

10/2023

Sächsische



# Verkehrsnachrichten



#mauteverest

SO KOMMEN WIR NICHT  
ÜBER DEN BERG!



Zeitschrift des Landesverbandes des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V.



## Wir gratulieren ganz herzlich ...

### im Monat Oktober 2023



#### zum 80. Geburtstag:

Herr Eberhard Kosuch,  
Transportunternehmen Kosuch,  
Borsdorf

#### zum 65. Geburtstag:

Herr Eckhard Tröger, Tröger Transporte GbR,  
Stützengrün OT Hundshübel

#### zum 60. Geburtstag:

Frau Ina Bachmann, ATL GmbH,  
Hohenstein-Ernstthal OT Wüstenbrand  
Frau Anja Fischer,  
TRD Reisen Dresden GmbH & Co KG,  
Dresden

#### zum Firmenjubiläum 30 Jahre:

Unitrans Hauptvogel GmbH,  
Klipphausen OT Röhrsdorf  
Lkw-Fuhrbetrieb Thomas Biermann,  
Inh. Matthias Biermann,  
Leipzig

#### zum Firmenjubiläum 25 Jahre:

UBK Transport GmbH, Haselbachtal,  
OT Reichenbach  
Transportunternehmen P. Kotal,  
Inh. Rico Kotal,  
Lauta

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

### „Sächsische Verkehrsnachrichten“

Herausgeber:  
Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes  
(LSV) e.V.  
Palaisplatz 4  
01097 Dresden

Telefon: 0351 8143270  
Telefax: 0351 8143277  
E-Mail: info@lsv-ev.de

Internet: www.lsv-ev.de  
Präsident: Wieland Richter

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

Anzeigen: Petra Gerber

Titelfoto: BGL e.V.

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag  
abgegolten.

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

Gesamtherstellung:  
Lößnitz Druck GmbH, Radebeul  
Güterhofstraße 5  
01445 Radebeul

Telefon: 0351 8309890  
0351 8309892

Telefax: 0351 8309893

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>Wir gratulieren ganz herzlich ...</b>		TRwS 779 „Technische Regel wassergefährdender Stoffe“ neu erschienen	15
im Monat Oktober 2023	2	GGVSEB neu gefasst	15
<b>Verkehrspolitik</b>		Ladungsdiebstähle	15
Intelligenter Tachograf: neueste Entwicklungen	4	<b>Personenverkehr</b>	
Bundestag beschließt: Drittes Mautänderungsgesetz tritt zum 1. Dezember 2023 in Kraft	4	Durchführungsverordnung zum Smart Tacho 2 ab 21. August 2023 rechtskräftig	16
Mautsätze ab 01.12.2023 in Euro je Kilometer für die CO <sub>2</sub> -Emissionsklassen 1 bis 5	5	Reiserecht-Urteil: Verzögerung bei Sicherheitskontrollen kein Reisemangel	17
Mauterhöhung ab 01.12.2023 in Prozent und Auswirkung auf die Gesamtkosten	6	ITALIEN: Neue Verkehrsbeschränkungen in Mailand ab Oktober 2023	17
Mautsätze ab 01.07.2024 in Euro je Kilometer	7	Aktualisierte Checkliste zu Reiseaktivitäten	18
Lang-Lkw Typ 1: Fristverlängerung bis 31.12.2026 – offizielle Meldung des BMDV vom 12.10.2023	8	<b>Sozialversicherung</b>	
Vierte Stufe internetbasierte Fahrzeugzulassung am 1. September 2023 in Kraft getreten	8	Bundeskabinett beschließt Sozialversicherungsrechengrößen 2024	18
Flottenbetreiber müssen korrektes Fahrzeuggewicht im Toll-Collect Kundenportal überprüfen	9	<b>Spedition/Logistik</b>	
Lkw-Kartell: Neue Entwicklungen im Berufungsverfahren vor dem Oberlandesgericht München	9	EuGH: Transport von Leercontainern vor Be- und nach Entladung ist Teil des kombinierten Verkehrs	19
<b>Verbandspolitik</b>		CBAM – Risiken für indirekte Zollvertreter	20
Mitgliederversammlung des BGL e.V.: AmpelKoalition enttäuscht die Logistikbranche	10	DSLVL-Leitfaden zur Beförderung von Feuerwerkskörpern auf der Straße	21
<b>Internationaler Verkehr</b>		Dramatischer Anstieg der Logistikkosten im Stückgutbereich: Neue Herausforderungen für die Branche	22
Verlängerung der genehmigungsfreien Beförderungen im Wechsel- und Transitverkehr bis zum 30. Juni 2024	11	DSLVL Fachausschuss Schienengüterverkehr/ Kombiniertes Verkehr trifft sich in Berlin	22
Alpentransit – Italien verklagt Österreich vor dem EuGH	11	<b>Recht</b>	
ITALIEN: Totwinkelassistent für Lkw ab 12 t zGM ab 01. Oktober 2023 in Mailand obligatorisch	11	BAG: Betriebsratsvorsitzender kann nicht gleichzeitig Datenschutzbeauftragter sein	23
TÜRKEI/GEORGIEN: Neue Anordnung über die Ausreise an der Grenzübergangsstelle Sarp ab dem 25.09.2023	12	BAG: Zeitarbeit – gleiches Arbeitsentgelt – Abweichung durch Tarifvertrag	23
UKRAINE: LETTLAND-RUSSLAND: Schließung der Grenzübergänge Vientuli (LV) – Ludonka (RUS) und Pededze (LV) – Brunishevo (RUS)	12	Dauerbrenner: Wann ist eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung erschüttert?	24
VEREINIGTES KÖNIGREICH: Entsendungserklärung – Durchsetzung begann am 1. Oktober 2023	12	Urteil zu Unfallhaftung: Wendemanöver mit Folgen	26
<b>Gefahrgut</b>		Nutzung von Kundendaten auf privaten Endgeräten unzulässig	26
Änderungen in den Gefahrgutvorschriften ADR/RID/ADN für das Jahr 2025	13	<b>Bildung</b>	
Regeln für den Gefahrgut-Versand	13	Bundesgesetzblatt: Überarbeitete Fortbildungsordnungen in Kraft getreten	28
Richtlinien für Lithium-Ionen-Batterien in Containern	14	Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	30
RSEB 2023 im Verkehrsblatt bekannt gemacht	14	Angebote der SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	31

## Verkehrspolitik

### Intelligenter Tachograf: neueste Entwicklungen

Vor dem Hintergrund der Schwierigkeiten bei der Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers der 2. Version, der in alle Neufahrzeuge ab dem 21. August 2023 eingebaut werden muss, hat die EU-Kommission Rahmenbedingungen aufgezeigt. Hintergrund ist der Mangel einer ausreichenden Anzahl von intelligenten Fahrtenschreibern der 2. Version, die ab dem 21. August eigentlich in alle Neufahrzeuge eingebaut sein müssen, um zugelassen zu werden.

Das deutsche Verkehrsministerium hatte aus diesem Grund die Bundesländer gebeten, eine Toleranzperiode bis zum 31. Dezember 2023 zu schaffen, während der Neufahrzeuge, die mit dem intelligenten Tachografen der 1. Version ausgestattet sind, zu gewährleisten:

<https://mybgl.net/activities/64ef-04c1e02a3c00075f742f>

Andere EU-Mitgliedsstaaten haben ebenfalls Toleranzperioden gewährt.

Um unterschiedlichen Regelungen in der EU entgegenzuwirken und eine einheitliche Vorgehensweise in der Europäischen Union zu garantieren, hat die EU-Kommission jetzt folgende Regeln beschlossen:

1. Die Generaldirektion MOVE (EU-Kommission) erlaubt den Mitgliedstaaten, eine Toleranzperiode bis zum 31. Dezember 2023 bei der Zulassung von Neufahrzeugen, die mit dem intelligenten Fahrtenschreiber 1 ausgerüstet sind, zu gewähren, unabhängig davon, ob

das Fahrzeug im innerstaatlichen oder im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.

2. Die GD MOVE beobachtet die Versorgungslage in den nächsten Monaten, schließt aber eine Verlängerung der Toleranzperiode zum jetzigen Zeitpunkt aus.

3. Die GD MOVE schlägt vor, dass der Austausch eines intelligenten Fahrtenschreibers 1 durch einen intelligenten Fahrtenschreiber 2 in Fahrzeugen, die zwischen dem 21.08.2023 und dem 31.12.2023 zugelassen werden und mit einem intelligenten Fahrtenschreiber 1 ausgestattet sind, bis spätestens 18. August 2025 erfolgen könnte, damit dieser Termin mit der Nachrüstungsfrist für den grenzüberschreitenden Verkehr, der zuvor mit einem intelligenten Fahrtenschreiber 1 ausgestattet war, in Einklang gebracht werden kann.

4. Die GD MOVE teilt schließlich mit, dass die Ausnahmen von der Anwendung des Entsendegesetzes nur für Fahrzeuge mit dem intelligenten Fahrtenschreiber der 2. Version möglich ist.

fügt. Dadurch steigen die Mautgebühren um bis zu 83 Prozent. Die neuen Mautsätze werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen 1 bis 5 einteilen.

Teil dieser Gesetzesänderung ist das Ende der Mautbefreiung für gasbetriebene Lastkraftwagen zum 1. Januar 2024. Ab diesem Zeitpunkt gelten für sie dieselben Mautsätze wie für Lastkraftwagen mit Dieselantrieb.

Ab dem 1. Juli 2024 werden auch Lastkraftwagen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen mautpflichtig. Beachten Sie bitte: Die Bemessungsgrundlage ist ab dann nicht mehr das zulässige Gesamtgewicht!

Dieses Gesetz ist Teil eines umfassenden Gesetzespakets, zu dem auch das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungen für die Verkehrsinfrastruktur gehört. Die Mehrheit der Ausbauprojekte im Bundesschiennetz wird nun als „von überragendem öffentlichen Interesse“ betrachtet. Außerdem wurden viele Streckenausbauprojekte in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Als Kompensation wurde auch der beschleunigte Ausbau der Kapazitäten im Bundesfernstraßennetz in das Gesetz aufgenommen. Die Änderungen im Mautgesetz und im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz waren Gegenstand intensiver Verhandlungen innerhalb der Ampel-Regierung, die zu gegenseitigen Blockaden und zu Verzögerungen der Gesetzesvorhaben führten, was sich nachteilig auf die Wirtschaft auswirkte.

Fortsetzung auf Seite 5

### Bundestag beschließt: Drittes Mautänderungsgesetz tritt zum 1. Dezember 2023 in Kraft

Ab dem 1. Dezember 2023 werden dem Straßengüterverkehr neben den bereits bestehenden Kosten für Infrastruktur, Lärm und Luftverschmutzung auch Kosten für CO<sub>2</sub>-Emissionen in Form eines zusätzlichen Mautsatzes hinzuge-



## Mautsätze ab 01.12.2023 in Euro je Kilometer für die CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen 1 bis 5

Schadstoffklasse	Größenklasse	Infra- struktur	Luft	Lärm	CO <sub>2</sub> *)	Total	Mautsatz	Maut-	Maut-
							bis 30.11.2023	Erhöhung absolut	Erhöhung prozentual
Euro VI - CO2-Klasse 1	7,5 bis <12 t	0,067	0,015	0,016	0,080	<b>0,178</b>	<b>0,098</b>	0,080	<b>81,6%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 1	12 bis 18 t	0,109	0,015	0,016	0,100	<b>0,240</b>	<b>0,140</b>	0,100	<b>71,4%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 1	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,143	0,022	0,016	0,124	<b>0,305</b>	<b>0,181</b>	0,124	<b>68,5%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 1	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,023	0,012	0,134	<b>0,324</b>	<b>0,190</b>	0,134	<b>70,5%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 1	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,023	0,012	0,158	<b>0,348</b>	<b>0,190</b>	0,158	<b>83,2%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 2	7,5 bis <12 t	0,067	0,015	0,016	0,076	<b>0,174</b>	<b>0,098</b>	0,076	<b>77,6%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 2	12 bis 18 t	0,109	0,015	0,016	0,096	<b>0,236</b>	<b>0,140</b>	0,096	<b>68,6%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 2	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,143	0,022	0,016	0,118	<b>0,299</b>	<b>0,181</b>	0,118	<b>65,2%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 2	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,023	0,012	0,128	<b>0,318</b>	<b>0,190</b>	0,128	<b>67,4%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 2	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,023	0,012	0,150	<b>0,340</b>	<b>0,190</b>	0,150	<b>78,9%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 3	7,5 bis <12 t	0,067	0,015	0,016	0,072	<b>0,170</b>	<b>0,098</b>	0,072	<b>73,5%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 3	12 bis 18 t	0,109	0,015	0,016	0,090	<b>0,230</b>	<b>0,140</b>	0,090	<b>64,3%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 3	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,143	0,022	0,016	0,111	<b>0,292</b>	<b>0,181</b>	0,111	<b>61,3%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 3	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,023	0,012	0,120	<b>0,310</b>	<b>0,190</b>	0,120	<b>63,2%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 3	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,023	0,012	0,142	<b>0,332</b>	<b>0,190</b>	0,142	<b>74,7%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 4	7,5 bis <12 t	0,067	0,015	0,016	0,040	<b>0,138</b>	<b>0,098</b>	0,040	<b>40,8%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 4	12 bis 18 t	0,109	0,015	0,016	0,050	<b>0,190</b>	<b>0,140</b>	0,050	<b>35,7%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 4	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,143	0,022	0,016	0,063	<b>0,244</b>	<b>0,181</b>	0,063	<b>34,8%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 4	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,023	0,012	0,068	<b>0,258</b>	<b>0,190</b>	0,068	<b>35,8%</b>
Euro VI - CO2-Klasse 4	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,023	0,012	0,079	<b>0,269</b>	<b>0,190</b>	0,079	<b>41,6%</b>
"ZEV" - CO2-Klasse 5	7,5 bis <12 t	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,098</b>	-0,098	<b>-100,0%</b>
"ZEV" - CO2-Klasse 5	12 bis 18 t	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,140</b>	-0,140	<b>-100,0%</b>
"ZEV" - CO2-Klasse 5	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,181</b>	-0,181	<b>-100,0%</b>
"ZEV" - CO2-Klasse 5	>18 t mit 4 Achsen	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,190</b>	-0,190	<b>-100,0%</b>
"ZEV" - CO2-Klasse 5	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>	<b>0,190</b>	-0,190	<b>-100,0%</b>

\*) Die Einstufung in die jeweilige CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse erfolgt spezifisch für jedes einzelne Fahrzeug individuell; der Hersteller muss den CO<sub>2</sub>-Wert bei Herstellung/Auslieferung des Fahrzeugs ausweisen; dieser CO<sub>2</sub>-Wert ist allein maßgeblich für die Einstufung in die jeweilige CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse. Verbrenner mit Erstzulassung vor Juli 2019 werden ausschließlich und dauerhaft in die CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1 eingestuft.

Für alle anderen Fahrzeuge gilt: Die Einstufung in eine bessere als CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1 muss aktiv beim Mautabrechnungs-Dienstleister (z.B. Toll Collect) beantragt und mit den erforderlichen Nachweisen belegt werden! Die Einstufung gilt 6 Jahre ab Erstzulassung des Fahrzeugs; danach erfolgt automatisch eine Neueinstufung, die zu einer Schlechterstellung führen kann!

Fahrzeuge mit Batterieelektrischem-, Wasserstoffbrennstoffzellen- oder Wasserstoffverbrenner-Antrieb sind bis 31.12.2025 komplett mautbefreit.

Fahrzeuge, die mit fossilem oder biogenen CNG oder LNG betrieben werden, sind bis zum 31.12.2023 komplett mautbefreit und sollen ab dem 01.01.2024 vergleichbar wie mit Diesel betriebene Lkw entsprechend ihres individuellen CO<sub>2</sub>-Wertes eingestuft werden.

Ein EURO VI-CNG/LNG wird dann wie ein EURO VI-Diesel behandelt. Die Einstufung der CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse ist auch beim CNG/LNG-Fahrzeug - wie beim Diesel-Lkw - fahrzeugspezifisch vorzunehmen.



# Mauterhöhung ab 01.12.2023 in Prozent und Auswirkung auf die Gesamtkosten

Bei einem bisherigen betriebsindividuellen Mautkostenanteil an den Gesamtkosten von X Prozent (siehe nächste Zeile) ergibt sich eine Gesamtkostensteigerung von Y Prozent (siehe darunterstehende Spalten)

Schadstoffklasse	Größenklasse	Maut- Erhöhung prozentual	Mauterhöhung																			
			1%	2%	3%	4%	5%	6%	7%	8%	9%	10%	11%	12%	13%	14%	15%	16%	17%	18%	19%	20%
Euro I und schlechter	7,5 bis <12 t	40,6%	0,4%	0,8%	1,2%	1,6%	2,0%	2,4%	2,8%	3,2%	3,7%	4,1%	4,5%	4,9%	5,3%	5,7%	6,1%	6,5%	6,9%	7,3%	7,7%	8,1%
	12 bis 18 t	41,9%	0,4%	0,8%	1,3%	1,7%	2,1%	2,5%	2,9%	3,4%	3,8%	4,2%	4,6%	5,0%	5,5%	5,9%	6,3%	6,7%	7,1%	7,5%	8,0%	8,4%
	>18 t mit bis zu 3 Achsen	48,2%	0,5%	1,0%	1,4%	1,9%	2,4%	2,9%	3,4%	3,9%	4,3%	4,8%	5,3%	5,8%	6,3%	6,7%	7,2%	7,7%	8,2%	8,7%	9,2%	9,6%
	>18 t mit 4 Achsen	44,6%	0,4%	0,9%	1,3%	1,8%	2,2%	2,7%	3,1%	3,6%	4,0%	4,5%	4,9%	5,4%	5,8%	6,2%	6,7%	7,1%	7,6%	8,0%	8,5%	8,9%
	>18 t mit 5 und mehr Achsen	45,8%	0,5%	0,9%	1,4%	1,8%	2,3%	2,7%	3,2%	3,7%	4,1%	4,6%	5,0%	5,5%	5,9%	6,4%	6,9%	7,3%	7,8%	8,2%	8,7%	9,2%
Euro II	7,5 bis <12 t	40,8%	0,4%	0,8%	1,2%	1,6%	2,0%	2,4%	2,9%	3,3%	3,7%	4,1%	4,5%	4,9%	5,3%	5,7%	6,1%	6,5%	6,9%	7,3%	7,8%	8,2%
	12 bis 18 t	42,3%	0,4%	0,8%	1,3%	1,7%	2,1%	2,5%	3,0%	3,4%	3,8%	4,2%	4,7%	5,1%	5,5%	5,9%	6,3%	6,8%	7,2%	7,6%	8,0%	8,5%
	>18 t mit bis zu 3 Achsen	42,7%	0,4%	0,9%	1,3%	1,7%	2,1%	2,6%	3,0%	3,4%	3,8%	4,3%	4,7%	5,1%	5,6%	6,0%	6,4%	6,8%	7,3%	7,7%	8,1%	8,5%
	>18 t mit 4 Achsen	39,5%	0,4%	0,8%	1,2%	1,6%	2,0%	2,4%	2,8%	3,2%	3,6%	4,0%	4,3%	4,7%	5,1%	5,5%	5,9%	6,3%	6,7%	7,1%	7,5%	7,9%
	>18 t mit 5 und mehr Achsen	46,4%	0,5%	0,9%	1,4%	1,9%	2,3%	2,8%	3,2%	3,7%	4,2%	4,6%	5,1%	5,6%	6,0%	6,5%	7,0%	7,4%	7,9%	8,4%	8,8%	9,3%
Euro III	7,5 bis <12 t	46,8%	0,5%	0,9%	1,4%	1,9%	2,3%	2,8%	3,3%	3,7%	4,2%	4,7%	5,1%	5,6%	6,1%	6,5%	7,0%	7,5%	8,0%	8,4%	8,9%	9,4%
	12 bis 18 t	46,0%	0,5%	0,9%	1,4%	1,8%	2,3%	2,8%	3,2%	3,7%	4,1%	4,6%	5,1%	5,5%	6,0%	6,4%	6,9%	7,4%	7,8%	8,3%	8,7%	9,2%
	>18 t mit bis zu 3 Achsen	47,1%	0,5%	0,9%	1,4%	1,9%	2,4%	2,8%	3,3%	3,8%	4,2%	4,7%	5,2%	5,7%	6,1%	6,6%	7,1%	7,5%	8,0%	8,5%	8,9%	9,4%
	>18 t mit 4 Achsen	43,7%	0,4%	0,9%	1,3%	1,7%	2,2%	2,6%	3,1%	3,5%	3,9%	4,4%	4,8%	5,2%	5,7%	6,1%	6,6%	7,0%	7,4%	7,9%	8,3%	8,7%
	>18 t mit 5 und mehr Achsen	51,3%	0,5%	1,0%	1,5%	2,1%	2,6%	3,1%	3,6%	4,1%	4,6%	5,1%	5,6%	6,2%	6,7%	7,2%	7,7%	8,2%	8,7%	9,2%	9,7%	10,3%
Euro IV	7,5 bis <12 t	56,3%	0,6%	1,1%	1,7%	2,3%	2,8%	3,4%	3,9%	4,5%	5,1%	5,6%	6,2%	6,8%	7,3%	7,9%	8,5%	9,0%	9,6%	10,1%	10,7%	11,3%
	12 bis 18 t	53,2%	0,5%	1,1%	1,6%	2,1%	2,7%	3,2%	3,7%	4,3%	4,8%	5,3%	5,9%	6,4%	6,9%	7,4%	8,0%	8,5%	9,0%	9,6%	10,1%	10,6%
	>18 t mit bis zu 3 Achsen	56,1%	0,6%	1,1%	1,7%	2,2%	2,8%	3,4%	3,9%	4,5%	5,0%	5,6%	6,2%	6,7%	7,3%	7,8%	8,4%	9,0%	9,5%	10,1%	10,7%	11,2%
	>18 t mit 4 Achsen	52,8%	0,5%	1,1%	1,6%	2,1%	2,6%	3,2%	3,7%	4,2%	4,7%	5,3%	5,8%	6,3%	6,9%	7,4%	7,9%	8,4%	9,0%	9,5%	10,0%	10,6%
	>18 t mit 5 und mehr Achsen	63,0%	0,6%	1,3%	1,9%	2,5%	3,1%	3,8%	4,4%	5,0%	5,7%	6,3%	6,9%	7,6%	8,2%	8,8%	9,4%	10,1%	10,7%	11,3%	12,0%	12,6%
Euro V und EEV	7,5 bis <12 t	63,5%	0,6%	1,3%	1,9%	2,5%	3,2%	3,8%	4,4%	5,1%	5,7%	6,3%	7,0%	7,6%	8,3%	8,9%	9,5%	10,2%	10,8%	11,4%	12,1%	12,7%
	12 bis 18 t	56,5%	0,6%	1,1%	1,7%	2,3%	2,8%	3,4%	4,0%	4,5%	5,1%	5,6%	6,2%	6,8%	7,3%	7,9%	8,5%	9,0%	9,6%	10,2%	10,7%	11,3%
	>18 t mit bis zu 3 Achsen	60,6%	0,6%	1,2%	1,8%	2,4%	3,0%	3,6%	4,2%	4,9%	5,5%	6,1%	6,7%	7,3%	7,9%	8,5%	9,1%	9,7%	10,3%	10,9%	11,5%	12,1%
	>18 t mit 4 Achsen	58,5%	0,6%	1,2%	1,8%	2,3%	2,9%	3,5%	4,1%	4,7%	5,3%	5,9%	6,4%	7,0%	7,6%	8,2%	8,8%	9,4%	9,9%	10,5%	11,1%	11,7%
	>18 t mit 5 und mehr Achsen	69,9%	0,7%	1,4%	2,1%	2,8%	3,5%	4,2%	4,9%	5,6%	6,3%	7,0%	7,7%	8,4%	9,1%	9,8%	10,5%	11,2%	11,9%	12,6%	13,3%	14,0%
Euro VI	7,5 bis <12 t	81,6%	0,8%	1,6%	2,4%	3,3%	4,1%	4,9%	5,7%	6,5%	7,3%	8,2%	9,0%	9,8%	10,6%	11,4%	12,2%	13,1%	13,9%	14,7%	15,5%	16,3%
	12 bis 18 t	71,4%	0,7%	1,4%	2,1%	2,9%	3,6%	4,3%	5,0%	5,7%	6,4%	7,1%	7,9%	8,6%	9,3%	10,0%	10,7%	11,4%	12,1%	12,9%	13,6%	14,3%
	>18 t mit bis zu 3 Achsen	68,5%	0,7%	1,4%	2,1%	2,7%	3,4%	4,1%	4,8%	5,5%	6,2%	6,9%	7,5%	8,2%	8,9%	9,6%	10,3%	11,0%	11,6%	12,3%	13,0%	13,7%
	>18 t mit 4 Achsen	70,5%	0,7%	1,4%	2,1%	2,8%	3,5%	4,2%	4,9%	5,6%	6,3%	7,1%	7,8%	8,5%	9,2%	9,9%	10,6%	11,3%	12,0%	12,7%	13,4%	14,1%
	>18 t mit 5 und mehr Achsen	83,2%	0,8%	1,7%	2,5%	3,3%	4,2%	5,0%	5,8%	6,7%	7,5%	8,3%	9,1%	10,0%	10,8%	11,6%	12,5%	13,3%	14,1%	15,0%	15,8%	16,6%

## Mautsätze ab 01.07.2024 in Euro je Kilometer



Schadstoffklasse	Größenklasse	Infra- struktur	Luft	Lärm	CO <sub>2</sub> *)	Total	Mautsatz	Maut-	Maut-
							30.11.2023	Erhöhung absolut	Erhöhung prozentual
Euro I und schlechter	>3,5 bis <7,5 t	0,052	0,102	0,014	0,080	<b>0,248</b>	<b>0,000</b>	0,248	entfällt
Euro I und schlechter	7,5 bis <12 t	0,066	0,114	0,016	0,080	<b>0,276</b>	<b>0,196</b>	0,080	<b>40,8%</b>
Euro I und schlechter	12 bis 18 t	0,107	0,123	0,016	0,104	<b>0,350</b>	<b>0,246</b>	0,104	<b>42,3%</b>
Euro I und schlechter	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,141	0,169	0,016	0,158	<b>0,484</b>	<b>0,326</b>	0,158	<b>48,5%</b>
Euro I und schlechter	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,187	0,012	0,158	<b>0,512</b>	<b>0,354</b>	0,158	<b>44,6%</b>
Euro I und schlechter	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,187	0,012	0,162	<b>0,516</b>	<b>0,354</b>	0,162	<b>45,8%</b>
Euro II	>3,5 bis <7,5 t	0,052	0,098	0,014	0,080	<b>0,244</b>	<b>0,000</b>	0,244	entfällt
Euro II	7,5 bis <12 t	0,066	0,113	0,016	0,080	<b>0,275</b>	<b>0,195</b>	0,080	<b>41,0%</b>
Euro II	12 bis 18 t	0,107	0,121	0,016	0,104	<b>0,348</b>	<b>0,244</b>	0,104	<b>42,6%</b>
Euro II	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,141	0,164	0,016	0,138	<b>0,459</b>	<b>0,321</b>	0,138	<b>43,0%</b>
Euro II	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,182	0,012	0,138	<b>0,487</b>	<b>0,349</b>	0,138	<b>39,5%</b>
Euro II	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,182	0,012	0,162	<b>0,511</b>	<b>0,349</b>	0,162	<b>46,4%</b>
Euro III	>3,5 bis <7,5 t	0,052	0,079	0,014	0,080	<b>0,225</b>	<b>0,000</b>	0,225	entfällt
Euro III	7,5 bis <12 t	0,066	0,088	0,016	0,080	<b>0,250</b>	<b>0,170</b>	0,080	<b>47,1%</b>
Euro III	12 bis 18 t	0,107	0,101	0,016	0,104	<b>0,328</b>	<b>0,224</b>	0,104	<b>46,4%</b>
Euro III	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,141	0,134	0,016	0,138	<b>0,429</b>	<b>0,291</b>	0,138	<b>47,4%</b>
Euro III	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,149	0,012	0,138	<b>0,454</b>	<b>0,316</b>	0,138	<b>43,7%</b>
Euro III	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,149	0,012	0,162	<b>0,478</b>	<b>0,316</b>	0,162	<b>51,3%</b>
Euro IV	>3,5 bis <7,5 t	0,052	0,055	0,014	0,080	<b>0,201</b>	<b>0,000</b>	0,201	entfällt
Euro IV	7,5 bis <12 t	0,066	0,059	0,016	0,080	<b>0,221</b>	<b>0,141</b>	0,080	<b>56,7%</b>
Euro IV	12 bis 18 t	0,107	0,063	0,016	0,100	<b>0,286</b>	<b>0,186</b>	0,100	<b>53,8%</b>
Euro IV	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,141	0,080	0,016	0,134	<b>0,371</b>	<b>0,237</b>	0,134	<b>56,5%</b>
Euro IV	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,087	0,012	0,134	<b>0,388</b>	<b>0,254</b>	0,134	<b>52,8%</b>
Euro IV	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,087	0,012	0,160	<b>0,414</b>	<b>0,254</b>	0,160	<b>63,0%</b>
Euro V und EEV	>3,5 bis <7,5 t	0,052	0,043	0,014	0,080	<b>0,189</b>	<b>0,000</b>	0,189	entfällt
Euro V und EEV	7,5 bis <12 t	0,066	0,043	0,016	0,080	<b>0,205</b>	<b>0,125</b>	0,080	<b>64,0%</b>
Euro V und EEV	12 bis 18 t	0,107	0,052	0,016	0,100	<b>0,275</b>	<b>0,175</b>	0,100	<b>57,1%</b>
Euro V und EEV	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,141	0,062	0,016	0,134	<b>0,353</b>	<b>0,219</b>	0,134	<b>61,2%</b>
Euro V und EEV	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,062	0,012	0,134	<b>0,363</b>	<b>0,229</b>	0,134	<b>58,5%</b>
Euro V und EEV	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,062	0,012	0,160	<b>0,389</b>	<b>0,229</b>	0,160	<b>69,9%</b>
Euro VI	>3,5 bis <7,5 t	0,052	0,011	0,014	0,074	<b>0,151</b>	<b>0,000</b>	0,151	entfällt
Euro VI	7,5 bis <12 t	0,066	0,015	0,016	0,080	<b>0,177</b>	<b>0,097</b>	0,080	<b>82,5%</b>
Euro VI	12 bis 18 t	0,107	0,015	0,016	0,100	<b>0,238</b>	<b>0,138</b>	0,100	<b>72,5%</b>
Euro VI	>18 t mit bis zu 3 Achsen	0,141	0,022	0,016	0,124	<b>0,303</b>	<b>0,179</b>	0,124	<b>69,3%</b>
Euro VI	>18 t mit 4 Achsen	0,155	0,023	0,012	0,134	<b>0,324</b>	<b>0,190</b>	0,134	<b>70,5%</b>
Euro VI	>18 t mit 5 und mehr Achsen	0,155	0,023	0,012	0,158	<b>0,348</b>	<b>0,190</b>	0,158	<b>83,2%</b>

\*) Die in dieser Spalte angegebenen Werte entsprechen der CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1; die CO<sub>2</sub>-Emissionsklassen 2 bis 5 weisen niedrigere Werte aus.

Die Einstufung in die jeweilige CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse erfolgt spezifisch für jedes einzelne Fahrzeug individuell; der Hersteller muss den CO<sub>2</sub>-Wert bei Herstellung/Auslieferung des Fahrzeugs ausweisen; dieser CO<sub>2</sub>-Wert ist allein maßgeblich für die Einstufung in die jeweilige CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse.

Verbrenner mit Erstzulassung vor Juli 2019 werden ausschließlich und dauerhaft in die CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1 eingestuft.

Für alle anderen Fahrzeuge gilt: Die Einstufung in eine bessere als CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse 1 muss aktiv beim Mautabrechnungs-Dienstleister (z.B. Toll Collect) beantragt und mit den erforderlichen Nachweisen belegt werden. Die Einstufung gilt 6 Jahre ab Erstzulassung des Fahrzeugs; danach erfolgt automatisch eine Neueinstufung, die zu einer Schlechterstellung führen kann.

Fahrzeuge mit Batterieelektrischem-, Wasserstoffbrennstoffzellen- oder Wasserstoffverbrenner-Antrieb sind bis 31.12.2025 komplett mautbefreit.

Fahrzeuge, die mit fossilem oder biogenen CNG oder LNG betrieben werden, sind bis zum 31.12.2023 komplett mautbefreit und werden ab dem 01.01.2024 vergleichbar wie mit Diesel betriebene Lkw entsprechend ihres individuellen CO<sub>2</sub>-Wertes eingestuft werden.

Ein EURO VI-CNG/LNG wird dann wie ein EURO VI-Diesel behandelt. Die Einstufung der CO<sub>2</sub>-Emissionsklasse ist auch beim CNG/LNG-Fahrzeug - wie beim Diesel-Lkw - fahrzeugspezifisch vorzunehmen.

Fahrzeuge mit Partikelminderungskategorie (PMK) werden ab 1. Dezember 2023 nicht mehr in eine bessere Schadstoffklasse eingestuft. Zukünftig fallen Fahrzeuge mit den Maut-Schadstoffklassen „Euro 2 + PMK 1“ in die Maut-Schadstoffklasse 2, nicht mehr in die Maut-Schadstoffklasse 3. Für Fahrzeuge mit „Euro 3 + PMK 2“ gilt die Maut-Schadstoffklasse 3, nicht mehr die Maut-Schadstoffklasse 4.

© Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. - 10-2023

## **Lang-Lkw Typ 1: Fristverlängerung bis 31.12.2026 – offizielle Meldung des BMDV vom 12.10.2023**

„Das BMDV hat einen Verordnungsentwurf vorgelegt, der den Einsatz von Lang-Lkw des Typ 1 auch nach Auslaufen der befristeten Zulassung Ende Dezember 2023 erlauben soll. Die erforderliche Ressortabstimmung ist abgeschlossen, nun startete die Länder- und Verbändeanhörung.“

### **Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr:**

„Ich habe mich innerhalb der Bundesregierung erfolgreich dafür eingesetzt, dass der Lang-Lkw Typ 1 auch nach 2023 weiter fahren kann. Der Lang-Lkw Typ 1 ermöglicht es, mehr Güter bei weniger Fahrten zu transportieren, das spart CO<sub>2</sub> und entlastet unsere Straßen. Darauf dürfen wir auch in Zukunft nicht verzichten. Mit einer neuen Verordnung schaffen wir Planungssicherheit für die Logistiker. Die befristete Zulassung wird nach der Ressortabstimmung kompromisshalber zunächst um drei Jahre bis zum 31.12.2026 verlängert. Unser langfristiges Ziel ist es, den Lang-Lkw 1 dauerhaft in Deutschland zu erlauben.“

Lang-Lkw des Typ 1 sind Sattelkraftfahrzeuge bis zu einer Gesamtlänge von aktuell 17,88 Metern. Der Einsatz des Lang-Lkw Typ 1 ist erneut für einen Versuchszeitraum befristet, um die künftige Entwicklung wissenschaftlich begleiten zu können. Weitere Untersuchungen zum Lang-Lkw Typ 1 sind bereits bei der Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt worden, um neue Technologien wie wasserstoffbetriebene Zugmaschinen und aero-

dynamische Anbauten zu testen. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit der Europäischen Richtlinie 96/53/EG, die die rechtliche Grundlage für die Zulassung des Lang-Lkw Typ 1 auf deutschen Straßen bildet.

Um das Verfahren zügig fortzusetzen, wurde die Länder- und Verbändebeteiligung eingeleitet. Damit erhalten die Länder und Branchenverbände die Möglichkeit, bis zum 26.10.2023 eine Stellungnahme abzugeben. Die Verordnung soll nach Abschluss der Anhörung am 1. Januar 2024 in Kraft treten.“

## **Vierte Stufe internetbasierte Fahrzeugzulassung am 1. September 2023 in Kraft getreten**

Mit dem Inkrafttreten der neu erlassenen Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) am 1. September 2023 startet die vierte Stufe der internetbasierten Fahrzeugzulassung i-Kfz, mit dem Ziel, die Verwaltungsverfahren in den Zulassungsbehörden auf die voll-elektronische Abwicklung umzustellen. Für die Umsetzung der Verordnung sind die Bundesländer sowie die dort ansässigen Zulassungsbehörden zuständig. Einsparungen beim Verwaltungsaufwand sollen in Form von reduzierten Gebühren an Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürger weitergegeben werden.

Die neuen digitalen Zulassungsverfahren ermöglichen das An-, Um- und Abmelden von Fahrzeugen in Echtzeit. Bei einer Zulassung ist es möglich, das Fahrzeug sofort in Betrieb zu nehmen. Voraussetzung ist, dass die Kennzeichen am Fahrzeug angebracht

sind, ein Ausdruck des digitalen Zulassungsbescheides mitgeführt wird und der vorläufige Zulassungsnachweis im Fahrzeug gut sichtbar ausgelegt ist. Damit darf das Fahrzeug in Deutschland zehn Tage ohne Plaketten und amtliche Dokumente am Straßenverkehr teilnehmen. Die Zulassungsbehörde sendet die erforderlichen Unterlagen im Anschluss an das digitale Verfahren postalisch zu.

Zudem können erstmals auch juristische Personen die digitale Zulassung nutzen, zum einen über die jeweiligen Portale der Zulassungsbehörden und zum anderen über die sogenannte Großkundenschnittstelle beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Die Großkundenschnittstelle ermöglicht es, den beim KBA registrierten Großkunden im Massenverfahren Anträge vollelektronisch für sich und auch für Dritte abzuwickeln. Eine Antragstellung ist also künftig auch über das Autohaus, Versicherer oder andere Vermittler möglich.

Die Anträge werden dann über das KBA an das Portal der zuständigen Zulassungsbehörde weitergeleitet und automatisiert bearbeitet. In der Startphase bieten noch nicht alle Zulassungsbehörden dieses Verfahren an. Die Kapazitäten sollen nach Angaben des BMDV jedoch kontinuierlich erweitert werden, mit dem Ziel, dass bundesweit alle Zulassungsbehörden den Großkunden und deren Auftraggebern über diesen Weg und vollautomatisiert zur Verfügung stehen.

Das BMDV arbeitet außerdem daran, die verbliebenen Medienbrüche zu beseitigen, indem zum Beispiel die papiergebundenen Fahrzeugdokumente digitalisiert werden.

*Fortsetzung auf Seite 9*

Fortsetzung von Seite 8

Ausführliche Erläuterungen des neuen vollautomatisierten Zulassungsverfahrens bietet das BMDV auf seiner Webseite unter dem folgenden Link an: <https://tinyurl.com/mszjab99>.

## **Flottenbetreiber müssen korrektes Fahrzeuggewicht im Toll-Collect Kundenportal überprüfen**

Künftig entscheidet die technisch zulässige Gesamtmasse über die Eingruppierung in die Gewichtskategorien. Weil Toll-Collect aus Datenschutzgründen keinen unmittelbaren Zugang zu den KBA Zulassungsdaten hat, müssen Speditionen die Gewichte selbst überprüfen, um Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitsverfahren zu vermeiden.

Zum 1. Dezember 2023 werden die neuen Mautsätze und damit auch die geänderten Bemessungsgrundlagen für die Lkw-Maut in Kraft treten. Unbedingt zu beachten ist, dass der Gesetzgeber die Zuordnung des Fahrzeuggewichts ändern wird. Maßgeblich ist künftig **nicht mehr das zulässige Gesamtgewicht (zGG), sondern die technisch zulässige Gesamtmasse (tzGM)**.

Toll Collect hat mitgeteilt, dass der Mautbetreiber die aktuell im Kundenportal hinterlegten Werte für das Fahrzeuggewicht übernehmen wird. Dadurch kann es zu Abweichungen kommen, die sich auf die Höhe der zu entrichtenden Maut auswirken. In diesem Fall sind mautpflichtige Flottenbetreiber verpflichtet, den Eintrag im Kundenportal zu überprüfen und bei Bedarf Korrekturen

vorzunehmen. Dies ist erforderlich, da Toll-Collect die Daten des Kraftfahrt Bundesamtes (KBA) nur zu Kontrollzwecken abfragen und verwenden darf. **Wird aufgrund der falschen Angabe der technisch zulässigen Gesamtmasse (zGM) zu wenig oder keine Maut entrichtet, wird ein Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet.**

Die Werte können anhand des Fahrzeugscheins überprüft werden. Dort sind beide Gewichte angegeben:

Aktuelle Grundlage	zulässiges Gesamtgewicht	Feld F.2
Neue Grundlage	technisch zulässige Gesamtmasse	Feld F.1

## **Lkw-Kartell: Neue Entwicklungen im Berufungsverfahren vor dem Oberlandesgericht München**

München, 17. Oktober 2023 – In einem wegweisenden Fall vor dem Oberlandesgericht München wurde am 5. Oktober 2023 über die Zukunft von über 3.000 Unternehmen und 70.000 Lastkraftwagen verhandelt, die von einem Kartell betroffen waren. Dieses Berufungsverfahren markiert einen Meilenstein, da es die erste Lkw-Kartell-Klage betrifft, die bereits 2017 eingereicht wurde.

Ursprünglich hatte das Landgericht München I im Jahr 2020 die Klage überraschend abgewiesen, mit der Begründung, dass die prozessfinanzierte Bündelung von

Ansprüchen gegen das Rechtsdienstleistungsgesetz verstoße. Diese Entscheidung wurde jedoch widerlegt, sowohl vom Bundesgerichtshof als auch im Rahmen der Reform des Rechtsdienstleistungsgesetzes. Die neubesetzte Kartellkammer des Landgerichts München I bestätigte im Februar 2023, dass keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Klage bestehen.

In der mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht München legte der Vorsitzende Richter die vorläufige Ansicht des Kartellsenats dar. Demnach wurde die erste Klage zu Unrecht abgewiesen. Die Schadenersatzklage wurde in zulässiger Weise erhoben und entspricht den Vorgaben des Rechtsdienstleistungsgesetzes. Das Oberlandesgericht erwägt daher die Aufhebung des erstinstanzlichen Urteils und die Zurückverweisung des Verfahrens an das Landgericht, um die möglichen Schadenersatzansprüche genauer zu prüfen, ähnlich wie bei der zweiten Klage.

Bis Ende dieses Jahres wird das Oberlandesgericht entscheiden, ob financialright die vertrauliche Prozessfinanzierungsvereinbarung mit Burford Capital offenlegen muss, was von den Beklagten vehement gefordert wurde. Dies könnte das Verfahren verzögern, hat aber laut dem Gericht nur geringen Einfluss auf den Ausgang des Verfahrens, da die Details der Vereinbarung wenig Relevanz für die Wirksamkeit der Abtretungen haben.

Es wird erwartet, dass das Verfahren noch einige Monate dauern wird, bevor das Oberlandesgericht eine endgültige Entscheidung trifft. Wir werden Sie weiterhin über die Entwicklungen auf dem Laufenden halten.

## Verbandspolitik

### Mitgliederversammlung des BGL e.V.: Ampel-Koalition enttäuscht die Logistikbranche

Dresden, 5. Oktober 2023 – Die ordentliche Mitgliederversammlung des Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. fand im Rahmen des Branchendialogs „Netzwerk der Logistik“ von BGL, KRAVAG und SVG in Dresden statt. Im Mittelpunkt der Diskussionen stand die Halbjahresbilanz der Ampel-Koalition, die aus Sicht der Logistikbranche äußerst ernüchternd ausfällt.

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt zeigte sich enttäuscht über die bisherigen Leistungen der Fortschrittskoalition: „Das Grün geführte Wirtschaftsministerium hat erkennbar wenig für den Fortschritt im Mittelstand getan.“ In einem Versuch, den Zusammenhalt in der Branche zu stärken, wurden zwei neue Mitglieder in den Aufsichtsrat des BGL gewählt: Reinhold Fisel von Fisel GmbH & Co. KG Recycling + Transporte in Dillingen und Sandra Herbst von

Herbst-Transporte GmbH in Bamberg. Dies soll sicherstellen, dass der BGL-Aufsichtsrat seine erfolgreiche Arbeit fortsetzen kann.

#### Kritik an der geplanten Verdopplung der Lkw-Maut

Besonders umstritten ist die geplante Verdopplung der Lkw-Maut, die als sinnloser Inflationstreiber mitten in der Wirtschaftskrise angesehen wird. Der BGL fordert daher eine Verschiebung der Maut-Erhöhung auf den 1. Januar 2024 oder sogar 2025, um bestehende Verträge nicht zu belasten. Zudem verlangt der Verband, dass die im Koalitionsvertrag versprochene Vermeidung einer doppelten CO<sub>2</sub>-Anlastung bei Kraftstoff und Maut im Gesetzgebungsverfahren verankert wird. Zusätzlich sollen Mautharmonisierungsprogramme und Förderprogramme für klimafreundlichen Straßengüterverkehr ausgebaut sowie die Mautmehreinnahmen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw verwendet werden.

Der BGL betonte die Bedeutung ihrer Kampagne „#mauteverest“, die breite Unterstützung aus der Branche erhält und bereits über eine

Viertelmillion Euro an Spenden gesammelt hat. Diese Kampagne unterstreicht den Zusammenhalt der Unternehmen und zeigt den Willen der Branche, für ihre gesellschaftliche Relevanz gesehen zu werden.

#### Fahrer- und Fachkräftemangel

Ein weiteres Problem, das dringend angegangen werden muss, ist der anhaltende Fahrer- und Fachkräftemangel. Der BGL fordert pragmatische Lösungen und eine Bürokratiewende, einschließlich Erleichterungen im Fahrerlaubnisrecht und im Berufskraftfahrerqualifikationsrecht sowie erleichterte Zuwanderungsmöglichkeiten für Fahrer aus Drittstaaten. Der Verband plädiert auch für verbesserte Kontrollen, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen und Streikaktionen wie in Gräfenhausen zu verhindern.

#### Klimaschutz und Antriebswende

Im Bereich Klimaschutz und Antriebswende fordert der BGL eine stärkere Unterstützung durch die Bundesregierung. Eine erfolgreiche Transformation des Straßengüterverkehrs in Richtung Klimafreundlichkeit erfordert geeignete politische Rahmenbedingungen, einschließlich Verstärkung der Fördermittel für E-Lkw und H2-Lkw sowie den Aufbau einer flächendeckenden E-Ladestruktur mit ausreichenden Lkw-Stellplätzen. Der Verband betonte, dass die Branche Teil der Klimawende sein will, aber dafür die notwendigen Rahmenbedingungen und Planungssicherheit braucht.

Insgesamt zeigt die Mitgliederversammlung des BGL e.V., dass die Logistikbranche mit ernststen Herausforderungen konfrontiert ist und entscheidende Unterstützung von der Politik benötigt, um diese erfolgreich zu bewältigen.



von links: Klaus Akkermann (BGL-Aufsichtsrat), Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL-Vorstandssprecher), Thomas Heinbokel (Stellvertretender Vorsitzender BGL-Aufsichtsrat), Horst Kottmeyer (Vorsitzender BGL-Aufsichtsrat), Sandra Herbst (BGL-Aufsichtsrätin) und Reinhold Fisel (BGL-Aufsichtsrat).

## Internationaler Verkehr

### **Verlängerung der genehmigungsfreien Beförderungen im Wechsel- und Transitverkehr bis zum 30. Juni 2024**

Vor dem Hintergrund der Erschwernisse im Bereich Transport und Güterversorgung aufgrund des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine hat die Europäische Union sowohl mit der Ukraine als auch mit der Republik Moldau im Jahr 2022 temporäre Abkommen über die Beförderung von Gütern im Straßenverkehr geschlossen. Demnach ist für Transit- und Wechselverkehre zwischen EU-Staaten und der Ukraine bzw. der Republik Moldau, die durch EU-Unternehmen oder ukrainische bzw. moldauische Unternehmen durchgeführt werden, keine Genehmigung erforderlich. Wie das BMDV mitteilt, wurden die Abkommen bis zum 30.06.2024 verlängert.

### **Alpentransit – Italien verklagt Österreich vor dem EuGH**

Am 16.10.2023 hat das italienische Regierungskabinett beschlossen, wegen der Anti-Transitmaßnahmen Klage gegen Österreich einzuleiten.

Bevor ein Mitgliedstaat wegen einer angeblichen Verletzung der Verpflichtungen aus den Verträgen gegen einen anderen Staat Klage erhebt, muss allerdings die EU-Kommission damit befasst werden. Die EU-Kommission erlässt eine mit Gründen versehene Stellungnah-

me und gibt den beteiligten Staaten zuvor Gelegenheit zu schriftlicher und mündlicher Äußerung in einem kontradiktorischen Verfahren. Gibt die Kommission innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt, in dem ein entsprechender Antrag gestellt wurde, keine Stellungnahme ab, so kann ungeachtet des Fehlens der Stellungnahme vor dem Gerichtshof geklagt werden.

Anfang Oktober hatte auch der BGL gemeinsam mit anderen europäischen Verbänden und der IRU in einem Schreiben EU-Kommissionspräsidentin Frau von der Leyen aufgefordert, endlich gegen das binnenmarktfeindliche Verhalten vorzugehen und ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich einzuleiten. <https://mybgl.net/activities/6528008422018900078940ca>

### **ITALIEN: Totwinkelassistent für Lkw ab 12 t zGM ab 01. Oktober 2023 in Mailand obligatorisch**

In weiten Teilen des Stadtgebietes von Mailand müssen Lkw der Kategorie M3 (mehr als 12 t zGM) ab 01.10.2023 mit Fußgänger- und Radfahrererkennungssystemen (Totwinkelassistent) sowie einem „Toter Winkel“-Aufkleber ausgerüstet sein.

Das Gebiet betrifft die „Area B“ und somit weite Teile von Mailand. <https://geoportale.comune.milano.it/portal/apps/webappviewer/index.html?id=bab7a4fea79f4e8b-b0ab01e203168995>.

Fahrzeuge, die ab dem 01. Oktober 2023 noch nicht mit einem Totwinkelassistenten ausgerüstet sind und in das Gebiet der „Area B“ von Mailand fahren möchten, müssen

nachweisen, dass ein Kaufvertrag über die Nachrüstung eines Totwinkelassistenten besteht und diesen spätestens bis zum 31. Dezember 2024 nachrüsten.

Grundsätzlich müssen alle Fahrzeuge, die in die „Area B“ von Mailand einfahren, registriert werden. <https://www.comune.milano.it/servizi/area-b-registrati-e-gestisci-i-permessi>.

Bei der Registrierung müssen die Installation der entsprechenden Systeme zur Fußgänger- und Radfahrererkennung im Fahrzeug nachgewiesen werden oder mit einem Kaufvertrag die Nachrüstung eines solchen Systems bis spätestens 31.12.2024 belegt werden.

Ab 01. Oktober 2024 müssen auch Fahrzeuge der Kategorie M2 (mit einem zGM von mehr als 3,5 t bis 12 t) mit Totwinkelassistenten und Aufklebern ausgerüstet sein. Eine Nachrüstungsmöglichkeit für diese Fahrzeuge besteht bis zum 31. Dezember 2025, sofern ein Kaufvertrag über die Nachrüstung eines Totwinkelassistenten nachgewiesen werden kann.

Die Stadt Mailand hat Richtlinien in Bezug auf die fortschrittlichen Fußgänger- und Radfahrererkennungssysteme sowie die „Toter Winkel“-Aufkleber gemäß des Beschlusses des Stadtrates Nr. 971 vom 11. Juli 2023 in italienischer Sprache veröffentlicht. Der BGL hat eine Arbeitsübersetzung dieses Dokumentes in deutscher Sprache angefertigt, welche Einzelheiten bezüglich der Anbringung und der Anzahl der Aufkleber für den toten Winkel enthalten (es werden auch ausländische Aufkleber, z. B. die französischen „Angles Morts“-Aufkleber in Mailand anerkannt).

*Fortsetzung auf Seite 12*

Fortsetzung von Seite 11

Des Weiteren wird das Verfahren der Registrierung der Fahrzeuge sowie die Vorgaben hinsichtlich der Systeme zur Erkennung von Fußgängern und Radfahrern und deren Installation erläutert.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website der Stadt Mailand Mobilität. <https://www.comune.milano.it/-/mobilita.-dal-primo-ottobre-novita-per-l-ingresso-in-area-b-e-area-c>.

---

## **TÜRKEI/GEORGIEN: Neue Anordnung über die Ausreise an der Grenzübergangsstelle Sarp ab dem 25.09.2023**

Wir informierten bereits über Hinweise zum Verhalten und den Abläufen am Grenzübergang Sarp/Sarpi. Der türkische Verband veröffentlicht in diesem Zusammenhang weitere Infos: Um die Staus an der Grenzübergangsstelle Sarp zu verringern, hat das türkische Handelsministerium die nachstehenden Maßnahmen getroffen. Diese gilt für Transporte im Transit durch Georgien und tritt ab dem 25. September 2023 in Kraft.

Fahrzeuge, die über die Grenzübergänge Kapikule, Hamzabeyli (aus Bulgarien) und Ipsala (aus Griechenland) in die Türkei einreisen und im Transit durch Georgien in Drittländer fahren, werden von den Einreisezollverwaltungen zum Aktaş-Grenzübergang, Türkgözü und anderen Zollämtern geleitet, wenn die Zollverwaltung dies anweist. (Wenn das endgültige Ziel Georgien ist, können die Fahrzeuge über den Grenzübergang Sarp ausreisen).

Obwohl es unerlässlich ist, Aktaş, Türkgözü oder andere Landgrenzübergangsstellen als Ankunfts-/Ausgangsgrenze in den Versand-

anmeldungen oder Carnets TIR der Fahrzeuge anzugeben, die im Transitverkehr in andere Länder als Georgien als Endbestimmungsland befördert werden, werden die betreffenden Fahrzeuge, auch wenn die Zolldirektion Sarp in den Versandanmeldungen angegeben ist, von der Eingangsstelle an andere Zolldirektionen, insbesondere an Aktaş, verwiesen, und diese Vorgänge werden nicht als Ankunftsabweichung betrachtet.

Je nach Verkehrslage, Straßenzustand und Witterungsbedingungen an den Grenzübergängen entscheidet die Zoll- und Außenhandelsdirektion Kaçkar (für Sarp zuständige Zollbehörde), zu welchen Grenzübergängen die Fahrzeuge umgeleitet werden.

Informationen des Ministeriums in türkischer, englischer, russischer und georgischer Sprache können von interessierten Mitgliedsunternehmen bei uns abgefordert werden.

Quelle: UND

---

## **UKRAINE: LETTLAND- RUSSLAND: Schließung der Grenzübergänge Vientuli (LV) – Ludonka (RUS) und Pededze (LV) – Brunishevo (RUS)**

Mit Beschluss der lettischen Regierung sind zwei Grenzübergangsstellen an der Grenze zu Russland, Vientuli (LV) – Ludonka (RUS) und Pededze (LV) – Brunishevo (RUS), ab dem 16. Oktober 2023 für alle Verkehre geschlossen worden.

Während Pededze (LVA) – Brunishevo (RUS) ein bilateraler Grenzübergang nur für den Personenverkehr ist, handelt es sich beim Grenzübergang Vientuli (LVA) – Ludonka (RUS) um einen multila-

teralen Grenzübergang mit einer projektierten Transitzkapazität von 100 Lkw in beide Richtungen pro Tag.

Transportunternehmen, die auf dieser Route tätig sind, wird empfohlen, die beiden verbleibenden Grenzübergänge für den Güterverkehr zu nutzen: Terechowo (LV) – Buratschki (RUS) und Grebnevo (LV) – Ubylinka (RUS), wobei letzterer für das Carnet TIR-Verfahren offen ist.

Bitte beachten Sie, dass in Belarus bereits seit April 2022 ein generelles Einreiseverbot für in der EU zugelassene Fahrzeuge gilt. Für bestimmte Transporte bestehen Ausnahmen.

Quelle: Innenministerium von Lettland

---

## **VEREINIGTES KÖNIGREICH: Entsendungserklärung – Durchsetzung begann am 1. Oktober 2023**

Am 1. Oktober 2023 hat die britische Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA) mit der Durchsetzung der Entsenderegelung für Lkw-Fahrer begonnen. Die Zuständigkeit der DVSA erstreckt sich auf EU-Unternehmen, die Güter zwischen Be- und Entladestellen im Vereinigten Königreich befördern.

Fahrer, die Kabotagefahrten für EU-Unternehmen im Vereinigten Königreich durchführen, müssen eine Kopie der Entsendeerklärung mitführen.

Bei Straßenkontrollen wird die ordnungsgemäße Anmeldung der Entsendung überprüft und nicht angemeldete Fahrten können untersagt werden. Werden bei den Kontrollen Verstöße gegen die Kabotagevorschriften festgestellt, so wird ein Bußgeld verhängt.

## Gefahrgut

### Änderungen in den Gefahrgutvorschriften ADR/RID/ADN für das Jahr 2025

Zum 1. Januar 2025 treten die nächsten Änderungen der Anlagen A und B zum Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße sowie die verkehrsträgerübergreifenden Änderungen zum ADR, RID und ADN in Kraft. Mit der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung (GT) im März 2023 sind nun weitere Änderungen an den verkehrsträgerübergreifenden Vorschriften für das Jahr 2025 beschlossen worden.

Die Working Party on the Transport of Dangerous Goods (WP.15), das zuständige Gremium für die Vorschriften für den Verkehrsträger Straße, billigte in ihrer Maisitzung die von der GT angenommenen Änderungen mit einigen redaktionellen Anpassungen.

Neben den für die Speditionenbranche als bisher überschaubar zu wertenden Änderungen weist der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik auf eine von der WP.15 angenommene Änderung hin, die für Logistiker als besonders relevant einzustufen ist. In Unterabschnitt 5.4.0.1 ADR soll demnach Folgendes ergänzt werden: „Die im Kapitel 5.4 vorgeschriebenen Angaben in Bezug auf die beförderten gefährlichen Güter müssen während der Beförderung so verfügbar sein, dass die gefährlichen Güter je Fahrzeug und das Fahrzeug, in dem diese gefährlichen Güter befördert werden, in den Dokumenten identifiziert werden können.“

Zukünftig müssen also bei einem Lastzug (Motorwagen mit Gefahrgut plus Anhänger mit Gefahrgut) zwei getrennte Beförderungspapiere mitgeführt werden. Auf jedem Beförderungspapier muss das Kennzeichen des befördernden Fahrzeugs vermerkt werden.

Diese Änderung ist schon allein wegen ihrer Entstehungshistorie als besonders bedenklich zu werten. Denn ursprünglich war diese von Frankreich eingebracht worden und für Unterabschnitt 5.4.0.2 ADR vorgesehen. Dies wäre nachvollziehbar gewesen und sollte dazu dienen, dass bei elektronisch übermittelten Gefahrgutinformationen diese klar dem betroffenen Fahrzeug zugeordnet werden können. Finnland sprach sich allerdings dafür aus, dass die Bemerkung auch für 5.4.0.1 notwendig sei. Denn es könne Beförderungsfälle geben, bei denen ein Versender eine bestimmte Gefahrgutmenge transportieren lässt, die nicht mit einem Fahrzeug transportiert werden kann, sondern auf mehrere Fahrzeuge aufgeteilt wird. Finnland ist der Meinung, dass der Wortlaut des gegenwärtigen ADR es zulassen würde, dass dann alle Fahrzeuge mit dem gleichen Papier unterwegs seien, in dem die Gesamtmenge steht.

Das von Finnland beschriebene Problem existiert aus Sicht des DSLV nicht. Denn in 8.1.2.1 a) ADR ist klar Folgendes beschrieben: „Außer den nach anderen Vorschriften erforderlichen Papieren müssen folgende Papiere in der Beförderungseinheit mitgeführt werden: a) die nach Abschnitt 5.4.1 vorgeschriebenen Beförderungspapiere für alle beförderten gefährlichen Güter.“

Die Fälle, in denen getrennte Beförderungspapiere ausgefertigt werden müssen, sind bereits abschließend im Absatz 5.4.1.4.2 geregelt; einer darüber hinaus gehenden Regelung bedarf es nicht. Nach heutiger Rechtslage ist es also nicht zulässig, dass ein Beförderungspapier in einer Beförderungseinheit mitgeführt wird das eine größere Menge Gefahrgut enthält, als tatsächlich in einer Beförderungseinheit transportiert wird.

Die neue Vorschrift ist überflüssig, hat keinen Sicherheitsgewinn und verursacht einen massiven zusätzlichen operativen Aufwand. Aus den oben beschriebenen Gründen setzt sich der DSLV derzeit dafür ein, dass die Änderung durch einen erneuten Antrag rückgängig gemacht bzw. geändert wird.

### Regeln für den Gefahrgut-Versand

Der Paketdienstleister DHL hat die Regelungen für die Beförderung von gefährlichen Stoffen und Gegenständen – Teil 2: DHL Paket und briefähnliche Sendungen national“ (Stand 07/2023) an das ADR 2023 angepasst. Auf zwei Seiten sind die Voraussetzungen und Bedingungen für den Transport von Gefahrgut zusammengefasst. Neben den Regelungen für die Beförderungen von gefährlichen Stoffen und Gegenständen hat DHL auf seiner Internetseite auch noch ein Infoblatt Gefahrgut (National) und ein Infoblatt Gefahrgut (International) zum Download veröffentlicht.

Fortsetzung auf Seite 14

Fortsetzung von Seite 13

Das Infoblatt (National) enthält u. a. eine Übersicht gängiger Gefahrgüter, die mit DHL Paket unter bestimmten Maßgaben national versendet werden dürfen (Stand 01/2023). Das Infoblatt „Päckchen und Paket international: Erst Prüfen. Dann Versenden.“ (Infoblatt (International)) wendet sich an Privatkunden und zeigt einige Beispiele von Produkten, die vom internationalen Postversand ausgeschlossen sind. Zudem macht der Dienstleister hier darauf aufmerksam, dass eine Missachtung der gesetzlichen Vorschriften schwerwiegende Konsequenzen für den Versender haben kann.

Quelle: der gefahrgutbeauftragte 08/2023

## **Richtlinien für Lithium-Ionen-Batterien in Containern**

Es werden neue Energiequellen – und Energiespeichermethoden – entwickelt, um die Umweltbelastung und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern. Die Entwicklung und Verwendung von Lithium-Ionen-Batterien ist in diesem Zusammenhang von entscheidender Bedeutung. Diese Batterien können jedoch ein erhebliches Risiko für Menschen, Eigentum und die Umwelt darstellen, wenn sie nicht ordnungsgemäß gehandhabt, verpackt, klassifiziert und deklariert werden. Eines der Haupthindernisse, das einer breiteren Anwendung von Lithium-Ionen-Batterien entgegensteht, ist daher die Sicherheit.

In Zusammenarbeit haben der International Group of P&I Clubs (<https://www.igpandi.org/>), der TT

Club (<https://www.ttclub.com/>), ICHCA (<https://ichca.com/>) und CINS (<https://www.cins-net.com/>) nun das Dokument „Lithium-Ionen-Batterien in Containern – Richtlinien“ (C-SAR 101-A) (<https://tinyurl.com/58ujbbth>) veröffentlicht. Alle an der Beförderung von Lithium-Ionen-Batterien in Containern beteiligten Akteure werden gebeten, diese Richtlinien sorgfältig zu prüfen, um festzustellen, ob sie für ihren spezifischen Betrieb umgesetzt und angewendet werden können. Vorbehaltlich des Feedbacks der Interessengruppen wird das Dokument im September 2023 erneut überprüft werden.

## **RSEB 2023 im Verkehrsblatt bekannt gemacht**

*Die aktualisierten Durchführungsrichtlinien-Gefahrgut sollen eine einheitliche Durchführung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften im Landverkehr in Deutschland gewährleisten. Bei den Änderungen der RSEB handelt es sich überwiegend um redaktionelle Anpassungen.*

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die neuen Richtlinien zur Durchführung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) und weiterer gefahrgutrechtlicher Verordnungen (RSEB) am 29. September 2023 im Verkehrsblatt (VkBl) bekannt gemacht.

Die neuen RSEB wurden gemeinsam mit den zuständigen obersten Landesbehörden ausgearbeitet und sollen als deren allgemeine Verwaltungsvorschriften eingeführt werden, um eine einheitliche Durchführung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften im

Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr in Deutschland zu gewährleisten.

Diese Richtlinien berücksichtigen:

- die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB),
- die Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV),
- die Gefahrgut-Ausnahmeverordnung (GGAV) und
- die Ortsbewegliche-Druckgeräte-Verordnung (ODV)
- in ihrer jeweils aktuellen Vorschrift (konkretisiert in RSEB, Seite 2). Gleichzeitig werden die RSEB vom 15. April 2021 (VkBl. 2021 S. 375) aufgehoben.

Die Änderungen in den RSEB bleiben für die Speditionsbranche insgesamt überschaubar. Anpassungen haben sich allerdings unter anderem in folgenden Teilen der RSEB ergeben:

- § 20 Pflichten des Empfängers: Nach § 20 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a der GGVSEB ist der Empfänger verpflichtet, die Annahme des Gutes nicht ohne zwingenden Grund zu verzögern oder zu verweigern. Ein zulässiger Verweigerungsgrund liegt z. B. bei einer Falschlieferung vor. [...]. Hiermit soll klargestellt werden, was ein Verweigerungsgrund sein kann (RSEB, Seiten 12 und 13).
- Sondervorschrift 375 (neu): Versandstücke, die Kapitel 3.3 Sondervorschrift 375 ADR/RID/ADN unterliegen, müssen trotz des Verweises auf Unterabschnitt 5.2.1.10 in Unterabschnitt 4.1.1.5 ADR/RID nicht mit Ausrichtungspfeilen versehen sein. [...]. (RSEB, Seite 32).

Fortsetzung auf Seite 15

Fortsetzung von Seite 14

- 7.5.11 CV/CW 36 ADR/RID Vorschriften für die Be- und Entladung: Anpassungen an die entsprechenden Regelungen des ADR 2021 (RSEB, Seite 46).

Das BMDV hat die neuen RSEB inzwischen auf der Internetseite veröffentlicht.

### **TRwS 779 „Technische Regel wassergefährdender Stoffe“ neu erschienen**

Die Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) hat das Arbeitsblatt DWA-A 779 (TRwS 779) „Technische Regel wassergefährdender Stoffe – Allgemeine technische Regelungen“ neu veröffentlicht. Wasserrechtliche technische Regelungen sind für die Umsetzung der Anforderungen von § 62 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) erforderlich, um den zuständigen Behörden, Anlagenbetreibern, Anlagenplanern und -konstrukteuren, Fachbetrieben, Sachverständigen eine einheitliche Arbeitsgrundlage zu

geben. Die TRwS 779 gilt für Anlagen zum Umgang mit festen, flüssigen und gasförmigen wassergefährdenden Stoffen. Sie beinhaltet allgemeine Festlegungen zur Gestaltung der primären und sekundären Barriere einschließlich der Sicherheitseinrichtungen und Ausrüstungsteile sowie zur Eigen- und Fremdüberwachung.

Zudem werden spezielle Regelungen für die Anlagen getroffen, für die die AwSV besondere Vorgaben an die Rückhaltung beinhaltet. Sie gilt nicht, soweit in anlagen- oder themenspezifischen TRwS andere Anforderungen beschrieben werden. TRwS 779 ist nunmehr die zweite Fassung. Neben einer Anpassung an die AwSV ist TRwS 779 im Hinblick auf neue technische Entwicklungen und praktische Erfahrungen überarbeitet worden.

### **GGVSEB neu gefasst**

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat die Neufassung der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) mit Datum vom 18. August 2023 bekannt gemacht (BGBl. 2023 I Nr. 227). Grund ist Artikel 5 der „Vierzehnten Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen“ vom 28. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 174) zur Bekanntmachung des Wortlautes der seit 5. Juli 2023 geltenden Fassung der GGVSEB. Die Neufassung berücksichtigt:

1. Die Fassung der Bekanntmachung der Verordnung vom 26. März 2021 (BGBl. 2021 I S. 481)
2. Den am 9. Juni 2021 in Kraft getretenen Artikel 3 Absatz 5 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. 2021 I S. 1295)

3. Den am 9. März 2023 in Kraft getretenen Artikel 28 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)
4. Den teils mit Wirkung vom 1. Januar 2023, teils am 5. Juli in Kraft getretenen Artikel 1 der „Vierzehnten Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Verordnungen“ vom 28. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 174).

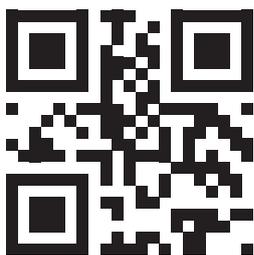
### **Ladungsdiebstähle**

Die deutschen Transportversicherer registrieren bei Ladungsdiebstählen eine deutliche Verschiebung der gestohlenen Güter; Elektronische Geräte sowie chemische und pharmazeutische Produkte werden bei den Dieben beliebter, Textilien und Zigaretten werden hingegen seltener gestohlen.

„Die Kriminellen reagieren bei den chemischen und pharmazeutischen Produkten offenbar auf die globalen Lieferengpässe für diese Produkte, die sie auf dem Schwarzmarkt vermutlich zu hohen Preisen verkaufen können“, so Jörg Asmussen, Hauptgeschäftsführer des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Chemie- und Pharmaprodukte seien vor Beginn der Pandemie kaum gestohlen worden, hätten 2022 aber schon 7 Prozent der Diebstähle ausgemacht. Der Anteil der gestohlenen elektronischeren Geräte stieg von 2017 bis 2022 von 12 auf fast 20 Prozent, während die Anteile von Textilien und Zigaretten deutlich sanken. Für die Untersuchungen hat der GDV stichprobenhaft insgesamt 1007 versicherte Ladungsdiebstähle aus den Jahren 2017 bis 2022 ausgewertet.

Quelle: der gefahrgutbeauftragte 10/2023

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



## Personenverkehr

### Durchführungsverordnung zum Smart Tacho 2 ab 21. August 2023 rechtskräftig

Wie bereits im Mai 2023 berichtete, ist die Durchführungsverordnung zum **Smart Tacho 2** am **21. August 2023** in Kraft getreten. Im Wesentlichen weitet der Smart Tacho 2 die Kontrollmöglichkeiten der Behörden weiter aus und erfasst beispielsweise den Grenzübertritt automatisch. Mit dem neuen intelligenten Fahrtenschreiber entfällt damit der verpflichtende Halt nach Grenzübertritt zur manuellen Eingabe des Ländercodes. Ferner zeichnet der Tachograph auf, ob das Fahrzeug für die Beförderung von Personen oder Gütern benutzt wurde. Neu können die Kontrollbehörden per Fernabfrage die Daten zu den Lenkzeiten abfragen. Der Bus muss für das Auslesen des Fahrtenschreibers nicht mehr zwin-

gend angehalten werden. Des Weiteren wird der **Standort zum Beginn als auch dem Ende der täglichen Arbeitszeit automatisch aufgezeichnet**.

#### Zeitplan zur Ausrüstungsverpflichtung mit dem „Smart Tacho“:

- **21. August 2023:** In allen **Neufahrzeugen** zur Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr, muss der neue intelligente Fahrtenschreiber (2. Generation, Version 2) eingebaut werden.
- **31. Dezember 2024:** Alle Fahrzeuge (auch Altfahrzeuge) im grenzüberschreitenden Verkehr mit analogem oder digitalem Fahrtenschreiber müssen mit einem Smart Tacho 2 ausgerüstet sein.
- **19. August 2025:** Alle Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit **Smart Tacho 1** müssen mit einem Smart Tacho 2 ausgerüstet sein
- **01. Juli 2026:** Einbaupflicht bei allen Fahrzeugen **über 2,5 t**, die im grenzüberschreitenden Straßenverkehr oder zur Kabotagebeförderung eingesetzt werden.

#### Hinweis:

**Altfahrzeuge**, die im **rein innerstaatlichen Verkehr** eingesetzt werden, müssen nicht umgerüstet werden.

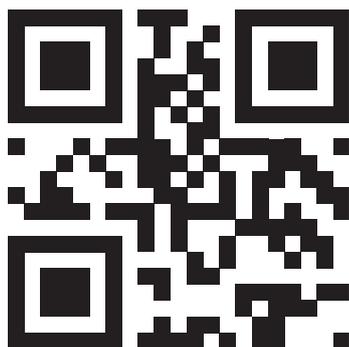
Gegenwärtig gibt es **Lieferprobleme** beim **Smart Tacho 2**, so dass nicht alle Fahrzeuge mit dem neuen Fahrtenschreiber ausgestattet werden können. Leider hat die EU-Kommission es bis dato versäumt, eine einheitliche europäische Regelung bezüglich der Lieferverzögerung des Smart

Tacho 2 zu finden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat deshalb entschieden, die Bundesländer zu bitten, Fahrzeuge, die mit einem integrierten Fahrtenschreiber der **Version 1** ausgestattet sind, befristet bis zum **31. Dezember 2023** weiterhin zuzulassen. Die Zulassung ist jedoch mit der **Auflage** verknüpft, dass diese Fahrzeuge innerhalb eines Zeitraums von **24 Monaten** mit einem **Smart Tacho 2 nachgerüstet** werden müssen. Zudem bedarf es einer Vorlage seitens des Herstellers, dass der Einbau bzw. die Nachrüstung mit dem **Smart Tacho 2** bis zum Zeitpunkt der Zulassung **objektiv nicht umsetzbar** war. Diese Auflage wird im **Teil I der Zulassungsbescheinigung** vermerkt.

Der BMDV hat die zuständigen Kontrollbehörden der Bundesländer gebeten, von der **Ahndung entsprechender Verstöße abzusehen**. Das gleiche Vorgehen erhofft sich das BMDV von den übrigen EU-Mitgliedstaaten und erwartet, dass dieses Verfahren auch in den anderen EU-Staaten akzeptiert wird. **Einfluss über die etwaige Handhabe anderer EU-Mitgliedstaaten hat der BMDV jedoch nicht.**

Dies kann zu Problemen im grenzüberschreitenden Verkehr führen, wenn andere Staaten keine Übergangsregelung zulassen. In Anbetracht dieser Umstände werden Busunternehmen gebeten, beim Kauf eines Neufahrzeuges trotz nationaler Übergangsregelung darauf zu achten, dass das Fahrzeug mit einem seit dem 21. August 2023 vorgeschriebenen **Smart Tacho 2 ausgestattet ist**.

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



## **Reiserecht-Urteil: Verzögerung bei Sicherheitskontrollen kein Reisemangel**

Verpasst ein Pauschalreisender seinen Flug auf Grund von Verzögerungen bei der Sicherheitskontrolle, liegt das nicht im Verantwortungsbereich des Reiseveranstalters. Das stellte das Amtsgericht München (158 C 1985/23) in einem aktuellen Urteil klar.

Ein Urlauber hatte auf Rückerstattung des Reisepreises für eine Pauschalreise in Höhe von 1.648 Euro geklagt, weil er nach Verzögerungen bei der Sicherheitskontrolle seinen Flieger verpasst hatte.

Der Kläger hatte zuvor ausgeführt, er habe sich am Abreisetag gemeinsam mit seiner Ehefrau um 10:15 Uhr, damit 3 Stunden und 20 Minuten vor Abflug, in die Flughafenhalle begeben. Der Schalter zur Gepäckabgabe für den gebuchten Flug sei jedoch erst um 11:00 Uhr geöffnet worden. Der Kläger und seine Ehefrau hätten ihr Gepäck abgegeben und sich im Anschluss daran gegen 11:20 Uhr direkt zur Sicherheitskontrolle begeben.

Die Sicherheitskontrolle habe dann jedoch bis ca. 13:00 Uhr gedauert, da anstelle der ca. 20 Schalter der Sicherheitskontrolle für einen gesamten Abflugbereich, lediglich ein einziger Schalter geöffnet gewesen sei. Das Paar verpasste daraufhin den Flug.

Das Amtsgericht München wies die Klage auf Rückerstattung des Reisepreises gegen den Reisever-

anstalter jedoch ab und führte in den Entscheidungsgründen wie folgt aus: „Die streitgegenständliche Pauschalreise leidet nicht an einem Mangel. Die Beklagte muss sich eine etwaige Verzögerung bei der sog. Sicherheitskontrolle am Flughafen nicht zurechnen lassen. Die Personen und Gepäckkontrolle ist keine Leistungserbringung der Beklagten oder ihrer Leistungsträger im Rahmen des Reisevertrages, sondern es handelt sich hierbei um eine hoheitliche Aufgabe des Staates.“

---

## **ITALIEN: Neue Verkehrsbeschränkungen in Mailand ab Oktober 2023**

In Mailand treten ab **1. Oktober 2023** neue Regeln in den Umweltzonen **Area B und C** in Kraft:

### **Area B:**

#### **Fahrverbot für Busse ohne Totwinkel-Assistent und Warnaufkleber**

Ab dem **1. Oktober 2023** dürfen von **Montag bis Freitag von 7.30 bis 19.30 Uhr** (außer an Feiertagen) Busse der Klasse **M3** (mehr als 8 Sitzplätze, über 5 t) und Lkw der Klasse **N3** (mehr als 12 t) nur dann verkehren, wenn

- a) an den Seiten und am Heck des Fahrzeugs Aufkleber angebracht sind, die auf den toten Winkel hinweisen.
- b) akustische, optische oder taktile Signalsysteme für den Fahrer eingebaut sind, die Fußgänger und Radfahrer in der Nähe des Fahrzeugvorderteils oder am Straßenrand erken-

nen und ein Warnsignal geben (Totwinkel-Assistent). Wenn ein Kaufvertrag für die Nachrüstung vorliegt, darf man bis zum 31. Dezember 2024 auch ohne Totwinkel-Assistent in der Zone B fahren.

Ab dem **1. Oktober 2024** gelten diese Vorschriften dann auch für Busse der Klassen **M2** (mehr als acht Sitzplätze, bis 5 Tonnen) und Lkw **N2** (über 3,5 bis 12 Tonnen).

### **Ausnahme:**

Fahrzeuge mit Benzinmotoren der Euro-Norm 0, 1, 2 und Diesel-Kfz mit Euro 0, 1, 2, 3, 4 und 5 können weiterhin den **Move-In-Service** für den Zugang zum Bereich B nutzen.

### **Area C:**

#### **Verschärfte Fahrverbote und Preiserhöhung**

Mailand hat darüber hinaus zwei neue Maßnahmen für die Zufahrt in die kostenpflichtige Zone „**Area C**“ beschlossen, die von **Montag bis Freitag von 7.30 bis 19.30 Uhr** aktiv ist.

Ab **1. Oktober 2023** dürfen folgende Lkw und Busse zu den aktiven Zeiten nicht mehr in die **Area C** fahren:

- EURO 2/II Benzin
- EURO 0-4/IV Diesel mit FAP
- EURO 5 Diesel
- EURO-V-Diesel ohne FAP und mit FAP und Feinstaub >0,01 g/kWh (Klasse niedriger als Euro VI)

*Fortsetzung auf Seite 18*

Fortsetzung von Seite 17

Ab dem **30. Oktober 2023** wird die Zufahrtsgebühr für die Area C von derzeit 5 Euro auf **7,50 Euro** für alle Fahrzeuge angehoben.

Tickets können nur in digitaler Form erworben werden. Noch im Umlauf befindliche Papiertickets können bis zum 29. Oktober 2024 ohne zusätzliche Kosten nur online auf der Website aktiviert werden (<https://areac.atm-mi.it/Areac/IWeb/Attivazione.aspx>).

#### Weitere Informationen:

- <https://areac.atm-mi.it>
- <https://www.comune.milano.it/-/mobilita.-dal-primo-ottobre-novita-per-l-ingresso-in-area-b-e-area-c>

## Aktualisierte Checkliste zu Reiseaktivitäten

**Rechtliche Handreichung für Reiseangebote von privaten Gruppen, Vereinen, Institutionen und Organisationsträgern. Definitionen, Regelungen, Beispiele und Empfehlungen.**

In Zusammenarbeit mit dem bdo hat RA Frank Hütten die „Checkliste zu Reiseaktivitäten von privaten Gruppen, Vereinen, Institutionen und Organisationsträgern“ überarbeitet.

Die Checkliste dient den Busbetrieben als **rechtliche Handreichung für Reiseangebote**. Sie enthält wichtige **Definitionen, Regelungen, Beispiele und Empfehlungen**.

Die Checkliste beinhaltet u. a.:

- Reiserechtliche Definitionen
- Wichtige Hinweise zu Ausnahmen, Abgrenzungen und Sonderfällen
- Erläuterung wichtiger Rechtsvorschriften für Reiseveranstalter
- Die Pflichten und Haftung der Reiseveranstalter
- Die Informationspflichten der Reiseveranstalter

Interessierten Mitgliedsunternehmen senden wir die Checkliste auf Anforderung gern zu. Die Checkliste wurde **ausschließlich zur Verwendung durch Mitglieder des bdo und seiner Landesverbände** erstellt. Jegliche **Weitergabe an oder die Verwendung durch Dritte werden auf dem Rechtsweg abgemahnt**.

## Sozialversicherung

### Bundeskabinett beschließt Sozialversicherungsrechengrößen 2024

Das Bundeskabinett hat die Sozialversicherungsrechengrößen 2024 beschlossen. Der DSLV informiert über die ab 2024 geltenden neuen Beitragsbemessungsgrenzen in der gesetzlichen Renten- und Krankenversicherung.

Das Bundeskabinett hat am 11. Oktober 2023 die Verordnung über maßgebende Rechengrößen der Sozialversicherung für 2024 (Sozialversicherungs-Rechengrößenverordnung 2024) beschlossen. Mit der Verordnung werden die maßgeblichen Rechengrößen der Sozialversicherung entsprechend der Einkommensentwicklung im vergangenen Jahr (2022) angepasst und mittels Verordnung festgelegt.

Demnach steigt die Beitragsbemessungsgrenze in der allgemeinen Rentenversicherung in den alten Bundesländern von 7.300 auf 7.550 Euro pro Monat. In den neuen Ländern steigt sie von 7.100 auf 7.450 Euro pro Monat.

Die bundesweit einheitliche Beitragsbemessungsgrenze in der gesetzlichen Krankenversicherung für das Jahr 2024 steigt von 59.850 auf 62.100 Euro. Die bundeseinheitliche Versicherungspflichtgrenze in der gesetzlichen Krankenversicherung steigt von 66.600 auf 69.300 Euro.

Darüber hinaus steigt die Bezugsgröße in der Sozialversicherung, die sowohl in der gesetzlichen Krankenversicherung als auch in der gesetzlichen Rentenversicherung die Grundlage der Beitragsberechnung darstellt, in den west-

deutschen Bundesländern von 3.395 auf 3.535 Euro pro Monat. In den ostdeutschen Bundesländern steigt sie von 3.290 auf 3.465 Euro pro Monat.

Die den Sozialversicherungsgrößen 2024 zugrundeliegende Einkommensentwicklung, bei der auf die Veränderung der Bruttolöhne und -gehälter je Arbeitnehmer abgestellt wird, betrug im Jahr 2022 im Bundesgebiet 4,13 Prozent und in den alten Bundesländern 3,93 Prozent.

Der Bundesrat muss der Verordnung noch zustimmen. Die neuen Werte sollen zum 1. Januar 2024 in Kraft treten.

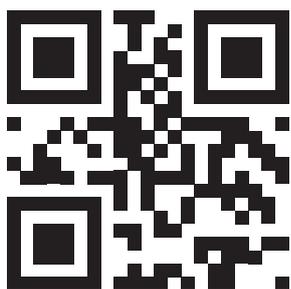
[www.lsv-ev.de](http://www.lsv-ev.de)

## Spedition/Logistik

### **EuGH: Transport von Leercontainern vor Be- und nach Entladung ist Teil des kombinierten Verkehrs**

Der EuGH hat entschieden, dass Art. 1 der Richtlinie 92/106/EWG dahin auszulegen ist, dass die Beförderung von Leercontainern auf der Straße zwischen einem Containerterminal und dem Ort, an dem die Güter ge- oder entladen werden, unter den Begriff „kombinierter Verkehr“ im Sinne dieses Artikels fällt. Für diese Beförderung gilt entsprechend die liberalisierte Regelung für die Zu- und Ablaufverkehre auf der Straße, die Bestandteil eines kombinierten Verkehrs im Sinne von Art. 4 dieser Richtlinie sind. Sie sind entsprechend von der Anwendung der Kabotagebestimmungen der Verordnung (EG) 1072/2009 ausgenommen. Die Entscheidung des EuGH widerspricht der bisherigen Rechtsauffassung des BALM, wonach ein kombinierter Verkehr nicht vor der Beladung beginnt und mit Entladung beim Kunden endet.

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



Mit Urteil vom 14. September 2023 (AZ: C-246/22) hat der EuGH im Rahmen eines Vorabentscheidungsersuchens nach Art. 267 AEUV, eingereicht durch das Amtsgericht Köln, entschieden, dass der Transport von Leercontainern vor Beladung und nach Entladung beim Kunden Teil des kombinierten Verkehrs ist. Es gelten auch für diese Transportabschnitte die Vorteile des kombinierten Verkehrs. Nach Art. 4 der Richtlinie 92/106/EWG über die gemeinsamen Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen EU-Ländern sind diese Transporte daher von den Kabotagebeschränkungen der Verordnung (EG) 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs ausgenommen.

#### **Ausgangsverfahren vor dem Amtsgericht**

Im Rahmen von Betriebskontrollen beanstandete das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) Beförderungen, die im Auftrag eines Logistikunternehmens im Zeitraum vom 6. bis 27. Mai 2019 von einem gebietsfremden Transportunternehmen (TU) durchgeführt wurden. Dem TU warf das BALM in mindestens 57 Fällen die Beförderung von Leercontainern vor, die nicht unter die Privilegierung des kombinierten Verkehrs nach den §§ 13 ff. GüKGrKabotageV fielen und daher Kabotagebeförderungen gewesen seien.

Bei einer Anhörung machte das TU geltend, dass die Beförderung der Leercontainer ein Bestandteil der Beförderung der beladenen Container gewesen sei. Sein Geschäftszweck bestehe darin, volle Container, die zuvor an einem

Containerterminal leer übernommen worden seien, zu einem Hafen zur Verschiffung auf dem Seeweg zu befördern, und die leeren Container nach dem Entladen zu einem Containerterminal zu befördern. Die Beförderung der Leercontainer sei daher nicht isoliert zu betrachten, sondern als Bestandteil des gesamten Beförderungsauftrags anzusehen. Dementsprechend müsse auch für diese Transporte die Privilegierung des kombinierten Verkehrs nach Richtlinie 92/106/EWG gelten.

Das BALM erließ daraufhin gegen das TU einen Bußgeldbescheid in Höhe von 8.625 Euro wegen Verletzung der Kabotagebestimmungen. Das mit einem Einspruch des TU gegen diesen Bescheid befasste vorliegende Amtsgericht Köln ist der Ansicht, dass die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits davon abhängt, ob die Beförderung eines solchen Leercontainers Teil der Beförderung des beladenen Containers im kombinierten Verkehr sei oder ob sie als rechtlich eigenständige Beförderung anzusehen sei.

Das Amtsgericht Köln hat daher beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) folgende Frage zur Vorabentscheidung vorzulegen: „Ist der Transport von Leercontainern zur Beladung bzw. ab der Entladung untrennbarer Teil des Transports der beladenen Container in der Weise, dass der Transport der Leercontainer an der Privilegierung des Transports der vollen Container insoweit teilnimmt, als diese im kombinierten Verkehr von den Kabotagevorschriften ausgenommen sind?“

Fortsetzung auf Seite 20

Fortsetzung von Seite 19

### Aus den Erwägungsgründen des EuGH

Sowohl die Richtlinie 92/106/EWG als auch die Verordnung (EG) 1072/2009 enthalten keine eindeutige Antwort auf die Frage. Art. 4 der Richtlinie 92/106/EWG sieht allerdings eine weiter gehende Liberalisierung des Kraftverkehrs vor, als sie sich aus der Kabotageverordnung der Verordnung (EG) 1072/2009 ergibt. In den Erwägungsgründen 13 und 15 der Verordnung (EG) 1072/2009 wird die zeitweilige Natur der Kabotage betont und insbesondere ausgeführt, dass die Kabotagebeförderung nicht dergestalt durchgeführt werden sollte, dass dadurch eine dauerhafte oder ununterbrochene Tätigkeit im Aufnahmemitgliedstaat entsteht.

Ausnahmen von den Kabotagebestimmungen der Verordnung (EG) 1072/2009 gelten nur für Transporte im kombinierten Verkehr. Um festzustellen, ob eine Fahrt, die innerhalb eines Mitgliedstaats von einem in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenen Verkehrsunternehmen durchgeführt wird, unter den Begriff „Kabota-

ge“ fällt, ist daher zu prüfen, ob diese Fahrt Teil eines kombinierten Verkehrs im Sinne der Definition in der Richtlinie 92/106/EWG ist.

Zwar ergibt sich aus dem Wortlaut von Art. 1 der Richtlinie 92/106/EWG, dass es sich bei den Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne dieses Artikels um „Güterbeförderungen“ handelt. Dies schließt jedoch nicht aus, dass bei einem Teil dieser Beförderungen ein Leercontainer transportiert wird, sofern diese Leerfahrt in unmittelbarem Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern erfolgt. Wie die Europäische Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen im Wesentlichen ausführt, stellt nämlich die Beförderung von Leercontainern zwischen einem Containerterminal und dem Ort, an dem die Güter ge- oder entladen werden, eine Nebenbewegung dar, die aber für die Durchführung der eigentlichen Beförderung, d. h. der Beförderung der Güter, deren Bestandteil sie ist, unerlässlich ist.

Der EuGH hat dementsprechend entschieden, dass Art. 1 der Richtlinie 92/106 dahin auszulegen ist, dass die Beförderung von Leercontainern auf der Straße zwischen einem Containerterminal und dem Ort, an dem die Güter ge- oder entladen werden, unter den Begriff „kombinierter Verkehr“ im Sinne dieses Artikels fällt. Für diese Beförderung gilt entsprechend die liberalisierte Kabotageverordnung im Sinne von Art. 4 dieser Richtlinie für die Zu- und Ablaufverkehre auf der Straße. Diese Transporte sind, sofern sie Teil eines kombinierten Verkehrs sind, von der Anwendung der Kabotagebestimmungen der Verordnung (EG) 1072/2009 ausgenommen.

### Ausblick

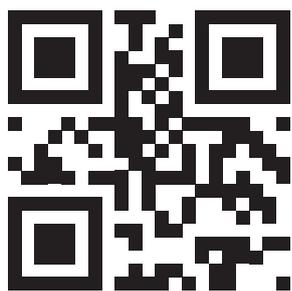
Die Auslegung des EuGH entspricht der Rechtsauffassung der Europäischen Kommission, die die Definition des kombinierten Verkehrs ebenfalls weit auslegt. Durch das neue Urteil wurde die Auffassung der Europäischen Kommission nun bestätigt und die bisherige Rechtsauffassung des BALM korrigiert. Die abschließende Entscheidung wird das AG Köln im Rahmen des dortigen Bußgeldverfahrens treffen. Entsprechende Transporte dürften in Zukunft aber schon jetzt nicht mehr vom BALM beanstandet werden.

Die Europäische Kommission wird in Kürze einen Vorschlag für die Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG veröffentlichen. Ob und wenn ja, welche Auswirkungen eine Novellierung der Richtlinie 92/106/EWG auf den vorliegenden Sachverhalt hat, ist noch unbekannt.

Der DSLV wird die Überarbeitung der Richtlinie konstruktiv begleiten.

Interessierten Mitgliedsunternehmen senden wir das Urteil auf Anforderung gern zu.

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



### CBAM – Risiken für indirekte Zollvertreter

Ab 1. Oktober 2023 startet die CBAM-Berichtspflicht für Waren aus CO<sub>2</sub>-intensiver Produktion. Der DSLV rät allen Speditionen und Zollagenten davon ab, in indirekter Stellvertretung die Importabwicklung von CBAM-Waren (Zement, Eisen und Stahl, Aluminium, Düngemittel, Strom,

Fortsetzung auf Seite 21

Fortsetzung von Seite 20

Wasserstoff) für nicht in der EU ansässige Einführer vorzunehmen. Denn in diesen Fällen gehen die komplexen CBAM-Berichtspflichten automatisch auf die Vertreter über.

Ab 1. Oktober 2023 wird der CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (carbon border adjustment mechanism, CBAM) schrittweise eingeführt. CBAM ist Teil des „Fit for 55“-Pakets und soll als Klimaschutzmaßnahme das Risiko der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen verhindern.

Bis 1. Januar 2026 besteht in der Übergangsphase eine **Berichtspflicht** für alle Unternehmen, die Waren aus den Warengruppen Eisen, Stahl, Zement, Aluminium, Elektrizität, Düngemittel, Wasserstoff sowie bestimmte vor- und nachgelagerte Produkte aus Drittländern in die EU einführen. Die vierteljährlichen CBAM-Berichte sind spätestens einen Monat nach Quartalsende an die zuständige nationale Behörde zu übermitteln. Der erste Bericht für das vierte Quartal 2023 muss demnach bis spätestens 31. Januar 2024 abgegeben werden und Informationen enthalten 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.

Die CBAM-Verordnung sieht vor, dass auch ein indirekter Zollvertreter in der Übergangsphase die Berichtspflichten übernehmen und ab Januar 2026 als zugelassener CBAM-Anmelder fungieren kann, sofern der Einführer einen solchen benennt **und der indirekte Zollvertreter sich hierzu bereit erklärt hat**. Artikel 32 der CBAM-Verordnung regelt, dass **die Be-**

**richtspflichten automatisch für den indirekten Zollvertreter gelten, wenn der Einführer nicht in der EU ansässig ist.**

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik und sein europäischer Dachverband CLECAT haben sich mehrfach gegen diese automatische Pflichtenübertragung ausgesprochen, da Logistikdienstleister erhebliche Schwierigkeiten haben werden, die für die CBAM-Berichte erforderlichen komplexen Informationen zu erhalten und Berechnungen von grauen Emissionen für im Drittland hergestellte Produkte vorzunehmen. Diese Aufgaben sollten übernommen werden von Experten, die sich auf Emissionsberechnung und -berichterstattung spezialisiert haben (aber nicht unbedingt der Zollvertreter oder der Einführer sein müssen).

**Insofern warnt der DSLV alle Zollspediteure und Zollagenten davor, in indirekter Stellvertretung die Importabwicklung von CBAM-Waren (Zement, Eisen und Stahl, Aluminium, Düngemittel, Strom, Wasserstoff, Anhang I der CBAM-VO) für nicht in der EU ansässige Importeure vorzunehmen. Denn in diesen Fällen gehen die CBAM-Berichtspflichten automatisch auf die Vertreter über.**

Detaillierte Informationen zu den im Übergangszeitraum geltenden Pflichten sind in der Durchführungsverordnung zur CBAM-Verordnung enthalten. Um Einführer und deren Vertreter zu unterstützen, hat die EU-Kommission Mitte August 2023 Leitlinien für die praktische Umsetzung der neuen Vorschriften veröffentlicht. Zudem stehen auf der **Website der EU zu CBAM** seit kurzem spezielle IT-Tools, Schulungsmaterialien, Webinare und Tutorien zur Ver-

fügung, um Unternehmen zu Beginn des Übergangsmechanismus zu unterstützen.

Jedoch ist es in der Kürze der Zeit nahezu unmöglich, das verfügbare Material zu navigieren und zu bewerten, Schulungen und interne Prozesse entsprechend vorzubereiten, um die Erhebung von Daten ab dem 1. Oktober 2023 zu ermöglichen. Daher haben sich CLECAT und die European Express Association (EEA) in dem als Anlage beigefügten Schreiben zum wiederholten Mal an die EU gewandt und den automatischen Übergang der Berichtspflichten auf indirekte Zollvertreter sowie den unzureichenden Zeitrahmen für die Vorbereitung moniert.

---

## ***DSLVL-Leitfaden zur Beförderung von Feuerwerkskörpern auf der Straße***

*Die Beförderung von Feuerwerkskörpern muss zum Jahreswechsel 2023/2024 nach ADR 2023 erfolgen. Aus dem ADR 2023 haben sich jedoch keine Änderungen für den DSLVL-Leitfaden Beförderung von Feuerwerkskörpern ergeben.*

Zur rechtzeitigen Versorgung des Einzelhandels werden bereits einige Wochen vor der saisonalen Spitze zum Jahreswechsel größere Mengen von Silvesterfeuerwerk auf der Straße befördert. Distribution und Transport von Feuerwerkskörpern werden mitunter auch von Unternehmen durchgeführt, die ansonsten selten mit Gefahrgut zu tun haben. Vielen Beteiligten sind die zu beachtenden gesetzlichen Bestimmungen daher nicht bekannt.

*Fortsetzung auf Seite 22*

Fortsetzung von Seite 21

Die Beförderung von Feuerwerkskörpern muss zum Jahreswechsel 2023/2024 nach ADR 2023 erfolgen. Aus dem ADR 2023 haben sich jedoch keine Änderungen für den DSLV-Leitfaden „Beförderung von Feuerwerkskörpern auf der Straße“ ergeben, sodass der Leitfaden inhaltlich nicht angepasst werden musste.

Hinweise zum sicheren Umgang gibt der Leitfaden „Beförderung von Feuerwerkskörpern auf der Straße“ des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, der von interessierten Mitgliedsunternehmen bei uns abgefordert werden kann.

---

## **Dramatischer Anstieg der Logistikkosten im Stückgutbereich: Neue Herausforderungen für die Branche**

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2023 stiegen die sendungsbezogenen Prozesskosten der Stückgutlogistik im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um weitere 11,3 Prozent. Der vom DSLV Bundesverband Spedition und Logistik herausgegebene Kostenindex Sammelgutspedition weist damit zum dritten Mal in Folge einen zweistelligen Kostenzuwachs aus. In der Betrachtung über zwei Jahre betrug der Anstieg der Prozesskosten damit insgesamt 22,6 Prozent.

Steigende Sachkosten (plus 21,5 Prozent) haben maßgeblich zum erneuten Kostenschub beigetragen. Deren Anteil am Gesamtkostenindex liegt inzwischen bei 35,3 Prozent. Hierzu zählen Flächen- und Energiekosten für Logistikimmobilien, Kosten für die IT-Si-

cherheit und Cyber-Abwehr sowie Versicherungskosten. Für die Personalkosten, deren Anteil an den Gesamtkosten der Systemlogistik inzwischen auf über 50 Prozent angewachsen ist, wurde im Berichtszeitraum ein Anstieg von 11,4 Prozent ermittelt. Der Gesamtkostenzuwachs entstand trotz gesunkener Treibstoffkosten (minus 10,7 Prozent). Bereinigt um diesen Posten, wäre der Index sogar um 14,8 Prozent gewachsen.

„Diese exorbitante Prozesskostenentwicklung im Sammelgutgeschäft ist noch nicht das Ende der Fahnenstange“, so DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. „Der bereits zum 1. Dezember 2023 in Kraft tretende CO<sub>2</sub>-Aufschlag wird die Lkw-Maut um bis zu 83 Prozent erhöhen. Dies wird auch die Prozesskosten in den Stückgutnetzen weiter in die Höhe treiben.“

Die Auswirkungen der neuen Mautgesetzgebung auf die Kostensituation in den Stückgutmärkten werden derzeit mit einer vom DSLV in Auftrag gegebenen Studie untersucht.

---

## **DSLV Fachausschuss Schienengüterverkehr/Kombinierter Verkehr trifft sich in Berlin**

Der Fachausschuss Schienengüterverkehr/Kombinierter Verkehr des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLV) traf sich mit knapp 20 Teilnehmern unter Vorsitz von Tino Bauer (Geschäftsführer der Bauer Spedition GmbH) am 12. September in Berlin, um sich zu Themen des Schienengüterverkehrs auszutauschen. Ganz am Anfang stand ein einstündiger Austausch mit dem Parlama-

rischen Staatssekretär und Schienenbeauftragten der Bundesregierung Michael Theurer von der FDP. Der Fachausschuss berichtete über die diversen Herausforderungen (Mengenrückgänge, Kostenexplosion, Infrastrukturmängel und die schlechte Produktionsqualität). Man wolle Güter verlagern, aber es müssen die richtigen Rahmenbedingungen geschaffen werden: Anreize für Logistiker, Angleichung des kombinierten und multimodalen Verkehrs und Einbeziehung der Interessen der Logistik in Planungsprozesse wurden genannt. Der Staatssekretär äußerte Verständnis und versprach sich weiter für die Branche einzusetzen.

Weitere Gespräche fanden statt mit Vertretern der DB Netz, die den aktuellen Stand der Generalisierung erläuterten und der Zusammenlegung von DB Netz und DB Station & Service zu einer gemeinwohlorientierten Infrastruktur in der sogenannten InfraGO, und mit Christian Betchen von der KSW, der das Projekt LOG4NRW vorstellte.

Auch Fachthemen kamen nicht zu kurz: so beriet der Ausschuss über den Entwurf eines neuen DSLV Positionspapiers zum Schienengüterverkehr, die neue Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr und den aktuellen Sachstand bei der Überarbeitung der Richtlinie 92/106/EWG über den kombinierten Verkehr.

Das nächste Treffen ist für die zweite Hälfte Februar 2024 vorgesehen und soll in oder um Duisburg stattfinden.

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

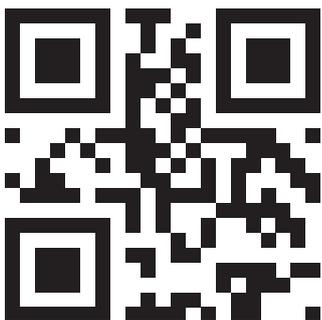
## Recht

### **BAG: Betriebsratsvorsitzender kann nicht gleichzeitig Datenschutzbeauftragter sein**

*Der Vorsitz im Betriebsrat steht einer Wahrnehmung der Aufgaben des Beauftragten für den Datenschutz typischerweise entgegen und berechtigt den Arbeitgeber in aller Regel, die Bestellung zum Datenschutzbeauftragten nach Maßgabe des BDSG in der bis zum 24. Mai 2018 gültigen Fassung (Af) ZU WIDERRUFEN: Das hat das Bundesarbeitsgericht entschieden.*

Der bei der Beklagten angestellte Kläger ist Vorsitzender des Betriebsrats und in dieser Funktion teilweise von der Arbeit freigestellt. Mit Wirkung zum 1. Juni 2015 wurde er von der Beklagten und weiteren in Deutschland ansässigen Tochtergesellschaften zum Datenschutzbeauftragten bestellt.

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



Auf Veranlassung des Thüringer Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit widerriefen die Beklagte und die weiteren Konzernunternehmen die Bestellung des Klägers am 1. Dezember 2017 wegen einer Inkompatibilität der Ämter mit sofortiger Wirkung. Nach Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2016/679 vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie (RL) 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung; im Folgenden DSGVO) beriefen sie den Kläger vorsorglich mit Schreiben vom 25. Mai 2018 gemäß Art. 38 Abs. 3 Satz 2 DSGVO als Datenschutzbeauftragten ab.

Der Kläger hat geltend gemacht, seine Rechtsstellung als betrieblicher Datenschutzbeauftragter der Beklagten bestehe unverändert fort. Die Beklagte hat die Auffassung vertreten, Interessenkonflikte bei der Wahrnehmung der Aufgaben als Datenschutzbeauftragter und Betriebsratsvorsitzender ließen sich nicht ausschließen. Die Unvereinbarkeit beider Ämter stelle einen wichtigen Grund zur Abberufung des Klägers dar. Die Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben.

Die dagegen erhobene Revision der Beklagten hatte vor dem Bundesarbeitsgericht Erfolg. Der Widerruf der Bestellung vom Dezember 2017 war aus wichtigem Grund iSv. § 4 f Abs. 3 Satz 4 BDSG aF iVm. § 626 Abs. 1 BGB gerechtfertigt. Ein solcher liegt vor, wenn der um Beauftragten für den Datenschutz bestellte Arbeitnehmer die für die Aufgabenerfüllung erforderliche Fachkunde oder Zuverlässigkeit

iSv. § 4 f Abs. 2 Satz 1 BDSG aF nicht (mehr) besitzt. Die Zuverlässigkeit kann in Frage stehen, wenn Interessenkonflikte drohen. Ein abberufungsrelevanter Interessenkonflikt ist anzunehmen, wenn der Datenschutzbeauftragte innerhalb einer Einrichtung eine Position bekleidet, die die Festlegung von Zwecken und Mitteln der Verarbeitung personenbezogener Daten zum Gegenstand hat. Dabei sind alle relevanten Umstände des Einzelfalls zu würdigen. Diese vom Gerichtshof der Europäischen Union zu einem Interessenkonflikt iSv. Art. 38 Abs. 6 Satz 2 DSGVO vorgenommene Wertung entsprach bereits der Rechtslage im Geltungsbereich des BDSG aF.

BAG, Urteil vom 06.06.2023 – 9 AZR 383/19

### **BAG: Zeitarbeit – gleiches Arbeitsentgelt – Abweichung durch Tarifvertrag**

*Leiharbeiter und Stammarbeitnehmer müssen nicht dasselbe Arbeitsentgelt für die gleiche Tätigkeit bekommen. Tarifverträge können dahingehend vom Gleichstellungsgrundsatz des Equal Pay abweichen. Das hat das Bundesarbeitsgericht (BAG) nach Vorlage an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) entschieden und damit den Kampf einer Leiharbeiterin für mehr Lohn beendet.*

Geklagt hatte eine Frau, die einem Einzelhandel als Kommissioniererin überlassen worden war.

*Fortsetzung auf Seite 24*

Fortsetzung von Seite 23

Ihr Lohn für diese Arbeit lag bei 9,23 Euro die Stunde. Vergleichbare Stammarbeitnehmer bekamen 13,64 Euro für dieselbe Arbeit. Sie verlangte im Nachhinein auf gerichtlichem Wege die Zahlung des entsprechenden Differenzbetrags. Ihre Argumente: die ungleiche Bezahlung sei nicht fair und verstoße gegen den Gleichstellungsgrundsatz des § 8 Abs. 1 Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG). Hinzu komme, dass das auf ihr Leiharbeitsverhältnis anzuwendende Tarifwerk des Interessenverbandes Deutscher Zeitarbeitsunternehmen (IGZ) und ver.di nicht mit Art. 5 Abs. 3 Leiharbeits-Richtlinie (RL 2008/104 EG) und der dort vorgeschriebenen Achtung des Gesamtschutzes der Leiharbeitnehmer vereinbar sei. Schon die Vorinstanzen hatten die Klage der Frau abgewiesen. Auch der EuGH hatte sich bereits mit dem Fall im Rahmen eines Vorabentscheidungsverfahrens beschäftigt, dass das BAG angestrengt hatte. In dem EuGH-Urteil aus Dezember 2022 heißt es, dass Leiharbeiter nur dann schlechter bezahlt werden dürfen als Stammbeschäftigte, wenn diese Ungleichbehandlung im Tarifvertrag ausgeglichen werde.

Einen solchen Ausgleich sieht das BAG in dem Fall der klagenden Leiharbeiterin, Weshalb sie keinen Anspruch auf gleiches Arbeitsentgelt für gleiche Arbeit habe. Der Ausgleichsvorteil liege nämlich darin, dass sie auch in der verleihfreien Zeit ihr Entgelt bekomme. Das sehe das Tarifwerk der IGZ und ver.di vor und sei auch bei befristeten Verträgen wie dem ihren anwendbar. Dieses Tarifwerk genüge im Zusammenspiel mit den gesetzlichen Schutzvorschriften für Leiharbeitnehmer den Anforderungen der Leiharbeits-Richtlinie der EU. Man dürfe zudem auch nicht vergessen, dass nur in den ersten neun Monaten des Leiharbeitsverhältnisses vom Grundsatz des gleichen Arbeitsentgelts abgewichen werden dürfe, schloss das Erfurter Gericht. Da die Frau in Anbetracht dieser Sachlage ausreichend kompensiert werde und ihr zudem ein gesetzlich ausreichender Schutz zukomme, habe sie keinen Anspruch auf Zahlung des Differenzbetrages so das BAG.

BAG, Urteil vom 31.05.2023 – 5 AZR 143/19

### ***Dauerbrenner: Wann ist eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung erschüttert?***

Zur Wiederholung kurz die Grundsätze:

Legt ein Mitarbeiter eine ärztliche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung wegen Erkrankung vor, besteht zunächst die Vermutung der tatsächlichen Erkrankung. Der Arbeitgeber kann die Vermutung erschüttern, wenn Indizien vorliegen, die gegen eine Erkrankung sprechen. Das war in der Vergangenheit sehr schwierig. Es

wurde gefordert, dass eine ungewöhnliche Bescheinigung vorliegt oder die Art ihres Zustandekommens fragwürdig ist oder die Verhaltensweisen des Arbeitnehmers Anlass für ernsthafte oder objektive Zweifel geben. Mittlerweile ist es zur Auflockerung der Rechtsprechung gekommen. Ausgangspunkt war ein Urteil des Bundesarbeitsgerichts, dass ernstliche Zweifel an der tatsächlichen Arbeitsunfähigkeit dann vorliegen, wenn eine Bescheinigung passgenau auf die Dauer der Kündigungsfrist ausgestellt wird und damit den Kündigungszeitraum überbrückt.

Nachfolgend gab es mehrere Urteile, wobei nachfolgend die Neuesten vorgestellt werden: Erschütterung der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung – LAG Schleswig-Holstein (2. Kammer), Urteil vom 02.05.2023 – 2 Sa 203/22

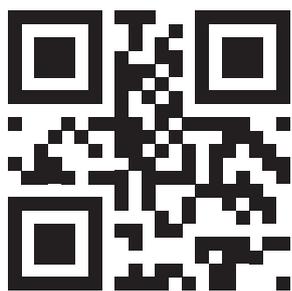
Der Text eines Kündigungsschreibens einer Eigenkündigung in Verbindung mit einer bereits kurz vorher eingereichten Arbeitsunfähigkeit der Arbeitnehmerin sowie die Würdigung der Gesamtumstände nach einer Zeugenaussage des behandelnden Arztes können den Beweiswert einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung erschüttern.

#### **Anmerkung:**

Das Bundesarbeitsgericht hat in den vergangenen Jahren zu Gunsten der Arbeitgeber die Rechtsprechung zur Erschütterung der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung aufgeweicht. Nach dem Grundsatzurteil des BAG war dies zunächst für Sachverhalte anwendbar, in denen eine durchgehende Krankschreibung passgenau bis zum Ablauf der Kündigungsfrist vorlag.

Fortsetzung auf Seite 25

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



Fortsetzung von Seite 24

Das vorliegende Urteil führt diese Rechtsprechung fort und lässt den Beweiswert auch dann erschüttern, wenn mehrere Krankenschreibungen passgenau bis zum Ende der Kündigungsfrist vorgelegt werden. Die Besonderheit im vorliegenden Fall lag darin, dass die Mitarbeiterin „sich für die bisherige Zusammenarbeit bedankte und dem Unternehmen alles Gute wünschte“. Daraus schlussfolgerte das Gericht, dass sie keine Absicht hatte, nochmals in den Betrieb zurückzukehren.

Dagegen aber wieder einschränkend: LAG Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 21.03.2023 – 2 Sa 156/22

Der Arbeitgeber kann den Beweiswert der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung dadurch erschüttern, dass er objektiv greifbare, belastbare Tatsachen darlegt und im Bestreitensfall beweist, die ernsthafte Zweifel an der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung tragen können. Lediglich objektiv mehrdeutige, plausibel erklärbare Sachverhalte sind grundsätzlich nicht geeignet, ernsthafte Zweifel zu begründen.

In dem Fall ist es dem Arbeitgeber nicht gelungen, konkrete Behauptungen zu beweisen. So hat das Gericht entschieden:

*Möchte ein Arbeitgeber die Entfernung privater Gegenstände aus dem Betrieb anführen, um zu belegen, dass ein Arbeitnehmer nicht mehr in den Betrieb habe zurückkommen, also keinerlei Arbeitsleistung mehr habe erbringen wollen, müsse er die privaten Gegenstände benennen, welche der Arbeitnehmer im Betrieb aufbewahrt und die er sodann entfernt habe. Die pauschale Behauptung fehlender privater Gegenstände*

*im Betrieb sei nicht geeignet, den Beweiswert der AU-Bescheinigungen zu erschüttern.*

Und ergänzend nochmal einschränkend: LAG Mecklenburg-Vorpommern (5. Berufungskammer), Urteil vom 13.07.2023 – 5 Sa 1/23

1. *Der Beweiswert einer Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung ist nicht allein deshalb erschüttert, weil diese einen Zeitraum innerhalb der Kündigungsfrist, insbesondere gegen Ende der Kündigungsfrist betrifft.*
2. *Eine zu Beginn der Erkrankung angetretene rund 10-stündige Bahnfahrt eines als Chefarzt beschäftigten Arbeitnehmers zum Familienwohnsitz, um dort die Hausärztin aufzusuchen, lässt ohne Hinzutreten weiterer Umstände die attestierte Arbeitsunfähigkeit nicht fragwürdig erscheinen.*

Der Arzt hatte sich auf Grundlage des Krankheitsbildes damit verteidigt, dass die Bahnfahrt den Gesundheitszustand nicht verschlechtert. Das nahm das Gericht zur Grundlage und führte aus: *Auch unter Berücksichtigung der vom Kläger offengelegten Krankheitsdiagnosen bestand kein Grund, eine längere Bahnfahrt unbedingt zu vermeiden, um den Gesundheitszustand nicht weiter zu verschlechtern. Die Art der Erkrankung erforderte es nicht, umgehend einen Notarzt oder eine Klinik aufzusuchen. Soweit der Kläger zu seinem Familienwohnsitz gereist ist, um dort die Hausärztin aufzusuchen, erscheint das im Sinne einer schnellen Genesung durchaus nachvollziehbar.*

#### **Hinweis:**

Das Urteil zeigt aber auf, wie wichtig auch in diesem Fall die Ermittlung des Sachverhaltes und die Sicherung von Beweisen ist.

Es ist im weiteren Verfahren allerdings mit der Erschütterung des Beweiswertes allein nicht getan. Klagt der Mitarbeiter auf Entgeltfortzahlung, muss das Gericht über den Anspruch entscheiden. Es kommt dann in den meisten Fällen zu einer Beweisaufnahme, wenn das Gericht den Beweiswert ebenfalls als erschüttert ansieht. Es wird im Rahmen der Beweisaufnahme festgestellt, inwieweit der Mitarbeiter tatsächlich arbeitsunfähig war. Hierzu bedarf es zumeist der Einvernahme des behandelnden Arztes. Dies ist aber nicht von vornherein aussichtslos für den Arbeitgeber. Die Praxis zeigt immer wieder Fälle auf, in denen sich ein Arzt nicht bereiterklärt, vor Gericht zu erscheinen oder sich nicht erinnern kann.

#### **Eigene Anmerkung zum Schluss:**

Durch die Einführung der elektronischen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung hat das Unternehmen noch weniger Anhaltspunkte, weil bestimmte Tatsachen nicht mehr bekannt werden (z. B. behandelnder Arzt).

Es ist aus diesem Grunde nach meiner persönlichen Meinung zulässig, wenn Mitarbeitern zu ihrer Krankenschreibung ergänzende Fragen gestellt werden, z. B. darüber:

- erfolgte der Arztbesuch am Tag der Ausstellung der Arbeitsunfähigkeit
- erfolgte die Ausstellung der Arbeitsunfähigkeit auf telefonische Meldung oder persönliche Vorstellung, usw.

Nach meiner Auffassung kann auch die Verweigerung der Beantwortung von berechtigten Fragen ein Indiz darstellen.

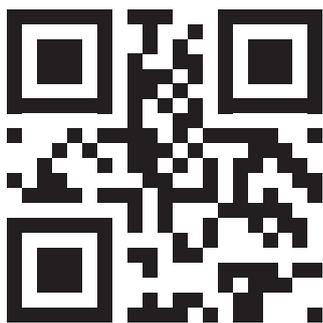
Fortsetzung auf Seite 26

Fortsetzung von Seite 25

So geht selbst der Gesetzgeber davon aus, dass die Arbeitsunfähigkeit nach Ferndiagnose nur eingeschränkten Beweiswert hat. Am 23.06.2023 hat der Deutsche Bundestag eine Regelung zur telefonischen Krankschreibung verabschiedet. Die entsprechende Sonderregelung aus der Coronapandemie soll damit künftig dauerhaft Anwendung finden. In diesem Zusammenhang wird häufig angeführt, dass der Gesetzgeber selbst durch die Beschränkungen im Rahmen einer Ferndiagnose ausgestellten Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen (z. B. Möglichkeit nur für Bestandspatienten, zeitliche Beschränkung der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung) Zweifel an der Feststellung der Arbeitsunfähigkeit im Wege einer ausschließlichen Ferndiagnose gehabt habe.

Ronny Neumann  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Fachanwalt für Verkehrsrecht  
Rechtsanwälte • Fachanwälte  
Kanzlei Chemnitz

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



## **Urteil zu Unfallhaftung: Wendemanöver mit Folgen**

*Wenn ein anderes Fahrzeug verkehrswidrig wendet und dabei die Fahrbahn blockiert, darf sich ein Fahrer nicht darauf verlassen, dass dieses Fahrzeug rechtzeitig weiterfährt. Sonst trifft ihn bei einem Unfall eine Teilschuld und er haftet ebenfalls mit, urteilte das Landgericht Hanau.*

Das Landgericht Hanau hat entschieden, dass einen Fahrer, der in ein verkehrswidrig auf seiner Fahrbahn wendendes Fahrzeug hineinfährt, eine Teilschuld trifft, wenn er den Unfall durch vollständiges Abbremsen hätte verhindern können (Urteil vom 13. Juni 2023, Aktenzeichen 2, S 62/22). Denn er verstoße damit gegen das allgemeine verkehrsrechtliche Rücksichtnahmegebot, so die Richter.

Im vorliegenden Fall wollte ein Fahrer sein Fahrzeug verkehrswidrig wenden, musste aber auf der Fahrspur halten, da sich auf der Gegenfahrbahn noch Gegenverkehr befand. Das Fahrzeug stand entsprechend quer auf der Fahrbahn.

Der Fahrer des anderen Fahrzeugs näherte sich dem querstehenden Auto, hupte, verlangsamte seine Geschwindigkeit, fuhr dann jedoch in das Gefährt hinein. Der Wendende beziehungsweise seine Versicherung ersetzte dem Fahrer die Hälfte des entstandenen Schadens. Das war dem Autofahrer aber nicht genug, er wollte den gesamten Schaden ersetzt haben und klagte. Er war der Ansicht, dass der Unfall allein durch das verkehrswidrige Wendemanöver verursacht wurde.

Das sahen die Richter des Landgerichts anders. Beide Parteien seien zu gleichen Teilen für den Verkehrsunfall verantwortlich und eine Haftungsverteilung von 50 zu 50 Prozent sei angemessen. Denn auch wenn der eine Fahrer verkehrswidrig gewendet habe und quer auf der Fahrbahn zum Stehen gekommen sei: Der andere Fahrer hätte nicht darauf vertrauen dürfen, dass das quer stehende Fahrzeug rechtzeitig von der Fahrbahn entfernt würde.

Obwohl er rechtzeitig abbremsen konnte und dies auch hätte tun müssen, sei er nur langsamer geworden und damit ohne zwingenden Grund in das quer stehende Auto hineingefahren. Das stelle einen Verstoß gegen das allgemeine verkehrsrechtliche Rücksichtnahmegebot dar. Die Entscheidung ist rechtskräftig.

Quelle: Verkehrsrundschau

## **Nutzung von Kundendaten auf privaten Endgeräten unzulässig**

*In einem wegweisenden Urteil hat das Landgericht Baden-Baden entschieden, dass die Nutzung von Kundendaten auf privaten Endgeräten durch Mitarbeiter unzulässig ist. Die Rechtsanwaltsgesellschaft Dr. Stoll & Sauer erklärt das Urteil.*

Eine Kundin kaufte in einem Elektrogeschäft einen Fernseher und eine Wandhalterung. Dabei gab sie ihren Namen und ihre Anschrift an. Kurz nach dem Kauf gab sie die Wandhalterung zurück und erhielt versehentlich eine Rückerstattung in Höhe des

Fortsetzung auf Seite 27

Fortsetzung von Seite 26

wesentlich höheren Preises des Fernseher. Als dieser Fehler bemerkt wurde, sandte eine Mitarbeiterin des Unternehmens über ihren privaten Instagram-Account mehrere Nachrichten an die Kundin. In diesen Nachrichten wies die Mitarbeiterin die Kundin auf den Irrtum hin und bat sie zusätzlich darum, sich mit dem „Chef“ in Verbindung zu setzen.

Die Käuferin war mit dieser privaten Kontaktaufnahme nicht einverstanden und forderte vom Elektromarkt Informationen darüber, an wen ihre persönlichen Daten weitergegeben wurden, einschließlich der Namen der beteiligten Mitarbeiter. Da das Unternehmen sich weigerte, reichte die Frau eine Klage ein. Das Landgericht Baden-Baden hat in seinem Urteil zunächst festgestellt, dass die Kundin einen Auskunftsanspruch nach Art. 15 Abs. 1 lit c) DSGVO hat. Dieser Anspruch umfasst auch die Mitteilung der Namen der Mitarbeiter, die die Kundendaten unzulässigerweise genutzt haben. Das Gericht sah in der Nutzung der Kundendaten auf dem privaten Gerät des Mitarbeiters einen Verstoß gegen die DSGVO, die detailliert vorschreibt, dass personenbezogene Daten nur dann verarbeitet wer-

den dürfen, wenn dies für die Erfüllung eines berechtigten Interesses erforderlich ist. In diesem Fall war die Verarbeitung der Daten für den Mitarbeiter jedoch nicht erforderlich. Er konnte die Kundin auch über die betrieblichen Kommunikationswege kontaktieren.

Die Richter entschieden, dass die Mitarbeiter des Unternehmens als Empfänger im Sinne von Art. 4 Nr. 9 DSGVO anzusehen sind. Zwar sind Arbeitnehmer eines für die Datenverarbeitung Verantwortlichen grundsätzlich nicht als Empfänger anzusehen. Dies gelte aber nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Az: C-579/21, Rn. 75) nur dann, wenn sie unter der Aufsicht des Verantwortlichen und im Einklang mit seinen Weisungen die Daten verarbeiten.

Im vorliegenden Fall hatte die Mitarbeiterin des Unternehmens die Kundendaten eigenmächtig über ihren privaten Account verwendet. Dies war nicht im Einklang mit den Weisungen des Unternehmens. Sie hatte daher die Kundendaten als Empfänger im Sinne von Art. 4 Nr. 9 DSGVO verarbeitet. Das Gericht entschied, dass die Kundin einen Anspruch auf Unterlassung der weiteren Nutzung der Kundendaten auf privaten Kommunikationsgeräten durch die Mitarbeiter des Unternehmens zusteht. Darüber hinaus sah es in der Nutzung der Daten auf dem privaten Gerät ein erhöhtes Risiko für die Sicherheit der Daten. Die Daten waren nicht durch die Sicherheitsvorkehrungen des Unternehmens geschützt. Es bestand die Gefahr, dass die Daten unbefugt abgerufen oder verändert werden könnten.

Aufgrund dieser Erwägungen wurden das Unternehmen verurteilt, die Kundin die Namen der

Mitarbeiter zu nennen, die die Daten unzulässigerweise nutzten. Eine Revision ist nicht zugelassen. Das Urteil ist ein wichtiger Präzedenzfall. Es stellt klar, dass die Nutzung von Kundendaten auf privaten Endgeräten von Mitarbeitern unzulässig ist. Unternehmen müssen sicherstellen, dass Kundendaten nur auf betrieblichen Geräten verarbeitet werden, die durch angemessene Sicherheitsvorkehrungen geschützt sind.

LG Baden-Baden, Az. 3 S 13/23  
Rechtsanwaltsgesellschaft  
Dr. Stoll & Sauer

### Fazit des Urteils

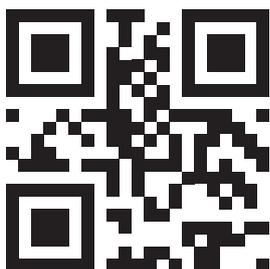
Unternehmen müssen ihren Mitarbeitern auch Schulungen zum Datenschutz anbieten. Sie müssen wissen, dass sie Kundendaten nur im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit verarbeiten und Kundendaten nicht auf privaten Geräten speichern dürfen.

Unternehmen sollten sicherstellen, dass Kundendaten nur auf betrieblichen Geräten verarbeitet werden und auf betrieblichen Geräten angemessene Sicherheitsvorkehrungen implementieren.

Für Mitarbeiter, die Kundendaten auf privaten Endgeräten verarbeiten, können rechtliche Konsequenzen drohen. Sie können von den Unternehmen abgemahnt oder sogar gekündigt werden. In schweren Fällen können sie auch strafrechtlich verfolgt werden. Mitarbeiter sollten sich daher bewusst sein, dass die Verarbeitung von Kundendaten auf privaten Endgeräten unzulässig ist. Sie sollten Kundendaten nur im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit verarbeiten und nicht auf privaten Geräten speichern.

Quelle: der möbelspediteur  
10.2023

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



## Bildung

### **Bundesgesetzblatt: Überarbeitete Fortbildungsordnungen in Kraft getreten**

Am Überarbeitungsverfahren der Fortbildungsabschlüsse Fachwirt für Güterverkehr und Logistik und Fachwirt für Logistiksysteme war der DSLV intensiv beteiligt und hatte sich für die Bezeichnung „Bachelor Professional in Transport Management and Logistics“ eingesetzt.

Mt dem neuen Berufsbildungsgesetz (BBiG), das bereits am 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist, wurden die Fortbildungsstufen für die höherqualifizierende Berufsbildung reformiert und damit die Abschlussbezeichnungen „Ge-

prüfter Berufsspezialist“, „Bachelor Professional“ und „Master Professional“ eingeführt (§ 53 BBiG). Diese bringen die Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung zum Ausdruck und fördern gleichzeitig die internationale Mobilität. Um diese Änderungen in die Praxis zu tragen, war es erforderlich, bestehende Fortbildungsverordnungen (FO) zu überarbeiten und anzupassen.

Inzwischen ist die Rechtsgrundlage des Fortbildungsabschlusses „Geprüfter Fachwirt für Güterverkehr und Logistik“ oder „Geprüfte Fachwirtin für Logistik“ nach ihrer Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt Teil I bereits am 28. September 2023 in Kraft getreten.

Die neue FO enthält zusätzlich die Abschlussbezeichnung „**Bachelor Professional in Transport Management and Logistics**“. Dasselbe gilt für den Abschluss „Geprüfter Fachwirt für Logistiksysteme“ oder „Geprüfte Fachwirtin für Logistiksysteme“, ergänzt um die neue Abschlussbezeichnung „Bachelor Professional in Logistiksysteme“.

In der neuen Rechtsgrundlage, die allerdings keine Änderungen bei den Qualifikationsinhalten enthält, wurden neben der Anpassung der Titel in erster Linie strukturelle und redaktionelle Änderungen vorgenommen. Darüber hinaus geht der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik im Folgenden auf die wichtigsten inhaltlichen Änderungen ein:

Geprüfter Fachwirt für Güterverkehr und Logistik oder Geprüfte Fachwirtin für Güterverkehr und Logistik – Bachelor Professional in Transport Management and Logistics

#### **§ 1 Ziel der Prüfung**

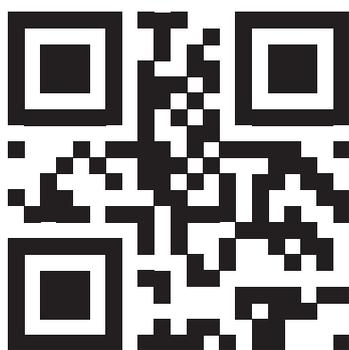
[...]. (4) Für den Erwerb der in Absatz 3 bezeichneten Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten bedarf es in der Regel eines **Lernumfangs von insgesamt mindestens 1.200 Stunden (BIBB-Empfehlung zum Lernumfang, Anlage 3)**. [...].

#### **§ 2 Zulassungsvoraussetzungen**

1. eine erfolgreich abgelegte Abschlussprüfung in einem anerkannten kaufmännischen Ausbildungsberuf für den Bereich Güterverkehr und Logistik (**einjährige Berufspraxis nicht mehr erforderlich**),
2. eine erfolgreich abgelegte Abschlussprüfung in einem anderen anerkannten kaufmännischen oder verwaltenden Ausbildungsberuf mit einer Berufsausbildungsdauer von drei Jahren und eine auf die Berufsausbildung folgende, **mindestens einjährige Berufspraxis**,
3. **den Erwerb von mindestens 90 Leistungspunkten nach dem Europäischen System zur Übertragung und Akkumulierung von Studienleistungen in einem fachverwandten Hochschulstudium und eine mindestens zweijährige Berufspraxis** oder
4. eine **mindestens fünfjährige Berufspraxis**. [...].

*Fortsetzung auf Seite 29*

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



Fortsetzung von Seite 28

## § 6 Prüfungsbereich

„Kommunikation, Führung und Zusammenarbeit **sicherstellen**“: Änderung der Titelbezeichnung.

## § 7 Form und Ablauf der Prüfung

1. Die Prüfung gliedert sich in eine schriftliche Prüfung und eine mündliche Prüfung.
2. Die mündliche Prüfung kann erst abgelegt werden, nachdem die schriftliche Prüfung abgelegt worden ist. **Das Prüfungsverfahren ist innerhalb von zwei Jahren, beginnend mit dem Tag der ersten Prüfungsleistung, abzuschließen. Bei Überschreiten der Frist gelten die erbrachten Prüfungsleistungen als mit null Punkten bewertet.**
3. Absatz 2 Satz 3 ist nicht anzuwenden, wenn die Nichteinhaltung der Frist durch die nach dem Berufsbildungsgesetz zuständige Stelle zu vertreten ist.

## § 14 Wiederholung der Prüfung

1. Sind in der schriftlichen oder in der mündlichen Prüfung nicht jeweils mindestens 50 Punkte erreicht worden, können sie **jeweils zweimal wiederholt** werden. **Bei Nichtbestehen der zweiten Wiederholungsprüfung gilt die gesamte Prüfung als nicht bestanden.** [...].

Geprüfter Fachwirt für Logistiksysteme oder Geprüfte Fachwirtin für Logistiksysteme – Bachelor Professional in Logistiksysteme

Da es bei der Überarbeitung der FO vor allem darum ging, die Inhalte in ein einheitliches Struktur-

muster zu übertragen sowie die Titel anzupassen, ergeben sich die oben aufgeführten Änderungen überwiegend auch für die FO „Geprüfter Fachwirt für Logistiksysteme“ mit Ausnahme bei den Zulassungsvoraussetzungen:

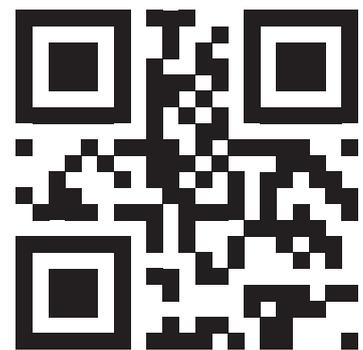
## § 2 Zulassungsvoraussetzungen

1. eine erfolgreich abgelegte Abschlussprüfung in dem anerkannten Ausbildungsberuf des
  - a) Kaufmanns für Spedition und Logistikdienstleistung oder der Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung,
  - b) Industriekaufmanns oder der Industriekauffrau,
  - c) Kaufmanns für Groß- und Außenhandelsmanagement und der Kauffrau für Groß- und Außenhandelsmanagement oder
  - d) Schifffahrtskaufmanns oder der Schifffahrtskauffrau, **(einjährige Berufspraxis nicht mehr erforderlich)**
2. eine erfolgreich abgelegte Abschlussprüfung in einem anderen anerkannten kaufmännischen oder verwaltenden Ausbildungsberuf mit einer Berufsausbildungsdauer von drei Jahren oder im anerkannten Ausbildungsberuf Fachkraft für Lagerlogistik und eine auf die jeweilige Berufsausbildung folgende, **mindestens einjährige Berufspraxis,**
3. eine erfolgreich abgelegte Abschlussprüfung in einem anderen anerkannten Ausbildungsberuf mit einer Berufsausbildungsdauer von drei Jahren und eine auf die Berufsausbildung folgende, **mindestens zweijährige Berufspraxis,**

4. **den Erwerb von mindestens 90 Leistungspunkten nach dem Europäischen System zur Übertragung und Akkumulierung von Studienleistungen in einem fachverwandten Studium und eine mindestens zweijährige Berufspraxis** oder
5. eine **mindestens fünfjährige Berufspraxis.** [...].

Die Übergangsvorschrift sieht vor, dass bereits begonnene Prüfungsverfahren nach alter Rechtslage bis zum **28. September 2026** zu Ende zu führen sind. Der DSLV war als Sachverständiger auf der Arbeitgeberseite intensiv an beiden Verfahren beteiligt und hat sich insbesondere beim „Geprüften Fachwirt für Güterverkehr und Logistik“ für die englischsprachige Bezeichnung sowie für den Titel **„Bachelor Professional in Transport Management and Logistics“** eingesetzt.

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



# Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH

Partner der Verkehrsakademie



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

1. **Weiterbildung gemäß § 5**  
Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz  
(auch als Inhouse-Schulung möglich)  
regelmäßig an allen Standorten (wochentags und samstags)  
Termine siehe Homepage oder über QR-Code
2. **Beschleunigte Grundqualifikation**  
(auch für Umsteiger)  
Chemnitz: ab 26.02.2024 oder 29.04.2024  
Leipzig: ab 22.01.2024 oder 17.06.2024  
Zwickau: ab 27.11.2023 oder 26.02.2024
3. **Erwerb Fahrerlaubnis**  
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)  
Chemnitz: ab 29.01.2024 oder 08.04.2024  
Leipzig: ab 26.02.2024 oder 03.06.2024  
Zwickau: ab 15.01.2024 oder 15.04.2024
4. **Schulungen Gefahrgut**  
(Erstschulungen und Auffrischungen)  
Chemnitz: Erstschulung ab 04.12.2023, Auffrischung ab 01.12.2023 oder 20.01.2024  
Leipzig: Erstschulung ab 12.12.2023, Auffrischung ab 11.11.2023 oder 05.01.2024  
Zwickau: Erstschulung ab 13.11.2023, Auffrischung ab 01.12.2023 oder 08.03.2024
5. **Gabelstapler- und Ladekranausbildung**  
Chemnitz: ab 02.12.2023 Gabelstapler, ab 13.11.2023 oder 29.01.2024 Ladekran  
Zwickau: ab 06.01.2024 Gabelstapler
6. **Ladungssicherung, Digitaler Tachograph**
7. **Sach- und Fachkundefachlehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen in Chemnitz ab 22.01.2024**
8. **Fahrlehrerausbildung in Chemnitz Pkw (BE) ab 29.04.2024 (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](http://www.verkehrsakademie.de)  
[chemnitz@verkehrsakademie.de](mailto:chemnitz@verkehrsakademie.de)  
[www.facebook.com/Verkehrsinstitut Chemnitz](https://www.facebook.com/Verkehrsinstitut-Chemnitz)  
[Instagram/#verkehrsinstitutchemnitz](https://www.instagram.com/verkehrsinstitutchemnitz)

# SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

<b>1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b>		
Vollzeitlehrgang Montag – Freitag	05.02. – 23.02.2024	Dresden
Vollzeitlehrgang Montag – Freitag	04.03. – 22.03.2024	Leipzig
<b>2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“</b>		
Omnibus- und Gelegenheitsverkehr	15.01. – 29.01.2024	Dresden
Taxi-/Mietwagenverkehr	15.01. – 24.01.2024	Dresden
<b>3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV / TRGS 520</b>		
Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV	15.12. – 16.12.2023	Dresden
Grundschulung TRGS 520	12.12. – 14.12.2023	Dresden
<b>4. Gefahrgutausbildung</b>		
ADR Basiskurs (Samstag – Samstag – Samstag)	11.11.+18.11.+25.11.2023	Leipzig
ADR Basiskurs (Montag – Dienstag – Mittwoch)	27.11. – 29.11.2023	Dresden
ADR Auffrischkurs (Montag + Dienstag)	20.11. + 21.11.2023	Leipzig
ADR Auffrischkurs (Montag + Dienstag)	08.01. + 09.01.2024	Dresden
ADR Aufbaukurs Tank	16.02. + 17.02.2024	Leipzig
ADR Aufbaukurs Kl.1	24.02.2024	Leipzig
Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstsch. + FoBi	13.11. – 16.11.2023	Dresden
<b>5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung</b>		
Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnisse	01.12. – 02.12.2023	Dresden
Gabelstapler-Ausbildung Jährliche Pflichtunterweis.	01.12.2023	Dresden
Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse	04.12. – 06.12.2023	Dresden
<b>6. Weiterbildung für Unternehmer und Führungskräfte</b>		
GesprächsFÜHRUNG	10.11.2023	Dresden
Digitaler Tachograph	30.11.2023	Dresden
<b>7. Praxisseminare – förderfähig</b>		
Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS	Termine auf Anfrage	alle + Inhouse
Eco-Training	Termine auf Anfrage	alle + Inhouse
<b>8. Berufskraftfahrerweiterbildung</b>		
SVG Pausen mit System III (KB 2)	11.11.2023	Dresden
SVG Ladungssicherung III (KB 1)	18.11.2023	Dresden
SVG Risikosituationen (KB 1)	25.11.2023	Dresden
SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3)	25.11.2023	Leipzig
SVG Alles was Recht ist (KB 2+ 3)	02.12.2023	Dresden
SVG Brandschutz (KB 3)	09.12.2023	Dresden
SVG Alles was Recht ist (KB 2+ 3)	09.12.2023	Leipzig
SVG Notfallmanagement	16.12.2023	Dresden
SVG Alles was Recht ist (KB 2+ 3)	13.01.2024	Dresden
SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3)	20.01.2023	Dresden
SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3)	20.01.2024	Dresden
SVG Pausen mit System III (KB 2)	27.01.2024	Dresden
SVG Risikosituationen (KB 1)	27.01.2024	Niederdorf
SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3)	03.02.2024	Leipzig
SVG Fahrer:innen als Imagräger III (KB 1 + 3)	03.02.2024	Dresden
SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3)	10.02.2024	Niederdorf
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)	27.11. – 01.12.2023	Dresden
Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3)	08.01. – 12.01.2024	Leipzig/Niederdorf

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

**SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH**

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

*Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes(LSV) e.V.*



***33. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV e.V.  
am 11. November 2023 im Gondwanaland, Zoo Leipzig***

***Wir freuen uns auf Sie***