu unterschreiben. Ein Fahrauftrag kann über mehrere Einsätze und/oder Tage ausgestellt werden.

3. Die für den betreffenden Transport zu verladenden Güter sind einzeln und genau aufzuführen.
4. Es ist zu gewährleisten, dass die Ausnahmen von Sonntags- und Feiertagsfahrverbot unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie unter sorgfältiger Beachtung der jeweiligen Verkehrslage in Anspruch genommen werden.
5. Alle weiteren Vorschriften der StVO sowie die einschlägigen Bestimmungen der StVZO sind auch bei den Erntetransporten einzuhalten. Weisungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie der Polizei ist unbedingt nachzukommen.
6. Der jederzeitige Widerruf dieser Genehmigung bleibt vorbehalten.

III.

Die Ausnahmegenehmigung ergeht gemäß, § 5 Abs. 1 Nr. 2 Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) gebührenfrei.

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



Güterverkehr

Holztransporte: Langholzerlass Baden-Württemberg vom 06. April 2023

Erlaubnisse nach §29 Abs. 3 StVO und Ausnahmegenehmigungen nach §46 Abs. 1 Nr. 5 StVO zur Durchführung von Langholztransporten

Geltungsbereich

Der Langholzerlass von BW gilt für Transporte von bzw. in die nachfolgend aufgeführten Bundesländer sowie (unter Beachtung der Einschränkungen unter Ziffer 3 des Erlasses) innerhalb dieser Bundesländer:

- Baden-Württemberg
- Bayern
- Rheinland-Pfalz
- Saarland

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Die Regelung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2027 außer Kraft.

Holztransporte: Langholzerlass Bayern vom 03. April 2023

Erlaubnisse nach §29 Abs. 3 StVO und Ausnahmegenehmigungen nach §46 Abs. 1 Nr. 5 StVO zur Durchführung von Langholztransporten

Geltungsbereich

Die Regelungen gelten für Transporte von bzw. in die nachfolgend aufgeführten Bundesländer sowie (unter Beachtung der Einschränkungen unter Ziffer 4 des Erlasses) innerhalb dieser Bundesländer, jedoch ohne Bundesautobahnen:

- Baden-Württemberg
- Bayern
- Rheinland-Pfalz
- Thüringen

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Die Regelung tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft und mit Ablauf des 31.12.2027 außer Kraft. Die Regelung vom 10.01.2023 tritt mit Inkrafttreten dieser Regelung außer Kraft.

Starker Anstieg der Erzeugerpreise in Verkehr und Lagerei 2022

Im Jahr 2022 gab es mit 9,6 Prozent den größten Anstieg der Erzeugerpreisindizes im Wirtschaftsabschnitt **Verkehr und Lagerei**.

In allen anderen vom Statistischen Bundesamt (Destatis) erhobenen Dienstleistungsbereichen fiel der Preisanstieg mit 5,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr geringer aus.

Zwar fällt der Preisanstieg in „Verkehr und Lagerei“ im Vergleich mit dem Anstieg 2021 insgesamt geringer aus (plus 19,5 Prozent gegenüber 2020). Mit Ausnahme der Güterbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt sowie der Speditionsleistungen war der Preisanstieg 2022 bei den anderen Verkehrsarten jedoch deutlich höher als im Jahr zuvor.

Mit einem Plus von 13,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr war die Beschleunigung des Preisanstieges in der **Güterbeförderung im Straßenverkehr** am ausgeprägtesten (2021 zu 2020: 2,6 Prozent). Zu den deutlich gestiegenen Preisen trugen nach Aussage von Destatis vor allem gestiegene Treibstoffkosten bei sowie ein Mangel an Lkw-Fahrerinnen und -Fah-

ren, der zu höheren Lohnkosten und Laderaumknappheit führte. Ebenfalls stark gestiegen sind die Preise für **Speditionsdienstleistungen** um 12,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr, vor allem getrieben von der Kraftwagen- und der Luftfrachtspedition.

Mit einem Plus von 20,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichneten auch die Preise für **Luftfracht** nochmals einen stärkeren Anstieg als 2021 (plus 15,9 Prozent gegenüber 2020). Neben gestiegenen Kosten für Kerosin erforderte nach Angaben des Statistischen Bundesamts zudem die Sperrung des russischen Luftraums infolge des Kriegs in der Ukraine längere Flugrouten nach Asien, was sich in höheren Preisen niederschlug. Außerdem blieben die Kapazitäten bei der Bellyfracht durch die reduzierten Passagierflüge weiter knapp.

Für **Güterbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt** fiel der Preisanstieg 2022 mit 8,2 Prozent deutlich geringer aus als im Jahr 2021, in dem die Raten durchschnittlich um 121,2 Prozent gegenüber 2020 zulegten. Dieser massive Anstieg resultierte aus den coronabedingten Verwerfungen im Seehandel, welche laut Destatis in Verbindung mit gestiegenen Treibstoffkosten auch in der ersten Jahreshälfte 2022 noch nachwirkten und die Preise hochhielten. Im weiteren Jahresverlauf normalisierten sich die Lieferketten zunehmend, was in der Folge im 4. Quartal 2022 zu einem massiven Preisrückgang führte (minus 36,7 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal).

Zu den detaillierten Erzeugerpreisindizes für Dienstleistungen im Wirtschaftsabschnitt „Verkehr und Lagerei“ geht es hier:

<https://www.destatis.de>.

Buchtipp

Presseinformation



Neue Auflage: Mitarbeiteranweisung Gefahrgut in Versandstücken

München, März 2023

Im Verlag Heinrich Vogel ist die neue Ausgabe der Mitarbeiteranweisung „Gefahrgut in Versandstücken“ erschienen. Sie berücksichtigt die Neuerungen nach ADR 2023.

Die Broschüre wurde um vier Seiten erweitert und enthält jetzt größere Abbildungen, wie zu den Zusammenladeverboten und der Verpackungs-codierung. **Auch die Tabelle zu den Freigrenzen nach 1.1.3.6 des ADR ist sehr gut lesbar dargestellt. Darüber hinaus wurden Bilder aktualisiert und ergänzt.** Die Mitarbeiteranweisung richtet sich an alle Fahrer, die gefährliche Güter auf der Straße in Versandstücken befördern und alle Mitarbeiter, die mit dem Handling der gefährlichen Fracht befasst sind. Sie ist aufgebaut nach dem Ablauf der Beförderung (von „Bevor Sie aufladen“ bis „Vor dem Entladen“) und enthält das Basiswissen, was der Mitarbeiter beim Transport der gefährlichen Fracht beachten muss. Die Broschüre unterstützt als Einführung in die komplexe Materie und Schulungshilfe Ausbilder sowie verantwortliche und beauftragte Personen bei ihren Unterweisungen.

Die „10 wichtigsten Punkte“ fassen wesentliche Lernziele der Mitarbeiteranweisung zusammen. Mit der abtrennbaren Karte kann sich der Arbeitgeber die Unterweisung bescheinigen lassen. Zusätzlich unterstützt der QuickCheck die Mitarbeiter im Alltag.

Auswahl Inhalt:

- Klassifizierung/Identifizierung
- Verpacken gefährlicher Güter
- Kennzeichnung und Bezettelung
- Begleitpapiere nach ADR
- Durchführung der Beförderung



Mitarbeiteranweisung Gefahrgut in Versandstücken Beförderung auf der Straße

Broschüre | 16 Seiten | DIN A4

Bestell-Nr.: 13998

Preis: € 4,65 (€ 5,53 inkl. MwSt.)

ab 20 Stück € 4,16 | ab 50 Stück € 3,93 | ab 100 Stück € 3,47 |
ab 250 Stück € 3,33

Internationaler Verkehr

ÖSTERREICH:

Vollsperrung des Arlberg-tunnels S16 vom 24. April bis 6. Oktober 2023.

Eine weitere Sperrung für 6 Monate ist im Jahr 2024 geplant.

Am 24. April 2023 beginnt die ASFINAG mit umfassenden Sanierungsarbeiten im Arlbergtunnel. In der Folge kommt es in den Sommermonaten 2023 und 2024 zu jeweils mehrmonatigen Sperrungen dieser wichtigsten Straßenverbindung zwischen Tirol und Vorarlberg.

Es stehen zahlreiche Alternativrouten zur Verfügung, wie z. B. über Rosenheim-München (Deutschland), über Gotthard und San Bernardino (Schweiz) oder über den Fernpass.

Für die Benutzung des Arlbergpasses kann eine Ausnahmegenehmigung für den Ziel- und Quellverkehr eingeholt werden. Ein klar definiertes Gebiet für den Ziel- und Quellverkehr soll die Nutzung des Arlbergpasses für Lkw ermöglichen.

Ausweichrouten für die Zeit der Vollsperrung:

- Arlbergpass Straße (B 197/L 197)
- Fernpass (B 179)
- Strecke Rosenheim-München (Deutschland)
- Gotthard (Schweiz)
- San Bernardino (Schweiz)

Zum Antragsformular für die Freistellungsgenehmigung geht es hier: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsrecht/formulare/Antrag_Ausnahmebewilligung_Sperre_Arlbergtunnel.doc

Weitere Infos unter:

https://www.asfinag.at/ueberuns/presse/pressemeldungen/ausblick-sanierung-und-sperre-s-16-arlbergtunnel-2023-2024/Neue_Fahrbahn_für_Arlbergtunnel_mit_zwei_Sperren_2023_und_2024

VEREINIGTES KÖNIGREICH: Wichtige Information über Carnet ATA, Carnet TIR und SAD-Beförderungen

Unternehmen, die Waren über GVMS-Standorte mit einem Carnet ATA, Carnet TIR oder einem SAD-Dokument befördern, müssen die folgenden Änderungen beachten, die ab dem 28. März 2023 in Kraft getreten sind.

Seit dem 28. März leitet GVMS alle ATA/TIR- und SAD-Papiere zur Bestätigung an einen Hafen oder ein IBF weiter.

Das bedeutet, dass Unternehmen bei der Beförderung von Waren mit Carnet ATA/TIR oder SAD-Anmeldungen auf Papier an GVMS-Standorten sicherstellen müssen, dass ihre ATA/TIR/SAD-Referenzen in einem Warenbewegungs-nachweis (GMR) enthalten sind, bevor sie den Hafen/IBF zur Bestätigung der Unterlagen aufsuchen, wo alle auf dem GMR angebrachten Sperrvermerke freigegeben werden.

Wenn Unternehmen die ATA/TIR/SAD-Referenzen nicht in den GMR aufnehmen, kann sich der Transport dadurch verzögern.

Quelle: HMRC

UKRAINEKRIEG:

Zehntes Sanktionspaket der EU gegen Russland vom 25.02.2023

Mit dem umfassenden zehnten Sanktionspaket der EU vom 25.02.2023 hat der Rat entschieden, Beschränkungen gegen weitere 87 natürliche und 34 juristische Personen zu verhängen, denen vorgeworfen wird, substantielle Beiträge zum Krieg gegen die Ukraine zu leisten. Einschließlich der jetzt ausgesprochenen neuen Sanktionen sind damit nunmehr insgesamt 1.473 natürliche und 205 juristische Personen von den „restriktiven Maßnahmen der EU in Bezug auf Handlungen, die die territoriale Unversehrtheit, Souveränität und Unabhängigkeit der Ukraine untergraben oder bedrohen“, betroffen. Ihre Vermögenswerte werden eingefroren.

EU-Bürgern und Unternehmen ist es untersagt, ihnen Gelder zur Verfügung zu stellen. Natürliche Personen unterliegen zudem einem Reiseverbot, das ihnen die Einreise in oder die Durchreise durch EU-Gebiete untersagt.

Auf politischer/institutioneller Ebene betreffen die neuen Restriktionen des Rates wichtige Entscheidungsträger, z. B.

- neue Mitglieder des Föderationsrates der Russischen Föderation seit dem 20. Dezember 2022, darunter der Vertreter der illegal annektierten sogenannten „Volksrepublik Luhansk“ und stellvertretende Sekretär des Generalrats der Partei „Einiges Russland“

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung von Seite 9

- 19 stellvertretende Minister und eine Reihe von Beamten der russischen Regierung, einschließlich der Leiter von Bundesbehörden
- 4 Abgeordnete der Staatsduma
- die Allrussische Volksfront und 5 mit ihr verbundene Personen. Die Bewegung Allrussische Volksfront (ONF) organisiert eine soziale Kampagne „Alle für den Sieg!“, mit der sie Sach- und Geldspenden zur Unterstützung der Militäreinheiten der so genannten „Donezker Volksrepublik“ und „Luhansker Volksrepublik“ sammelt.

Weitere Restriktionen betreffen Amtsträger des russischen Militär- und Verteidigungssektors, darunter russische Militärführer und zwei Militärkommandeure der Gruppe Wagner, die in Gebieten der Ukraine eingesetzt sind, in denen Gräueltaten an der Zivilbevölkerung begangen wurden, sowie Unternehmen, die Raketen, Drohnen, Flugzeuge, Militärfahrzeuge, Kriegsschiffe oder Kontrollsysteme herstellen und die russischen Streitkräfte beliefern.

Der Rat verhängt ferner Sanktionen gegen Personen, die für die Deportation und Zwangsadoption ukrainischer Kinder verantwortlich sind. Um gegen die anhaltende Besetzung von Gebieten in der Ukraine vorzugehen, hat der Rat zudem Vertretungsbehörden ins Visier genommen, wie die „Staatsanwälte“ in den vier illegal annektierten ukrainischen Regionen Luhansk, Donezk, Cherson und Saporischschja sowie das „Ministerium“ für Notstandssituationen der Volksrepublik Donezk. Der Rat verhängt außerdem Sanktionen gegen Organisationen wie Rossyia Segodnya und Einzelper-

sonen, darunter Autoren, Moderatoren und hochrangige Führungskräfte großer Fernsehsender und Medienkonzerne, Propagandisten und andere Persönlichkeiten. Sie verseuchen den öffentlichen Raum mit Desinformationen und tragen zur militärischen Kriegsführung durch Informationskriege bei. Gegen vier iranische Personen, die an der Entwicklung und Lieferung von Drohnen beteiligt waren, die von Russland gegen die Ukraine eingesetzt wurden, wurden Sanktionen verhängt.

Die neuen Listen umfassen zudem Wirtschaftsakteure in Sektoren, die eine wesentliche Einnahmequelle Russlands darstellen oder die russische Regierung finanziell unterstützen. Zu den sanktionierten Einrichtungen gehören Banken wie die Alfa-Bank, die Rosbank und die Tinkoff Bank, der Nationale Vermögensfonds der Russischen Föderation und die Russische Nationale Rückversicherungsgesellschaft.

Die neuen Sanktionsmaßnahmen einschließlich der Namen der betroffenen natürlichen und juristischen Personen wurden im Amtsblatt der EU vom 25.02.2023 veröffentlicht:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2023:059I:FULL&from=EN>

UKRAINE: Pilotprojekt „Elektronische Warteschlange beim Grenzübertritt“

Das BMDV hat nachstehende Informationen des ukrainischen Ministeriums für Gemeinden, Territorien und Infrastrukturentwicklung zum Pilotprojekt „Elektronische Warteschlange beim

Grenzübertritt“ zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt:

„Seit dem 12. Dezember 2022 wird in der Ukraine ein Pilotprojekt zur Verwaltung der Lkw-Warteschlangen am internationalen Grenzübergang der Yagodin – Dorohusk“ durchgeführt.

Das elektronische Warteschlangenprogramm ermöglicht es den Spediteuren, sich vorab zu registrieren und zu einer bestimmten Zeit am Grenzübergang zu sein.

Die Registrierung für die Warteschlange kann auf der Website: <https://echerha.gov.ua/en> vorgenommen werden. Detaillierte Anweisungen zur Nutzung des elektronischen Dienstes (in englisch) senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

REPUBLIK MOLDAU/ UKRAINE: Verlängerung des temporären Straßengüterverkehrsabkommens

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) informiert am 23. März 2023 darüber, dass das temporäre Straßengüterverkehrsabkommen zwischen der EU und der Republik Moldau vorerst bis zum 30. Juni 2024 verlängert worden ist (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A22023D0604>).

Das parallele Abkommen mit der Ukraine soll ebenfalls bis zum 30. Juni 2024 verlängert werden, hier fehlt allerdings noch die abschließende Entscheidung. Sobald dem BMDV diese vorliegt, wird das Ministerium entsprechend informieren.

Deutscher Zoll veröffentlicht neue Verfahrensweisung ATLAS – Änderungen bei der Beantragung zollrechtlicher Bewilli- gungen/EU-Trader-Portal EU-TP

Die „Verfahrensweisung ATLAS“ der deutschen Zollverwaltung beschreibt alle digitalen Anwendungen und Prozesse der Zollabwicklung, die im Rahmen der deutschen Zollverwaltungssoftware ATLAS abgewickelt werden können. Jetzt liegt die Neuauflage mit Stand Februar 2023 vor. Sie kann unter dem Link [Verfahrensweisung ATLAS Feb. 2023](#) abgerufen werden.

Deutliche Veränderungen haben sich hinsichtlich der Beantragung zollrechtlicher Bewilligungen ergeben:

- Sofern diese neben Deutschland noch mindestens einen weiteren Mitgliedstaat betreffen, muss der Antrag digital über das EU-Trader-Portal (EU-TP) gestellt werden.
- Zollrechtliche Bewilligungen, die ausschließlich in Deutschland abgewickelt werden, sind dagegen weiterhin papiermäßig mit Formularen der Bundesfinanzverwaltung beim zuständigen Hauptzollamt zu beantragen.

Genauere Infos zu dem neuen Procedere sowie Beispiele für stets länderübergreifenden bzw. auch stets nicht-länderübergreifende Bewilligungen finden sich im Anschreiben des InformationsTechnikZentrums Bund (ITZ-Bund), welches wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zusenden.

Sanierungsmaßnahme B 28 Europabrücke Kehl von Mai bis September 2023

Das Regierungspräsidium Freiburg, vertreten durch die Außenstelle des Baureferates Nord in Offenburg, saniert von Mai bis September 2023 die Europabrücke (B 28) zwischen Kehl und Straßburg. Die Sanierung ist aufgrund von gravierenden Schäden dringend geboten. In diesem Zusammenhang wird es eine Sperrung der Europabrücke (B 28) für Fahrzeuge breiter als 2,20 Meter und schwerer als 3,5 t von Mai bis September 2023 geben.

Informationen zur Maßnahme und die hiermit einhergehenden Einschränkungen – insbesondere für den Schwerverkehr – sind in einem Flyer und auf der Projektseite zu finden. Den Flyer senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu. Über den konkreten Beginn der Sperrung wird rechtzeitig über die Tagespresse informiert.

ASERBAIDSCHAN: Genehmigungsausgabe an der Grenze wird einge- stellt

Das aserbaidische Ministerium für Transport und Digitales hat das BMDV darüber informiert, dass die Ausgabe von Genehmigungen für den Güterkraftverkehr an den Grenzübergangsstellen Aserbaidschans eingestellt wird. Unternehmen, die Güterverkehre von oder nach Aserbaidschan durchführen möchten, müssen daher sicherstellen, die entsprechenden Genehmigungen bereits vor Transportantritt beim zuständigen BALM Berlin einzuholen.

Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass Transporte über russisches Territorium für in der EU zugelassene Fahrzeuge nach geltender Rechtslage nur in wenigen Ausnahmefällen zulässig sind!

www.lsv-ev.de

Mont Blanc-Tunnel: Vorläufiger Kalender der geplanten Wartungsarbeiten April – Dezember 2023

Quelle: IRU/GEIE-TMB

Von Mitte April bis Mitte Juni und von Anfang September bis Mitte Dezember 2023 werden im Mont Blanc-Tunnel zwei große Projekte durchgeführt: die Renovierung der Fahrbahnplatte und die vollständige Erneuerung von zwei Abschnitten des Tunnelgewölbes von je 300 Metern. Diese Arbeiten erfordern:

- 25 nächtliche Sperrungen mitten in der Woche zwischen dem 17. April 2023 und dem 13. Juni 2023, von 19.30 Uhr bis 6.00 Uhr morgens,
- 1 verlängerte Sperrung von 30 Stunden und 30 Minuten, beginnend um 23.30 Uhr am 14. Juni 2023,
- 1 Sperrung von 15 Wochen, von Montag, dem 4. September 2023 um 17 Uhr bis Montag, dem 18. Dezember 2023 um 22 Uhr.

Der vorläufige Kalender der Verkehrssperrungen und die Karte mit den möglichen Ausweichrouten finden Sie im Anschluss dieses Artikels.

Fortsetzung auf Seite 12

Senso unico alternato (*) – Circulation alternée (*) Alternating one-way traffic (*)

Mese - Mois Month	Sett. - Sem. Week	A partire da - A partir de - From Giorno - Jour Day	Ora - Heure Time	Fino a - Jusqu'à - To Giorno - Jour Day	Ora - Heure Time	Durata - Durée Duration
GIU/JUN/JUNE	26	Me/Mer/We	22:30	Gi/Je/Th	29/06	06:00 07h30
LUGLIO JUILLET	27	Me/Ma/Tu	22:30	Me/Me/We	05/07	06:00 07h30
		Me/Me/We	22:30	Gi/Je/Th	06/07	06:00 07h30
JULY		Gi/Je/Th	22:30	Ve/Ve/Fr	07/07	06:00 07h30

Regolazione del traffico Traffic regulation		Pedaggio tunnel - Péage tunnel Tunnel toll barriers		Area di regolazione - Aires de régulation Regulation areas	
Direzione - Direction Direction	Chiusura - Fermeture Closing	Apertura - Ouverture Opening	Area - Aire Area	Chiusura - Fermeture Closing	Apertura - Ouverture Opening
FRANCE » ITALIA	22:30	23:00	Passy (F) FRANCE » ITALIA	22:00	22:30
	23:30	00:45		23:00	00:15
	01:30	02:45		01:00	02:15
	03:30	04:45		03:00	04:15
ITALIA » FRANCE	05:15	06:00	Aosta (I) ITALIA » FRANCE	04:45	05:30
	22:30	23:45		21:45	23:00
	00:30	01:45		23:45	01:00
	02:30	03:45		01:45	03:00
	04:30	05:30		03:45	04:45

- Possibili disagi nell'ora che precede l'interruzione della circolazione e nell'ora che segue la riapertura al traffico, per eventuale transito di veicoli sotto scorta.
- Perturbations possibles dans l'heure précédant l'interruption de la circulation et dans l'heure suivant la réouverture au trafic, pour transit éventuel de véhicules sous escorte.
- Possible inconveniences in the hour preceding the closure to traffic and in the hour following the reopening of the tunnel, due to the transit of any vehicles under escort.

> 3,5 t

- Le aree di regolazione di Passy e di Aosta chiuderanno e riapriranno prima rispetto all'orario applicato al pedaggio del tunnel (v. schema a lato).
- Les aires de régulation de Passy et d'Aoste fermeront et ouvriront avant l'heure appliqué au péage du tunnel (v. schéma ci-contre).
- The Passy and Aosta regulation areas will close and reopen earlier than the time applied at the tunnel toll gate (see the table here).

Tipologie di chiusura al traffico Types of closure to traffic		Area di regolazione Aires de régulation Regulation areas	
TUNNEL	PASSY (F)	AOSTA (I)	
17:00	16:15	16:00	04:15
19:00	18:15	18:00	05:15
19:30	18:45	18:30	21:15
21:00	20:15	20:00	
22:00	21:15	21:00	
23:30	22:45	22:30	

Tipologie di riapertura al traffico Types of reopening to traffic		Area di regolazione Aires de régulation Regulation areas	
TUNNEL	PASSY (F)	AOSTA (I)	
05:00	04:30	04:15	
06:00	05:30	05:15	
22:00	21:30	21:15	

tel. (I) 0039 0165 890411
tel. (F) 0033 (0)4 50 55 55 00
www.tunnelmb.net
TRAFFORO DEL
MONTE BIANCO
TUNNEL DU
MONT BLANC

Il Traforo del Monte Bianco informa Le Tunnel du Mont-Blanc vous informe Mont-Blanc Tunnel information

- Nel periodo tra metà aprile e metà giugno, e da inizio settembre a metà dicembre 2023, il Traforo del Monte Bianco realizzerà due progetti di rilievo: il **risanamento di una porzione di impalcato stradale** e il **rafforcamento di due porzioni di volta di 300 metri ciascuna**. Questi progetti comporteranno:
 - **25 chiusure notturne infrasettimanali** tra il 17 aprile e il 13 giugno 2023, dalle ore 19:30 alle 6:00,
 - **1 chiusura prolungata di 30 ore e 30 minuti**, con inizio alle ore 23:30 del 14 giugno 2023,
 - **1 chiusura della durata di 15 settimane consecutive**, dalle ore 17:00 di lunedì 4 settembre fino alle ore 22:00 di lunedì 18 dicembre 2023.
- Consultate il calendario previsionale delle interruzioni della circolazione e la mappa degli itinerari alternativi consigliati.

- Dans la période entre mi-avril et mi-juin, et à partir de début septembre jusqu'à mi-décembre 2023, les équipes du Tunnel du Mont Blanc réalisent deux chantiers majeurs: **la rénovation d'une partie de la dalle de roulement et la réparation de deux portions de voûte de 300 mètres chacune**. Ces projets entraîneront :
 - **25 fermetures de nuit en semaine** entre le 17 avril et le 13 juin 2023, de 19h30 à 6h00,
 - **1 fermeture prolongée de 30 heures et 30 minutes**, à partir de 23h30 du 14 juin 2023,
 - **1 fermeture de la durée de 15 semaines consécutives**, à partir de lundi 4 septembre 17h00 jusqu'à lundi 18 décembre 2023, 22h00.
- Consultez le calendrier prévisionnel des interruptions de la circulation ainsi que le plan des itinéraires alternatifs conseillés.

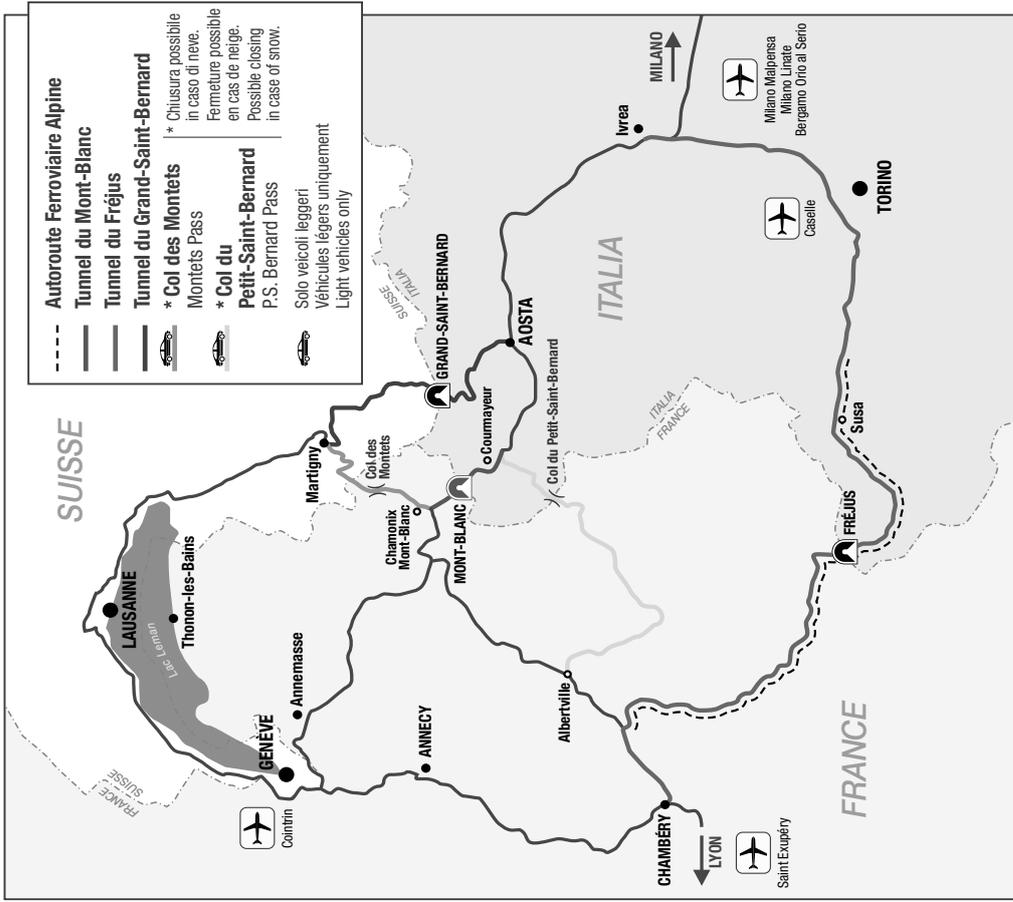
- From mid-April to mid-June, and from the beginning of September to mid-December 2023, the Mont Blanc Tunnel will be going on with two major projects: the **road decks renovation works** and the **complete reconstruction of two portions of the tunnel vault of 300 metres each**. These activities will require:
 - **25 midweek night closures** between 17 April and 13 June 2023, from 7.30 p.m. to 6.00 a.m.,
 - **1 extended closure of 30 hours and 30 minutes**, starting at 11.30 p.m. on 14 June 2023,
 - **1 closure of 15 weeks**, from Monday 4 September at 5 p.m. to Monday 18 December 2023 at 10 p.m.

See the planned calendar traffic closures and the map of possible alternative routes.



Grafica e stampa: Topogis MAF027 - Mosca - Marzo 2023

Itinerari alternativi dal 4 settembre al 18 dicembre 2023
Itinéraires alternatifs du 4 septembre au 18 décembre 2023
Alternative routes from September 4 to December 18, 2023



- **Il presente calendario PREVISIONALE è soggetto a variazioni.** Una versione aggiornata è associata al QR Code riportato a lato, e pubblicata sulla app **TMB Mobility** e sul sito www.tunnelmb.net.
- **Ce calendrier PRÉVISIONNEL fait l'objet d'évolutions.** Une version à jour est associée au QR Code ci-contre, ainsi que publiée sur la app **TMB Mobility** et sur le site www.tunnelmb.net.
- **This FORECAST calendar may change.** An updated version is associated with the QR Code shown here and is available in the **TMB Mobility** app and on the website www.tunnelmb.net.



Interruzioni totali della circolazione - Total closures to traffic
Interruptions totales de la circulation - Total closures to traffic

MESE MOIS MONTH	Settimana Semaine - Week	A PARTIRE DA À PARTIR DE / FROM		FINO A JUSQU'À / TO		DURATA DUREE DURATION		
		GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME	GIORNO JOUR DAY	ORA HEURE TIME			
APRILE AVRIL APRIL	14	Lu/Lu/Mo	03/04	19:00	Lu/Lu/Mo	03/04	22:00	03h00
	15	Ma/Ma/Tu	11/04	22:00	Me/Me/We	12/04	06:00	08h00
	16	Lu/Lu/Mo	17/04	19:30	Ma/Ma/Tu	18/04	06:00	10h30
	17	Ma/Ma/Tu	18/04	19:30	Me/Me/We	19/04	06:00	10h30
	18	Me/Me/We	19/04	19:30	Gi/Je/Th	20/04	06:00	10h30
MAGGIO MAI MAY	19	Gi/Je/Th	20/04	19:30	Ve/Ve/Fr	21/04	06:00	10h30
	20	Me/Me/We	26/04	19:30	Gi/Je/Th	27/04	06:00	10h30
	21	Gi/Je/Th	27/04	19:30	Ve/Ve/Fr	28/04	06:00	10h30
	22	Ma/Ma/Tu	02/05	19:30	Me/Me/We	03/05	06:00	10h30
	23	Lu/Lu/Mo	04/05	19:30	Gi/Je/Th	04/05	06:00	10h30
GIUGNO JUN JUNE	24	Ma/Ma/Tu	09/05	19:30	Ve/Ve/Fr	10/05	06:00	10h30
	25	Me/Me/We	10/05	19:30	Gi/Je/Th	11/05	06:00	10h30
	26	Gi/Je/Th	11/05	19:30	Ve/Ve/Fr	12/05	06:00	10h30
	27	Lu/Lu/Mo	15/05	19:30	Ma/Ma/Tu	16/05	06:00	10h30
	28	Ma/Ma/Tu	16/05	21:00	Me/Me/We	17/05	05:00	08h00
LUG./JUIL. AGOSTO A OÙ / AUGUST	29	Lu/Lu/Mo	22/05	19:30	Ma/Ma/Tu	23/05	06:00	10h30
	30	Ma/Ma/Tu	23/05	19:30	Me/Me/We	24/05	06:00	10h30
	31	Me/Me/We	24/05	19:30	Gi/Je/Th	25/05	06:00	10h30
	1	Gi/Je/Th	25/05	19:30	Ve/Ve/Fr	26/05	06:00	10h30
	2	Ma/Ma/Tu	30/05	19:30	Me/Me/We	31/05	06:00	10h30
AGOSTO A OÙ / AUGUST	3	Lu/Lu/Mo	05/06	19:30	Ma/Ma/Tu	06/06	06:00	10h30
	4	Ma/Ma/Tu	06/06	19:30	Me/Me/We	07/06	06:00	10h30
	5	Me/Me/We	07/06	19:30	Gi/Je/Th	08/06	06:00	10h30
	6	Gi/Je/Th	08/06	19:30	Ve/Ve/Fr	09/06	06:00	10h30
	7	Lu/Lu/Mo	12/06	19:30	Ma/Ma/Tu	13/06	06:00	10h30
AGOSTO A OÙ / AUGUST	8	Ma/Ma/Tu	13/06	19:30	Me/Me/We	14/06	06:00	10h30
	9	Lu/Lu/Mo	14/06	23:30	Ve/Ve/Fr	16/06	06:00	30h30
	10	Ma/Ma/Tu	19/06	19:30	Me/Me/We	20/06	06:00	10h30
	11	Me/Me/We	20/06	19:30	Gi/Je/Th	21/06	06:00	10h30
	12	Gi/Je/Th	21/06	19:30	Ve/Ve/Fr	22/06	06:00	10h30
AGOSTO A OÙ / AUGUST	13	Lu/Lu/Mo	22/06	19:30	Ma/Ma/Tu	23/06	06:00	10h30
	14	Ma/Ma/Tu	26/06	19:00	Me/Me/We	27/06	06:00	11h00
	15	Gi/Je/Th	29/06	23:30	Ve/Ve/Fr	30/06	06:00	06h30
	16	Lu/Lu/Mo	03/07	22:00	Ma/Ma/Tu	04/07	06:00	08h00
	17	Me/Me/We	04/07	22:00	Gi/Je/Th	05/07	06:00	08h00

- CHIUSURA di 15 settimane
FERMETURE de 15 semaines
CLOSURE of 15 weeks**
- Manutenzione o esercitazione di sicurezza / Maintenance ou exercice de sécurité / Maintenance works or safety exercise.
 - Chiusura anche in orario diurno / Fermeture en horaire de jour également / Closure even during the day.

Corona

Corona-Schutzmaßnahmen laufen aus

Zum 7. April lief der rechtliche Rahmen für die Corona-Schutzmaßnahmen aus. Das heißt: Die letzten noch verbliebenen Pflichten fallen weg – wie das Tragen einer FFP2-Maske beim Besuch eines Krankenhauses oder Pflegeheimes. Auch in anderen Fällen gibt es keine Auflagen mehr.

Die Infektionslage schwächt sich immer weiter ab. Daher sind schon in den vergangenen Wochen und Monaten nach und nach Coronavirus-Schutzmaßnahmen aufgehoben worden. Nun liefen zum 7. April die letzten noch geltenden Regelungen aus.

Das bedeutet: Ab dem 8. April entfällt der Rechtsrahmen für die Corona-Schutzmaßnahmen nach

Infektionsschutzgesetz § 28b. Damit müssen keine FFP2-Masken mehr beim Besuch einer Arztpraxis, eines Krankenhauses oder Pflegeheimes getragen werden.

Auch die Coronavirus-Einreise-Verordnung läuft aus

Schon zum 2. Februar wurde die Maskenpflicht im Personenfernverkehr aufgehoben.

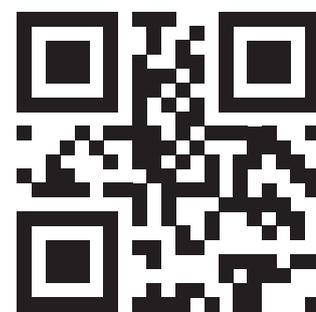
Seit dem 1. März sind Beschäftigte sowie Bewohnerinnen und Bewohner in Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen von der Test- und Maskenpflicht befreit.

Es entfällt damit auch die Rechtsgrundlage für die Länder, abhängig von der pandemischen Lage eigene Coronavirus-Schutzmaßnahmen zu beschließen. Zudem läuft die Coronavirus-Einreise-Verordnung aus.

Damit gibt es aufgrund von Corona keine Auflagen mehr für Reisende.

Quelle: Bundesregierung

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



Gefahrgut

Ohne Ausnahme

Die Prüfung zur Verlängerung des Gefahrgutbeauftragten-Schulungsnachweises muss innerhalb der vorgeschriebenen Frist erfolgreich absolviert werden. Ausnahmen gibt es nicht.

Wer es versäumt, rechtzeitig innerhalb der Geltungsdauer des Schulungsnachweises bei den Industrie- und Handelskammern die vorgesehene Prüfung zur Verlängerung des Schulungsnachweises abzulegen, fängt wieder

von vorne an. Ausnahmslos. Dann muss zunächst eine Grundschulung für die benötigten Verkehrsträger besucht und danach die entsprechende Grundprüfung erfolgreich absolviert werden, um einen neuen Schulungsnachweis zu erhalten. Darauf macht die IHK Schwaben aufmerksam.

In der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) sei keine Regelung zur Erteilung einer Ausnahme enthalten. Gemäß § 4 Satz 2 in Verbindung mit § 6 Absatz 4 und § 7 Absatz 1 Satz 1 Nummer

4 der GbV sei die einzige Möglichkeit, einen Schulungsnachweis für Gefahrgutbeauftragte zu verlängern, bei den Industrie- und Handelskammern die hierfür vorgesehene Prüfung abzulegen und zu bestehen.

Diese Prüfung könne nur bis zum Tage des Ablaufes der Geltungsdauer des Schulungsnachweises absolviert werden, führt die IHK Schwaben dazu aus.

Quelle: der gefahrgutbeauftragte 03/2023

www.lsv-ev.de

Personenverkehr

Koalitionsausschuss: Ab 2030 nur noch emissionsfreie Busse bei Neubeschaffungen

Der bdo hat über die bus-relevanten Beschlüsse des Koalitionsausschusses der Bundesregierung vom 28. März 2023 informiert.

Nach langen Verhandlungen haben sich die Spitzen der Regierungskoalition auf die folgenden, für unsere Branche relevanten Punkte geeinigt:

- **Anpassung der Klimaschutzgesetzgebung:**
Die Emissionsminderungsziele bleiben bestehen. Allerdings werden die Verantwortlichkeiten für deren Erreichen anders geregelt. Jeder Sektor (für uns Verkehr) wird weiterhin einzeln bilanziert. Aber es werden alle Sektoren in einer Gesamtschau betrachtet: wenn insgesamt ausreichend Emissionen eingespart werden, einzelne Sektoren ihre Ziele jedoch verfehlen, kommt es zu keinen zusätzlichen Maßnahmen. Wenn jedoch die Daten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren zeigen, „dass mit den aggregierten Jahresemissionen bis zum Jahr 2030 das Gesamtminderungsziel nicht erreicht wird, wird die Bundesregierung auf dieser Basis Maßnahmen beschließen, die sicherstellen, dass das Minderungsziel bis 2030 dennoch erreicht wird. Hierbei werden insbesondere die Ministerien in die Pflicht genommen, deren Sektoren die Minderungsziele verfehlt haben. Konkret bedeutet dies eine Abkehr von der aktuellen Systematik der „Klimaschutzsofortprogramme“.

Der Verkehrssektor verfehlt seit mehreren Jahren die Minderungsziele. Entsprechend hätte das Verkehrsministerium Maßnahmen auf den Weg bringen müssen, um sicherzustellen, dass man die Ziele künftig erreicht. Dies ist jedoch in den letzten beiden Jahren nicht erfolgt. Künftig soll die Bundesregierung gemeinsam über Maßnahmen beschließen, wie die Emissionsminderungsziele dennoch erreicht werden können.

- **Stärkung der Schiene:**
Dazu sollen unter anderem die Netze schneller digitalisiert und die Trassenpreise für den Güterverkehr dauerhaft gesenkt werden. Besonders relevant ist die Nutzung von Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag auf die Lkw-Maut für die Sanierung des Schienennetzes. Zum 1. Januar 2024 werden eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut und ein CO₂-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ eingeführt. Emissionsfreie Lkw werden bis Ende 2025 von der Infrastrukturgebühr befreit, anschließend werden lediglich 25 Prozent des regulären Satzes erhoben.
- **E-Fuels:**
Diese sollen jetzt grundsätzlich zugelassen werden. So sollen „rechtliche und administrative Regelungen, die aktuell einer Ausweitung der Nutzung entgegenstehen, beseitigt“ werden. E-Fuels können zukünftig an Tankstellen verkauft werden. Zeitgleich wird ausgeschlossen, dass paraffinische Reinkraftstoffe aus fossilen Quellen oder kritischen biogenen Rohstoffen unbeabsichtigt gefördert werden.

- **Aufbau Infrastruktur-Grundnetze für batterieelektrische und Wasserstoff-Lkw:**

„Der vorausschauende Aufbau eines initialen Netzes an Ladeinfrastruktur und Wasserstoff-tank-Infrastruktur für schwere Lkw bis 2025 wird sichergestellt (Ausschreibung beginnt ab Q3 2023). Für batterieelektrische Lkw wird ein bedarfsgerechtes Grundnetz entlang der Bundesautobahnen geschaffen.“

- **Emissionsfreie Busse und öffentliche Fuhrparks:**

„Die Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes werden dahingehend geändert, dass im Rahmen der öffentlichen Auftragsvergabe ab 2030 nur noch bilanziell emissionsfreie Fahrzeuge (insb. Nahverkehrs-Busse) beschafft werden dürfen. Sonderfahrzeuge sind davon ausgenommen. Die bestehende Förderung klimaneutraler Busse einschließlich Infrastrukturen wird bis 2028 verlängert.“

Insbesondere der letzte Punkt hat für unsere Branche erhebliche Auswirkungen. Damit positioniert sich die Bundesregierung klar. Sie weitet ihre bisherigen Ziele in diesem Sektor aus (Elektrifizierung von 50 Prozent der Stadtbusse bis 2030) aus und setzt eine Wegmarke für die Zeit nach den Regelungen der CVD (bis 2030 65 Prozent saubere und emissionsfreie Busse).

Gleichzeitig wird angekündigt, dass die Bundesregierung weiterhin die Anschaffung von klimaneutralen Bussen und deren Infrastruktur fördert.

Fortsetzung auf Seite 16

Fortsetzung von Seite 15

Dies sind weitgehende Ankündigungen, die mit nicht unerheblichen Herausforderungen für die Unternehmen und Aufgabenträger einhergehen. Allerdings bleiben die Ziele der Bundesregierung hinter den Vorschlägen der EU-Kommission zurück. Diese hatte im Februar vorgeschlagen, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Stadtbusse neu zugelassen werden dürfen.

Die Bundesregierung bezieht sich jedoch klar auf das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz, das zum einen KMU-Ausnahmen macht und eigenwirtschaftliche Verkehre grundsätzlich nicht mit einbezieht.

Darüber hinaus wird in den Beschlüssen des Koalitionsausschusses von „bilanziell emissionsfreien Fahrzeugen“ gesprochen. Damit bleibt die Tür für den Einsatz von CO₂-neutralen alternativen Kraftstoffen offen und E-Fuels blieben eine Option.

Der bdo wird sich in den kommenden Gesetzgebungsverfahren dafür einsetzen, dass es weiterhin bei den bestehenden Ausnahmen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes bleibt und E-Fuels natürlich auch im Bus-Bereich als emissionsfreie Option gelten. Darüber hinaus ist er bereits in Brüssel aktiv und setzt sich dafür ein, dass das überambitionierte 100 Prozent-Ziel der Kommission angepasst wird.

Wir werden Sie über die weiteren Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

www.lsv-ev.de

Update 3 – Überbrückungshilfen – Schlussabrechnung von Paket 2

Schlussabrechnungen von Paket 2 kann nach Einreichung der Abrechnung von Paket 1 erfolgen. Fristende ist am 30. Juni 2023. Fristverlängerung kann ab sofort beantragt werden.

Wie im August 2022 bereits veröffentlicht, wurde die Abgabefrist der Schlussabrechnungen für beide Pakete (Paket 1: Überbrückungshilfen I-III, November- und Dezemberhilfen; Paket 2: Überbrückungshilfe III Plus und IV) bis zum 30. Juni 2023 verlängert.

Die Schlussabrechnung für Paket 2 kann nun sofort nach Einreichung der Abrechnung für Paket 1 erfolgen. Sie müssen nicht mehr auf den abschließenden Bescheid für die Schlussabrechnung von Paket 1 warten.

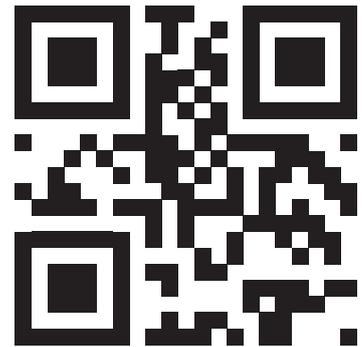
Sollte eine individuelle Fristverlängerung bis zum 31. Dezember 2023 benötigt werden, kann diese über die prüfenden Dritten ab sofort beantragt werden.

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

Deutschlandticket beschlossen

Nachdem am 17.03.2023 in der UAG Finanzen im Rahmen einer Marathonsitzung bis 19.30 Uhr eine Einigung in wesentlichen Beihilfefragen geklärt werden konnte, war der Weg frei, auch

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



im Koordinierungsrat von Bund und Ländern den lang ersehnten Durchbruch zu erzielen.

Die Vertreter:innen der Bundesregierung hatten zwar noch einen Prüfvorbehalt eingelegt, dann aber in den wesentlichen Punkten zugestimmt. Damit ist der Weg frei für die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023. Die wesentlichen Ergebnisse:

1. Rechtsanspruch der Unternehmen

Die Unternehmen haben einen gesicherten Rechtsanspruch auf Ausgleichsleistungen. Solange keine allgemeinen Vorschriften erlassen wurden oder die öffentlichen Dienstleistungsaufträge noch nicht angepasst sind, längstens bis zum 30.09.2023, ergibt sich dieser aufgrund Ziffer 3.3. der Musterrichtlinie direkt gegen den Bund, allerdings ist der Antrag beim Land zu stellen.

Fortsetzung auf Seite 17

Fortsetzung von Seite 16

Sobald eine allgemeine Vorschrift durch Land oder AT erlassen wird, wird Ziffer 3.3. abgelöst und der Anspruch der Unternehmen ergibt sich direkt gegen den AT, oder das Land aufgrund landesgesetzlicher Regelung.

2. Verpflichtung der Aufgabenträger

Die Aufgabenträger sind angehalten, bis allerspätestens zum 30.09.2023 allgemeine Vorschriften zu erlassen oder die öff. Dienstleistungsaufträge anzupassen. Tun Sie dies nicht, erhalten Sie keine Finanzmittel von Bund oder Ländern und nehmen auch nicht an den EAV-Verfahren teil.

3. Einnahmeverteilung (EAV)

Auch bei der Einnahmeverteilung haben sich die Länder auf einen gangbaren Weg geeinigt. In drei Stufen soll die Einnahmeverteilung von der Rettungsschirmsystematik bis 2026 in eine komplett neue bundesweite EAV überführt werden. In der ersten Stufe bis Ende 2023 behalten die Unternehmen ihre Einnahmen zunächst, liefern aber bereits ihre Daten zur Evaluation und Einspeicherung in das zukünftige EAV-System. Für Verkehre in Tourismusregionen gibt es Sonderregelungen. Alle Unternehmen, die das Deutschlandticket anwenden und einführen, sind verpflichtet ihre Daten zu liefern.

Es wird ein Monitoring zur Ermittlung von möglichen Verwerfungen bei den Einnahmen durchgeführt, um bei Bedarf gegenzusteuern. In der zweiten Stufe ab 2024 werden die Einnahmen nach Postleitzahlen der Abo-Besitzer zunächst auf

die Länder und dann innerhalb der Länder an die Unternehmen verteilt. In einer 3. Stufe soll das System in eine neue bundesweite EAV überführt werden. Ziel ist es, über technische Lösungen (be-in/be-out) die konkrete ÖPNV-Nutzung der Fahrgäste den befördernden Unternehmen zuzuteilen.

4. ARGE zur Durchführung der EAV geplant

Die Länder haben beschlossen, eine ARGE aus bdo, VDV, BSN und DTV mit der Organisation und Durchführung der EAV zu beauftragen. Hier sind die konkreten Planungen zwischen den beteiligten Organisationen allerdings noch am Anfang. Vermutlich wird eine Gesellschaft zu gründen sein. Der bdo hat Bereitschaft signalisiert, diesen Prozess zu begleiten.

5. Noch keine Einigung bei Semester-Ticket

Bei der Einbeziehung von Semester-Tickets von Studierenden konnte keine Einigung erzielt werden. Der Bund hat dies bislang nicht unterstützt.

6. Länder einigen sich auf Muster-Allgemeine-Vorschrift

In einer UUAG „Allgemeine Vorschrift“ wird parallel ein Muster einer allgemeinen Vorschrift erarbeitet. Diese wurde in Bayern entwickelt, basiert nun auf der Grundlage der Musterrichtlinie und soll möglichst von allen AT oder den Ländern direkt umgesetzt werden.

Die im Ursprungstext vorgesehene Regelung zum Höchstgewinn zwischen 3 und 4,5 Prozent wurde herausverhandelt und befindet sich nicht mehr im Text der Muster-Allgemeine-Vorschrift.

7. Fazit

Nachdem die Verhandlungen in den Arbeitsgruppen seit Herbst letzten Jahres sehr schleppend voran gingen, konnte der bdo wesentliche Ergebnisse erzielen. Damit haben ALLE Unternehmen, egal ob eigenwirtschaftlich oder mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag unterwegs, einen fairen Anspruch auf Ausgleich.

Man geht davon aus, dass nun zeitnah flächendeckend Allgemeine Vorschriften durch die Aufgabenträger oder die Länder erlassen werden. Das Saarland ist diesen Weg bereits gegangen. Damit dürfte endlich auch der Streit über die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von allgemeinen Vorschriften beendet sein. Allerdings gilt die Musterrichtlinie nur bis zum Ende 2023, so dass die Verhandlungen über eine Nachschusspflicht, Tarifvorgaben usw. bereits in einigen wenigen Monaten wieder starten dürfte. Sobald die endgültigen Fassungen von Musterrichtlinie, EAV-Papier und Muster-AV vorliegen, werden wir diese weiterleiten.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 31. März 2023 der bereits vom Bundestag beschlossenen Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 ohne Einbeziehung der Fernbusverkehre zugestimmt. Auch ein Ermächtigungsparagraph, der die spätere Einbeziehung der Fernbusverkehre ohne erneute Gesetzesänderung ermöglicht hätte, wurde nicht beschlossen.

www.lsv-ev.de

Urteil: Reiseveranstalter haben Wahlrecht bei Storno-Entscheidung

Das OLG Naumburg hat in einem aktuellen Urteil (Aktenzeichen 4 U 72/22, 02. März 2023) über coronabedingte Stornierungen zwischen einem Reiseveranstalter und dem Bundesland Sachsen-Anhalt entschieden. Geklagt hatte ein Reiseveranstalter von Schul- und Klassenfahrten gegen das Bundesland Sachsen-Anhalt.

Die Schulen hatten im April 2020 drei für Juli 2020 geplante Schulfahrten abgesagt, weil diese aufgrund der Corona-Pandemie untersagt wurden. Die Verträge mit dem Reiseveranstalter hatten die Schulen im Namen des Bundeslands Sachsen-Anhalt geschlossen. Die gebuchten Reisen beinhalteten die An- und Abreise, Beherbergung sowie ein Programm und fielen dadurch unter das Pauschalreiserecht (§§ 651 a ff BGB). Die AGB des Reiseveranstalters waren Vertragsbestandteil.

In seinen AGB hat sich der Reiseveranstalter vorbehalten, im Falle einer Stornierung die Berechnung der Storno-Kosten entweder pauschal oder konkret vornehmen zu können. Eine solche Klausel ist auch in Ziff. 5.5 der Muster-Reisebedingung für Pauschalangebote des bdo (aktuelle Fassung 29. November 2022) enthalten. Im verhandelten Fall hat der Reiseveranstalter daraufhin eine konkrete Berechnung der Stornokosten vorgenommen und die Gutschriften der Leistungsträger vom Reisepreis abgezogen. Das Bundesland Sachsen-Anhalt hat

daraufhin Storno-Gebühren gezahlt, jedoch die Beträge aus den in den AGB vereinbarten Storno-Pauschalen ausgezahlt. Der Reiseveranstalter klagte daraufhin die Differenzbeträge ein.

Das Bundesland Sachsen-Anhalt sah zwar durchaus ein, dass es Stornokosten bezahlen müsse. Es war aber der Ansicht, § 651 h BGB lasse kein Wahlrecht des Reiseveranstalters zwischen einer konkreten Abrechnung und pauschalen Stornogebühren zu. Stattdessen sehe der Gesetzgeber vor, dass die Reiseveranstalter durch angemessene Pauschalen entschädigt werden sollten und eine konkrete Kostenabrechnung nur erfolgen solle, wenn keine Pauschalentschädigung vereinbart wurde. Dieser Ansicht war auch die Vorinstanz, welche die Klage abwies (LG Halle 3 O 159/21, 17. Mai 2022).

Im Berufungsverfahren stellte das OLG Naumburg klar:

- **AGB-Klauseln**, die ein Wahlrecht zwischen pauschaler und konkreter Berechnung vorbehalten, **sind wirksam** und nicht durch § 651 h BGB oder durch die Pauschalreise-Richtlinie verboten,
- der **Entschädigungsanspruch ist nicht auf die Höhe der vereinbarten Pauschalbeträge gedeckelt**,
- für die konkrete Berechnung der Entschädigung kann der ursprüngliche **Reisepreis, abzüglich ersparter Aufwendungen**, angesetzt werden.

Das Urteil ist **rechtskräftig**.

Für Reiseveranstalter ist das Urteil ein positives Signal, da Unsicherheit darüber besteht, ob ein solches Wahlrecht in den AGB mit der Pauschalreise-Richtlinie ver-

einbar ist. Das OLG Naumburg ist die bisher höchste Instanz, die über diese Frage urteilte.

Fraglich bleibt, ob andere Gerichte diesem Urteil folgen, denn bisher liegt keine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) oder des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vor. Dennoch **empfiehlt es sich für Reiseveranstalter mit einer entsprechenden AGB-Klausel, sich bis auf weiteres auf das Urteil 4 U 72/22 des OLG Naumburg vom 02. März 2023 zu berufen**.

NIEDERLANDE: Planung von möglichem Reisebusverbot in Teilen Amsterdams

Seit ein paar Jahren überarbeitet Amsterdam wiederholt den Verkehrsplan für die Stadt. Es gab mehrere Anläufe bezüglich eines Stufenplans zur Besucherlenkung, Schutz der Altstadt und deren Brücken.

Derzeit strebt die Stadt eine konkretere Planung an:

Ab dem 01. Januar 2024 sollen Reisebusse ab 7,5 Tonnen nicht mehr innerhalb des Innenstadtrings (S100) fahren dürfen. Es sollen dementsprechend zusätzliche Ein- und Ausstiegspunkte für die Busse eingerichtet werden (z. B. auf der De Ruijterkade Oost, an den Bahnhöfen). Laut dem niederländischen Verband (knv) soll es Ausnahmen für ältere Personen, Kinder und Menschen mit Behinderung geben. Außerdem wurde die Stadt bereits darauf hingewiesen, dass dadurch der Verkehr von Kleinbussen und Taxen zunehmen wird.

Fortsetzung auf Seite 19

Fortsetzung von Seite 18

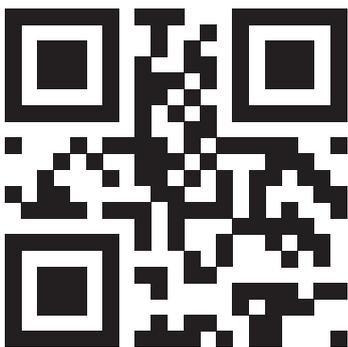
Künftig sollen trotzdem sogenannte „Korridore“ zu kulturellen Zielen (Museen) im Stadtzentrum weiterhin zur Verfügung stehen.

Sobald konkrete Entscheidungen getroffen wurden und die Planung konkretisiert wurde, werden Sie wie gewohnt umgehend informiert.

NIEDERLANDE: Vergnügungssteuer für Stadtrundfahrten ab- geschafft

Die Vergnügungssteuer in Amsterdam, die sog. „VMR“ wurde für Touren an Land abgeschafft. Seit dem 1. Januar 2023 muss für Teilnehmer an Stadtführungen und Stadtrundfahrten (mit oder ohne Fahrzeug) keine Vergnügungsgebühr mehr entrichtet werden. Auch eine Registrierung ist nicht mehr erforderlich.

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



NIEDERLANDE: Wiedereinsatz von Stewards in Amsterdam

Seit März 2023 werden an den Bushaltestellen in Amsterdam wieder Stewards eingesetzt.

Sie sorgen für einen reibungslosen Verkehrsfluss, leiten das Fahrpersonal an den richtigen Ort und überwachen die Sicherheit der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen. Die Stewards sind u. a. an den Haltestellen rund um den Hauptbahnhof und an der S100 zu sehen.

ITALIEN: Fahrverbote an der Amalfiküste

Die Amalfitana, eine der beliebtesten Küstenstraßen Süditaliens, ist im Sommer nur eingeschränkt befahrbar. Seit Jahren gilt in der Hauptsaison für Wohnmobile und Busse auf der Amalfitana (SS163) an dem rund 40 Kilometer langen Abschnitt zwischen Vietri sul Mare und Positano, ein zeitweises Fahrverbot. Seit Sommer 2022 ist der Abschnitt, der besonders schmal und kurvenreich ist, zeitweise auch für normale Autos gesperrt.

Analog zur Regelung im Sommer 2022 dürften die Fahrverbote dann auch an allen **Wochenenden von Mitte Juni bis Ende September** sowie an **allen Tagen im August** gelten. Täglich von **10 bis 18 Uhr** gilt dann folgende Regelung: An geraden Tagen dürfen Autos mit geraden Endziffern beim Kfz-Kennzeichen nicht fahren und an ungeraden Tagen dürfen Autos mit ungeraden Endziffern nicht fahren.

Die Regelung gilt auch für Pkw mit ausländischen Kennzeichen, für Mietwagen, **Touristenbusse** und auch für Reisende, die entlang der Amalfitana eine Unterkunft gebucht haben. Ausgenommen vom Fahrverbot sind Taxis, Linienbusse und Motorräder, Vespas sowie andere Zweiräder. Wohnwagen-Gespanne und Wohnmobile dürfen das ganze Jahr über täglich von 6.30 bis 24 Uhr nicht fahren. Bei Verstößen werden mindestens 100 Euro Strafe fällig.

POLEN: Vereinfachtes Steuer- system

Seit 2012 gilt das vereinfachte Steuersystem in Polen, bei dem sich die ausländischen Busunternehmen im polnischen System registrieren müssen. Hierfür wird das „interaktives“ Formular VAP-R verwendet (über Internet Explorer abrufbar).

Sollte der „Absende-Button“ am Ende des Formulars nicht funktionieren, können Sie die Datei auch im XML-Format beim Amt unter folgendem Link hochladen: [Senden von E-Deklarationen im XML-Format \(mf.gov.pl\)](#)

Leider werden PDF-Dateien in diesem Fall nicht akzeptiert.

Andernfalls wenden sich direkt an eine Steuerkanzlei oder kontaktieren Sie das [polnische Finanzamt](#) direkt.

Hinweis:

Da das Finanzamt ausschließlich polnische Anfragen beantwortet, wird der Mailverkehr mit Hilfe von einem Onlineübersetzer empfohlen, sollten Sie kein Polnisch können.

BELGIEN: **Nur noch vierteljährliche Steuererklärung ab Juli 2023**

Busunternehmen, welche in Belgien gewerbliche Personenbeförderungen durchführen, müssen für den **Streckenanteil in Belgien die Mehrwertsteuer abführen**. Dazu registriert sich das Busunternehmen entweder beim **belgischen Finanzamt** oder es nutzt das **One-Stop-Shop (OSS)-Verfahren**.

Bei der Steuererklärung über das belgische Finanzamt kann derzeit eine vierteljährliche (Regelfall) oder monatliche Steuererklärung abgegeben werden. Ab dem 01. Juli 2023 ist nur noch eine vierteljährliche Steuererklärung möglich (Das ist derselbe Turnus wie beim OSS-Verfahren).

Ab dem 01. Juli 2023 gibt es somit zwei Möglichkeiten zur Steuererklärung in Belgien:

- OSS-Verfahren (vierteljährliche Steuererklärung)
- Über das belgische Finanzamt (vierteljährliche Steuererklärung)

Will ein Unternehmen weiterhin die Steuererklärung über das belgische Finanzamt einreichen, muss es **lediglich den Turnus der Steuerklärungen anpassen** und sonst nichts weiter tun.

Das **Meldeverfahren und die Steuer-ID bleiben gleich**. Wie bisher muss die Steuererklärung **spätestens am 20. Tag des auf jedes Quartal folgenden Monats** eingereicht. Eine Bestätigung der Anmeldung beim belgischen Fi-

nanzamt muss immer im Bus mitgeführt und auch ohne abzuführende Umsatzsteuer eine **Nullmeldung** eingereicht werden.

Weitere Informationen finden Sie in der **Länderdatenbank** und beim belgischen Finanzamt.

GROSSBRITANNIEN: **elektronische Einreisegenehmigung**

Ab November 2023 soll eine elektronische Einreisegenehmigung in Großbritannien verpflichtend eingeführt werden. **EU-Bürger sollen zunächst bis Februar 2024 davon ausgenommen** sein.

Die elektronische Reisegenehmigung (ETA) ermöglicht es Einreisenden sich bis zu sechs Monaten in Großbritannien aufzuhalten und die Beantragung soll weniger kosten als ein Visum. Die Beantragung soll online zur Verfügung stehen und wird verpflichtend für alle Reisende, einschließlich Kindern. Nach Genehmigung soll die Einreiseerlaubnis dann etwa zwei Jahre gültig sein.

Sobald weitere Informationen vorliegen, werden Sie umgehend informiert.

FRANKREICH/ GROSSBRITANNIEN

Das **Fährunternehmen DFDS** bietet für die Verbindungen zwischen den Häfen Dover, Dünkirchen und Calais den **Check-In via App** an. Mithilfe der App kann

das **Fahrpersonal die Reisedokumente aller Fahrgäste mit dem Handy einscannen**. Diese Daten werden dann verschlüsselt an das Hafenspersonal weitergeleitet. Dies muss dann sowohl für die **Hin- als auch für die Rückfahrt** vorgenommen werden.

Die Nutzung der App ist absolut freiwillig und soll zur Zeitersparnis dienen.

Die App steht zum Download zur Verfügung:

- Google Play Store
- App Store Apple

BOSNIEN- HERZEGOWINA

Die Stadt Mostar hat eine **Bus-Vignette** eingeführt. Die Vignetten können für **2 oder 7 Tage** über die Betreiber-Webseite oder bei Partnerunternehmen der Stadt (Tankstellen) unter Angaben des Kfz-Kennzeichens bezogen werden.

Es sind drei Fahrzeugkategorien vorgesehen:

- von 8 bis 14 Sitzplätzen
- von 15 bis 20 Sitzplätzen
- Fahrzeuge über 30 Sitzplätze

Zweitägige Vignetten kosten abhängig von der Kategorie BAM 25,00, 45,00 und 80,00 und siebentägige BAM 60,00, 120,00 und 210,00 (EUR 1,00 = BAM 1,95583).

Ausgenommen davon sind **städtischer Verkehr und registrierte Linienbusse**.

www.lsv-ev.de

Unterschiedliche Zuschläge bei regelmäßiger und unregelmäßiger Nachtarbeit

BAG, Urteil vom 22. Februar 2023 – 10 AZR 332/20

Eine tarifvertragliche Regelung, die für unregelmäßige Nachtarbeit einen höheren Zuschlag vorsieht als für regelmäßige Nachtarbeit verstößt nicht gegen den allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz nach Art. 3 Abs. 1 GG, wenn ein sachlicher Grund vorliegt, der aus dem Tarifvertrag erkennbar ist. Der streitgegenständliche Manteltarifvertrag der Erfrischungsgetränkindustrie regelt, dass der Zuschlag für regelmäßige Nachtarbeit 20 Prozent und für unregelmäßige Nachtarbeit 50 Prozent der Stundenvergütung beträgt. Die Klägerin arbeitete in Nachtarbeit in einem Schichtmodell und erhielt hierfür einen Zuschlag von 20 Prozent. Nach ihrer Auffassung verstoßen die unterschiedlichen Nacharbeitszuschläge gegen den allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz aus Art. 3 Abs. 1 GG. Mit ihrer Klage konnte die Klägerin allerdings nicht durchdringen.

Nach Auffassung der Erfurter Richter seien Arbeitnehmer, die regelmäßige und unregelmäßige Nachtarbeit leisten, zwar miteinander vergleichbar und es liege durch die unterschiedliche Zahlung des Nachzuschlags auch eine entsprechende Ungleichbehandlung vor. Allerdings sei in dem vorliegenden Tarifvertrag ein sachlicher Grund für die Ungleichbehandlung gegeben. So bezwecke der Manteltarifvertrag solche Belastungen

für Beschäftigte auszugleichen, die durch unregelmäßige Nachtarbeit und der schlechteren Planbarkeit dieser Art der Arbeitseinsätze entstehen. Darüber hinaus beinhalte der Tarifvertrag einen angemessenen Ausgleich für die gesundheitlichen Belastungen durch unregelmäßige als auch regelmäßige Nachtarbeit und habe demnach Vorrang vor dem gesetzlichen Anspruch auf Nachtarbeitszuschlag nach § 6 Abs. 5 ArbZG.

Durch die in Art. 9 Abs. 3 GG garantierte Tarifautonomie liege es ferner im Ermessen der Tarifvertragsparteien, wie sie die schlechtere Planbarkeit der unregelmäßigen Nachtarbeit für Beschäftigte finanziell bewerten und ausgleichen.

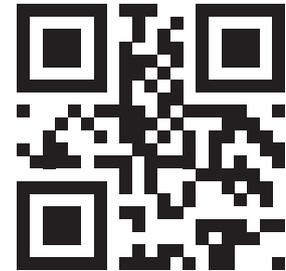
Pfändungsfreigrenzen

Ab dem 01.07.2023 wird der Pfändungsfreibetrag im Grundwert (Alleinstehende) um 70 Euro steigen. Ohne Unterhaltspflichten und sonstigen Freibeträge steigt demnach der Pfändungsfreibetrag auf 1409,99 Euro. Bis zum 30.06.2023 liegt der Pfändungsfreibetrag bei 1.339,99 Euro.

Hintergrund:

- Die Pfändungsfreigrenzen werden gemäß § 850c Absatz 4 Satz 2 Zivilprozessordnung (ZPO) jedes Jahr zum 1. Juli nach dem Maßstab der Änderung des einkommensteuerrechtlichen Grundfreibetrages in § 32a Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Einkommensteuergesetzes (EStG) angepasst. Die nächste Anpassung der Pfändungsfreigrenzen wird zum 01.07.2023 erfolgen.

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



- Das vollständige Tabellenwerk der Pfändungsfreigrenzen hat das Bundesministerium der Justiz (BMJ) mit der Pfändungsfreigrenzenbekanntmachung 2023 vom 15.03.2023 bekanntgemacht. Es kann über folgenden Link abgerufen werden: <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/79/VO.html>.
- Die Pfändungsfreigrenzen sollen sicherstellen, dass der Schuldner auch bei einer Pfändung seines Arbeitseinkommens über das Existenzminimum verfügen und seine gesetzlichen Unterhaltspflichten erfüllen kann. Bei einem Arbeitseinkommen, das den Grundfreibetrag übersteigt, soll dem Schuldner zudem ein gewisser Teil seines Mehrverdienstes verbleiben. Der pfändungsfreie Betrag erhöht sich, wenn der Schuldner anderen Personen auf Grund einer gesetzlichen Verpflichtung Unterhalt zu leisten hat.

Weitere Informationen können der Internetseite des BMJ entnommen werden: <https://www.bmj.de/DE/Themen/FinanzenUndAnlegerschutz/ZwangsvollstreckungPfaendungsschutz/Pfaendungsfreigrenzen.html>

Inflationsausgleichsprämie – BMF veröffentlicht FAQs

Seit dem 26. Oktober 2022 können Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber ihren Beschäftigten steuer- und abgabenfrei einen Betrag bis zu 3.000 Euro gewähren.

Das Bundesfinanzministerium hat nun FAQs mit den wichtigsten Fragen zur Inflationsausgleichsprämie nach § 3 Nummer 11c Einkommensteuergesetz veröffentlicht: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/FAQ/2022-12-07-FAQ-Inflationsausgleichsprämie.html>

Urlaubsabgeltung unterliegt der üblichen Verjährung BAG, Urteil vom 31. Januar 2023 – 9 AZR 456/20

Der gesetzliche Anspruch von Arbeitnehmern, nicht genommenen Urlaub nach der Beendigung des Arbeitsverhältnisses abzugelten, unterliegt der Verjährung. Die dreijährige Verjährungsfrist gemäß § 195 BGB beginnt in der Regel mit dem Ende des Jahres, in dem der Arbeitnehmer aus dem Arbeitsverhältnis ausscheidet.

Vorliegend war der Kläger von 2010 bis 2015 bei der Beklagten mit einem jährlichen Urlaubsanspruch von 30 Tagen beschäftigt. Im Jahr 2015 gewährte die Beklagte dem Kläger keinen Jahresurlaub. Ab dem Jahr 2015 war der Kläger dann auf selbständiger Basis für die Beklagte tätig. Nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses im Jahr 2019 macht der Kläger Urlaubsansprüche aus den

Jahren 2010 bis 2015 geltend. Vor dem BAG konnte der Kläger mit der Abgeltung von Urlaub aus den Jahren 2010 bis 2014 durchdringen. Die Urlaubsabgeltungsansprüche für das Jahr 2015 seien allerdings verjährt.

Bei verfassungs- und unionsrechtskonformer Anwendung der Verjährungsregeln könne die Verjährungsfrist nicht beginnen, solange eine Klageerhebung aufgrund einer gegenteiligen höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht zumutbar sei.

Vom Kläger konnte bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses im Jahr 2015 nicht erwartet werden, seinen Anspruch auf Urlaubsabgeltung für die Jahre 2010 bis 2014 gerichtlich durchzusetzen, da das BAG zu diesem Zeitpunkt noch davon ausging, dass Urlaubsansprüche mit Ablauf des Urlaubsjahres oder eines zulässigen Übertragungszeitraums unabhängig von der Mitwirkungspflicht des Arbeitgebers verfielen. Erst nach dem Urteil des EuGH vom 6. November 2018 (C-684/16), das neue Regeln für den Urlaubsverfall vorgab, war der Kläger gehalten, die Abgeltungsansprüche für die Urlaubsjahre 2010 bis 2014 gerichtlich geltend zu machen.

Der Abgeltungsanspruch für das Urlaubsjahr 2015 sei hingegen verjährt, da der Kläger bereits nach der früheren Rechtsprechung erkennen musste, dass die Beklagte den Urlaub aus dem Jahr, in dem das Arbeitsverhältnis endete, abzugelten habe.

Dementsprechend habe die dreijährige Verjährungsfrist Ende 2015 begonnen und habe mit Ablauf des Jahres 2018 geendet. Vorliegend habe der Kläger allerdings erst 2019 Klage erhoben.

Urlaubsabgeltung unterliegt tariflicher Ausschlussfrist BAG, Urteil vom 31. Januar 2023 – 9 AZR 244/20

Gesetzliche Urlaubsansprüche von Arbeitnehmern, nicht genommenen Urlaub nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses abzugelten, kann nach Maßgabe einer tarifvertraglichen Ausschlussfrist verfallen. Der Kläger war seit 2007 bei der Beklagten als Redakteur beschäftigt und erhielt in den Jahren 2007 bis 2010 keinen Urlaub. Nach dem dem Arbeitsverhältnis zugrundeliegenden Manteltarifvertrag sind nicht erfüllte Urlaubsansprüche aus dem Arbeitsverhältnis innerhalb von drei Monaten nach Fälligkeit geltend zu machen. Im Jahr 2014 endete das Arbeitsverhältnis. Im August 2018 macht der Kläger eine Urlaubsabgeltung in Höhe von 14.400 Euro geltend. Nach Auffassung des BAG seien die Urlaubsabgeltungsansprüche weder verjährt noch aufgrund der tariflichen Ausschlussfrist verfallen. Zwar könnten Urlaubsabgeltungsansprüche als reine Geldansprüche grundsätzlich tariflichen Ausschlussfristen unterfallen und auch verjähren, da sich die neuen Grundsätze zu den Obliegenheitsverpflichtungen des Arbeitgebers in Bezug auf den Urlaubsverfall nicht auf die Abgeltung von Urlaubsansprüchen übertragen ließen. Die strukturell schwächere Stellung des Arbeitnehmers, aus der der EuGH die Schutzbedürftigkeit von Arbeitnehmern bei der Inanspruchnahme von Urlaub ableite, endeten mit dem Arbeitsverhältnis. Allerdings könne die Frist für die tarifliche Ausschlussfrist

Fortsetzung auf Seite 23

Fortsetzung von Seite 22

nicht bereits mit dem Ende des Arbeitsverhältnis im Jahr 2014 sondern erst mit dem Urteil des EuGH vom 6. November 2018 (C-684/16) beginnen. Erst dann sei der Arbeitnehmer verpflichtet gewesen, die Urlaubsabgeltung für bis dahin nicht gewährten Urlaub aus den Jahren 2007 bis 2010 zu verlangen. Bis zu diesem Zeitpunkt sei auch das BAG noch davon ausgegangen, dass Urlaubsansprüche mit Ablauf des Urlaubsjahres oder eines zulässigen Übertragungszeitraums unabhängig von der Mitwirkungspflicht des Arbeitgebers verfielen.

Sieburg: Feiern bei Krankheit rechtfertigt Kündigung

Melden Arbeitnehmer sich bei ihrem Arbeitgeber krank und feiern währenddessen auf einer Party, ist von einer vorgetäuschten Arbeitsunfähigkeit auszugehen, die eine fristlose Kündigung rechtfertigt. In dem vorliegenden Fall war die Klägerin für ein Wochenende zum Spätdienst eingeteilt und meldete sich hierfür bei der beklagten Arbeitgeberin arbeitsunfähig krank.

Auf dem WhatsApp-Status der Klägerin sowie auf der Homepage eines Partyveranstalters fand die Beklagte Fotos von der feiernden Klägerin für den streitgegenständlichen Zeitraum auf einer öffentlichen Party. Daraufhin kündigte die Beklagte das Arbeitsverhältnis mit der Klägerin fristlos. Die hiergegen gerichtete Kündigungsschutzklage blieb erfolglos. Nach Auffassung des Gerichts bestand der wichtigste Kündigungsgrund in dem Vortäuschen der Arbeits-

unfähigkeit. Hierdurch sei das Vertrauen in ihre Redlichkeit zerstört. Durch die Fotos stünde fest, dass die Klägerin trotz angeblicher Arbeitsunfähigkeit bei bester Laune und Gesundheit auf einer öffentlichen Party gefeiert habe. Hierdurch sei der Beweiswert der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung erschüttert. Darüber hinaus habe sich die Klägerin im Verfahren unterschiedlich eingelassen und in Widersprüche über die Art ihrer Erkrankung verstrickt.

*AG Sieburg,
Urteil vom 16. Dezember 2022 –
5 Ca 1200/22*

Konstanz: Beschwerden nach COVID-19-Impfung sind kein Arbeitsunfall

Gesundheitliche Beschwerden nach einer COVID-19-Impfung stellen in der Regel keinen Arbeitsunfall dar.

Die Klägerin arbeitete als Sozialarbeiterin bei der Beklagten und ließ sich aufgrund der regelmäßigen beruflichen Kontakte im März 2021 mit dem Impfstoff AstraZeneca impfen. In der Folge litt die Klägerin unter starken gesundheitlichen Beschwerden, wurde stationär im Krankenhaus behandelt und ist seither krankgeschrieben. Mit ihrer Klage machte sie nunmehr gegenüber dem beklagten Unfallversicherungsträger die Anerkennung eines Arbeitsunfalls geltend. Ihr Arbeitgeber habe ihr nahegelegt sich impfen zu lassen und darüber hinaus eine Bescheinigung über eine entsprechende Priorisierung der Beschäftigtengruppe ausgestellt. Nach Auffassung des Gerichts handele es sich bei den vorliegenden Beschwerden der Klägerin allerdings nicht

um einen Arbeitsunfall, da die Klägerin mit der Impfung keiner Rechtspflicht aus dem Arbeitsverhältnis nachgekommen sei. Die Hinweise der Beklagten zur Impfung hätten lediglich das gesamtgesellschaftliche Ziel verfolgt, die Impfquote in Deutschland zu erhöhen. Grundsätzlich gehörten Maßnahmen zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Gesundheit zum persönlichen Lebensbereich der Klägerin. Ob darüber hinaus ein sachlicher Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit anzunehmen sei, wenn eine Schutzimpfung für die berufliche Tätigkeit zwingend erforderlich ist, könne vorliegend dahingestellt bleiben, da die Klägerin ihre berufliche Tätigkeit auch ohne eine Impfung hätte ausüben können.

*SG Konstanz,
Urteil vom 9. Dezember 2022 –
S 1 U 1276/22*

Betriebsratsbeteiligung bei Versetzung kann nicht einfach nachgeholt werden

Arbeitgeber können von einer bereits durchgeführten Versetzung ohne Beteiligung des Betriebsrats nur Abstand nehmen, wenn sie sie tatsächlich aufheben. Es reicht nicht, den Betriebsrat lediglich nachträglich um Zustimmung zu ersuchen oder ihm nur mitzuteilen, man nehme die Versetzung „zurück“ und führe sie nunmehr nur noch „vorläufig“ durch.

Im Rahmen einer Umgestaltung seiner Betriebsorganisation hatte ein Unternehmen dem bisherigen Leiter der Abteilung Zielgruppenintelligenz 2018 die Position des

Fortsetzung auf Seite 24

Fortsetzung von Seite 23

Leiters der neu eingerichteten Abteilung Quality Services Dialogmarketing zugewiesen. Den Betriebsrat beteiligte es nicht. Auf dessen Antrag gab das Arbeitsgericht (ArbG) Siegburg dem Betrieb auf, die Maßnahme aufzuheben.

Gegen diesen Beschluss legte der Arbeitgeber Beschwerde ein. Nachdem er dem Betriebsrat am 10. Januar 2020 mitteilte, die Versetzung zurückzunehmen, erklärten die Beteiligten das Verfahren für erledigt. Am selben Tag bat das Unternehmen den Betriebsrat jedoch, der beabsichtigten erneuten Versetzung zuzustimmen. Außerdem teilte es ihm mit, diese Versetzung vorläufig durchzuführen. Vier Tage später verweigerte der Betriebsrat seine Zustimmung, die der Arbeitgeber sodann gerichtlich ersetzen lassen wollte. Er argumentierte, dass sich das Gesuch auf eine andere personelle Maßnahme beziehe als die Versetzung im Mai 2018.

Der Betriebsrat vertrat dagegen die Auffassung, dass seine Zustimmung nicht gerichtlich ersetzt werden könne: Zuvor müsse die Versetzung erst tatsächlich aufgehoben werden.

Das BAG entschied nun, dass der Antrag des Arbeitgebers auf Ersetzung der Zustimmung des Betriebsrats unbegründet ist und damit erfolglos bleibt: Das Zustimmungsverfahren am 10. Januar 2020 sei nicht ordnungsgemäß eingeleitet worden.

Erfolgt eine Einstellung oder eine Versetzung ohne Beteiligung des Betriebsrats, kann der Arbeitgeber von der bereits durchgeführten personellen Einzelmaßnahme nur Abstand nehmen, indem er die Maßnahme tatsächlich aufhebt,

fürten die Richter aus. Es genüge nicht, wenn er dem Betriebsrat nur mitteilt, er nehme die Versetzung zurück und führe sie nunmehr nur noch vorläufig durch. Entscheidend sei, dass der Einsatz auf der neuen Stelle zumindest bis zur Einleitung eines etwaigen neuen Beteiligungsverfahrens unterbleibt. Es widerspräche dem Betriebsverfassungsgesetz, wenn der Arbeitgeber den durch den endgültigen Vollzug der personellen Maßnahme begründeten betriebsverfassungswidrigen Zustand durch bloße Nachholung der Betriebsratsbeteiligung beseitigen könnte.

BAG, Beschluss vom 11.10.2022 – 1 ABR 18/21

Ansprüche aus Annahmeverzug bzw. auf Entgeltfortzahlung bei fehlender gesundheitlicher Eignung LAG Sachsen, Urteil vom 07.11.2022 – 2 Sa 173/21

Ein Berufskraftfahrer in der Personenbeförderung kann die geschuldete Arbeitsleistung nicht ordnungsgemäß anbieten, wenn ihm aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen mittels eines ärztlichen Attestes (vorübergehend) die Fahrtauglichkeit abgesprochen wird.

Der Arbeitgeber gerät in diesem Fall nicht in Annahmeverzug. Ein Anspruch auf Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall besteht ebenfalls nicht, soweit die Arbeitsunfähigkeit auf anderen Krankheiten beruht, als derjenigen, die zur gesundheitlichen Ungeeignetheit führt. Es fehlt dann an der erforderlichen Monokausalität (amtl. Leitsätze).

Anmerkung: Das Urteil bestätigt ein in der Praxis zu selten erkanntes Problem. Ein Arbeitnehmer hat Anspruch auf Entgeltfortzahlung bei Krankheit nur dann, wenn er infolge unverschuldeter Krankheit an seiner Arbeitsleistung verhindert wird. Ein Verhinderungsfall liegt nicht vor, wenn der Arbeitnehmer (zur Rettung seiner Ansprüche) bei Verlust der Fahrerlaubnis zum Arzt geht und sich die Arbeitsunfähigkeit bescheinigen lässt. Gleiches gilt (wie in dem entschiedenen Fall des Sächsischen Landesarbeitsgerichtes) bei fehlender Tauglichkeit zum Einsatz im Berufsverkehr ohne Arbeitsunfähigkeit. In dem vorliegenden Fall war der Mitarbeiter wegen Schlafapnoe nicht fahrtauglich. Allerdings stellte die Schlafapnoe keine Krankheit dar, die zur Arbeitsunfähigkeit führte. Der Mitarbeiter hatte daher keinen Anspruch auf Entgeltfortzahlung.

RA Ronny Neumann

Steuerfreie Zahlungen nach dem Infektionsschutzgesetz (IfSG)

Arbeitnehmende, die sich – ohne krank zu sein – auf Anordnung des Gesundheitsamtes als Krankheits- oder Ansteckungsverdächtige in Quarantäne begeben müssen oder einem Tätigkeitsverbot unterliegen, erhalten im Falle des Verdienstauffalls im Regelfall eine Entschädigung nach dem Infektionsschutzgesetz (§ 56 Abs. 1 IfSG).

Werden Einrichtungen zur Betreuung von Kindern oder Schulen zur Verhinderung der Verbreitung von Infektionen oder übertragbaren Krankheiten vorübergehend

Fortsetzung auf Seite 25

Fortsetzung von Seite 24

geschlossen oder deren Betreten untersagt und müssen erwerbstätige Sorgeberechtigte von Kindern bis zum 12. Lebensjahr oder Kindern mit Behinderung diese selbst betreuen, erhalten sie ebenfalls eine Entschädigung für den dadurch bedingten Verdienstausschlag (§56 Abs. 1a IfSG).

Steuerliche Behandlung der Entschädigungen

Die Verdienstausschlagentschädigungen sind steuerfrei (§ 3 Nr. 25 EStG). Das gilt sowohl beim Lohnsteuerabzug als auch bei der anschließenden Steuererklärung. Die Zahlungen unterliegen aber dem steuererhöhenden Progressionsvorbehalt (§ 32b Abs. 1 Nr. 1 Buchst. E EStG).

Reaktion der Finanzverwaltung bei Fehlern im Auszahlungsverfahren

Die Verdienstausschlagentschädigungen werden zunächst vom Arbeitgeber ausgezahlt und anschließend auf Antrag von der Entschädigungsbehörde erstattet. Bei der Rückerstattung treten aber immer wieder lohnsteuerliche Differenzen und Schwierigkeiten auf. Mit Verzögerung hat die Finanzverwaltung mit dem BMF-Schreiben vom 25. Januar 2023 dazu ausführlich Stellung genommen und eine Bagatellregelung für die Jahre 2020 bis 2023 getroffen, soweit der Lohnsteuerabzug zu gering ausgefallen ist.

Unzutreffende Lohnsteuerabzug: zu hoher Lohnsteuerabzug

Die Zahlung einer Verdienstausschlagentschädigung nach dem Infektionsschutzgesetz ist nach § 3 Nr. 25 EStG steuerfrei. Behält der Arbeitgeber zu viel Lohnsteuer ein, unterliegt er in der Regel kei-

ner lohnsteuerlichen Mitteilungspflicht gegenüber dem Betriebsstättenfinanzamt. Insbesondere liegt kein Fall der s.g. haftungsbefreienden Anzeige des Arbeitgebers nach § 41c Abs. 4 EStG vor, da zu viel und nicht zu wenig Lohnsteuer einbehalten wurde.

Der Arbeitnehmer kann seinen Anspruch auf Erstattung der vom Arbeitgeber zu Unrecht einbehaltenen Lohnsteuer daher nur im Rahmen seiner Einkommenssteuererklärung geltend machen (H41c. 1 Erstattungsantrag) LStH).

Soweit der Lohnsteuerabzug zu gering ausgefallen ist („unzutreffende Steuerfreistellung“), sieht das BMF-Schreiben drei Möglichkeiten vor:

Rückforderung durch Arbeitgeber

Fordert der Arbeitgeber eine zu viel gezahlte Verdienstausschlagentschädigung zurück, mindert der Rückforderungsbetrag im Jahr der Rückzahlung die für das Kalenderjahr zu bescheinigenden Leistungen. Übersteigt der Rückforderungsbetrag im Jahr der Rückzahlung die entsprechenden Leistungen, so ist der Negativbetrag mit Minuszeichen unter Nummer 15 der Lohnsteuerbescheinigung zu bescheinigen.

Keine Rückforderung, aber Anzeige des Arbeitgebers

Verzichtet der Arbeitgeber auf die Rückforderung, so hat der Arbeitgeber seinem Betriebsstättenfinanzamt die betroffenen Fälle unter Angabe der persönlichen Daten der Beschäftigten sowie der zutreffenden Werte unverzüglich schriftlich anzuzeigen (§ 41c Abs. 4 EStG, R 41c.2 LStR). Hierfür kann der unter <http://www.formulare-bfinv.de> eingestellte Vordruck „Anzeige über nicht durchgeführten Lohn-

steuerabzug“ genutzt werden. Die Richtigstellung erfolgt dann regelmäßig im Rahmen der Einkommensteuererklärung.

Das Finanzamt wird die fehlende Steuer also als Nachzahlung oder als Minderung einer eventuellen Einkommensteuererstattung einfordern. Ausnahmsweise kommt auch ein Lohnsteuer-Nachforderungsbescheid in Betracht.

Bei Abweichungen bis 200 Euro:

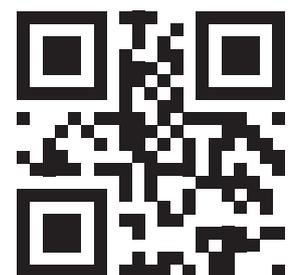
Neue Bagatellregelung

Sofern die Differenz zwischen der dem/der Beschäftigten gezahlten Verdienstausschlagentschädigung und der dem Arbeitgeber bewilligten Erstattung 200 Euro pro Quarantänefall nicht übersteigt, hat die Finanzverwaltung nun eine Bagatellregelung erlassen.

In diesen Fällen kann der Arbeitgeber von seiner Anzeigepflicht absehen. Insoweit haftet er auch nicht für die nicht einbehaltene Lohnsteuer. Auch eine Korrektur der unzutreffenden Steuerfreistellung im Rahmen der Einkommensteuererklärung der Beschäftigten unterbleibt. Nachforderungsbescheide werden ebenfalls nicht verschickt.

Quelle: IHK

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



Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie



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

1. **Weiterbildung gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz**
(auch als Inhouse-Schulung möglich)
regelmäßig an allen Standorten (wochentags und samstags)
Termine siehe Homepage oder über QR-Code
2. **Beschleunigte Grundqualifikation**
(auch für Umsteiger)
Chemnitz: ab 24.07.2023
Leipzig: ab 06.06.2023
Zwickau: ab 28.08.2023
3. **Erwerb Fahrerlaubnis**
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)
Chemnitz: ab 10.07.2023
Leipzig: ab 22.05.2023
Zwickau: ab 16.10.2023
4. **Schulungen Gefahrgut**
(Erstschulungen und Auffrischungen)
Chemnitz: Erstschulung ab 26.06.2023, Auffrischung ab 07.07.2023
Leipzig: Erstschulung ab 12.06.2023, Auffrischung ab 03.06.2023
Zwickau: Erstschulung ab 12.06.2023, Auffrischung ab 23.06.2023
5. **Gabelstapler- und Ladekranausbildung**
Chemnitz: ab 03.06.2023 Gabelstapler, ab 28.08.2023 Ladekran
Leipzig: ab 03.08.2023 Gabelstapler, ab 16.10.2023 Ladekran
Zwickau: ab 28.06.2023 Gabelstapler
6. **Ladungssicherung, Digitaler Tachograph,**
7. **Sach- und Fachkundefahrt Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen**
Chemnitz: ab 12.06.2023
Leipzig: ab 16.10.2023
8. **Fahrlehrerausbildung Klasse BE in Chemnitz ab November 2023 (Vollzeit)**
9. **Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d) in Chemnitz ab November 2023 (Vollzeit)**
10. **Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)**



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](https://www.facebook.com/Verkehrsinstitut-Chemnitz)
[Instagram/#verkehrsinstitutchemnitz](https://www.instagram.com/verkehrsinstitutchemnitz)

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

- | | | |
|---|------------------------------|--------------------|
| 1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“ | | |
| Teilzeitlehrgang Montag – Freitag | 04.09. – 22.09.2023 | Leipzig |
| Teilzeitlehrgang Montag – Freitag | 01.11. – 21.11.2023 | Dresden |
| 2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“ | | |
| Omnibus- und Gelegenheitsverkehr | 05.06. – 16.06.2023 | Dresden |
| Taxi-/Mietwagenverkehr | 05.06. – 13.06.2023 | Dresden |
| 3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV / TRGS 520 | | |
| Erstschulung (FK) AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV | 01.09. – 09.09.2023 | Dresden |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV | 23.06. – 24.06.2023 | Dresden |
| Grundschulung TRGS 520 | 24.05. – 26.05.2023 | Dresden |
| 4. Gefahrgutausbildung | | |
| ADR Basiskurs (Montag – Mittwoch) | 08.05. – 10.05.2023 | Dresden |
| ADR Basiskurs (Samstag – Freitag – Samstag) | 10.06. + 16.06. + 17.06.2023 | Leipzig |
| ADR Auffrischkurs (Samstag + Samstag) | 06.05. + 13.05.2023 | Leipzig |
| ADR Auffrischkurs (Montag + Dienstag) | 26.06. + 27.06.2023 | Dresden |
| ADR Aufbaukurs Tank | 23.06. + 24.06.2023 | Leipzig |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstschr. + FoBi | 22.05. – 25.05.2023 | Dresden |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstschr. + FoBi | 25.09. – 28.09.2023 | Leipzig |
| 5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladefahrer-Ausbildung | | |
| Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse | 26.06. – 28.06.2023 | Dresden |
| Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnissen | 23.06. + 24.06.2023 | Dresden |
| Gabelstapler-Ausbildung Jährliche Pflichtunterweisung | 23.06.2023 | Dresden |
| Lkw-Ladefahrer-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnissen | 05.05. + 06.05.2023 | Leipzig |
| Lkw-Ladefahrer – Jährliche Pflichtunterweisung | 05.05.2023 | Leipzig |
| Hubarbeitsbühnenausbildung | 03.07. – 04.07.2023 | Dresden |
| 6. Weiterbildung für Unternehmer und Führungskräfte | | |
| GesprächsFÜHRUNG – Effektiv kommunizieren | 12.05.2023 | Dresden |
| 7. Praxisseminare – förderfähig | | |
| Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| Eco-Training | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| 8. Berufskraftfahrerweiterbildung | | |
| SVG Notfallmanagement III (KB 3) | 13.05.2023 | Dresden |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 13.05.2023 | Dresden/Niederdorf |
| SVG Brandschutz (KB 3) | 03.06.2023 | Dresden/Leipzig |
| SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1+ 3) | 10.06.2023 | Dresden |
| SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3) | 17.06.2023 | Niederdorf |
| SVG Fahrer:innen als Imagräger III (KB 1+ 3) | 17.06.2023 | Dresden |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 17.06.2023 | Dresden |
| SVG Risikosituationen (KB 1) | 24.06.2023 | Dresden |
| SVG Kipperfahrzeuge (KB 1 + 3) | Termine auf Anfrage | Alle Standorte |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 19.06. – 23.06.2023 | Dresden |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 08.05. – 12.05.2023 | Leipzig |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 04.09. – 08.09.2023 | Niederdorf |

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

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH

Palaisplatz 4 · 01097 Dresden · Telefon: 0351 8143253 · Telefax: 0351 8143160

Die **DAKO GmbH** entwickelt Softwarelösungen für eine optimale Steuerung von Transporten – wirtschaftlich, ökologisch und gesetzeskonform.



Fleet

Die Telematiklösung für Fuhrparkmanager
und Verkehrsleiter.