

05-07/2023 *Sächsische*



Verkehrsnachrichten

10%

weniger Gewicht
weniger Diesel
weniger CO₂



Wir gratulieren ganz herzlich ...

im Monat Mai 2023

zum Firmenjubiläum 20 Jahre:

Gerlach & Ulbrich Spedition GmbH & Co KG,
Chemnitz

zum 80. Geburtstag:

Herr Haase, Haase Transporte, Großenhain
Herr Wehrmann, Spedition Wehrmann, Leipzig

zum 65. Geburtstag:

Herr Müller, Müller-Transporte, Werda
Herr Teich, Teich-Trans & Teich-Touristik GmbH,
Quitzdorf am See

zum 60. Geburtstag:

Frau Seidel, Andreas Seidel Schwertransport GmbH,
Stützengrün

im Monat Juni 2023

zum Firmenjubiläum 35 Jahre

Bus- und Taxiunternehmen Frank Thieme, Döbeln

zum 65. Geburtstag:

Herr Henschel,
Transport & Baustoffe Thomas Henschel, Zwickau
Herr Schuster,
Spedition Schuster Transportgesellschaft mbH,
Oelsnitz

zum 50. Geburtstag:

Herr Hirschberger, W. Winter Logistik GmbH,
Zwickau



im Monat Juli 2023

zum Firmenjubiläum 95 Jahre:

Omnibusbetrieb A. Wilhelm,
Inh. Gisela Wilhelm e.K.,
Großpostwitz OT Ebendörfel

zum Firmenjubiläum 70 Jahre:

Fuhrbetrieb und Baustoffhandel GmbH & Co KG
Edgar Hilbert Nachf.,
Leipzig

zum Firmenjubiläum 35 Jahre:

Burckhardt Spedition GmbH, Dresden

Zum Firmenjubiläum 25 Jahre:

Aurich & Sohn Transport GmbH,
Lugau OT Ursprung

zum 65. Geburtstag:

Herr Hamprecht,
Kraftverkehr + Spedition Hamprecht e.K.
Künzelsau-Kemmeten

Herr Steglich,
Omnibus & Reisebüro Wolfram Steglich,
Neustadt OT Berthelsdorf

zum 60. Geburtstag:

Herr Böttger,
Baustoffhandel + Spedition Thomas Böttger e.K.
Gronau

zum 50. Geburtstag:

Herr Galle, DS-Touristik GmbH,
Ruhland



Wir trauern

Karsten Grafe verstorben

Am 10. 07.2023 ist Karsten Grafe, Inhaber der Firma Grafe Transport aus Stölpchen, nach schwerer Krankheit verstorben. Wir haben diese Nachricht mit tiefem Bedauern und Mitgefühl aufgenommen und wünschen seiner Familie viel Kraft in dieser schweren Zeit.

Wir werden ihm als langjährigen Vorstandsmitglied unseres Verbandes stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Inhaltsverzeichnis

Wir gratulieren ganz herzlich ...			
im Monat Mai, Juni, Juli 2023	2		
Wir trauern			
Karsten Grafe verstorben	2		
Verkehrspolitik			
CO2-Maut ist Inflationstreiber im Klimaschutz-Deckmantel	4		
CBAM-Verordnung veröffentlicht	4		
Das SMWA teilt mit: Befristete Ausnahmegenehmigungen vom Sonntags- und Feiertagsfahrverbot für Hilfsgütertransporte und Militärtransporte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine	5		
Fachkräfterekrutierung aus dem Ausland: Portal „Make it in Germany“ der Bundesregierung	6		
Straßengüterverkehr: EU-Entsenderecht in deutsches Recht überführt	7		
Start des neuen Förderprogrammes „Energiermindernde Komponenten (EMK)“	7		
Internationaler Verkehr			
Brexit – „Border Target Operating Model“ (TOM) – schrittweise Aufhebung noch bestehender Vereinfachungen bei der Einfuhr ins Vereinigte Königreich: geplanter Ablauf	8		
Border Target Operating Model – Risikokategorisierung für gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche (SPS) Waren	8		
RUMÄNIEN/Moldawien: Einführung einer koordinierten Kontrolle am Grenzübergang Leuseni-Albita	9		
MAILAND: Keine Zufahrt mehr ohne Tote-Winkel-Assistenten	9		
BELGIEN: Mitführungspflicht von Feuerlöschern	10		
POLEN: Änderungen im SENT-System (elektronische Steuer- und Zolldienste)	10		
POLEN: Generelles Überholverbot für Lkw ab 1. Juli 2023 auf zweispurigen Schnellstraßen und Autobahnen	11		
POLEN-WEISSRUSSLAND: Update zu Grenzbestimmungen und -verfahren	11		
UKRAINE: Anleitung „eCherha“	12		
RUSSLAND-Embargo – elftes Sanktionspaket in Kraft getreten	12		
BULGARIEN: Erhöhung der Mautgebühren für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zGM zum 01. Juli 2023	13		
RUMÄNIEN: Keine Toleranzen bei den Abmessungen und Gewichten – Verstärkte Kontrollen!	13		
SPANIEN: Ergänzende Informationen zum Be- und Entladeverbot	14		
Österreich: Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrolle an den Binnengrenzen zu Slowenien und Ungarn	14		
BELGIEN: Deutliche Mauterhöhung in Wallonien/ Tarifanpassungen (Indexierung) in den Regionen Flandern, Brüssel (Autobahn) und Brüssel (ohne Autobahnen) zum 01. Juli 2023	14		
FRANKREICH: Neue Plattform zur Registrierung von Sondertransporten ab 15. Juni 2023	14		
SCHWEIZ: Änderung des Mauterhebungssystems	15		
ÖSTERREICH: Keine Brenner-ROLA vom 06.08.2023 bis 23.08.2023 aufgrund von Bauarbeiten – Ausnahmen vom Sektoralen Fahrverbot für alle EURO-VI Lkw	15		
Gefahrgut			
Österreich gibt Pyrotechnik-Lagerverordnung 2023 bekannt	16		
Ungültige ADR-Schulungsbescheinigungen	16		
Spedition/Logistik			
Verfrachter haften bei drohender verspäteter Ablieferung für Schadensminderungskosten des Auftraggebers – Urteil des BGH vom 20. April 2023 (AZ: I ZR 140/22)	16		
Möbelspedition			
Widerrufsrecht: Darum ist der Beitrag wichtig: Damit Sie sich nicht verunsichern lassen!	20		
Personenverkehr			
Der bdo Muster-Index-Leitfaden für einen krisenfesten Busmittelstand steht digital zum Abruf bereit	21		
Ergebnis der bdo-Arbeitsgruppe Index.	21		
Republik Moldau/Rumänien	21		
Buchtipps			
Neue Auflage: Recht im Straßenverkehr	22		
Recht und Versicherung			
Pflegeunterstützungs- und -entlastungsgesetz (PUEG), Inkrafttreten am 01.07.2023	23		
Fallstricke Betriebsverkauf – Steuerliche Regelungen	23		
Übertragung von Logistikimmobilien – Bewertung gemäß § 13b Abs. 4 ErbStG	24		
Hagelschaden – Was tun?	26		
Sturz beim Kaffeeholen in Kantine ist Arbeitsunfall	27		
Pfändungsfreigrenzen	27		
Kein Parkverbot für Männer auf „Frauenparkplatz“	27		
Auslaufen der Sonderregelungen zur Kurzarbeit zum 30. Juni 2023	28		
Änderungen für GbR, OHG und KG ab 2024	28		
Inflationsausgleichsprämie: Darauf ist zu achten	28		
Mitarbeiter als Headhunter – Personalempfehlungen aus dem Team	29		
Hinweisgeberschutzgesetz verabschiedet	30		
Hinweisgeberschutzgesetz	31		
WhitePaper der Firma Flüsterbox GmbH – Partner für das Hinweisgeberschutzgesetz	31		
Bildung			
Verkehrsinsitut Chemnitz GmbH	35		
SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	35		

Verkehrspolitik

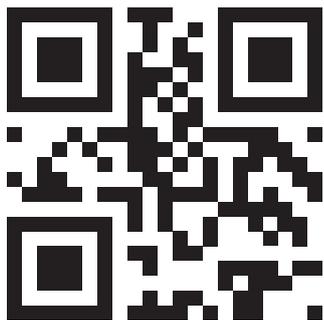
CO₂-Maut ist Inflationstreiber im Klimaschutz-Deckmantel

Mittelständische Transportlogistikunternehmen fühlen sich zu Inkassounternehmern des Bundes degradiert

Der BGL lehnt die faktische Mautverdopplung mangels Klima-Lenkungswirkung aktuell entschieden ab und geht von einer spürbaren Verteuerung für den Endverbraucher aus. **Die Verbraucherinnen und Verbraucher werden mit 7,62 Mrd. Euro pro Jahr ZUSÄTZLICH zur bereits bestehenden Inflation belastet – im Gegenzug für NICHTS.** Dadurch fühlen sich die mittelständischen Transportunternehmen zu reinen Inkassounternehmern des Bundes degradiert.

Die Lkw-Maut soll zum 01. Dezember 2023 zusätzlich mit einer CO₂-Komponente versehen werden, die einer annähernden Mautverdopplung entspricht.

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



Mit der CO₂-Maut wird damit etwas als Klimaschutzmaßnahme propagiert, was gar keine ist. Eine Klimawirkung ist in den nächsten Jahren nicht absehbar, weil aktuell weder Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch die zugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur vorhanden sind.

Der Anteil der Fahrzeuge mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb am Kfz-Bestand in Deutschland liegt bei Sattelzugmaschinen bei nur verschwindend geringen 0,03 %. Auf absehbare Zeit fehlt auch an der für den Betrieb der alternativ angetriebenen Lkw unverzichtbaren Lade- bzw. Tankinfrastruktur – „Mega-Charger“ für das Schnellladen unterwegs gibt es bislang z. B. nur auf dem „Papier“. Und auf die Bahn auszuweichen ist auch keine Lösung – die fährt selber kapazitätsmäßig am Anschlag. Interessanterweise rechnet sogar das BMDV selbst nicht mit fallenden, sondern steigenden CO₂-Maut-Einnahmen in den kommenden Jahren, von Lenkungswirkung also keine Spur.

Die zusätzlichen CO₂-Maut-Einnahmen sollen fast ausschließlich für die Bahn verwendet werden. Gegen höhere Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur spricht im Grunde nichts: der BGL hat sich stets für einen Investitionshochlauf in die Schieneninfrastruktur ausgesprochen – solange diese aus allgemeinen Haushaltsmitteln des BMDV finanziert werden.

Mit dem neuen Mautgesetz werden jedoch die hohen Vorstandsboni im Bahnkonzern finanziert. Dadurch fehlen die Mittel für die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs, die Sanierung der Brücken und

des maroden Fernstraßennetzes sowie den Ausbau der Lkw-Parkplätze.

Und – last but not least – ganz entscheidend: Die Zusage aus dem Koalitionsvertrag über eine Vermeidung der Doppelbelastung durch nationalen Emissionshandel einerseits und CO₂-Maut andererseits wird mit dem Gesetzentwurf nicht eingehalten. BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt: „Der BGL lehnt diesen Entwurf entschieden ab. Besser wäre eine schrittweise Einführung der CO₂-Maut ab 2025, wie vom BGL bereits vorgeschlagen. Die Glaubwürdigkeit einer Regierung und damit der Politik in toto entscheidet sich gerade bei Maßnahmen, die schwierig umzusetzen sind.“

CBAM-Verordnung veröffentlicht

Die EU-Verordnung zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems ist am 16. Mai 2023 im Amtsblatt der EU veröffentlicht worden. Die Durchführungsvorschriften zur Konkretisierung der CBAM-Verordnung sind für Juli 2023 angekündigt.

Die Verordnung (EU) 2023/956 vom 10. Mai 2023 zur Schaffung eines CO₂-Grenzausgleichssystems ist im EU-Amtsblatt L 130 vom 16. Mai 2023 veröffentlicht worden. Sie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft und gilt ab 1. Oktober 2023. Davon ausgenommen sind die Vorschriften bezüglich der Pflicht zum Erwerb

Fortsetzung auf Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

beziehungsweise zur Abgabe der CBAM-Zertifikate, die erst ab 1. Januar 2026 gelten.

Die Initiative für ein CO₂-Grenzausgleichssystem (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) ist Teil des Legislativpakets „Fit für 55“. Das CBAM soll ein wesentlicher Bestandteil des Instrumentariums der Union sein, mit dem das Ziel einer klimaneutralen Union bis spätestens 2050 im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris erreicht und den sich aus den angehobenen Klimazielen der Union ergebenden Risiken der Verlagerung von CO₂-Emissionen entgegengewirkt werden soll.

Unternehmen, die Waren in die EU importieren, sollen künftig verpflichtet werden, CBAM-Zertifikate zu erwerben, um die Differenz zwischen dem im Produktionsland gezahlten Kohlenstoffpreis und dem höheren Preis der Kohlenstoffzertifikate im EU-Emissionshandelssystem auszugleichen.

CBAM wird ab dem 1. Oktober 2023 schrittweise eingeführt und gilt zunächst nur für bestimmte Waren, bei denen ein hohes Risiko der Verlagerung von CO₂-Emissionen besteht, nämlich für Eisen und Stahl, Zement, Düngemittel, Aluminium und Elektrizität.

Bis voraussichtlich 1. Januar 2026 gilt eine Übergangsfrist, während der sich die Pflichten des Importeurs auf die Berichterstattung beschränken.

Importeure von Waren des einschlägigen Warenkreises müssen quartalsweise einen CBAM-Bericht an die zuständige nationale Behörde übermitteln. Der CBAM-

Bericht enthält Informationen über die eingeführten Waren in Bezug auf das Volumen, die grauen direkten und indirekten Emissionen und den im Herkunftsland für die grauen Emissionen fälligen Kohlenstoffpreis. Auf welche Art und Weise die Übermittlung der CBAM-Berichte erfolgen soll, ist noch offen.

Die GD TAXUD plant nach der Verabschiedung der Durchführungsverordnung die Veröffentlichung von Leitlinien und weiteren unterstützenden Materialien sowie Online-Schulungen, damit sich die Unternehmen auf die Übergangszeit vorbereiten können.

Der DSLV wird fortlaufend über die weiteren Entwicklungen informieren.

www.lsv-ev.de

**Das SMWA teilt mit:
Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO):
Befristete Ausnahmegenehmigungen vom Sonntags- und Feiertagsfahrverbot für Hilfsgütertransporte und Militärtransporte im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine nach § 30 Abs. 3 StVO im Freistaat Sachsen**

I.

Für geschäftsmäßig oder unentgeltlich durchgeführte Transporte in Richtung der ukrainischen Grenze zur unmittelbaren oder

mittelbaren Unterstützung der Hilfeleistung für die ukrainische Bevölkerung (einschließlich der unmittelbar erforderlichen Leerfahrten) sowie für militärische Transporte (einschließlich Großraum- und Schwertransporte und Leerfahrten), die durch private Unternehmen im Auftrag deutscher oder verbündeter Streitkräfte geschäftsmäßig oder unentgeltlich mit Bezug auf den Krieg in der Ukraine durchgeführt werden, wird gemäß § 46 Abs. 2 StVO eine Ausnahmegenehmigung vom Sonntags- und Feiertagsfahrverbot nach § 30 Abs. 3 StVO mit Wirkung ab Montag, den 3. Juli 2023 bis einschließlich Sonntag, den 31. März 2024 für das Gebiet des Freistaates Sachsen erlassen.

II.

Es gelten folgende Nebenbestimmungen:

1. Die Ausnahmegenehmigungen gelten **ab Montag, den 3. Juli 2023 und sind bis Sonntag, den 31. März 2024** befristet.
2. Es ist zu gewährleisten, dass die Ausnahmen vom Sonntags- und Feiertagsfahrverbot unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und unter Beachtung der jeweiligen Verkehrslage in Anspruch genommen werden.
3. Alle weiteren Vorschriften der StVO sowie die einschlägigen Bestimmungen der StVZO sind einzuhalten. Weisungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie der Polizei ist unbedingt nachzukommen.
4. Der jederzeitige Widerruf dieser Genehmigung bleibt vorbehalten.

Fortsetzung auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

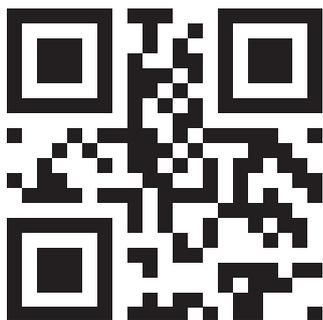
III.

Vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine ist ein großer Bedarf an Hilfeleistungen für die ukrainische Bevölkerung entstanden. Es ist sicherzustellen, dass bestmögliche Voraussetzungen geschaffen werden, um die Hilfeleistungen für die ukrainische Bevölkerung zu unterstützen.

Für die Einsatzfähigkeit deutscher und verbündeter Streitkräfte in Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine sind täglich eine Vielzahl militärischer Transporte notwendig. Diese sind bestmöglich zu unterstützen.

Die Hilfeleistung für die Ukraine und deren Bevölkerung und die Sicherung der Einsatzfähigkeit deutscher und verbündeter Streitkräfte in Osteuropa sind als dringende Fälle im Sinne der Ziffer I. Nr. 1. Lit.a) zu Nr. 7 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 46 StVO zu erachten.

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



Fachkräfterekrutierung aus dem Ausland: Portal „Make it in Germany“ der Bundesregierung

Das Portal „Make it Germany“ bietet Arbeitgebern umfassende Informationen sowie Hilfestellung durch persönliche Beratung beim Thema Fachkräfterekrutierung aus dem Ausland und wurde nun um eine neue Unterseite zu Transport-Berufen ergänzt.

„Make it in Germany“ ist das offizielle Portal der Bundesregierung für Fachkräfte aus dem Ausland und für Unternehmen in Deutschland, die diese einstellen möchten. Unternehmen finden dort verlässliche Informationen über die Möglichkeiten der Auslandsrekrutierung, praktische Hilfsmittel sowie Kontakte relevanter Anlaufstellen.

Arbeitgeber und Einwanderungsinteressierte haben zudem die Möglichkeit, sich individuell von Experten zu den Themen Jobsuche, Berufsanerkennung und Visum beraten zu lassen. In der „Make it in Germany“-Jobbörse können Fachkräfte nach Stellenangeboten suchen und Unternehmen eigene Stellenanzeigen veröffentlichen. Neu findet sich unter der Kategorie „Arbeiten in Deutschland – Gefragte Berufe“ eine neue Unterseite zu Transport-Berufen.

„Make it in Germany“ wurde 2012 ins Leben gerufen und ist das zentrale mehrsprachige Informationsportal der Bundesregierung für alle Fragen rund um das Thema Fachkräfteeinwanderung nach Deutschland. Es informiert Einwanderungsinteressierte, wie sie ihren Weg nach Deutschland erfolgreich gestalten können, indem es umfangreiche Informa-

tionen zu Einreise- und Visumsverfahren, Jobsuche und Alltag in Deutschland zur Verfügung stellt und die Möglichkeiten einer Ausbildung oder eines Studiums aufzeigt.

In der „Make it in Germany“-Jobbörse können Fachkräfte nach passenden Stellenangeboten suchen.

Die Jobbörse auf „Make it in Germany“ ist mit der Stellenbörse der Bundesagentur für Arbeit (BA) verknüpft.

Nur offene Stellen, die der BA gemeldet werden, können über die Website einwanderungsinteressierten Fachkräften zugänglich gemacht werden. Aus diesem Grund ist Unternehmen zu empfehlen, offene Stellen an die BA zu melden und einer Veröffentlichung auf „Make it in Germany“ aktiv zuzustimmen.

Im Folgenden führt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik hilfreiche Links der Internetseite auf:

- **Startseite:**
www.make-it-in-germany.com
- **Informationen für Arbeitgeber und Quick Check für die Einstellung:**
www.make-it-in-germany.com/unternehmen
- **Stellenanzeigen veröffentlichen:**
www.make-it-in-germany.com/stellenanzeige
- **Veranstaltungen:**
www.make-it-in-germany.com/veranstaltungen
- **Downloadbereich (Flyer und Checklisten):**
<https://www.make-it-in-germany.com/download-bereich>

Straßengüterverkehr: EU-Entsenderecht in deutsches Recht überführt

Mit erheblicher Verzögerung wurde das Arbeitnehmer-Entsendegesetz an EU-Recht angepasst und für den Straßengüterverkehrssektor präzisiert. Dadurch unterliegen auch Berufskraftfahrer gebietsfremder Unternehmen grundsätzlich den deutschen Mindestlohnbestimmungen. Ausgenommen bleiben Transitverkehre und bilaterale Beförderungen.

Mit annähernd eineinhalbjähriger Verzögerung ist das Gesetz zur Regelung der Entsendung von Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen im Straßenverkehrssektor und zur grenzüberschreitenden Durchsetzung des Entsenderechts am 1. Juli 2023 in Kraft getreten (Bundesgesetzblatt I Nr. 172 vom 30. Juni 2023).

<https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/172/VO.html?nn=55638>

In Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben (Richtlinie EU 2020/1057, die das europäische Arbeitnehmer-Entsenderecht als sogenanntes Lex Specialis präzisiert) erfolgen hieraus u. a. Änderungen

- des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes (Artikel 1)

sowie hiermit in Zusammenhang stehende Regelungen wie

- das Mindestlohngesetz (Artikel 2), die Mindestlohnmeldeverordnung (Artikel 5) sowie die Mindestlohndokumentationspflichtenverordnung (Artikel 6)
- das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (Artikel 3)

Änderungen des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes:

Aus EU-Recht ergibt sich die grundsätzliche Anwendbarkeit des Entsenderechts auf solche

Kraftfahrer gebietsfremder Unternehmen, die Kabotagebeförderungen in Deutschland oder nicht-bilaterale grenzüberschreitende Beförderungen nach/von Deutschland durchführen, da in diesen Fällen ein hinreichender Inlandsbezug der Fahrtätigkeit gegeben ist.

Ebenfalls EU-Recht folgend, bleiben Transitfahrten und bilaterale Verkehre, für die keine Arbeitnehmerentsendung unterstellt wird, vom Entsenderecht ausgenommen.

Im Arbeitnehmer-Entsendegesetz ist geregelt, welche Unterlagen ein gebietsfremder Arbeitgeber seinem Beschäftigten bei der Durchführung der Beförderung zur Verfügung stellen muss, damit Kontrollbehörde die Art des Transportes nach oben genannten Kriterien feststellen kann.

Änderungen des Mindestlohngesetzes, der Mindestlohnmeldeverordnung sowie der Mindestlohndokumentationspflichtenverordnung:

Neben dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz werden auch die entsprechenden Melde-, Dokumentations- und Bußgeldvorschriften im Mindestlohngesetz unter Berücksichtigung der Vorgaben europäischen Rechts angepasst.

In der Mindestlohnmeldeverordnung wird für gebietsfremde Arbeitgeber, die formal einen Kraftfahrer in Deutschland beschäftigen, die Anmeldung über das Binnenmarktinformationssystem (IMI) vorgesehen.

Änderungen des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes (Artikel 3)

Die bisherigen Meldepflichten gehen vom Entleiher auf den Verleiher (das Unternehmen, das dem Entleiher Beschäftigte überlässt), über.

Rechtlicher Normadressat des allgemeinen Entsenderechts bleibt das jeweilige Transportunternehmen als Arbeitgeber. Hinzuweisen ist aber darauf hin, dass nach § 13 Mindestlohngesetz bzw. § 14 Arbeitnehmer-Entsendegesetz die Haftung eines auftraggebenden Unternehmens (z. B. eine Spedition) für den Ausgleich ausbleibender oder nicht vollständig entrichteter Zahlungen des gesetzlichen deutschen Mindestlohns durch den eigentlichen Arbeitgeber (Transportunternehmen) bestehen bleibt.

Start des neuen Förderprogrammes „Energie-mindernde Komponenten (EMK)“

Am 11. Juli 2023 wurde im Bundesanzeiger die Richtlinie zum neuen Förderprogramm „Energie-mindernde Komponenten (EMK)“ veröffentlicht. Interessierte Mitgliedsunternehmen können diese bei uns abfordern.

Antragsstart ist der **24.07.2023**, 09:00 Uhr.

Ab sofort stehen Ihnen auf der Seite des Bundesamtes für Logistik und Mobilität <https://antrag-gbbmvi.bund.de/> die Antragsunterlagen zur Verfügung.

Den Internetauftritt inkl. FAQ, Hinweisblättern, eine (nicht abschließende) Liste der förderfähigen Maßnahmen und weitere Informationen zum Verfahren finden Sie unter https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Gueterkraftverkehr/EMK/EMK_node.html

www.lsv-ev.de

Internationaler Verkehr

Brexit – „Border Target Operating Model“ (TOM) – schrittweise Aufhebung noch bestehender Vereinfachungen bei der Einfuhr ins Vereinigte Königreich: geplanter Ablauf

Mit Inkrafttreten des Brexit hatte die britische Regierung – anders als die EU - zunächst eine erhebliche Anzahl von Zollformalitäten vorläufig außer Kraft gesetzt, um den Warenverkehr zwischen der EU und dem VK weiter flüssig zu halten. Der ursprüngliche Zeitplan für die Rückkehr zu vollumfänglichen Zollverfahren, wie sie eigentlich durch den EU-Austritt des VK erforderlich sind, musste von der britischen Regierung bereits mehrfach angepasst werden.

Aktuell bestehen nach wie vor Erleichterungen:

- bei der Einfuhr ins VK von Waren, die sanitären oder phytosanitären Kontrollen unterliegen
- produktunabhängig bei der Erstellung summarischer Eingangsanmeldungen (ESumAs, ENS, S&S for Entry) für die Einfuhr aus der EU ins VK – diese sind nach wie vor komplett ausgesetzt.

Die britische Regierung hat jedoch jetzt einen neuen Zeitplan (genannt „Border Target Operating Model“) für die schrittweise Einführung dieser letzten noch verbleibenden Kontrollen veröffentlicht. Demnach sind folgende drei Schritte geplant:

31. Oktober 2023:

Einführung von Gesundheitszertifikaten für die Einfuhr aus der EU ins VK von tierischen Erzeug-

nissen, Pflanzen und pflanzlichen Erzeugnissen mit mittlerem Risiko sowie von Futter- oder Lebensmitteln nichttierischen Ursprungs mit hohem Risiko (HRFNAO).

31. Januar 2024:

Einführung dokumenten- und risikobasierter Nämlichkeitsprüfungen und physischer Kontrollen von tierischen Erzeugnissen, Pflanzen, pflanzlichen Erzeugnissen mit mittlerem Risiko sowie von Lebens- und Futtermitteln nichttierischen Ursprungs mit hohem Risiko bei der Einfuhr aus der EU ins VK. Zu diesem Zeitpunkt werden auch Einfuhren aus der „übrigen Welt“ (Nicht-EU) ins VK von Waren, die sanitären oder phytosanitären Kontrollen unterliegen, den Regeln des Border Target Operating Models unterworfen. Die bereits heute praktizierte Kontrollen von Pflanzen und pflanzlichen Erzeugnissen mit hohem Risiko aus der EU werden vom Bestimmungsort zu den Border Control Posts (BCP, Grenzkontrollstellen) verlagert.

31. Oktober 2024:

Summarische Eingangsanmeldungen (ESumAs, ENS, S&S for Entry) für alle Import aus der EU ins VK. Dabei wird allerdings der bisher erforderliche Datenkranz für diese Meldungen reduziert und mittels des im Aufbau befindlichen UK Single Trade Window sollen Doppelerfassungen bei den „Pre-Arrival-Daten“ weitgehend ausgemerzt werden. (Zum Verständnis: heute müssen bestimmte Angaben im Rahmen von S&S, sanitären/phytosanitären Kontrollen und Vorab-Zollanmeldungen oft im jeweiligen Kontext getrennt und damit insgesamt mehrfach erfasst werden.)

Border Target Operating Model – Risikokategorisierung für gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche (SPS) Waren

Am 28. April 2023 veröffentlichte Defra die erste Risikokategorisierung des Border Target Operating Model (TOM) für die Einfuhr von Tieren, tierischen Erzeugnissen, Pflanzen und pflanzlichen Erzeugnissen mit EU- und EFTA-Ursprung (mit Ausnahme von Norwegen und Island für Pflanzen und pflanzliche Erzeugnisse), in der die Kontrollen festgelegt sind, die für diese Waren gelten, wenn sie ab dem 31. Oktober 2023 nach Großbritannien eingeführt werden.

In der TOM werden grobe Kategorien mit hohem, mittlerem und geringem Risiko beschrieben, und diese Kategorisierung gibt Aufschluss darüber, wie die neue gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche Regelung (SPS) – wie im Entwurf der TOM dargelegt – angewendet wird.

Bei Tieren und tierischen Erzeugnissen beruht die Einstufung auf einer wissenschaftlichen Bewertung des Risikos für die Biosicherheit und Lebensmittelsicherheit, das von jeder Ware ausgeht, wobei das Krankheits- und Schädlingsrisiko des Herkunftslandes berücksichtigt wird.

Für Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse gibt es ein gleichwertiges Verfahren zur Einstufung von Waren nach dem Biosicherheitsrisiko.

Fortsetzung auf Seite 9

Fortsetzung von Seite 8

Die Kategorisierung ist dynamisch angelegt, um auf sich ändernde Risiken reagieren zu können.

Es gibt einige spezifische Warengruppen (einige Milchprodukte, Verbundstoffe sowie Obst und Gemüse), bei denen eine weitere Risikobewertung im Gange ist. Diese wurden bis zu weiteren Risikobewertungen ab Oktober 2023 in die TOM-Risikokategorie „niedrig“ eingestuft. Jegliche Änderung dieser TOM-Risikokategorien wird nicht vor April 2024 erfolgen, und rechtzeitig vor jeder Änderung der Warenkategorisierung werden betroffene Händler informiert.

Die EU wird als eine einzige epidemiologische Einheit behandelt, daher werden bei allen Einfuhren aus den EU-Ländern einheitliche SPS-Kontrollen durchgeführt.

Wer Lebensmittel, lebende Tiere, tierische Erzeugnisse, Pflanzen oder pflanzliche Erzeugnisse aus der EU nach Großbritannien einführt, muss jetzt den TOM-Risikograd seiner Ware überprüfen, um auf bevorstehende Änderungen der Grenzverfahren vorbereitet zu sein.

Zur Ansicht der TOM-Risikokategorien für Pflanzen und pflanzliche Erzeugnisse geht es hier: <https://planthealthportal.defra.gov.uk/trade/imports/target-operating-model-tom/tom-risk-categorisations>

TOM-Risikokategorien für Tiere und tierische Erzeugnisse können hier eingesehen werden: <https://www.gov.uk/government/publications/risk-categories-for-animal-and-animal-product-imports-to-great-britain>

Quellen: HMRC, RHA

RUMÄNIEN/ MOLDAWIEN: Einführung einer koordinierten Kontrolle am Grenzübergang Leuseni-Albita

Seit dem 15.04.2023 führen die Zoll- und Grenzbehörden Rumäniens und der Republik Moldau koordinierte Kontrollen an der Grenzübergangsstelle Leuseni-Albita auf dem Weg zur Einreise in das rumänische Hoheitsgebiet durch.

Diese koordinierte Verkehrskontrolle soll das Überschreiten der gemeinsamen Grenze beschleunigen und erleichtern sowie die Wartezeiten am Grenzübergang sowohl für den Personen- als auch für den gewerblichen Straßenverkehr verkürzen.

Die entsprechende Verordnung, die das Verfahren und die Regeln für die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden enthält sowie eine inoffizielle Übersetzung ins Englische senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

Nach dem neuen Verfahren wird der Grenzübergang von der moldawischen Seite (Grenzübergang Leuseni) ohne Kontrollen erfolgen, während alle relevanten Kontrollen an der Einreisestelle nach Rumänien (Grenzübergang Albita) durchgeführt werden.

Quelle: IRU/rumänischer Zoll, moldawischer Zoll, AITA

www.lsv-ev.de

MAILAND: Keine Zufahrt mehr ohne Tote-Winkel- Assistenten

*Es ist bereits beschlossen:
Ab dem 1. Oktober 2023 ändern
sich die Zufahrtsbedingungen für
linkedin.*

Die Zone B (entspricht in etwa dem kompletten Stadtbereich Mailand) ist für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als zwölf Tonnen (Kategorie N3) dann nur noch befahrbar, wenn diese mit einem Tote-Winkel-Assistenten (BSM) ausgestattet sind. Außerdem sind gut sichtbare Aufkleber mit Tote-Winkel-Warnhinweis erforderlich.

Fahrzeuge, die nicht entsprechend ausgestattet sind und der Kategorie N3 entsprechen, dürfen den Stadtbereich von Mailand **wochentags** (von montags bis freitags) in der Zeit zwischen **7.30 Uhr und 19.30 Uhr** nicht mehr befahren. Wie die Stadt Mailand mitteilte, gibt es eine **Ausnahme für Fahrzeuge, bei denen die nachträgliche Installation eines Tote-Winkel-Assistenten technisch nicht möglich ist.** Für sie ist das Fahrverbot unter Vorlage eines bis zum 31. Dezember 2024 abgeschlossenen Kaufvertrages ausgesetzt.

BSM auch für Lkw ab 3,5 Tonnen
Ab Oktober 2024 wird der Tote-Winkel-Assistent im gleichen Zeitraum und für die Zone B dann auch für Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen erforderlich (Kategorie N2). Eine Aussetzung des Fahrverbots aufgrund fehlender technischer Voraussetzungen ist nur möglich, sofern ein bis zum 31. Dezember 2025 abgeschlossener Kaufver-

Fortsetzung auf Seite 10

trag vorgelegt werden kann. Die Anbringung eines Aufklebers, der Verkehrsteilnehmer vor dem toten Winkel warnt, bleibt auch in diesen Fällen erforderlich.

Mehrere italienische Transportverbände haben sich bereits gegen die Änderungen ausgesprochen. Mailand, so heißt es etwa von Seiten des Verbandes Anita, sei ein Logistikpol von entscheidender Bedeutung für den Sektor und die nationale Wirtschaft. Der Verband zeigte sich über die Beschränkungen für den Güterverkehr im Stadtbereich besorgt – insbesondere auch, weil die erforderliche technische Ausrüstung nicht für jedes Fahrzeug verfügbar sei. Somit seien erhebliche negative Auswirkungen auf Logistik- und Transportunternehmen zu befürchten.

Quelle: Verkehrsrundschau online

BELGIEN: Mitführungspflicht von Feuerlöschern

Vor dem Hintergrund von Veröffentlichungen in Sozialen Medien über den Fall eines Bußgeldes in Belgien auf Grund eines fehlenden Feuerlöschers gab es zahlreiche Anfragen diesbezüglich.

Wie der belgische Verband FEBETRA bestätigt, besteht auch für im Ausland zugelassene Fahrzeuge in Belgien grundsätzlich eine Mitführungspflicht eines bzw. von zwei Feuerlöschern.

Abhängig vom zulässigen Gesamtgewicht des Fahrzeuges müssen Feuerlöcher unterschiedlicher Füllmengen mitgeführt werden. Nachfolgend eine Übersetzung der entsprechenden belgischen Rechtsverordnung.

„In Artikel 70 der Technischen Vorschriften heißt es:

2. Der Feuerlöscher muss ein Fassungsvermögen haben, das der Klasse entspricht, zu der das zu schützende Fahrzeug gehört.

Die Feuerlöcher müssen mindestens die nachstehend beschriebenen Mengen enthalten:

Fahrzeuge mit einer höchstzulässigen Masse von:

Pulver BC oder ABC

- nicht mehr als 3.500 kg 1 kg
- mehr als 3.500 kg aber nicht mehr als 7.500 kg 2 kg
- **mehr als 7.500 kg 3 kg**

3. **Es muss ein zusätzlicher Feuerlöscher vorhanden sein, der die gleichen Bedingungen erfüllt:**

(a) in Fahrzeugen, die für die Beförderung von Personen ausgerüstet sind und deren zulässige Gesamtmasse mehr als 5.000 kg beträgt;

b) **in Fahrzeugen, die zum Ziehen eines Anhängers mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 2.500 kg verwendet werden, oder in letzterem;**

Die belgische Straßenverkehrsordnung verweist auf diese technische Vorschrift:

81.2. Zubehör:

Die folgenden Zubehörteile müssen den Anforderungen der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge entsprechen und in jedem Fahrzeug vorhanden sein:

1. ein Warndreieck;
2. **ein oder zwei Feuerlöcher, die den Anforderungen der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge entsprechen;**
3. ein Verbandskasten oder -koffer, der den Anforderungen der technischen Vorschriften für die Fahrzeuge entspricht.“

Nach Angaben von FEBETRA müssen die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung von allen Verkehrsteilnehmern auf belgischem Gebiet eingehalten werden.

Ausländische Fahrzeuge müssen daher diese Gesetzgebung auch einhalten.

Dies bedeutet für **eine Fahrzeugkombination mit 40 t zGM müssen zwei Feuerlöcher mit jeweils 3 kg mitgeführt** werden.

Ein fehlender Feuerlöscher bei Fahrzeugen über 7,5 t zGM wird in Belgien mit 350,00 Euro geahndet.

Quelle: FEBETRA

POLEN: Änderungen im SENT-System (elektronische Steuer- und Zolldienste)

Am 21. April 2023 hat das polnische Finanzministerium die Verordnung über Waren, die unter das Kontrollsystem für den Straßen- und Schienengüterverkehr und den Handel mit Brennstoffen (SENT) fallen, geändert.

Ab diesem Datum umfasst das SENT-System den Transport von Getreide, Eiern, Geflügelfleisch und Imkereiprodukten.

Das SENT-System umfasst die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen gemäß den folgenden Abschnitten des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013:

- Getreide, Teil I, wenn das Bruttogewicht der Warensendung 500 kg übersteigt – Code im SENT-Register 000101,

Fortsetzung auf Seite 11

Fortsetzung von Seite 10

- Eier, Teil XIX, wenn ihre Anzahl in der Warensendung 900 Stück übersteigt – Code im SENT-Register 000102,
- Geflügelfleisch, Teil XX, wenn das Bruttogewicht der Warensendung 250 kg übersteigt – Code in der Liste SENT 000103,
- Bienenprodukte, Teil XXII, wenn das Bruttogewicht der Warensendung 10 kg übersteigt – Code im SENT-Register 000104.

Die Verpflichtung zur Meldung an das SENT-Register gilt für:

- den innergemeinschaftlichen Erwerb der oben genannten Waren,
- den Transport von Waren zwischen anderen EU-Mitgliedstaaten durch das Gebiet Polens.

Die Beförderung von Waren, die auf dem polnischen Staatsgebiet beginnen, ist von der SENT ausgenommen.

Weitere Informationen in polnischer Sprache sind hier einsehbar: <https://bit.ly/3ApSypA>

Quelle: ZMPD,
polnisches Finanzministerium

POLEN: Generelles Überholverbot für Lkw ab 1. Juli 2023 auf zweispurigen Schnellstraßen und Autobahnen

Am 1. Juli 2023 tritt in Polen ein Überholverbot für Lkw in Kraft.

Das Verbot gilt für Fahrzeuge der Klassen N2 (Transport mit einer zGM von mehr als 3,5 Tonnen, aber nicht mehr als 12 Tonnen)

und N3 (Transport mit einem Gewicht von mehr als 12 Tonnen) sowie für Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von mehr als sieben Metern.

Dieses Überholverbot gilt auf Schnellstraßen (mit der Kennzeichnung S) und Autobahnen (A).

Regelung bei zweispurigen Schnellstraßen und Autobahnen:

- Lkw-Fahrer dürfen andere Fahrzeuge nicht überholen. Lkw müssen auf der rechten Fahrspur bleiben.
- Ausnahme: Es ist erlaubt, ein Fahrzeug zu überholen, das mit einer Geschwindigkeit unterwegs ist, die deutlich unter der auf der jeweiligen Straße geltenden Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge der Klasse N2 oder N3 liegt. Hierzu gibt es leider keine genauen Angaben. Ein mögliches Beispiel wäre das Überholen eines beschädigten Fahrzeugs, das mit 60 km/h unterwegs ist.
- Ausnahme: Das Überholverbot gilt nicht für Fahrzeuge, die Reinigungs-, Reparatur- oder Modernisierungsarbeiten auf der Straße durchführen mit gelben Warnleuchten.

Regelung bei drei- oder Mehrspurigen Schnellstraßen und Autobahnen:

- Ein Lkw-Fahrer darf nur die beiden äußersten rechten Fahrspuren benutzen, auch zum Überholen.
- Beispiel: Auf einer dreispurigen Autobahn kann ein Lkw-Fahrer auf die mittlere Spur wechseln, um einen langsameren Lkw zu überholen, und dann auf die rechte Spur zurückkehren. Die linke Fahrspur darf er jedoch nicht benutzen.

Quelle: ZMPD

www.lsv-ev.de

POLEN-WEISSRUSSLAND: Update zu Grenzbestimmungen und -verfahren

Die Regierung der Republik Belarus hat die Verordnung Nr. 391 vom 19. Juni 2023 erlassen, die die Verordnung Nr. 247 vom 22. April 2022 „Über den Verkehr von Fahrzeugen“ und die Verordnung Nr. 311 vom 25. Mai 2020 ändert. Zur neuen Verordnung gelangt man hier: <https://pravo.by/document/?gu-id=12551&p0=C22300391>

Das Dokument erweitert insbesondere das Verbot der Verbringung von Anhängern und Sattelanhängern sowie von in Polen zugelassenen leichten Fahrzeugen innerhalb des belarussischen Hoheitsgebiets. Diese Fahrzeuge dürfen nur über die Grenzübergangsstellen an der weißrussisch-polnischen Grenze nach Weißrussland einreisen bzw. aus Weißrussland ausreisen und sich bis zu den speziell ausgewiesenen Zonen für den Warenumsschlag bewegen, nach Abschluss der Ladetätigkeiten zu den Grenzübergangsstellen zurückkehren, um Weißrussland zu verlassen, sowie leer zwischen den speziell ausgewiesenen Zonen fahren.

Zur Erinnerung: An der polnisch-weißrussischen Grenze ist der einzige verbleibende Grenzübergang, der für den Güterverkehr geöffnet ist, Kukuryki-Kozlovichi.

Fortsetzung auf Seite 12

Fortsetzung von Seite 11

Außerdem wird in dem Dokument die Verwendung von Navigationsplomben geändert, die für Fahrzeuge vorgeschrieben sind, die nicht der Verordnung Nr. 247 vom 22. April 2022 „Über den Verkehr von Fahrzeugen“ entsprechen.

Die neuen Maßnahmen sind am 3. Juli 2023 in Kraft getreten.

Quelle: Nationales juristisches Internetportal der Republik Belarus

UKRAINE: Anleitung „eCherha“

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat am 8. Mai 2023 die folgende Information des ukrainischen Ministeriums für Gemeinden, Territorien und Infrastrukturentwicklung mit einer Anleitung zum Pilotprojekt „elektronische Warteschlange beim Grenzübertritt“ weitergeleitet.

Das ukrainische Ministerium führt das elektronische System „eCherha“ an 16 Kontrollpunkten in westlicher Richtung ein. Nach der Registrierung über die Anwendung erhält der Benutzer eine Benachrichtigung über seinen Status in der Warteschlange, den Fortschritt und die Ankunftszeit am Kontrollpunkt. Das elektronische Warteschlangensystem an der Grenze für Fahrzeuge ermöglicht es Spediteuren, sich im Voraus zu registrieren und zu einer bestimmten Zeit am Kontrollpunkt zu sein. Die Registrierung kann auf der Website <https://echerha.gov.ua/> vorgenommen werden. Eine ausführliche Anleitung zur Bedienung des elektronischen Dienstes liegt uns in englischer Sprache vor. Vorteile des „eCherha“ für Fahrzeugführer: einfacher Hand-

lungsalgorithmus, minimaler Aufwand für den Nutzer, enorme Zeitersparnis. Vorteile für die Unternehmen: geringere Verluste aufgrund von Ausfallzeiten, Optimierung der Geschäftsprozesse, Transparenz und gleiche Regeln für alle. Das „eCherha“ wird ein universelles System für alle Transportarten. Ab der Woche vom 15. Mai 2023 können es Frachtfahrer nutzen, im Juli die Busfahrer und im August die Pkw-Fahrer. Ziel des Ministeriums ist es, den Grenzübertritt so schnell und bequem wie möglich zu gestalten.

Quelle: BMDV

RUSSLAND-Embargo – elftes Sanktionspaket in Kraft getreten

Das elfte Sanktionspaket der EU gegen Russland ist am 23. Juni 2023 in Kraft getreten. Es umfasst neben der Aufnahme weiterer Personen und Organisationen in die Sanktionslisten eine Verschärfung der Einfuhrbeschränkungen für Eisen- und Stahlerzeugnisse. Zudem besteht nun ein vollständiges Verbot für Lkw mit russischen Anhängern und Sattelanhängern, Güter in die EU zu befördern. Dadurch wird die Umgehung des Verbots für russische Güterkraftverkehrsunternehmen, Waren in der EU zu befördern, unterbunden.

Als Reaktion auf den militärischen Angriff Russlands auf die Ukraine und der Beteiligung von Belarus hat die EU ein elftes Sanktionspaket beschlossen, das mit Veröffentlichung im Amtsblatt der EU L 159I vom 23. Juni 2023 in Kraft getreten ist. Es umfasst unter anderem eine Ergänzung der Sanktionslisten um über 100 weitere Personen und Organisationen.

Zudem wurde ein neues Instrument zur Bekämpfung der Umgehung von Sanktionen geschaffen, das der EU ermöglicht, den Verkauf, die Lieferung, die Verbringung oder die Ausfuhr bestimmter mit Sanktionen belegter Güter und Technologien in bestimmte Drittländer zu beschränken, in denen das Umgehungsrisiko besonders hoch ist. Das Verbot der Beförderung von Gütern **mit in Russland zugelassenen Anhängern und Sattelanhängern** auf der Straße in der EU wurde dahingehend ausgeweitet, dass Transporte auch dann unzulässig sind, wenn die Anhänger von außerhalb Russlands zugelassenen Lkw gezogen werden. Jedoch gelten weiterhin Ausnahmen, z. B. für den Transport von pharmazeutischen, medizinischen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Lebensmitteln.

Das 11. Paket sieht im Wesentlichen Folgendes vor:

Verkehrsmaßnahmen

- Ein vollständiges Verbot für Lkw mit russischen Anhängern und Sattelanhängern, Güter in die EU zu befördern. Dadurch wird die Umgehung des Verbots für russische Güterkraftverkehrsunternehmen, Waren in der EU zu befördern, unterbunden.
- Verbot des Zugangs zu EU-Häfen für Schiffe, die Transfers von Schiff zu Schiff durchführen und mutmaßlich gegen das russische Öleinfuhrverbot oder die Preisobergrenze der G7-Koalition verstoßen.
- Verbot des Zugangs zu EU-Häfen für Schiffe, wenn ein Schiff der zuständigen Behörde nicht mindestens 48 Stunden im Voraus eine Umladung von Schiff zu Schiff innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone

Fortsetzung auf Seite 13

Fortsetzung von Seite 12

eines Mitgliedstaats oder innerhalb von 12 Seemeilen von der Basislinie der Küste dieses Mitgliedstaats meldet.

- Verbot des Zugangs zu EU-Häfen für Schiffe, die ihr Navigationsüberwachungssystem beim Transport von russischem Öl, das dem Öleinfuhrverbot oder der Preisobergrenze der G7 unterliegt, manipulieren oder abschalten.

Handelsmaßnahmen

- Neues Instrument zur Bekämpfung von Umgehungspraktiken: Das Instrument ermöglicht es der EU, den Verkauf, die Lieferung, die Weitergabe oder die Ausfuhr bestimmter mit Sanktionen belegter Güter und Technologien zu beschränken, und zwar mit Blick auf bestimmte Drittländer, für die das Umgehungsrisiko als andauernd und besonders groß angesehen wird. Dieses neue Instrument soll erst dann zum Einsatz kommen, wenn andere Einzelmaßnahmen und Kontakte zu den betroffenen Ländern nichts bewirken.
- Ausweitung des Durchfuhrverbots auf bestimmte sensible Güter (z. B. Hoch-Technologien, luftverkehrsbezogene Materialien), die über Russland aus der EU in Drittländer ausgeführt werden. Dies wird auch das Umgehungsrisiko verringern.
- Aufnahme von 87 neuen Einrichtungen in die Liste derjenigen, die direkt den militärischen und industriellen Komplex Russlands in seinem Angriffskrieg gegen die Ukraine unterstützen.
- Verschärfung der Einfuhrbeschränkungen für Eisen- und Stahlerzeugnisse. Wer sanktionierte Eisen- und Stahlerzeugnisse, die in einem Drittland verarbeitet wurden, einführen

will, muss den Nachweis erbringen, dass die verwendeten Vorleistungen nicht aus Russland stammen.

- Ausweitung des Ausfuhrverbots für Luxusfahrzeuge auf alle Neu- und Gebrauchtwagen ab einer bestimmten Motorgröße (> 1 900 cm³) sowie auf alle Elektro- und Hybridfahrzeuge.
- Ein vollständiges Verbot bestimmter Arten von Maschinenbauteilen.
- Vereinfachte Struktur des Anhangs über Industrie-Erzeugnisse

Die komplette Aufstellung der Maßnahmen senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

BULGARIEN: Erhöhung der Mautgebühren für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zGM zum 01. Juli 2023

Die Tarife der Mautgebühren für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 t zGM wurden zum 01. Juli 2023 um bis zu 100 % erhöht.

So werden für Lkw über 12 t mit 4 Achsen oder mehr der Schadstoffklasse Euro VI/EEV auf Autobahnen anstatt bisher 0,23 BGN/km nun 0,35 BGN/km erhoben. Auf Straßen 1. Klasse wurde die Mautgebühr für diese Fahrzeuge von 0,21 BGN/km auf 0,32 BGN/km und auf Straßen 2. Klasse von 0,15 BGN/km auf 0,29 BGN/km erhöht.

Einzelheiten enthält eine Aufstellung, welche wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zusenden.

Quelle: AEBTRI

www.lsv-ev.de

RUMÄNIEN: Keine Toleranzen bei den Abmessungen und Gewichten – Verstärkte Kontrollen!

Wie der rumänische Verband UNTRR bestätigt, wurde mit dem rumänischen Gesetz 86/2023 vom 11. April 2023 eine strikte Anwendung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen gemäß der EU-Richtlinie 53/96 eingeführt.

Gemäß den neuen Bestimmungen werden bei Überschreitung der Höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte keine Toleranzen mehr akzeptiert. Dies bedeutet, dass bei geringsten Überschreitungen hohe Bußgelder und Fahrzeugstilllegungen möglich sind.

Es besteht die Möglichkeit bei der Einreise nach Rumänien bei Überschreitung der zulässigen Höchstgewichte und -abmessungen eine Sondergenehmigung für den Transport bei den rumänischen Behörden zu beantragen. Weitere Informationen hier: <http://www.cnadnr.ro/autorizatii/autorizatii-speciale-de-transport-pentru-de-pasirea-limitelor-maxime-admise>

Bitte beachten Sie, dass bei der Ausreise aus Rumänien Kontrollen stattfinden können, die hohe Bußgelder für die Überschreitung der zulässigen Höchstgewichte und -abmessungen zur Folge haben können.

Fortsetzung auf Seite 14

SPANIEN: Ergänzende Informationen zum Be- und Entladeverbot

Wie bereits im vergangenen Jahr berichtet, gilt in Spanien seit dem 2. September 2022 ein Verbot des Be- und Entladens von Fahrzeugen durch den Fahrer. Die Regelung gilt für den Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen. Ausgenommen sind unter anderem der Transport von Umzugsgut, der Transport mit Tankwagen sowie der Transport von Aggregaten und Stückgütern zwischen Verteilzentrum und Verkaufsstelle.

Wenn ein Unternehmen Fahrer zum Be- und Entladen von Fahrzeugen zwingt, gilt dies als sehr schwerer Verstoß, der mit einer Geldbuße zwischen 4.001 und 6.000 Euro geahndet werden kann. Verstößt ein Unternehmen innerhalb von 12 Monaten wiederholt gegen die Verordnung, kann es mit einer Geldbuße zwischen 6.001 und 18.000 Euro bestraft werden.

Da es in diesem Zusammenhang immer wieder zu Anfragen kommt und angesichts der Höhe der verhängten Bußgelder, stellt der DSLV einen Fragen- und Antwortenkatalog des spanischen Verkehrsministeriums im spanischen Original und in deutscher Übersetzung zur Verfügung.

Für die informelle Übersetzung des Dokuments übernimmt der DSLV keine Gewähr. Die im Dokument ebenfalls enthaltenen Informationen zur Transparenz der Transportkette (LCTTM) sind nicht Gegenstand dieser Meldung. Interessierten Mitgliedsunternehmen senden wir den Info-Katalog auf Anforderung gern zu.

ÖSTERREICH: Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrolle an den Binnengrenzen zu Slowenien und Ungarn

Das österreichische Innenministerium hat über die vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an der österreichisch-slowenischen und österreichisch-ungarischen Grenze von Freitag, 12. Mai 2023, 00:00 Uhr bis 11. November 2023, 24:00 Uhr informiert. Als Begründung wird die Gewährleistung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit angegeben. Hier ist der entsprechende Erlass zu finden: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2023_II_143/BGBLA_2023_II_143.html

Quelle: AISÖ

BELGIEN: Deutliche Mauterhöhung in Wallonien/Tarifanpassungen (Indexierung) in den Regionen Flandern, Brüssel (Autobahn) und Brüssel (ohne Autobahnen) zum 01. Juli 2023

Die Tarife der kilometerabhängigen Lkw-Maut für Fahrzeuge über 3,5 t zGM in Belgien werden in allen Regionen (Wallonien, Flandern, Brüssel (Autobahn) und Brüssel (ohne Autobahn)) zum 01. Juli 2023 erhöht.

In den Regionen Flandern, Brüssel (Autobahn) und Brüssel (ohne Autobahnen) handelt es sich um die jährliche Indexierung der Mauttarife, die in diesem Jahr auf Grund der Inflation höher ausfällt als in den vergangenen Jahren.

In der Region Wallonien wurde bereits zum 01.01.2023 eine Indexierung der Mauttarife durchgeführt.

Nun wird zum 01.07.2023 in Wallonien die Mautstruktur umgestellt und zum Teil deutlich erhöht. So zahlt ein Lkw über 32 t Euro VI ab 01.07.2023 ca. 16 % mehr als zuvor. Die Tarife für kleinere Lkw 3,5 t bis 12 t wurden hingegen gesenkt.

Eine Aufstellung der Tarife senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

FRANKREICH: Neue Plattform zur Registrierung von Sondertransporten ab 15. Juni 2023

Seit dem 15. Juni 2023 wird in Frankreich die neue Plattform „Mon Transport Exceptionnel“ schrittweise das bestehende System (TENET) für die Beantragung von Sondertransporten ersetzen. TENET wird am 15. September 2023 abgeschaltet.

Transportunternehmen können sich bereits jetzt auf der neuen Plattform registrieren: <https://mon-transport-exceptionnel.interieur.gouv.fr/public/#/>

Ein Leitfaden in französischer Sprache (informelle deutsche Übersetzung des DSLV ohne Gewähr) kann von interessierten Mitgliedsunternehmen angefordert werden und beschreibt die einzelnen Schritte der Registrierung. Das Verfahren zur Einrichtung eines Kontos für ein ausländisches Verkehrsunternehmen ist (mit Fotos) unter Punkt II. C. 2. b) beschrieben.

Fortsetzung auf Seite 15

Fortsetzung von Seite 14

Da ausländische Verkehrsunternehmen keine SIREN-Nummer (Unternehmensidentifikationsnummer) haben, müssen sie nur ihre Kontaktdaten angeben.

Sollten bei der Registrierung technische Schwierigkeiten auftreten, kann man sich an folgende Stelle wenden:

support-enrolement-si-te@interieur.gouv.fr.

Bei allen anderen Problemen mit der Plattform hilft: assistance-mon-transport-exceptionnel@interieur.gouv.fr.

SCHWEIZ: Änderung des Mauterhebungssystems

Die bestehende Infrastruktur zur Erhebung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (PRHVC) erreicht Ende 2024 das Ende ihrer Lebensdauer und wird vollständig erneuert. Der manuelle Dienst an den Abfertigungsterminals für die Erhebung der PRHVC wird spätestens Ende 2024 eingestellt und die Terminals werden sukzessive abgebaut. Als Dienst für eine automatisier-

te Mauterhebung in der Schweiz wird künftig EETS (European Electronic Toll Service) genutzt. Dieser Dienst ist seit Anfang 2021 in der Schweiz verfügbar.

EETS wird zum Haupterhebungsdienst für ausländische Fahrzeuge und wird das derzeitige manuelle System mit Abfertigungsterminals an der Grenze schrittweise ersetzen.

Das Bundesamt für Zoll und Grenzschutz (BAZG) empfiehlt ausländischen Fahrzeughaltern bereits jetzt, sich mit ihren Tankkartenanbietern in Verbindung zu setzen, um ihre Fahrzeuge mit EETS-Geräten auszustatten. Fahrzeughalter, die bereits in anderen Ländern über EETS-Mautdienste verfügen, können ihr Dienstleistungspaket auf die Schweiz ausweiten (PRHVC).

Mehr Informationen:

https://www.bazg.admin.ch/bazg/de/home/informationen-firmen/verkehrsabgaben-und-strassenverkehrsrecht/schwerverkehrsabgaben-lsva-und-psva/lsva_im-ausland-immatrikulierte-fahrzeuge.html

Detaillierte Informationen in vier Sprachen und ein Flyer sind verfügbar.

ÖSTERREICH: Keine Brenner-ROLA vom 06.08.2023 bis 23.08.2023 aufgrund von Bauarbeiten – Ausnahmen vom Sektoralen Fahrverbot für alle EURO-VI Lkw

In der Zeit vom 06.08.2023 bis 23.08.2023 ist aufgrund umfangreicher Bauarbeiten an der Schieneninfrastruktur auf der Brenner Nordrampe sowie der Brenner Südrampe der Bahnverkehr auf der ROLA in beiden Fahrtrichtungen nicht möglich.

Aus diesem Grund sind im angeführten Zeitraum Fahrten mit **allen** Kraftfahrzeugen der Euroklasse VI (NOx-Emission nicht mehr als 0,4 g/kWh) während der Baumaßnahmen vom Sektoralen Fahrverbot ausgenommen.

Die entsprechende Änderung kann dem Landesgesetzblatt laut Anlage entnommen werden.

Quelle: Amt der Tiroler Landesregierung

www.lsv-ev.de

„Sächsische Verkehrsnachrichten“

Herausgeber:

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

Präsident: Wieland Richter

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

Anzeigen: Petra Gerber

Titelfoto: Fliegl Fahrzeugbau GmbH

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

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

Gesamtherstellung:

Lößnitz Druck GmbH, Radebeul
Güterhofstraße 5, 01445 Radebeul
Telefon: 0351 8309890, E-Mail: info@loessnitzdruck.de

Gefahrgut

Österreich gibt Pyrotechnik-Lagerverordnung 2023 bekannt

Die Verordnung gilt für die Lagerung pyrotechnischer Gegenstände und Sätze bis zu einer Lagermenge von höchstens 10.000 kg Nettoexplosivstoffmasse.

Der österreichische Bundesminister Arbeit und Wirtschaft hat die Verordnung über die Lagerung pyrotechnischer Gegenstände und Sätze in gewerblichen Betriebsanlagen und bloß vorübergehenden gewerblichen Einrichtungen 2023 bekannt gemacht (Pyrotechnik-Lagerverordnung 2023 – Pyr-LV 2023). Veröffentlicht wurde sie im Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich Teil II vom 27. April 2023.

Die Verordnung gilt für die Lagerung pyrotechnischer Gegenstände und Sätze im Sinne des Pyrotechnikgesetzes 2010 (PyroTG 2010) bis zu einer Lagermenge von höchstens 10.000 kg Nettoexplosivstoffmasse. Lagerung im Sinne dieser Verordnung ist das Vorhandensein pyrotechnischer Gegenstände und Sätze zum Zweck der Aufbewahrung. Eine Lagerung liegt auch vor, wenn pyrotechnische Gegenstände und Sätze kurzzeitig vorrätig gehalten, zur Schau gestellt, zum Verkauf oder zum Verbau in der Fahrzeugserienproduktion bereitgehalten werden.

Obwohl die Verordnung nur die Lagerung der genannten Gegenstände und Sätze betrifft, nimmt sie dennoch Bezug auf die Gefahrgut-Transportvorschriften. Nachzulesen ist dies in Paragraph 4 Absatz 2: „Pyrotechni-

sche Gegenstände und Sätze dürfen – ausgenommen im Zuge der Vornahme von Kommissionierungen – nur in für diese zugelassenen, geschlossenen Gefahrgutverpackungen nach dem ADR gelagert werden.“

Quelle: Gefahrgut Online

Ungültige ADR-Schulungsbescheinigungen

Vermehrt werden bei Beförderern, Verladern bzw. Befüllern und IHKn ADR-Schulungsbescheinigungen aus der Republik Kosovo vorgelegt, um ggf. Gefahrgut kennzeichnungspflichtig befördern zu können bzw. eine Auffrischungsschulung für Gefahrgutfahrer zu absolvieren. Wie die IHK zu Ulm mitteilt, sei das Kosovo jedoch nach wie vor keine ADR-Vertragspartei. Somit würden dort ausgestellte ADR-Schulungsbescheinigungen in den Staaten, die ADR-Vertragspartei sind, keine Gültigkeit besitzen. Soweit also Beförderer Fahrer mit solchen Bescheinigungen bei Beförderungen gefährlicher Güter in kennzeichnungspflichtigen Mengen einsetzen oder Verloader bzw. Befüller von gefährlichen Gütern in kennzeichnungspflichtigen Mengen diese Bescheinigungen akzeptieren würden, müssen sie mit nicht unerheblichen Bußgeldern (Beförderer: 500 bis 600 Euro, Verloader: 200 bis 1000 Euro, Fahrzeugführer: 300 bis 500 Euro) rechnen, wenn diese Verstöße bei Kontrollen festgestellt werden.

Quelle: der gefahrgutbeauftragte 06/2023

Spedition/Logistik

Verfrachter haften bei drohender verspäteter Ablieferung für Schadensminderungskosten des Auftraggebers – Urteil des BGH vom 20. April 2023 (AZ: I ZR 140/22)

Der BGH hat mit Urteil vom 20. April 2023 (AZ: I ZR 140/22) entschieden, dass Verfrachter zum Ersatz solcher Aufwendungen des Auftraggebers verpflichtet sind, die dieser tätigt, um einen drohenden Verspätungsschaden zu mindern. Dies gilt selbst dann, wenn der Auftraggeber den Verfrachter nicht gemahnt hat. Der DSLV empfiehlt Speditions- und Logistikunternehmen, mit ihren Auftraggebern frühzeitig eindeutige Vereinbarungen zum Leistungszeitpunkt sowie zu Haftungs Voraussetzungen und -umfang für Verspätungsschäden zu treffen.

Das deutsche Seefrachtrecht enthält keine speziellen Haftungsregelungen für Verzögerungsschäden. Die Haftung des Verfrachters sowie des Fixkostenspediteurs richtet sich daher grundsätzlich nicht nach seefrachtrechtlichen Vorschriften, sondern nach allgemeinen zivilrechtlichen Regelungen, insbesondere nach § 286 BGB. Demnach ist für die Haftung des Verfrachters für Lieferfristüberschreitungen sein Verzug mit seiner geschuldeten Leistung erforderlich. Verzug des Schuldners liegt vor, wenn er seine Leistung schuldhaft nicht erbringt, obwohl sie fällig ist. Daneben ist grundsätzlich eine nach Fälligkeit ausgesprochene Mahnung Anspruchsvoraussetzung.

Fortsetzung auf Seite 17

Fortsetzung von Seite 16

Der BGH hat mit Urteil vom 20. April 2023 (AZ: I ZR 140/22) nunmehr entschieden, dass ein Verfrachter seinem Auftraggeber Aufwendungen ersetzen muss, die dieser für eine Alternativbeförderung getätigt hatte, um eine drohende Verspätung der Ablieferung zu verhindern. Dies gelte auch dann, wenn der Auftraggeber eine Mahnung nicht ausgesprochen hat. Darüber hinaus seien entgegen der bisherigen Rechtsprechung zum Verzugschadensersatz sogar solche Vermögensschäden ersatzfähig, die bereits vor Fälligkeit der Hauptleistung zur Schadensminderung entstanden sind.

Sachverhalt

Auftraggeber und -nehmer hatten einen Rahmenvertrag geschlossen, in dem sich der Beklagte dazu verpflichtet hatte, Produktionsteile aus dem europäischen Ausland nach Deutschland zu transportieren, dort in Container zu verpacken und nach Mexiko zu verschiffen. Dort sollten die

Produktionsteile in PKW eingebaut werden. Der Auftraggeber legte dem Auftragnehmer regelmäßig Wochenübersichten (Timelines) vor, die für die einzelnen Produktionsteile kleinschrittige, wöchentliche Lieferzyklen abbildeten.

Weiter hatten die Vertragsparteien vereinbart, dass der Beklagte im Schadensfall als Verfrachter haften solle, unabhängig davon, ob er als Verfrachter oder als Spediteur tätig werde. Weitere Vereinbarungen über die Haftung des Logistikunternehmens wurde nicht getroffen.

Nachdem der Beklagte seinem Auftraggeber mitgeteilt hatte, dass die streitgegenständlichen Produktionsteile erst zwei Wochen später als ursprünglich geplant verladen werden könnten, sodass mit einer Ablieferung erst am 25. Juli 2017 zu rechnen sei, hatte ihn dieser erfolglos aufgefordert, einen Ersatztransport per Flugzeug zu organisieren, um eine rechtzeitige Ablieferung zu gewährleisten. Daraufhin ließ der Auftraggeber den Transport besonders zeitkritischer Produktionsteile auf eigene Rechnung per Luftfracht durchführen, um in Mexiko einen Produktionsstillstand zu verhindern. Dafür entstanden dem Auftraggeber Aufwendungen in Höhe von ca. 13.000 Euro. Die Anlieferung per Luftfracht erfolgte zeitgerecht, sodass ein Produktionsstillstand und damit ein den Betrag von 13.000 Euro um ein Vielfaches übersteigender Schaden vermieden wurde.

Entscheidungsgründe

Fälligkeit

Zwischen den Parteien war streitig, wann die zu transportierenden Güter verschifft bzw. abgeliefert

werden sollten; eine ausdrückliche Vereinbarung über die Fälligkeit der Ablieferung hatten die Parteien nicht getroffen. Dennoch entschied der BGH, dass die streitgegenständliche, zuletzt für den 25. Juli avisierte Ablieferung verspätet gewesen wäre. Mangels einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung ergebe sich der Zeitpunkt der Fälligkeit aus den Umständen (vgl. § 271 BGB). Insbesondere aus den wöchentlich vorgelegten Timelines ergebe sich eine Konkretisierung des geschuldeten Ablieferungszeitpunktes.

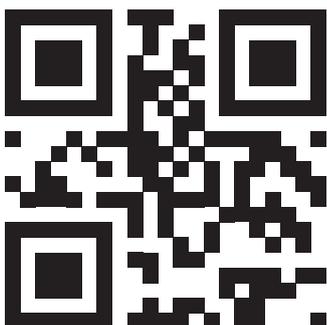
Das beklagte Logistikunternehmen habe nach Ansicht des BGH bereits angesichts der Tätigkeit seines Auftraggebers als Automobilzulieferer sowie aufgrund der zwischen den Parteien abgestimmten Wochenübersichten erkennen müssen, dass es sich bei den zu transportierenden Fertigungsteilen um besonders zeitkritische Güter handelte. Somit sei jedenfalls eine Ablieferung verspätet, die erst zwei Wochen später erfolge als in der maßgeblichen Wochenübersicht vorgesehen war.

Mahnung

Aus den genannten Umständen ermittelte der BGH einen frühestmöglichen Fälligkeitseintritt zum 13. Juli. Nach Eintritt der Fälligkeit hatte der Auftraggeber den Beklagten jedoch nicht ausdrücklich zur Leistungserbringung aufgefordert. Das Ausbleiben einer solchen Mahnung war jedoch nach Ansicht des BGH vorliegend ausnahmsweise unschädlich, weil gemäß § 286 Abs. 2 Nr. 4 BGB aus „besonderen Gründen unter Abwägung der beiderseitigen Interessen der sofortige Eintritt des Verzugs“ gerechtfertigt sei.

Fortsetzung auf Seite 18

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



Fortsetzung von Seite 17

Zur Begründung führte der BGH insbesondere an, dass vorliegend eine Mahnung überflüssig gewesen sei, da dem Beklagten bereits angesichts der in den Wochenübersichten dargestellten Lieferzyklen klar gewesen sei, dass ihm im Falle einer verspäteten Ablieferung erhebliche Nachteile drohten.

Im Übrigen würde es, so der BGH weiter, eine bloße Förmelerei darstellen, den Verzugsbeitrag von einer Mahnung abhängig zu machen, wenn der Schuldner bereits vor Eintritt der Fälligkeit erkläre, nicht rechtzeitig leisten zu können.

Schadenszeitpunkt

Grundsätzlich sind als Verzugschaden nur solche Vermögensseinbußen ersatzfähig, die erst nach dem Eintritt des Verzugs entstanden sind. Dies gelte, so der BGH, jedoch dann nicht, wenn der Auftraggeber bereits vor Eintritt der Fälligkeit Aufwendungen

tätige, um einen drohenden Verzugschaden zu minimieren. Mit hin sei der Beklagte für die Aufwendungen des Auftraggebers für die Luftbeförderung haftbar, unabhängig davon, ob der Auftraggeber die Luftfrachtbeförderung vor oder nach Fälligkeit der Ablieferung beauftragt habe.

Unverbindliche Handlungsempfehlung

Angesichts einer drohenden, jedenfalls für Seetransporte unbegrenzten Haftung für Verspätungsschäden empfiehlt der DSLV Speditions- und Logistikunternehmen, mit ihren Auftraggebern Vereinbarungen über die Voraussetzungen und den Umfang ihrer Haftung für derartige Konstellationen zu treffen.

Problematisch ist oftmals die Frage, ab welchem Zeitpunkt die Ablieferung der Güter geschuldet ist. Haben die Parteien, wie im vorliegenden Fall, eine ausdrückliche Vereinbarung nicht getroffen, ermitteln die erkennenden Gerichte einen solchen Fälligkeitszeitpunkt angesichts der maßgeblichen Einzelfallumstände.

Der DSLV empfiehlt Speditions- und Logistikunternehmen daher, diese Rechtsunsicherheit zu beseitigen und mit ihren Vertragspartnern ein gemeinsames Verständnis dafür zu schaffen, ab welchem Zeitpunkt die Ablieferung der Güter verspätet ist.

Spediteure, die für ihre Kunden gegen Entgelt Versicherungsschutz über eine Spediteur-Generalpolice besorgen, sind in der Regel als Versicherungsvermittler anzusehen.

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und die Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) haben

Stellung genommen zu den Auswirkungen des EuGH-Urteils vom 29. September 2022 auf den Status von Speditions- und Logistikunternehmen als Versicherungsvermittler.

Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und die Deutsche Industrie- und Handelskammer haben in ihrer Aufsichtsmitteilung vom 03. Juli 2023 zu den Auswirkungen des EuGH-Urteils vom 29. September 2022 (C-633/20) Stellung genommen.

Im Ergebnis sind BaFin und DIHK der Auffassung, dass Speditions- und Logistikunternehmen, die für ihre Kunden (sowohl gewerbliche als auch Verbraucherkunden) Versicherungsschutz in Form einer Gruppenversicherung besorgen, als Versicherungsvermittler anzusehen sind. Diese Ausweitung des Versicherungsvermittlerbegriffs gilt nach Ansicht von BaFin und DIHK auch für bereits bestehende Gruppenversicherungsverträge.

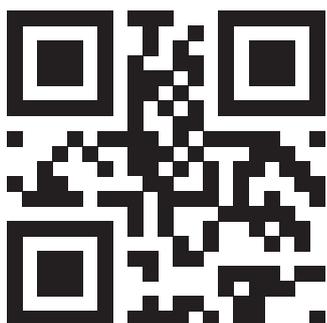
Speditions- und Logistikunternehmen als Versicherungsvermittler

Speditions- und Logistikunternehmen sind oftmals vertraglich oder gesetzlich dazu verpflichtet, für ihre Kunden Versicherungsschutz zu besorgen. Dies erfolgt vielfach in Gestalt einer Spediteurs- bzw. Transport-Generalpolice.

In derartigen Konstellationen sind Speditions- oder Logistikunternehmen als sogenannte „Gruppenpitze“ Versicherungsnehmer einer Gruppenversicherung. Ihre Kunden erhalten als Mitglieder dieser Gruppe gegen Entgelt Versicherungsschutz.

Fortsetzung auf Seite 19

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



Fortsetzung von Seite 18

Nach Ansicht von BaFin und DIHK sind Gruppenspitzen in der Regel als Versicherungsvermittler anzusehen, wenn sie für ihre Vermittlertätigkeit eine Vergütung erhalten, die Mitgliedschaft im Gruppenversicherungsvertrag für ihre Kunden freiwillig ist und diese das Recht haben, Versicherungsleistungen gegenüber dem Versicherungsunternehmen in Anspruch zu nehmen.

BaFin und DIHK führen in ihrer Aufsichtsmitteilung im Hinblick auf Unternehmen der Speditions- und Logistikbranche aus, dass ein Spediteur in folgender Konstellation als Versicherungsvermittler anzusehen sei (S. 8, Ziff. 9):

„Ein Speditionsunternehmen versichert das Wareninteresse seiner Kundinnen und Kunden über eine sogenannte Spediteur-Generalpolice, wenn dies gewünscht wird, gegen einen zusätzlichen Beitrag. Dabei handelt es sich um eine Gruppenversicherung, deren Versicherungsnehmer bzw. Versicherungsnehmerin der Spediteur bzw. die Spediteurin ist. Seine Kunden und Kundinnen sind die versicherten Personen.“

Allerdings könne nach Ansicht von BaFin und DIHK eine Erlaubnisbefreiung/Erlaubnisfreiheit in Betracht kommen. Damit nehmen BaFin und DIHK Bezug auf die in § 34d Absatz 6 GewO (Gewerbeordnung) sowie in § 34d Absatz 8 GewO vorgesehenen Möglichkeiten eines Versicherungsvermittlers, sich von der Erlaubnispflicht befreien zu lassen, bzw. ohne Erlaubnis Versicherungsschutz zu vermitteln:

Gemäß § 34d Absatz 6 GewO werden sogenannte produktakzessorische Vermittler auf Antrag durch die zuständige IHK von der Erlaubnispflicht befreit, wenn sie nachweisen, dass

- sie ihre Tätigkeit als Versicherungsvermittler unmittelbar im Auftrag eines oder mehrerer Versicherungsvermittler, die Inhaber einer Erlaubnis nach Abs. 1 S. 1 sind, oder eines oder mehrerer Versicherungsunternehmen ausüben,
- für sie eine Berufshaftpflichtversicherung oder eine gleichwertige Garantie nach Maßgabe des Abs. 5 S. 1 Nr. 3 besteht und
- sie zuverlässig sowie angemessen qualifiziert sind und nicht in ungeordneten Vermögensverhältnissen leben.

Gemäß § 34d Absatz 8 GewO bedürfen Versicherungsvermittler ausnahmsweise keiner Erlaubnis (es ist also auch kein Antrag auf Befreiung von der Erlaubnispflicht erforderlich), wenn sie

- u. a. als Versicherungsvermittler in Nebentätigkeit tätig werden,
- als Zusatzleistung zur Lieferung einer Ware oder zur Erbringung einer Dienstleistung im Zusammenhang mit Darlehens- und Leasingverträgen Restschuldversicherungen vermitteln, deren Jahresprämie einen Betrag von 500 Euro nicht übersteigt.

Auswirkungen

Unternehmen, die als Versicherungsvermittler anzusehen sind, müssen gegebenenfalls eine Vielzahl versicherungsaufsichts-

rechtlicher Pflichten erfüllen. Die Reichweite dieser Pflichten, hierzu können zählen: die Einholung einer Genehmigung bei der zuständigen Industrie- und Handelskammer, die Erbringung eines Sachkundenachweises, die Erfüllung von Informationspflichten gegenüber den Kunden und der Abschluss einer eigenen Versicherung für Beratungsfehler, ist abhängig vom konkreten Gegenstand und vom Umfang der Vermittlertätigkeit sowie der versicherten Gefahr.

Wird die Tätigkeit als Versicherungsvermittlerin bzw. Versicherungsvermittler ohne Erlaubnis ausgeübt, kann die Fortsetzung des Betriebes gemäß § 15 Absatz 2 GewO untersagt werden. Zudem stellt Versicherungsvermittlung ohne erforderliche Erlaubnis eine bußgeldbewehrte Ordnungswidrigkeit nach § 144 Absatz 1 Nr. 1 lit. k GewO dar.

Einordnung

Der DSLV kritisiert die Regulierung eines bisher für alle Beteiligten erfolgreichen und sinnvollen Modells der Besorgung von Versicherungsschutz. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, aus welchem Grund die Entscheidung des EuGH, die ersichtlich insbesondere die Belange des Verbraucherschutzes stärken soll, nunmehr sogar auf das B2B-Geschäft ausgedehnt wird.

Der DSLV erörtert derzeit mit dem Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft die weiteren rechtlichen Auswirkungen auf die Besorgung von Versicherungsschutz durch Speditions- und Logistikunternehmen.

Möbelspedition

Widerrufsrecht: Darum ist der Beitrag wichtig: Damit Sie sich nicht verunsichern lassen!

Das Ergebnis vorneweg:

Für AMÖ-Umzugsunternehmen bleibt alles beim Alten.

Derzeit sorgt ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs für Aufsehen in der AMÖ-Verbandsfamilie. Die Richter haben mit ihrem Urteil die Rechte der Verbraucher weiter gestärkt. In der Sache ging es um die Folgen für ein Unternehmen, das bei einem sog. „Haustürgeschäft“ den Kunden nicht über sein 14-tägiges Widerrufsrecht belehrt hatte.

Hintergrund:

Verbraucher, die einen Vertrag außerhalb der Geschäftsräume des Unternehmens abschließen, steht grundsätzlich innerhalb von 14 Tagen ein Widerrufsrecht zu. Hat ein Unternehmer seinen Kunden darauf nicht hingewiesen, kann dieser den Vertrag selbst dann noch widerrufen, wenn die Dienstleistung bereits erbracht wurde. Das Unternehmen hat in einem solchen Fall weder Anspruch auf Vergütung noch auf Wertersatz, wie der Euro-

päische Gerichtshof entschieden hat (EuGH-Urt. v. 17.05.2023, Rechtssache C-97/22).

Der Fall:

Ein Verbraucher hatte mit einem Unternehmen einen Vertrag über die Erneuerung der Elektroinstallation seines Hauses geschlossen. Der Vertrag kam außerhalb der Geschäftsräume des Unternehmens zustande. Das Unternehmenklärte den Verbraucher nicht über sein 14-tägiges Widerrufsrecht auf.

Nach abgeschlossener Arbeit verweigerte der Kunde die Zahlung. Stattdessen widerrief er den Vertrag. Ein Anspruch auf Vergütung würde somit nicht mehr bestehen. Das Landgericht Essen urteilte zu Gunsten des Verbrauchers. Die Frage, ob ein Wertersatz gezahlt werden müsse, wurde an den EuGH weitergegeben. Er wollte wissen, ob Art. 14 Abs. 5 der Verbraucherschutzrichtlinie (RL 2011/83) so auszulegen sei, dass der Verbraucher, der nach Vertragserfüllung widerruft, tatsächlich nichts bezahlen muss, wenn ihn das Unternehmen nicht ordnungsgemäß belehrt hat.

Antwort: Nach Auffassung des EuGH dürfen Verbrauchern nach Sinn und Zweck der Richtlinie keine Kosten entstehen, auch kein Wertersatz. Weil die Belehrung über das Widerrufsrecht gefehlt hat, muss das Unternehmen das Verlustrisiko tragen.

Die unveränderte Rechtslage für AMÖ-Umzugsunternehmen:

Verbrauchern steht beim Abschluss eines Umzugsvertrages grundsätzlich kein Widerruf zu. Auch dann nicht, wenn der Vertrag im Internet abgeschlossen

wurde. Das geht aus § 312g Abs. 2 Nr. 9 BGB hervor, der den Widerruf bei Verträgen zur Beförderung von Waren, wenn der Vertrag für die Erbringung einen spezifischen Termin oder Zeitraum vorsieht. Allerdings sind Umzugsunternehmen in dieser speziellen Situation verpflichtet, über den Ausschluss des Widerrufsrechts bei Umzugsverträgen zu belehren (Art. 246a, § 1 Abs. 3 Nr. 1 EGBGB). Bleibt diese Belehrung aus, können Verbraucher als Schadensersatz die Rückgängigmachung des Umzugsvertrages und die Freihaltung von allen Ansprüchen verlangen. Mögliche weitere Kosten wie Anwalts- oder Prozesskosten drohen dem Umzugsunternehmen dann ebenfalls.

Direkte Folgen für AMÖ-Umzugsunternehmen:

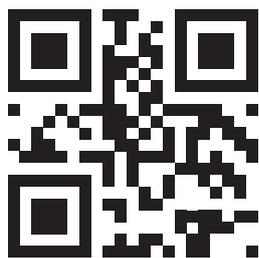
Keine! Vorausgesetzt, Sie machen alles richtig: Denn wenn Sie die AGB-Umzug 2022 der AMÖ anwenden, sind Sie mit Ihrer Informationspflicht auf der sicheren Seite.

„10. Rücktritt und Kündigung“

(1) Beim Umzug handelt es sich um eine Dienstleistung im Sinne von § 312 g Absatz 2 Satz 1 Nummer 9 BGB. Es besteht kein gesetzliches Widerrufsrecht nach § 355 BGB.

Wir bitten Sie, Ihre Informationspflicht über den Ausschluss des Widerrufsrechts bei Umzugsgeschäften mit spezifischen Terminen oder Zeiträumen in Ihrer Kundenkommunikation zu beherzigen. Für Ihre eigene Dokumentation empfiehlt es sich eine entsprechende Bestätigung (z. B. Unterschrift) einzuholen, dass Sie Ihre Informationspflicht erfüllt haben.

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



Personenverkehr

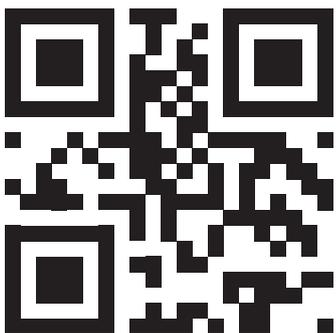
Der bdo Muster-Index- Leitfaden für einen krisenfesten Busmittel- stand steht digital zum Abruf bereit

Ergebnis der bdo-Arbeits- gruppe Index

Der bdo Muster-Index steht ab sofort digital zum Abruf zur Verfügung. Der bdo Muster-Index in Form eines Vollkosten-Index soll helfen, die privaten Busunternehmen in Zeiten gravierender Kostenveränderungen krisenfest zu machen. Denn: Bis heute fehlt häufig ein Index, der die tatsächlichen Kostenveränderungen des Busgewerbes wiedergibt.

Der Kostenanstieg für das private Omnibusgewerbe – nicht nur bei Diesel, Strom und Personal –, erfordert ein wirksames Instrument, das gerade bei Verträgen mit langen Laufzeiten gegensteuert und abfedert.

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



Die letzten Jahre, geprägt durch enorme Kostensprünge als Folge multipler Krisen (Corona – Pandemie, Inflation, Ukraine-Krieg) haben gezeigt, dass es aktuell an wirksamen Indizes mangelt.

Daher wurde die **bdo Arbeitsgruppe „Index“** im Jahre 2022 gegründet. Mithilfe eines intensiven Austauschs mit den Fachexperten der Branche wurde ein Vollkosten-Index erarbeitet, der eine aktuelle Ermittlung der Kostensteigerungsraten und eine einheitliche Kostenfortschreibung ermöglicht.

Der Muster-Index soll dabei als Blaupause zur Etablierung eines Landes-Index dienen, um den privaten Busmittelstand im jeweiligen Bundesland zu stärken. Als Arbeitsgrundlage innerhalb der Arbeitsgruppe diente der BaWü-Index. Allen Mitwirkenden der bdo – Arbeitsgruppe ist besonders zu danken. Der engagierte Diskurs war es, der den Muster-Index in der inhaltlichen Tiefe erst möglich machte.

Dem Muster-Index selbst liegen fünf Kostengruppen und deren Kostenentwicklung im jeweiligen Busverkehr zugrunde. Allein die Treibstoffpreise, die infolge der Ukraine- und Energiekrise stiegen, wurden laut Analyse des wbo in BaWü für Diesel mit +36,9 und bei Strom mit +20,1 Prozentpunkten beziffert.

Diese Kostengruppe wurde als wesentlicher Kostentreiber für die ÖPNV-Branche klassifiziert. Aber auch in den anderen Kostengruppen (wie Personal, Instandhaltung und Reparatur der Fahrzeuge, Sonstigen Kosten), ist ein Preisanstieg zu verzeichnen. Allein

im Ballungsraumverkehr sind in BaWü die Kosten um +10 Prozent und im Überlandverkehr um +12,1 Prozent angestiegen.

Fazit:

Im Idealfall soll der bdo Muster-Index als Vorlage dienen, so dass ein daraus abgeleiteter Landes-Index bei Vergaben von Verkehrsleistungen fester Bestandteil des Dienstleistungsauftrags wird.

Gerade über den Hebel Landes – Index kann es gelingen, den privaten Busmittelstand auf sichere Füße in Zeiten von Krisen zu stellen.

Republik Moldau/ Rumänien

Seit dem 15.04.2023, 08.00 Uhr, führen die Zoll- und Grenzbehörden Rumäniens und der Republik Moldau koordinierte Kontrollen am Grenzübergang Leuseni-Albita auf dem Weg zur Einreise in das rumänische Hoheitsgebiet durch.

Diese koordinierte Verkehrskontrolle soll das Überschreiten der gemeinsamen Grenze beschleunigen und die Wartezeiten am Grenzübergang für den Personenverkehr verkürzen.

Nach dem neuen Verfahren wird der Grenzübertritt von der moldawischen Seite (BCP Leuseni) aus ohne Kontrollen erfolgen, während alle relevanten Kontrollen an der Einreisestelle nach Rumänien (BCP Albita) durchgeführt werden.

Buchtipp

Presseinformation



Neue Auflage: Recht im Straßenverkehr

München, Juni 2023

Der juristische Ratgeber „Recht im Straßenverkehr“ ist im Verlag Heinrich Vogel in seiner 41. Auflage neu erhältlich und befindet sich auf dem aktuellen rechtlichen Stand.

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

Neu in der 41. Auflage:

- Modernisierung des Verkündungs- und Bekanntmachungswesens
- Personengesellschaftsrechtsmodernisierungsgesetz (MoPeG) ab 2024 geltend
- Ausländische Führerscheine: Sonderregelung Ukraine
- Version 2 des Intelligenten Fahrtenschreibers (Smart Tacho 2)
- Neue Statistiken

Mit praktischem Anhang:

Musterbescheide; Promillewerte mit Berechnung; Statistiken; Auszug aus dem neuen Bußgeldkatalog usw.



Martin Strehl
Recht im Straßenverkehr

Softcover, 298 Seiten, 41. Auflage 2023

Bestell-Nr.: 27311

Preis: € 29,50 (€ 31,57 inkl. MwSt.)

Recht und Versicherung

Pflegeunterstützungs- und -entlastungsgesetz (PUEG), Inkrafttreten am 01.07.2023

Differenzierung der Beitragshöhe zur Pflegeversicherung nach Kinderzahl ab dem 01.07.2023

Das Pflegeunterstützungs- und -entlastungsgesetz (PUEG) ist mit Datum vom 26.05.2023 vom Deutschen Bundestag verabschiedet worden und am 01.07.2023 in Kraft getreten.

Das PUEG sieht diverse Leistungsverbesserungen im Bereich der Pflege vor, so unter anderem eine Erhöhung des Pflegegeldes, des Pflegeunterstützungsgeldes und eine Erhöhung der Zuschläge für Pflegebedürftige in vollstationären Einrichtungen.

Der Beitragssatz zur gesetzlichen Pflegeversicherung wird ab dem 01.07.2023 von derzeit 3,05 % auf 3,4 % erhöht. Dabei wird der Beitragssatz nach der Kinderzahl differenziert.

Arbeitgeber müssen daher ab dem 01.07.2023 von jedem Arbeitnehmer wissen, wie viele Kinder dieser hat sowie Name und Geburtsdatum des Kindes abfragen. Die Angaben sind durch geeignete Unterlagen nachzuweisen.

Der Arbeitgeberanteil beträgt unabhängig von der Anzahl der zu berücksichtigenden Kinder 1,7 %.

Weitere Informationen sind auf der Internetseite des Bundesgesundheitsministeriums abrufbar. <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/ministerium/gesetze-und-verordnungen/guv-20-lp/pueg.html#c28291>

Fallstricke Betriebsverkauf – Steuerliche Regelungen

Wer seinen eigenen Betrieb aufgibt, muss entsprechende Gewinne versteuern, je nachdem, ob der Unternehmer den Betrieb verkauft, verschenkt oder auflöst, kommt es bei der Steuer zu erheblichen Unterschieden. Auch die Zahlungsweise des Kaufpreises hat Einfluss.

Bei der Frage nach wiederkehrenden Bezügen, also Zahlungen, die eine Besteuerung nach dem Zuflussprinzip möglich machen, gab es bislang Unklarheiten. Was nach einem Urteil des Bundesfinanzhofs jetzt gilt, erklärt der folgende Beitrag von Steuerberater Daniel Frischkorn aus Berlin.

Was muss ich versteuern, wenn ich mich als Unternehmer zur Ruhe setze?

Grundsätzlich unterscheidet das Steuerrecht, ob ein Unternehmer oder eine Unternehmerin einen Betrieb vererbt, verkauft oder aufgibt. Wird der Betrieb weitergeführt, gibt es für Erben spezielle steuerliche Erleichterungen. Anders ist es, wenn das Unternehmen verkauft wird. Wer dann durch die Aufdeckung stiller Reserven und den Verkauf des Betriebs an Dritte Gewinne erzielt, muss darauf Steuern zahlen. Die Höhe der Einkommensteuer ist abhängig vom persönlichen Freibetrag und eventuellen weiteren Steuerermäßigungen.

Was ist, wenn Unternehmer nur Teile des Betriebs verkaufen?

Handelt es sich nicht um einen Komplettverkauf, sondern verkauft der Unternehmer stattdes-

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



sen nur Teile (etwa eine Lagerhalle oder Baumaschinen) und überführt wesentliche Betriebsgrundlagen, etwa Immobilien, in das Privatvermögen, dann spricht man von einer Betriebsaufgabe. Auch dann sind die Gewinne aus dem Verkauf unmittelbar zu versteuern.

Zur Abmilderung der Progressionswirkung des Einkommensteuertarifs kommen auch hier ein Freibetrag und eine Steuerermäßigung in Betracht.

Welche Rolle spielen wiederkehrende Bezüge bei der Besteuerung?

Wer seinen Betrieb verkauft, der kann auch statt eines einmaligen Kaufpreises wiederkehrende Bezüge als Zahlung vereinbaren. Der Verkäufer bekommt also in festgelegten Abständen sein Geld aus dem Verkauf.

Fortsetzung auf Seite 24

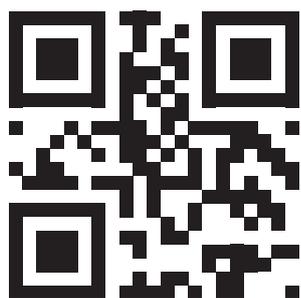
Fortsetzung von Seite 23

Eine solche Leibrente lässt sich nach dem Zuflussprinzip besteuern. Das bedeutet, dass nicht der gesamte Gewinn sofort zu versteuern ist. Stattdessen müssen Unternehmer nur die im jeweiligen Kalenderjahr zugeflossenen Zahlungen als nachträgliche Einkünfte aus dem Gewerbebetrieb versteuern. Das gilt, soweit sie den Buchwert der veräußerten Wirtschaftsgüter übersteigen. Allerdings gibt es bei den wiederkehrenden Zahlungen keine Freibeträge oder Steuersatzermäßigungen.

Gilt das auch bei Betriebsaufgaben?

Ob diese Wahlmöglichkeit auch bei einer Betriebsaufgabe besteht, war bislang unklar. Der Bundesfinanzhof hat jetzt jedoch in einem Urteil festgestellt, dass Unternehmer auch dann die Zuflussbesteuerung wählen können, wenn sie nur Teile des Betriebs verkaufen und dafür wiederkehrende Bezüge vereinbaren (Urteil v. 29. Juni 2022, AZ.: XR 6/29).

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



Was ist jetzt zu tun?

Überlegen Sie frühzeitig, was mit Ihrem Betrieb geschehen soll, wenn Sie sich zur Ruhe setzen. Prüfen Sie dabei auch, welches Modell für Sie persönlich steuerlich vorteilhafter ist. Und denken Sie daran, dass andere Steuervorteile möglich sind, wenn Sie den Betrieb vererben.

Steuerberater Daniel Frischkorn,
Ecovis Berlin

Quelle: der möbelspediteur
04.2023

Übertragung von Logistikimmobilien – Bewertung gemäß § 13b Abs. 4 ErbStG

Einige Finanzbehörden definieren den Wert von übertragenen Logistikimmobilien rechtsfehlerhaft als Verwaltungsvermögen im Sinne des § 13b Absatz 4 ErbStG. Nach Ansicht des DSLV handelt es sich bei zur Lagerhaltung genutzten Logistikimmobilien hingegen regelmäßig um steuerlich begünstigtes Betriebsvermögen.

Im Rahmen von dem Erbschaftsteuergesetz (ErbStG) unterliegenden Unternehmensübertragungen (Erbschaft, Schenkung) geraten Unternehmen der Logistikbranche zunehmend in rechtliche und wirtschaftliche Probleme, die sinn- und planvolle Regelungen der Unternehmensnachfolge erschweren. Grund hierfür ist eine nach Auffassung des DSLV rechtsfehlerhafte erbschaftsteuerrechtliche Bewertung der übertragenen Logistikimmobilien. Zur Lagerhaltung genutzte Logistikimmobilien werden durch einzelne Finanzbehörden nicht dem steuerlich begünstigten Betriebsvermögen,

sondern dem sogenannten Verwaltungsvermögen zugeschlagen. Dies entspricht nach Überzeugung des DSLV weder Sinn und Zweck der gesetzlichen Regelungen noch dem Willen des Gesetzgebers, der produktiven Wertschöpfung dienende Immobilien steuerlich zu begünstigen.

Gemäß § 13b Absatz 4 ErbStG gehören Dritten zur Nutzung überlassene Grundstücke, Grundstücksteile, grundstücksgleiche Rechte und Bauten zum Verwaltungsvermögen. Anlass für diese Regelung ist insbesondere die Annahme des Gesetzgebers, dass an Dritte überlassene Objekte weder die Schaffung von Arbeitsplätzen noch zusätzliche volkswirtschaftliche Leistungen bewirken, sondern der weitgehend risikolosen Renditeerzielung dienen. Immobilien, in denen Unternehmen ihre wertschöpfenden Leistungen erbringen, stellen hingegen steuerlich begünstigtes Betriebsvermögen dar.

Bei Lagerhäusern bzw. zur Lagerung genutzten Kühl- und Tiefkühlhäusern ist das Tatbestandsmerkmal „Dritten zur Nutzung überlassen“ im Sinne des § 13b Absatz 4 ErbStG grundsätzlich nicht erfüllt. Denn Lagerverträge sind regelmäßig nicht als Miet- oder Pachtverträge zu qualifizieren, sondern stellen eine Sonderform des Verwahrungsvertrages im Sinne der §§ 688 – 670 BGB dar. Der Lagerhalter schuldet dem Einlagerer als Auftraggeber demnach die Verwahrung, die Fürsorge und den Schutz der eingelagerten Ware. Eine Logistikimmobilie, in der ein Logistikdienstleister solche Lagerleistungen für seine Kunden erbringt, wird dem Auftraggeber nicht zur Nutzung überlassen.

Fortsetzung auf Seite 25

Fortsetzung von Seite 24

Der Lagerhalter hat dem Einlagerer gemäß § 471 Absatz 1 Satz 1 HGB lediglich die Besichtigung des Gutes, die Entnahme von Proben und die zur Erhaltung des Gutes notwendigen Handlungen während der Geschäftsstunden zu gestatten. Damit scheidet eine Anwendung des § 13b Absatz 4 ErbStG mangels Nutzungsüberlassung begriffsnotwendig aus; Lagerimmobilien sind damit kein Verwaltungsvermögen.

Trotz dieser nach Ansicht des DSLV eindeutigen Rechtslage scheint insbesondere eine fehlerhafte Auslegung des Abschnitt 13b.18 Satz 4 des Koordinierten Ländererlasses vom 22. Juni 2017 (ErbStR E) der Grund für Rechtsunsicherheit und einzelne Fehlentscheidungen der Finanzbehörden zu sein.

ErbStR E 13b.18 Satz 4 enthält den Hinweis, dass in der Logistikbranche überlassene Grundstücke dem Verwaltungsvermögen zuzurechnen seien, wenn der Verpächter weitere Leistungen für die Beschaffungs- und Vertriebsorganisation seiner Kunden erbringt, es aber an dem Absatz von eigenen Erzeugnissen oder Produkten fehle. Diese Formulierung scheint Finanzbehörden vereinzelt dazu zu veranlassen, eine Logistikimmobilie ungeachtet ihrer tatsächlichen Nutzung sogar dann dem Verwaltungsvermögen zuzurechnen, wenn diese ausschließlich als Lagerhaus für Kunden genutzt wird. Diese Rechtsanwendung ist weder mit Sinn und Zweck des § 13b Absatz 4 ErbStG noch mit dem gesetzgeberischen Willen vereinbar.

Die in einzelnen Fällen zu extensiv ausgelegte ErbStR E 13b.18 Satz 4 sollte lediglich eine frühe-

re Rechtsanwendung eingrenzen, nach der Logistikimmobilien, die Dritten zur Nutzung überlassen wurden, dann nicht dem Verwaltungsvermögen zugerechnet werden sollten, wenn das Logistikunternehmen im Zusammenhang mit dieser Nutzungsüberlassung weitere logistische Dienstleistungen erbrachte. Das Bayerische Landesamt für Steuern (LfSt Bayern) hatte dazu am 11. August 2010 (ZEV 2010, 660) angeordnet, dass die Überlassung von Grundstücks- und Gebäudeflächen in der Logistikbranche nicht dem Verwaltungsvermögen zuzuschlagen sei, wenn diese zwar formal in Form eines Mietvertrags vereinbart wurde, aber in einem Geflecht von gewerblichen Leistungen stand, bei dem die Flächenüberlassung nur einen Teil der vereinbarten und vom Vertragspartner erwarteten Leistungen darstellte.

Von einer solchen Ausnahmeregelung für Dritten zur Nutzung überlassene Immobilien nimmt ErbStR E 13b.18 Satz 4 nunmehr ausdrücklich Abstand. Demnach sind zur Nutzung überlassene Logistikimmobilien selbst dann dem Verwaltungsvermögen zuzurechnen, wenn weitere Beschaffungs- oder Vertriebsleistungen durch den Verpächter bzw. Vermieter erbracht werden. Somit regelt ErbStR E 13b.18 Satz 4 Konstellationen, in denen mehrere Verträge nebeneinander geschlossen wurden: zum einen ein Pacht- bzw. Mietvertrag, auf dessen Grundlage die Logistikimmobilie überlassen wurde und zum anderen ein Dienst- oder Werkvertrag hinsichtlich weiterer ggf. durch den Verpächter bzw. Mieter zu erbringender Zusatz-Dienstleistungen.

Daraus ergibt sich hingegen nicht, dass sämtliche vertraglichen Vereinbarungen über Logis-

tikimmobilien schädliches Verwaltungsvermögen begründen. Insbesondere in Lagerverträgen ist eine Überlassung der Immobilien an den Vertragspartner nicht vereinbart. Anders als in mietvertraglichen Vereinbarungen schuldet der Logistikunternehmer hier nicht die Besitzübergabe an den vermieteten Räumlichkeiten, sondern die Verwahrung des ihm übergebenen Lagergutes.

Der Lagerhalter nimmt die zu lagernden Güter in seine Obhut. Er wird Besitzer des Lagergutes. Er ist verpflichtet, das Gut sorgsam zu verwahren und bei Beendigung des Vertrages dem Einlagerer (Kunden) in vertragsgerechtem Zustand zurückzugeben. Den Einlagerer trifft im Wesentlichen die Pflicht, das Lagergeld zu bezahlen.

Lagerimmobilien haben insofern keinerlei Gemeinsamkeiten zu mietvertraglichen Immobilien. Hier überlässt der Vermieter dem Mieter einen Raum zur eigenständigen Nutzung. Der Mieter wird Besitzer des Raumes und aller darin befindlichen Sachen.

Lagerimmobilien sind steuerrechtlich daher analog zu Produktions- oder Fabrikationshallen zu beurteilen, in denen Unternehmen eigene Produkte fertigen. Anders als verpachtete oder vermietete Immobilien dienen Immobilien, die für die Einlagerung von Gütern und Waren bestimmt sind, stets der originären gewerblichen Tätigkeit eines Logistikunternehmens, sodass es weder Wortlaut der gesetzlichen Regelung und des Anwendungserlasses noch ihr Sinn und Zweck rechtfertigen, Logistikimmobilien unabhängig von ihrer Nutzung dem Verwaltungsvermögen zuzurechnen.

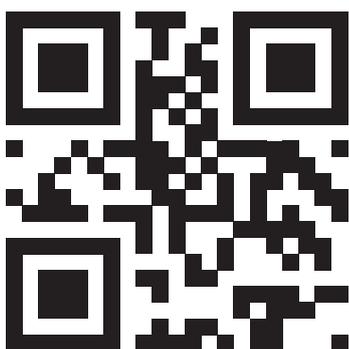
Fortsetzung auf Seite 26

Fortsetzung von Seite 25

Trotz der zunehmend abweichenden und unterschiedlichen Rechtsauslegung der Finanzbehörden lehnt das Bundesministerium der Finanzen (BMF) die Klarstellung, dass sich ErbStR E 13b.18 Satz 4 nicht auf solche Logistikkimmobilien bezieht, in denen Lagertätigkeiten erbracht werden, ohne dem Auftraggeber die Immobilie zu seiner Nutzung zu überlassen, und dass diese Immobilien nicht zum Verwaltungsvermögen zählen, ab.

Zur Begründung wird zum einen auf die Landeszuständigkeit in Erbschaftsteuerangelegenheiten verwiesen. Zum anderen ist das BMF der Auffassung, dass es sich bei der Nutzung einer Logistikkimmobilie, in der ein Dienstleister Lagerleistungen für seine Kunden erbringt, im Einzelfall um eine Nutzungsüberlassung von Grundstücken oder Grundstücksteilen an Dritte im Sinne des § 13b Absatz 4 Nummer 1 Satz 1 ErbStG handeln könne.

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



Auch bei einem Lagervertrag könne das Grundstück der fremden Nutzung und gerade nicht eigenbetrieblichen Interessen dienen. Das Grundstück könne dahingehend überlassen werden, dass ein Dritter seine Gegenstände dort unterbringen könne.

Diese Auffassung ist aus den dargestellten Gründen weder in rechtlicher noch in tatsächlicher Hinsicht nachvollziehbar.

Logistikkimmobilien, in denen ein Logistikunternehmen seine wertschöpfenden Dienstleistungen (Lagerhaltung) erbringt, sind nach Ansicht des DSLV wie Produktionsstätten dem Betriebsvermögen zuzurechnen. Eine Nutzungsüberlassung an Dritte ist im Falle eines Lagervertrages auch in Ausnahmefällen nicht gegeben.

Der DSLV fordert die Landesfinanzbehörden daher auf, eine einheitliche, rechtskonforme Anwendung des § 13b ErbStG zu gewährleisten und sich auf einen entsprechenden Ländererlass zu verständigen.

Hagelschaden – Was tun?

In den Sommermonaten ist im Zuge des Klimawandels immer häufiger mit Hagel zu rechnen. Im Jahr 2021 gab es laut Deutscher Versicherungswirtschaft Kfz-Schäden in Höhe von rund 1,3 Milliarden Euro allein durch Hagel, Blitz und Sturm. Die Sachverständigen von DEKRA informieren, worauf Betroffene bei einem Hagelschaden achten müssen.

- **Versicherung informieren**

Hagelgeschädigte müssen ihre Versicherung „unverzüglich“ über den Vorfall informieren: schriftlich, telefonisch oder per

E-Mail, möglichst genau mit Tag, Uhrzeit und Ort. Teil- und kaskoversicherte Fahrzeuge sind bei Hagelschäden in vollem Umfang versichert.

- **Fotos machen**

Zur Beweissicherung kann es sinnvoll sein, das Ausmaß des Schadens direkt nach dem Hagelschlag durch Fotos zu dokumentieren.

- **Schaden mindern**

Geschädigte unterliegen der Schadenminderungspflicht. Zum Beispiel eingeschlagene Autoscheiben abdecken, um das Fahrzeug vor Regen zu schützen.

- **Freigabe einholen**

Keinerlei Reparaturen ohne Freigabe der Versicherung in Auftrag geben. Ohne Deckungszusage muss der Schaden unter Umständen sonst aus eigener Tasche bezahlt werden.

- **Besichtigung**

Meist organisiert der Versicherer einen Besichtigungstermin, bei dem ein Gutachter, zum Beispiel von DEKRA, die Schadenhöhe ermittelt und den Reparaturweg festlegt.

- **Reparieren oder kassieren**

Die Betroffenen haben die Wahl zwischen Reparatur des Fahrzeuges oder Auszahlung der Schadenssumme. Bei der Instandsetzung ist zu beachten, ob der Versicherungsvertrag eine Werkstattbindung vorsieht.

- **Offenlegung**

Beim Verkauf des Fahrzeuges muss man einen Hagelschaden gegenüber dem Käufer angeben, sonst kann der Käufer unter Umständen vom Kauf zurücktreten.

Quelle:
DEKRA Info

Sturz beim Kaffeeholen in Kantine ist Arbeitsunfall

Arbeitnehmer sind gesetzlich unfallversichert, solange sie eine betriebliche Tätigkeit ausüben. Anders als die Nahrungsaufnahme selbst, die dem privaten Lebensbereich zuzurechnen ist, ist das Zurücklegen eines Weges zur Beschaffung von Nahrungsmitteln oder Getränken grundsätzlich versichert. Verletzt sich daher ein Versicherter auf dem Weg zum Getränkeautomaten, ist dies als Arbeitsunfall anzuerkennen. Dies hat das Hessische Landessozialgericht entschieden.

Eine Verwaltungsangestellte rutschte auf dem Weg zum Getränkeautomaten im Sozialraum des Finanzamtes auf dem nassen Boden aus und erlitt einen Lendenwirbelbruch. Die 57-jährige beantragte die Anerkennung als Arbeitsunfall, da der Weg zum Getränkeautomaten während der Arbeitszeit unfallversichert sei.

Die Unfallkasse Hessen lehnte den Antrag mit der Begründung ab, der Versicherungsschutz habe mit dem Durchschreiten der Kantine geendet. Das sahen die Darmstädter Richter anders und gaben der verunglückten Frau Recht. Das Zurücklegen des Weges, um sich einen Kaffee an einem im Betriebsgebäude aufgestellten Automaten zu holen, habe „im inneren Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit der Angestellten gestanden: Ein Beschäftigter auf dem Weg, sich Nahrungsmittel zum alsbaldigen Verzehr zu besorgen, ist grundsätzlich gesetzlich unfallversichert.“

Nur für den Kauf von Lebensmitteln für den häuslichen Bereich seien zurückgelegte Wege

nicht versichert. Ebenso ist die Nahrungsaufnahme selbst dem privaten Lebensbereich zuzurechnen und daher grundsätzlich nicht in der gesetzlichen Unfallversicherung versichert. Ein abgebrochener Zahn beim Kauen ist also Privatsache. Da der angeordnete Kaffeeautomat sich jedoch innerhalb des Betriebsgebäudes befand, endet der Versicherungsschutz hier nicht.

LAG Hessen, AZ: L 3 U 202/21

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.

– 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/Zwangsvollstreckung/Pfaendungsschutz/Pfaendungsfreigrenzen.html>

[Bundesgesetzblatt Teil I - Bekanntmachung zu den Pfändungsfreigrenzen 2023 nach § 850c der Zivilprozessordnung - Bundesgesetzblatt www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/79/VO.html](https://www.bundgesetzblatt.de/part1/2023/07/01/bgb1/1/2023/79/VO.html)

Kein Parkverbot für Männer auf „Frauenparkplatz“

„Die Kennzeichnung als Frauenparkplatz stößt in der Praxis immer wieder auf Unmut“, erklärt das Rechtsportal der Ergo.

„Doch da die Straßenverkehrsordnung keine Frauenparkplätze kennt, ist Männern das Parken dort nicht verboten. Es handelt sich lediglich um ein Gebot, um dessen Einhaltung gebeten wird.“

Fortsetzung auf Seite 28

Fortsetzung von Seite 27

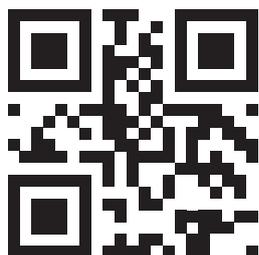
Parke ein Mann auf einem solchen Parkplatz, müsse er vielleicht mit dem ein oder anderen missbilligenden Blick rechnen, mit mehr jedoch nicht. Auf privaten Parkplatzanlagen oder in Parkhäusern kann das jedoch wieder anders sein: „Dort handelt es sich um eine Nutzungsbedingung, deren Nichtbefolgung bis hin zu einem Hausverbot führen kann.“

Auslaufen der Sonderregelungen zur Kurzarbeit zum 30. Juni 2023

Am 30. Juni 2023 liefen die letzten Sonderregelungen zur Kurzarbeit aus.

Seit dem 01. Juli 2023 ist somit das gesetzliche 1/3 Quorum wieder einzuhalten. Ein erheblicher Arbeitsausfall als Voraussetzung für die Gewährung von Kurzarbeit liegt danach nur vor, wenn im jeweiligen Kalendermonat mindestens 1/3 der in dem Betrieb beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von einem Entgeltausfall von jeweils mehr als 10 Prozent ihres monatlichen Bruttoentgelts betroffen ist. Bis zum 30. Juni war das Quorum auf 10 % gesenkt.

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



Daneben sind ab dem 01. Juli 2023 wieder negative Arbeitsalden aufzubauen, dies war bis zum 30. Juni 2023 nicht erforderlich. Grundsätzlich müssen alle Möglichkeiten der Flexibilisierung von Arbeitszeitregelungen zur Vermeidung von Arbeitsausfällen ausgeschöpft werden. Wenn eine betriebliche Regelung den Aufbau von Minusstunden im Rahmen eines Arbeitszeitkontos zulässt, müssen negative Arbeitszeitsalden bis zur vereinbarten Höchstgrenze aufgebaut werden. Befindet sich der Betrieb bereits vor dem 30. Juni 2023 in Kurzarbeit und ist auch im Juli 2023 Kurzarbeit geplant, muss bei bestehenden betrieblichen Arbeitszeitkonten die Kurzarbeit im Juli zunächst ausgesetzt und die negativen Arbeitszeitsalden aufgebaut werden. Betriebe, die ab dem 01. Juli 2023 in Kurzarbeit gehen, müssen ebenfalls bei bestehenden betrieblichen Arbeitszeitkonten zunächst die negativen Arbeitszeitsalden aufbauen, bevor sie mit der Kurzarbeit beginnen können. Schließlich sind die Zeitarbeitnehmer nicht mehr in die Kurzarbeit einbezogen.

Änderungen für GbR, OHG und KG ab 2024

Am 1. Januar 2024 tritt das „Gesetz zur Modernisierung des Personengesellschaftsrechts (MoPeG)“ in Kraft. „Die Unternehmensformen GbR, OHG und KG müssen sich auf Veränderungen einstellen“, weist Rechtsanwalt Michael Rainer von der Kanzlei MTR Legal Rechtsanwälte hin. „Die Veränderungen im Gesellschaftsrecht durch das MoPeG betreffen die Gesellschaft bürgerlichen Rechts, die Offene Handelsgesellschaft und die Kommanditgesellschaft. Die betroffenen Gesellschaften

sollten sich frühzeitig auf die Änderungen einstellen.“ So erhält die GbR ab 2024 Rechtsfähigkeit und kann am Rechtsverkehr teilnehmen, sofern dies von den Gesellschaftern gewünscht wird. Daneben soll aber auch die Möglichkeit der rechtsunfähigen GbR in ihrer bisherigen Form erhalten bleiben. Soll die GbR aber am Rechtsverkehr teilnehmen, muss sie in ein noch zu schaffendes Register eingetragen werden. Dadurch wird aus einer GbR eine eingetragene Gesellschaft bürgerlichen Rechts (eGbR). Die Eintragung in das Register ist zwar nicht vorgeschrieben, sie ist aber erforderlich, wenn die Gesellschaft GmbH-Anteile erwerben oder Namensaktien halten möchte. Gleiches gilt, wenn die Gesellschaft Rechte an Grundstücken oder eingetragenen Schiffen hält. Zudem wird die GbR durch den Registereintrag umwandlungsfähig und kann einen Verwaltungssitz wählen – auch im Ausland. Das MoPeG sieht weiter vor, dass auch Angehörige freier Berufe gegebenenfalls eine OHG oder KG gründen können. Gesellschaften sollten sich rechtzeitig mit den Möglichkeiten befassen und bestehende Gesellschaftsverträge gegebenenfalls anpassen.

Inflationsausgleichsprämie: Darauf ist zu achten

Arbeitgeber dürfen aufgrund der gestiegenen Lebenshaltungskosten eine Inflationsausgleichsprämie an ihre Mitarbeiter auszahlen – und das völlig steuer- und sozialabgabenfrei. Die Auszahlung kann bis zum 31. Dezember 2024 erfolgen.

Fortsetzung auf Seite 29

Fortsetzung von Seite 28

„Die Inflationsausgleichsprämie ist eine Zusatzzahlung. Damit sie tatsächlich steuerfrei beim Arbeitnehmer ankommt, muss sie als solche klar erkennbar sein“, sagt Miriam Pioch. Aufgrund der Inflation denken viele Arbeitgeber aktuell über eine Lohnerhöhung für ihre Mitarbeiter nach. Denn sie sind dazu verpflichtet, ihren Arbeitnehmern leistungsgerechte Gehälter zu zahlen. Die Inflationsausgleichsprämie ist in diesem Zusammenhang ein Mittel, um die Lohnerhöhung um ein bis zwei Jahre zu verschieben, denn die Zusatzzahlung darf auch gestückelt und monatsweise erfolgen. Davon profitieren insbesondere Unternehmen, die aktuell nicht dazu in der Lage sind, ihren Mitarbeitern dauerhaft mehr Gehalt zu zahlen.

Die Inflationsausgleichsprämie hat einen entscheidenden Vorteil: Sie darf an alle Arbeitnehmer gezahlt werden – ganz gleich welcher Art von Beschäftigungsverhältnis sie nachgehen, ob Minijob, Hauptberuf oder Teilzeitbeschäftigung. Dabei können Arbeitnehmer, die in mehreren Firmen gleichzeitig beschäftigt sind, ebenso viele Inflationsausgleichsprämien erhalten. Zudem haben auch Ein-Personen-Unternehmen, die lediglich einen Gesellschafter-Geschäftsführer haben, Anspruch auf Inflationsausgleichsprämie. Jedoch benötigen sowohl Gesellschafter-Geschäftsführer von Ein-Personen-Unternehmen als auch von Unternehmen mit mehreren Mitarbeitern eine schriftliche Zusatzvereinbarung. Andernfalls darf die steuerfreie Sonderzahlung nicht gewährt werden. Denn bestünde die Gefahr, dass eine verdeckte Gewinnausschüttung vermutet wird, die dann versteuert werden muss.

Grundsätzlich besteht für Arbeitgeber keine Verpflichtung, die Inflationsausgleichsprämie bar auszuzahlen. Sie darf auch als Sachzuwendung weitergegeben werden, etwa in Form von Tank- oder Einkaufsgutscheinen. Auch Sachzuwendungen müssen auf der Gehaltsabrechnung ausgewiesen werden. Zudem können auch Beträge unterschiedlich gestaltet werden: Arbeitgeber haben bei der Auszahlung der Inflationsausgleichsprämie den Spielraum, nicht allen Arbeitnehmern Zusatzzahlungen in derselben Höhe zukommen zu lassen – vorausgesetzt, es liegt ein sachlicher Grund vor. So kann einer Vollzeitkraft zum Beispiel eine höhere Sonderzahlung gezahlt werden als einer Teilzeitkraft. Dieses Vorgehen sollte jedoch mit einem Rechtsanwalt für Arbeitsrecht abgeklärt werden.

Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern bereits eine Lohnerhöhung in Aussicht gestellt haben, sollten vorsichtig sein: Denn entschließen sie sich nun dazu, stattdessen die Inflationsausgleichsprämie zu zahlen, liegt ein Verstoß gegen das Zusätzlichkeitserfordernis vor. Eine Prämie muss zusätzlich bezahlt werden, sie darf nicht anstelle einer Lohnerhöhung geleistet werden. Versäumnisse in diesem Bereich können den Arbeitgeber stark belasten, weil Verstöße oft erst nach Monaten oder Jahren bemerkt – und dann auf einen Schlag nachgefordert – werden. Ebenso sollte man es vermeiden, direkt im Anschluss an die Zahlung der Inflationsausgleichsprämie das Bruttogehalt um denselben Betrag zu erhöhen, weil auch hier ein Verstoß gegen das Zusätzlichkeitserfordernis zu vermuten ist.

Quelle: der möbelspediteur
05.2023

www.lsv-ev.de

Mitarbeiter als Headhunter – Personalempfehlungen aus dem Team

Vielen Unternehmen fällt es schwer, Arbeitskräfte mit Potenzial für sich zu gewinnen. Manche Firmen investieren viel Geld in sogenannte „Headhunter“, die sich auf die Jagd nach neuen Fachkräften machen. Eine Alternative sind Mitarbeiterempfehlungsprogramme.

Bei einem Mitarbeiterempfehlungsprogramm werben Arbeitnehmer qualifizierte Fachkräfte aus ihrem Bekannten-, Familien- oder Freundeskreis an. War die Empfehlung erfolgreich, erhalten die Mitarbeiter eine Belohnungsprämie. Wann diese fällig wird, kann jedes Unternehmen selbst entscheiden. Die Prämie kann z. B. ausgezahlt werden, wenn der oder die empfohlene Arbeitskraft eingestellt wird oder erst, sobald die Probezeit bestanden wurde.

Im letzteren Fall hat das Unternehmen die Sicherheit, dass es von der Empfehlung tatsächlich profitiert.

So können Prämien aussehen

Geld, Mobiltelefone oder zusätzliche Urlaubstage – der Fantasie, was die Prämien angeht, sind keine Grenzen gesetzt.

Viele Unternehmen, die das Mitarbeiterempfehlungsprogramm bereits umsetzen, greifen auf

Fortsetzung auf Seite 30

Fortsetzung von Seite 29

eine Staffelnung zurück. Das bedeutet: Für Positionen, die besonders schwer zu besetzen sind oder eine hohe Qualifikation erfordern, wird eine höhere Prämie ausgeschrieben.

Interne Headhunter wissen besser, wer passt.

Externe Headhunter verlangen für ihre Dienste oft eine Menge Geld. Außerdem weiß man nicht, ob die Mitarbeiter die sie akquirieren, tatsächlich zum Unternehmen passen. Arbeitnehmer kennen ihren Betrieb dagegen in- und auswendig.

Sie wissen, wer menschlich ins Kollegium passt und wer den Anforderungen der anfallenden Aufgaben gerecht werden kann. Zudem können die Angestellten eines Unternehmens durch ihr Studium oder ihre Ausbildung auf viele Kontakte mit denselben Qualifikationen zurückgreifen. Sie würden hier niemals jemanden empfehlen, bei dem sie sich unsicher sind.

Arbeitsrechtliche Voraussetzungen

Ein Mitarbeiterempfehlungsprogramm ist eine branchenunabhängige Möglichkeit, neue Arbeitskräfte anzuwerben.

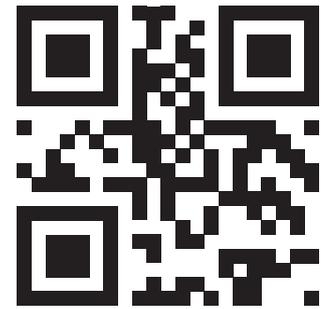
Ich weise jedoch darauf hin, dass die Grundlagen für das Programm klar ausgearbeitet und kommuniziert werden müssen.

So ist es wichtig, vorab festzulegen:

- Wie die Empfehlung erfolgen muss,
 - gegenüber wem man die Empfehlung abgeben soll,
 - wie hoch die Prämie für welche Empfehlungen ausfällt
- und
- wann die Prämie fällig wird.

Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass der Betriebsrat nach § 87 Abs. 1 Nr. 10 BetrVG ein Mitbestimmungsrecht besitzt und deshalb in die Planung des Mitarbeiterempfehlungsprogramms einbezogen werden muss.

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



Meine Empfehlung ist eine rechtliche Beratung, wenn man ein Mitarbeiterempfehlungsprogramm im eigenen Betrieb umsetzen möchte.

Nils Wigger,
Arbeitsrechtskanzlei Wittig Únalp

Quelle: der möbelspediteur
05.2023

Hinweisgeberschutzgesetz

Hinweisgeberschutzgesetz verabschiedet

Bund und Länder einigen sich nach langem Hin und Her auf einen Kompromiss zum Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG). Der Bundesrat hat am 12.05.2023 dem HinSchG zugestimmt, das im Vermittlungsausschuss nachverhandelt worden war. Der Bundestag hatte tags zuvor den Kompromissvorschlag bestätigt und seinen ursprünglichen Beschluss entsprechend verändert.

Der Kompromiss beinhaltet u.a. die Streichung der Pflicht zur Bearbeitung anonymer Hinweise und niedrigere Bußgelder.

Anmerkung:

- Unternehmen, die mindestens 50 Mitarbeitende beschäftigen und damit in den Anwendungsbereich des HinSchG fallen, müssen sich mit der neuen Rechtslage auseinandersetzen.
- Am 02.07.2023 trat das Gesetz in Kraft.

- Für Unternehmen, die zwischen 50 und 249 Arbeitnehmende beschäftigen, wird eine „Schonfrist“ zur Umsetzung bis zum 17.12.2023 gewährt.

Für Unternehmen mit mindestens 250 Arbeitnehmenden ist dagegen zeitnah Handlungsbedarf angezeigt, da für sie das Gesetz mit Inkrafttreten gelten wird.

Auf den folgenden Seiten finden Sie einen Artikel von Rechtsanwalt Ronny Neumann zu diesem Thema.

Hinweisgeberschutzgesetz

Das Hinweisgeberschutzgesetz trat nun verbindlich ab dem 02.07.2023 in Kraft. Zwingend gilt es seit diesem Zeitpunkt allerdings nur für Unternehmen ab 250 Mitarbeiter. Für Unternehmen ab 50 Mitarbeiter bis 249 Mitarbeiter gilt die gesetzliche Regelung ab dem 17.12.2023. Die Begrifflichkeit bezieht sich auf den sogenannten Beschäftigungsgeber, also Arbeitgeber. Die Zahl der Mitarbeiter bezieht sich auf Arbeitnehmer, Auszubildende und arbeitnehmerähnliche Personen. Das Unternehmen wird verpflichtet, eine interne Meldestelle einzurichten, welche dem Hinweisgeber die Möglichkeit von Hinweisen per E-Mail, per Telefon und einem persönlichen Treffen ermöglicht. Zum Zwecke der Umsetzung der Pflichten wird vielfach auf eine webbasierte Lösung zurückgegriffen. Dabei kann der Hinweisgeber über einen entsprechenden Link auf eine Plattform zugreifen und den Hinweis abgeben.

Herr Rechtsanwalt Ronny Neumann, Kanzlei bwp hat eine solche webbasierte Lösung geschaffen und betreibt diese über das Unternehmen Flüsterbox GmbH. Wir haben mit dem Unternehmen eine Vereinbarung dahingehend getroffen, dass er die Einrichtung und den Betrieb der Meldestelle zu einem Preis von 93,50 € netto zuzüglich Mehrwertsteuer monatlich anbietet, die Mitglieder des Landesverbandes müssen bei Abschluss eines Jahresvertrages lediglich den Preis für 10 Monate zahlen.

WhitePaper der Firma Flüsterbox GmbH – Partner für das Hinweisgeberschutzgesetz



Was soll das – fragen sich viele Unternehmen?

Das Hinweisgeberschutzgesetz sollte nicht als Belastung verstanden werden. Die Vorteile sind nicht zu unterschätzen. Die Einführung des Hinweisgebersystems kann helfen, die Führungskultur zu verbessern, Missstände aufzudecken und Schäden im Unternehmen zu vermeiden.

Was bedeutet Hinweisgeberschutzgesetz?

Das Hinweisgeberschutzgesetz war für viele Unternehmen bisher ein unbekannter Begriff. Der Begriff des Hinweisgebers ist einigen eher als „Whistleblower“ bekannt. Oft wird die Begrifflichkeit mit dem Namen Edward Snowden verbunden. Der Begriff Hinweisgeber bezeichnet Personen, welche bisher unbekannt Informationen veröffentlichen und Missstände offenlegen. Grundlage für das deutsche Hinweisgeberschutzgesetz ist die Richtlinie der EU für Whistleblower, welche die EU-Vertragsstaaten umzusetzen haben.

Was will der Gesetzgeber damit erreichen?

Wie es der umständliche Name des Gesetzes schon ausdrückt: Ziel des Gesetzes ist vorrangig der Schutz von Hinweisgebern. Diese sollen wegen der Offenlegung

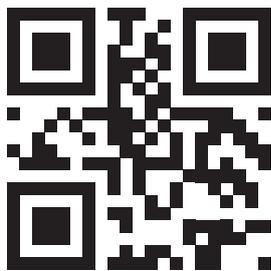
von Missständen keine Benachteiligung erfahren. Das Hinweisgeberschutzgesetz knüpft beim Arbeitgeber als Beschäftigungsgeber an. Der Anwendungsbereich umfasst alle Personen, die in ihrem beruflichen Umfeld Informationen über Verstöße, insbesondere gegen gesetzliche Vorschriften oder Missstände, erlangt haben und diese den betroffenen Unternehmen mitteilen möchten.

Welche Hinweise schützt der Gesetzgeber?

Das Gesetz gilt für Meldungen von Informationen über strafbewehrte Verstöße, bußgeldbewehrte Verstöße (bei Schutz von Leib, Leben oder Gesundheit oder dem Schutz von Rechten Beschäftigter), oder sonstige Verstöße gegen Rechtsvorschriften des Bundes oder der Länder entsprechend der Aufzählung im Gesetz.

Fortsetzung auf Seite 32

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



Fortsetzung von Seite 31

Wer steht unter Schutz?

Das Gesetz schützt Mitarbeiter (Vollzeit, Teilzeit, geringfügig, befristet usw.) Dienstleister, Geschäftspartner, freiberuflich Tätige u. a. Das gilt sowohl vor Aufnahme des Vertrages, während des Vertragsverhältnisses als auch nach Beendigung.

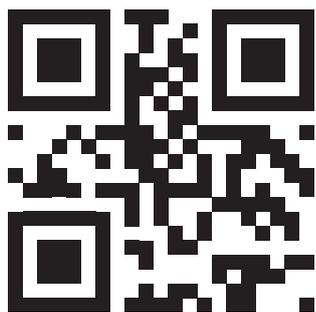
Wer ist betroffen?

Betroffen sind Beschäftigungsgeber mit jeweils in der Regel mehr als 50 Beschäftigten. Unabhängig von der Beschäftigtenzahl sind bestimmte Unternehmen nach dem Wertpapierhandelsgesetz, dem Börsengesetz usw. zur Erfüllung verpflichtet.

Wann soll die Regelung greifen?

Das Gesetz soll für alle Unternehmen mit einer Beschäftigtenzahl von mindestens 250 Mitarbeitern ab 02.07.2023 gelten. Für Unternehmen mit einer Beschäftigtenzahl von 50 bis 249 Mitarbeiter soll eine Übergangsfrist bis zum 16.12.2023 gelten.

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



Was ist zu tun?

Unternehmen müssen grundsätzlich eine interne Meldestelle einrichten, damit vertrauliche Meldungen abgegeben werden können. Eine interne Meldestelle bezeichnet eine Kontaktstelle für Meldungen, an welche sich der Hinweisgeber wenden kann. Die Meldestelle muss die Meldung in mündlicher Form oder in Textform ermöglichen. Mündliche Meldungen müssen per Telefon oder mittels einer anderen Art der Sprachübermittlung möglich sein.

Ist die Einrichtung digital möglich?

Es besteht die Möglichkeit, ein digitales Hinweisgebersystem einzuführen oder von einem Anbieter zu übernehmen. Es muss auf jeden Fall immer die Vertraulichkeit gewahrt sein.

Wer betreut die Meldestellen?

Das organisatorische Unternehmen hat eine beauftragte Person zu bestellen. Diese ist in ihrer Tätigkeit unabhängig. Es ist sicherzustellen, dass keine Interessenkonflikte entstehen und dass die beauftragte Person über die notwendige Fachkunde verfügt. Die beauftragte Person ist zur Verschwiegenheit verpflichtet und hat die Vertraulichkeit der Identität des Hinweisgebers sowie sonstigen Personen zu wahren, die Gegenstand einer Meldung sind oder in der Meldung genannt werden.

Was bedeutet externe Meldestelle?

Der Hinweisgeber hat auch die Möglichkeit, eine externe Meldestelle zu kontaktieren. Das Un-

ternehmen sollte allerdings vorrangig seine interne Meldestelle bewerben. Es soll vermieden werden, dass Missstände im Unternehmen gerade extern bekannt werden.

Kann die Betreuung einem externen Beauftragten übertragen werden?

Die Übertragung an einen externen Beauftragten ist vom Gesetz ausdrücklich vorgesehen. Der externe Dienstleister kann von der Stellung des technischen Systems für die Meldestellen bis zur Betreuung der Meldestellen den wesentlichen Teil der Aufgaben übernehmen (Stellung des Systems, Betreuung des Systems, Kommunikation mit dem Hinweisgeber, Sicherstellung der Fachkunde usw.). Die Firma Flusterbox GmbH wird als externer Dienstleister tätig.

Was bedeutet anonyme Meldung?

Die ursprüngliche Gesetzesversion hatte die Verpflichtung vorgesehen, die Meldestelle in der Form einzurichten, dass anonym eingehende Meldungen bearbeitet werden können. Diese Verpflichtung enthält die gesetzliche Regelung aktuell nicht mehr. Wir bieten dennoch die Möglichkeit der anonymen Meldung an. Die nationale und internationale Erfahrung zum Whistleblowing hat gezeigt, dass 50 % der erfolgreichen Hinweise auf Missstände der Firma aus anonymen Meldungen stammen. Gerade bei der ersten Kontaktaufnahme ist die Hemmschwelle sehr hoch. Unternehmen sollten deshalb schon aus Selbstschutz anonyme Meldekanäle anbieten.

Fortsetzung auf Seite 33

Fortsetzung von Seite 32

Gibt es einen Unterschied zwischen Anonymität und Wahrung der Identität?

Ja! Das Hinweisgeberschutzgesetz verlangt in der aktuellen Fassung die Wahrung der Identität, aber nicht die Anonymität. Die Pflicht zur Wahrung der Identität beinhaltet die Verpflichtung des Betreuers der Meldestelle, die Identität des Hinweisgebers nicht bekanntzugeben. Der beauftragten Person für die Meldestelle ist die Identität allerdings bekannt. Im Gegensatz hierzu wird bei einer anonymen Meldung auch dem Betreuer der Meldestelle die Identität nicht bekannt.

Was ist nach Eingang einer Meldung zu tun?

Das Unternehmen hat dem Hinweisgeber innerhalb von 7 Tagen den Eingang des Hinweises zu bestätigen. Es muss dann überlegen, welche Folgemaßnahmen aufgrund des Hinweises zu treffen sind. Innerhalb von 3 Monaten muss dem Hinweisgeber mitgeteilt werden, welche Folgemaßnahmen ergriffen wurden.

Was bieten Dienstleister an?

Der Großteil der Anbieter bietet Ihnen als reine technische Lösung ein System als Hinweisgebersoftware, welche den Zugang des Hinweisgebers zu einer Meldeplattform gewährt.

Mit diesem System könnte dann das Unternehmen die interne Meldestelle mittels eines beauftragten Mitarbeiters mit der not-

wendigen Fachkunde betreiben. Mit der Übernahme der reintechnischen Lösung verbleibt es bei der Pflicht des Unternehmens, eine fachkundige Person zu beauftragen, zu schulen und mit der Betreuung der Meldestelle zu betrauen.

Was bieten wir?

Wir gehen über die Bereitstellung der technischen Lösung hinaus. Die Flüsterbox GmbH bietet dem Unternehmen neben der technischen Lösung zur Stellung der Meldekanäle (auch zur Bearbeitung anonymer Meldungen und der anonymen Kommunikation mit dem Hinweisgeber) ergänzend die Betreuung der Meldestelle als externe Fachkraft.

Die Betreuung beginnt mit der Entgegennahme des Hinweises und der Aufnahme der Kommunikation mit dem Hinweisgeber, über die Beratung zu den Folgemaßnahmen bis hin zur Dokumentation und einem Abschlussbericht an. Das Unternehmen bleibt lediglich für die gegebenenfalls erforderliche Durchführung der Folgemaßnahmen verantwortlich.

Wir sichern Sie auch auf rechtlichem Gebiet bei der Beratung von Folgemaßnahmen ab, ohne dass Sie hierfür weitere Kosten zahlen müssen. Wir arbeiten zu diesem Zwecke mit der Kanzlei bwp zusammen. Die Kanzlei bwp ist eine auf das Arbeitsrecht spezialisierte Kanzlei, welche in diesem Zusammenhang auf Grundlage der anwaltlichen Verschwiegenheit tätig wird.

Vertrauen Sie unserer Expertise im Arbeitsrecht und zum Datenschutz.

Wir betreuen Sie gern.

Ihr Weg zu uns:



Kontaktieren Sie uns im Falle des bestehenden Interesses, aber auch bei Fragen und Anregungen.

Ronny Neumann
Geschäftsführer
der Flüsterbox GmbH

Telefon: 0371 28098340
Email: info@flueterbox.de

Sie können uns ebenso über die Kanzlei bwp kontaktieren:



Ronny Neumann
Rechtsanwalt und Partner
der Kanzlei bwp mbB

Telefon: 0371 33493290
Email: chemnitz@rechtsanwaelte-bwp.de

Ahornstraße 38
09112 Chemnitz

Bildung

Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie



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

1. **Weiterbildung gemäß § 5 Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz**
(auch als Inhouse-Schulung möglich)
regelmäßig an allen Standorten (wochentags und samstags)
Termine siehe Homepage oder über QR-Code
2. **Beschleunigte Grundqualifikation**
(auch für Umsteiger)
Chemnitz: ab 24.07.2023 oder 04.10.2023
Leipzig: ab 01.11.2023
Zwickau: ab 28.08.2023 oder 27.11.2023
3. **Erwerb Fahrerlaubnis**
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)
Chemnitz: ab 18.09.2023
Leipzig: ab 16.10.2023
Zwickau: ab 16.10.2023
4. **Schulungen Gefahrgut**
(Erstschulungen und Auffrischungen)
Chemnitz: Erstschulung ab 07.09.2023, Auffrischung ab 09.09.2023
Leipzig: Erstschulung ab 12.12.2023, Auffrischung ab 22.09.2023
Zwickau: Erstschulung ab 13.11.2023, Auffrischung ab 25.08.2023
5. **Gabelstapler- und Ladekranausbildung**
Chemnitz: ab 02.09.2023 Gabelstapler, ab 28.08.2023 Ladekran
Leipzig: ab 03.11.2023 Gabelstapler, ab 16.10.2023 Ladekran
Zwickau: ab 23.10.2023 Gabelstapler
6. **Ladungssicherung, Digitaler Tachograph**
7. **Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen**
in Chemnitz ab 23.10.2023
8. **Fahrlehrerausbildung Klasse CE (Lkw)**
in Chemnitz ab 09.10.2023 (Vollzeit)
9. **Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)**
in Chemnitz ab April 2024 (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
Instagram/#verkehrsinstitutchemnitz

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“		
Vollzeitlehrgang Montag – Freitag	04.09. – 22.09.2023	Leipzig
Vollzeitlehrgang Montag – Freitag	01.11. – 21.11.2023	Dresden
2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr - Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“		
Omnibus- und Gelegenheitsverkehr	16.10. – 27.10.2023	Dresden
Taxi-/Mietwagenverkehr	16.10. – 24.10.2023	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	25.08. – 26.08.2023	Dresden
Grundschulung TRGS 520	13.09. – 15.09.2023	Dresden
4. Gefahrgutausbildung		
ADR Basiskurs (Samstag - Freitag - Samstag)	16.09.+ 22.09.+ 23.09.2023	Dresden
ADR Basiskurs (Samstag - Freitag - Samstag)	07.10.+ 13.10.+ 14.10.2023	Leipzig
ADR Auffrischkurs (Samstag + Samstag)	16.09. + 23.09.2023	Leipzig
ADR Auffrischkurs (Montag + Dienstag)	18.09. + 19.09.2023	Dresden
ADR Aufbaukurs Klasse 1	30.09.2023	Dresden
Gefahrgutbeauftragtenschulung Ersts. + FoBi	25.09. – 28.09.2023	Leipzig
Gefahrgutbeauftragtenschulung Ersts. + FoBi	13.11. – 16.11.2023	Dresden
5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung		
Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnisse	25.08. – 26.08.2023	Dresden
Gabelstapler-Ausbildung Jährliche Pflichtunterweis.	25.08.2023	Dresden
Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse	28.08. – 30.08.2023	Dresden
Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.	25.08. – 26.08.2023	Leipzig
Lkw-Ladekranführer - Jährliche Pflichtunterweis.	25.08.2023	Leipzig
Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vork.	15.09. – 16.09.2023	Dresden
Lkw-Ladekranführer - Jährliche Pflichtunterweis.	15.09.2023	Dresden
Hubarbeitsbühnenausbildung	25.09. – 26.09.2023	Dresden
6. Weiterbildung für Unternehmer und Führungskräfte		
GesprächsFÜHRUNG	03.11.2023	Leipzig
GesprächsFÜHRUNG	10.11.2023	Dresden
7. Praxisseminare - förderfähig		
Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS	Termine auf Anfrage	alle + Inhouse
Eco-Training	Termine auf Anfrage	alle + Inhouse
8. Berufskraftfahrerweiterbildung		
SVG Öko Drive III (KB 1 + 3)	12.08.2023	Dresden
SVG Brandschutz (KB 3)	19.08.2023	Dresden
SVG Fahrer:innen als Imagräger III (KB 1+ 3)	26.08.2023	Dresden
SVG Notfallmanagement III (KB 3)	26.08.2023	Leipzig
SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3)	02.09.2023	Dresden
SVG Kipperfahrzeuge (KB 1 + 3)	09.09.2023	Dresden
SVG Ladungssicherung (KB 1)	16.09.2023	Dresden
SVG Risikosituationen (KB 1)	16.09.2023	Leipzig
SVG Notfallmanagement III (KB 3)	16.09.2023	Niederdorf
SVG Fahrer:innen als Imagräger III (KB 1+ 3)	30.09.2023	Niederdorf
SVG Pausen mit System III (KB 2)	14.10.2023	Leipzig
SVG Pausen mit System III (KB 2)	21.10.2023	Niederdorf
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)	21.08. – 25.08.2023	Dresden
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)	04.09. – 08.09.2023	Leipzig / Niederdorf

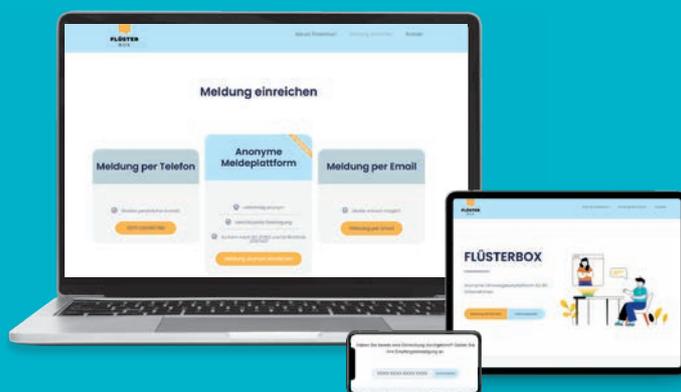
Anmeldung/Informationen/weitere Termine unter www.svg-dresden.de

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH

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

┌

└



Unternehmen mit **mehr als 50 Mitarbeitern** müssen aufgrund gesetzlicher Vorschriften Schutzmaßnahmen für Whistleblower einführen.

Die **Flüsterbox GmbH mit Sitz in Chemnitz** bietet eine **eigenständige Lösung unter optionaler anwaltlicher Aufsicht** an. Die angebotene sichere Lösung funktioniert als unabhängiger Meldekanal. Wir werden als Beauftragte des Unternehmens tätig und garantieren dem Hinweisgeber auf Wunsch seine Anonymität. Der anonyme und der nicht anonyme Hinweisgeber kommuniziert direkt mit uns und wir kommunizieren als **Bindeglied mit dem betroffenen Unternehmen**.

Das Hinweisgebersystem **funktioniert wie ein Tresor**, welcher nur für den Hinweisgeber und das Unternehmen zugänglich ist. Hinweisgeber erhalten vor dem Einreichen eines Berichts einen **Code**. Dieser wird zwingend für künftiges Einloggen in das Schließfach benötigt. Mit diesem Zugang für den Hinweis ist ein **anonymer Dialog** zwischen Hinweisgeber und Bearbeiter möglich.



Ihr Weg zur Flüsterbox.

Flüsterbox GmbH
Am Gehege 1
09128 Chemnitz

Tel. +49 (0) 371 280 983 40

Kontakt zu unserem Vertrauensanwalt:
Rechtsanwalt / Fachanwalt für Arbeitsrecht
Ronny Neumann
Ahornstraße 38
09112 Chemnitz

Tel. +49 (0) 371 334 932 90
Mail: chemnitz@rechtsanwaelte-bwp.de

