

11+12/2023 *Sächsische*



Verkehrsnachrichten



Wir gratulieren ganz herzlich ...

im Monat November 2023

zum Firmenjubiläum 85 Jahre

Gebr. Philipp Transport GmbH,
Liebschützberg OT Leisnitz

zum Firmenjubiläum 30 Jahre

Andreas Seidel Schwertransport GmbH,
Stützensgrün

zum 65. Geburtstag:

Ulrich Renz, Fuhrunternehmen Ulrich Renz,
Kamenz OT Gelenau

Norbert Schäfer, Omnibusbetrieb + Reise Norbert Schäfer,
Lampertswalde OT Blochwitz



im Monat Dezember 2023

zum Firmenjubiläum 90 Jahre

Transporte Max Sobek, Inh. Michael Sobek e.K. Leipzig

zum Firmenjubiläum 25 Jahre

BioChem agrar Labor GmbH,
Gerichshain

zum 70. Geburtstag:

Uwe Buschmann, Fuhrunternehmen Buschmann,
Heidersdorf

zum 60. Geburtstag:

Rolf Beuhne, Bestattungswesen Beuhne,
Coswig

Jens Meysel, Fuhrbetrieb Jens Meysel,
Eibenstock OT Wildenthal

www.lsv-ev.de

**Die Mitarbeiter des LSV e.V. wünschen Ihnen,
Ihren Familien und Mitarbeitern frohe und geruhssame Festtage
und einen guten Start in das Jahr 2024!**

**Bitte beachten Sie, dass die LSV-Geschäftsstelle
vom 27.12.2023 bis 29.12.2023
geschlossen ist.**

**In dringenden Fällen sind wir für Sie werktags
unter der Telefonnummer 0351-8143273 erreichbar.**

„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: freepik.com, denamorado

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

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

Gesamtherstellung:

Lößnitz Druck GmbH, Radebeul
Güterhofstraße 5, 01445 Radebeul

Telefon: 0351 8309890, E-Mail: info@loessnitzdruck.de

Inhaltsverzeichnis

Wir gratulieren ganz herzlich ...			
im Monat November und Dezember 2023	2		
Verbandspolitik			
33. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV e.V. in Leipzig	4		
Verkehrspolitik			
Fachkräfteeinwanderungsgesetz – Neuerungen ab dem 01. November 2023	6		
Maut: Geändertes Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) im Bundesgesetzblatt verkündet	6		
Alternative Kraftstoffe 10. BImSchV HVO 100	6		
Führerschein: EP-Verkehrsausschuss stimmt über Reform ab	7		
BALM veröffentlicht Mittelfristprognose bis 2025	8		
Jährliche Mehrbelastung durch eine Dieselmotoren-Preiserhöhung aufgrund der CO ₂ -Umlage für Kraftstoffe 2021 – 2026	10		
BELGIEN: Mauterhöhung/Tarifanpassungen (Indexierung) in der Region Wallonien zum 01.01.2024	12		
BELGIEN: Flandern – Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes um 686 km und Mautbefreiung für emissionsfreie Fahrzeuge	12		
GRIECHENLAND ist dem e-CMR Zusatzabkommen beigetreten	12		
ÖSTERREICH: Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen zu Slowenien und Ungarn/Verlängerung bis 11.05.2024	12		
TSCHECHISCHE REPUBLIK: Überholverbot für Lkw auf der Autobahn D1	12		
FINNLAND-RUSSLAND: Update zu Grenzbestimmungen und -verfahren	13		
ITALIEN: Totwinkelassistent für Lkw ab 12 t zGM ab 01.10.2023 in Mailand obligatorisch	13		
Lang-Lkw Typ 1 aller Voraussicht nach ab Januar 2024 ebenfalls in DÄNEMARK zulässig!	13		
RUMÄNIEN – Umstellung auf NCTS-5 ab 02.12.2023 erfordert digitale Registrierung von Transportunternehmen	14		
UKRAINE: Zugang für Transporte humanitärer Hilfe – Änderungen ab 01.12.2023	14		
Vorankündigung: Einführung digitaler CEMT-Genehmigungen ab dem Kalenderjahr 2025	14		
LITAUEN: Erhöhung der zeitbezogenen Straßennutzungsgebühren (E-Vignette) ab 01.01.2024	14		
Buchtipps			
Das neue Jahrbuch: Berufskraftfahrer unterwegs 2024	15		
Spedition/Logistik			
Die Bewerbungsphase läuft: Young Freight Forwarder Germany Award 2024	16		
Personenverkehr			
Informationen zur geplanten Reform der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr der EU	16		
Ausweitung des beschleunigten Fachkräfteverfahrens auf § 24 Abs. 2 BeschV	18		
Recht			
Arbeitszeugnis – Arbeitgeber muss unterdurchschnittliche Bewertung beweisen	19		
Kein Mitbestimmungsrecht beim Verbot der privaten Smartphone-Nutzung	19		
Arbeit auf Abruf – Ohne Regelung gelten 20 Wochenstunden als vereinbart	19		
Kostentragungspflicht für ein geleastes Fahrrad bei entgeltfreien Beschäftigungszeiten	20		
Arbeitgeber muss geringe Arbeitsleistung im Homeoffice beweisen	20		
Befristung – Geänderter Tätigkeitsbeginn unterliegt nicht dem Schriftformerfordernis	21		
Der Fremdgeschäftsführer einer GmbH kann Arbeitnehmer im Sinne des BUrlG sein	21		
Urteil Krankengeld für Selbstständige: Nachträglich mehr oder nicht?	22		
Fahrlässigkeitsvorwurf bei Überladung knüpft an Frage der Vermeidbarkeit, nicht an Erkennbarkeit der Überladung	23		
Datenschutz: Geolokalisierung und Datenschutzfolgeabschätzung	23		
Anspruch auf Löschung (Entfernung) einer Abmahnung aus der Personalakte gemäß § 15 DSGVO	32		
Anspruch auf Schadensersatz bei Verletzung der Auskunft nach DSGVO	32		
Mindestlohn			
Neuer Mindestlohn und neue Minijobgrenze ab 01.01.2024	25		
Bildung			
Neues BIBB-Portal für das Ausbildungs- und Prüfungspersonal	25		
Angebote der SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH	26		
Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH	27		

Verbandspolitik

33. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV e.V. in Leipzig

Leipzig, 11. November 2023 – Die diesjährige Ordentliche Mitgliederversammlung des Landesverbandes des Sächsischen Verkehrsgewerbes e.V. (LSV) fand im einzigartigen Ambiente des Zoos Leipzig statt. Der Vorstand, unter der Leitung von Präsident Wieland Richter, konnte zahlreiche Mitglieder und Aussteller im Eventbereich des Gondwanalands begrüßen.

In seinem einführenden Statement zeigte sich Präsident Richter erfreut über die hohe Teilnehmerzahl und gab einen Überblick über die wirtschaftliche Lage im Verkehrsgewerbe. Kernthemen des vergangenen Jahres, wie die drastische Erhöhung der Lkw-Maut um 83 %, die CO₂-Abgabe, das Hinweisgeberschutzgesetz, die Einführung der elektronischen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung,



die Auswirkungen des Deutschlandtickets, die Margenbesteuerung für Reisen sowie die Unsicherheiten durch politische Ent-

scheidungen, wurden kritisch beleuchtet. Insbesondere wies er auf den wachsenden Druck auf das Verkehrsgewerbe hin.



Die abgeschlossenen Tarifverhandlungen im Bereich Spedition, Logistik und Güterverkehr wurden ebenfalls thematisiert. Im Anschluss an die internen Punkte der Tagesordnung präsentierten die Referenten Rechtsanwalt Ron-



ny Neumann und Dipl.-Ing. Viktor Ammer Fachvorträge zu den Themen „Hinweisgeberschutzgesetz“ und „Datenerfassung in modernen Fahrzeugen oder Der verratenen Fahrer“. Beide Vorträge stießen auf großes Interesse, und die Referenten standen den Mitgliedern für Fragen und Diskussionen zur Verfügung.

Die Veranstaltung wurde durch ein reichhaltiges Mittagsbuffet abgerundet, gefolgt von der Möglichkeit für die Teilnehmer, die Tropenhalle und den Zoo zu besichtigen.



Der LSV e.V. bedankte sich abschließend bei den Ausstellerfirmen, insbesondere der SVG Sachsen und Thüringen eG, für ihre unterstützende Rolle bei der Gestaltung der 33. Ordentlichen Mitgliederversammlung.



Ausstellerliste:

- Aktiv Assekuranz Makler GmbH, Erfurt
- BG Verkehr, Regionalabteilung Prävention, Dresden
- BusGlasDirect GmbH, Weißenfels
- DKV EURO SERVICE GmbH + Co.KG, Ratingen
- Fleet Connect GmbH, Leipzig
- Fliegl Fahrzeugbau GmbH, Triptis
- GRUMA Automobile GmbH, Wurzen
- Kögel Trailer GmbH, Burtenbach
- Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH & Co.KG, Werlte
- Dr. Malek Software GmbH, Dresden
- Schmitz Cargobull AG, Horstmar
- Stern Auto GmbH, Dresden
- Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen und Thüringen eG, Dresden
- SVG Versicherungsvermittlung Sachsen und Thüringen GmbH, Dresden
- Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH, Chemnitz



Verkehrspolitik

Fachkräfteeinwanderungsgesetz – Neuerungen ab dem 01. November 2023

Die Bundesregierung informiert über das offizielle (vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie betriebene) Portal „Make it in Germany“ https://www.make-it-in-germany.com/de/visum-aufenthalt/fachkraefteeinwanderungsgesetz?gad=1&gclid=EAIaIQobChMIn6Df3regggMVHY-ZoCR3LTQkeEAAYASAAEg-KoZ_D_BwE über Änderungen, die ab dem 01.11.2023 durch das neue Fachkräfteeinwanderungsgesetz gelten. Dabei ergeben sich auch einige Erleichterungen bei der Einstellung von Berufskraftfahrern (BKF) aus Drittstaaten.

Bekanntlich gibt es schon seit dem Jahr 2020 eine Sondervorschrift in § 24a BeschV, https://www.gesetze-im-internet.de/beschv_2013/_24a.html wonach die Bundesagentur für Arbeit unter bestimmten Voraussetzungen die Zustimmung für die Beschäftigung von Fahrern aus Drittstaaten, die noch nicht die benötigte BKF-Qualifikation besitzen, erteilen kann.

- Nunmehr soll ab dem 01. November 2023 das Zustimmungsv erfahren vereinfacht werden, indem das Vorliegen von Fahrerlaubnis und BKF-Qualifikation bei dem betroffenen Fahrer nicht mehr geprüft wird.
- Außerdem soll die Vorrangprüfung gestrichen werden, d. h. es wird nicht mehr geprüft wer-

den, ob die konkrete Stelle mit einer in Deutschland arbeitssuchend gemeldeten Person besetzt werden kann.

- Wichtig ist aber vor allem, dass im Rahmen des Zustimmungsv erfahrens keine Sprachkenntnisse mehr vorausgesetzt werden sollen. Dies entspricht einer mehrfach geäußerten Forderung des BGL. In der Vergangenheit wurde seitens der Bundesagentur die Zustimmung für die Beschäftigung vom Vorliegen eines hohen Sprachniveaus (C1) abhängig gemacht. Dies führte in der Vergangenheit dazu, dass § 24a BeschV faktisch leer lief.
- Hingegen ist eine flexiblere Handhabung der Mindestverdienstgrenze, die vom BGL für die Einstellung von BKF ebenfalls gefordert wurde, vorerst nur für die sogenannte Blaue Karte (Akademiker) vorgesehen.

Maut: Geändertes Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) im Bundesgesetzblatt verkündet

Das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 21.11.2023 wurde am 24.11.2023 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.

Im Rahmen dieses Artikelgesetzes wird das BFStrMG gesetzestech-nisch in drei Stufen zeitlich gestapelt geändert. Die erste Änderung des BFStrMG (u. a. CO₂-Maut) trat am 01.12.2023 in Kraft.

Hintergrund:

- Ab 01.12.2023 wurde ein CO₂-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ eingeführt.
- Zudem wird die Lkw-Mautpflichtgrenze ab 01.07.2024 abgesenkt, sodass grundsätzlich alle Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse von der Lkw-Maut erfasst sind. Handwerksbetriebe werden ausgenommen.
- Emissionsfreie Lkw werden bis Ende 2025 von der Maut befreit. Anschließend werden lediglich 25 Prozent des regulären Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten erhoben – zuzüglich der Mautteilsätze für Lärm und Luftverschmutzung.

Alternative Kraftstoffe 10. BImSchV HVO 100 Pressemitteilung des BMUV vom 22.11.2023: Bundesregierung be- schließt die Einführung paraffinischen Diesels als Reinkraftstoff

Das Bundeskabinett hat am 22.11.2023 eine Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) gebilligt. Mit der Aufnahme der Dieselmotorenkraftstoffnorm DIN EN 15940 in die 10. BImSchV wird die Grundlage geschaffen, dass klimaschonende synthetische Dieselmotorenkraftstoffe wie grünstrombasierter E-Diesel

Fortsetzung auf Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

und biogenes HVO zukünftig an öffentlichen Tankstellen in Deutschland vertrieben werden können. Der Bundesrat muss der Änderung noch zustimmen.

Hinweis des BGL in eigener Sache im Zusammenhang mit der PM:

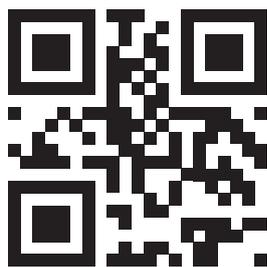
Der BGL setzt sich dafür ein, dass staatliche Anreize zur Deckung der Wirtschaftlichkeit geschaffen werden, z. B. durch Reduktion der Energiesteuer (früher Mineralölsteuer) für biogene Kraftstoffe.

Aus der Pressemitteilung des BMUV (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV):

„Die Bundesregierung hat beschlossen, dass Tankstellen in Deutschland künftig auch paraffinische Dieselkraftstoffe als Reinkraftstoff anbieten können, die zum Beispiel aus Altspeiseölen oder auf Basis von Erdgas hergestellt wurden. [...]

Paraffinische Dieselkraftstoffe können bereits heute fossilem Diesel beigemischt werden. Künftig dürfen sie auch in 100-prozentiger Konzentration angeboten werden. [...]

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



Die Bundesregierung hat am 22.11.2023 die vom Bundesumweltministerium (BMUV) vorgelegte Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) beschlossen. [...]

Dazu wird paraffinischer Dieselkraftstoff nach der Norm DIN EN 15940 für den Einsatz im Straßenverkehr in die 10. BImSchV aufgenommen. Die Änderung der 10. BImSchV schließt zum einen Kraftstoffe aus 100 Prozent hydrierten Pflanzenölen (HVO = Hydrotreated Vegetable Oils) ein. Zum anderen führt die Aufnahme dazu, dass auch paraffinische Dieselkraftstoffe aus fossilen Ausgangsstoffen, wie der Kraftstoff GtL (Erdgas-Basis), an Tankstellen angeboten werden können.“

Die vollständige Pressemitteilung Nr. 176/23 des BMUV vom 22.11. steht zum Download auf der BMUV-Homepage zur Verfügung:

<https://www.bmuv.de/pressemitteilung/bundesregierung-beschliesst-die-einfuehrung-paraffinischen-diesels-als-reinkraftstoff>

Führerschein: EP-Verkehrsausschuss stimmt über Reform ab

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat seine Position zur Reform der EU-Führerscheinrichtlinie angenommen.

Dies sind die wichtigsten Aspekte:

- **Begleitetes Fahren:** Mitgliedsstaaten müssen unter gewissen Bedingungen das begleitete Fahren von Fahrzeugen der Klassen B, C und C1 Füh-

erscheine erlauben. Begleitpersonen müssen neben der Einhaltung einer Reihe von Vorschriften einen Kurs von mindestens 7 Stunden besuchen, um „die notwendigen pädagogischen Fähigkeiten“ zu erlernen. Dieser Unterricht kann im Rahmen der regelmäßigen Weiterbildung erfolgen.

- **Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten:** Die Europäische Kommission kann in Abstimmung mit den Mitgliedsstaaten bestimmen, dass ein Drittstaat über einen „Straßenverkehrsrahmen verfügt, der ein vollständig oder teilweise mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr gewährleistet, so dass diese Führerscheine umgetauscht werden können.“

- **ärztliche Untersuchungen:** Der Ausschuss fordert die Europäische Kommission auf, einen Online-Kurs zu entwickeln, damit Hausärzte die Kompetenz erlangen, die Fahrtauglichkeit von Führerscheinbewerbern zu attestieren. Allgemeinärzte könnten folglich die einzige Anlaufstelle von Bewerbern werden und so den aufwendigen und teuren Gang zu verschiedenen Ärzten (z. B. Augen- und Betriebsärzten) ersetzen.

Das Plenum des Europäischen Parlaments wird voraussichtlich im Februar 2024 seine Position in der 1. Lesung festlegen. Anschließend wird es zu Verhandlungen mit dem Rat und Europäischen Kommission kommen, um die Reform endgültig zu verabschieden. Die soll noch vor Ende dieser Legislaturperiode 2024 erfolgen. Der Rat hatte am 4. Dezember seine Position angenommen.

BALM veröffentlicht Mittelfristprognose bis 2025

Die Entwicklung des Güterverkehrs hat sich im Lauf des Jahres 2023 infolge der ausgeprägten konjunkturellen Abschwächung deutlich verschlechtert. Das gesamtmodale Transportaufkommen wird um 5,9 Prozent und die Transportleistung um 4,3 Prozent spürbar sinken. Alle Verkehrsträger verzeichnen 2023 ein kräftiges Minus. Wachstumsaussichten bestehen nach der aktuellen „Mittelfristprognose Sommer 2023“ in den Jahren 2024 und 2025. Allerdings wird das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen auch 2025 noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019 liegen.

Im Lauf des Jahres **2023** haben sich die gesamtwirtschaftlichen Perspektiven (Bruttoinlandsprodukt, Außenhandel, privater Konsum) zunehmend abgeschwächt. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren werden die

Bauproduktion und die Stahlerzeugung spürbar sowie der Steinkohleabsatz massiv einbrechen. Zwar wird die gesamte Industrieproduktion nach dem leichten Rückgang im Vorjahr wieder etwas zulegen; jedoch wird dies durch starke Rückgänge in mehreren transportintensiven Branchen, vor allem der zweistellig sinkenden chemischen Industrie, überlagert. Das gesamte Transportaufkommen wird auf der Grundlage dieser Prognosen um 5,9 Prozent auf 4,05 Mrd. Tonnen (t) und die Transportleistung um 4,3 Prozent auf knapp 669 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) kräftig sinken.

Zu diesem Ergebnis kommt die im Rahmen der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ von Intraplan Consult im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellte „Mittelfristprognose Sommer 2023“, die jetzt vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) veröffentlicht wurde. Die Prognose gibt einen Überblick über die voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs bis 2025 und berücksichtigt Daten und Erkenntnisse, die bis zum 25. September 2023 vorlagen.

Im Vergleich zum Jahr 2023 wird das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen im Jahr **2024** um 1,6 Prozent und die Leistung um 2,1 Prozent zunehmen, da vor allem die Bauwirtschaft und die Stahlerzeugung wieder ein solides Plus verzeichnen dürften. Im Jahr **2025** werden das gesamtmodale Aufkommen um 1,3 Prozent und die Leistung um 1,6 Prozent moderat wachsen. Dann wird das Vorkrisenniveau bei der Verkehrsleistung knapp erreicht (minus 0,6 Prozent), wogegen das Aufkommen mit minus sechs Prozent deutlich darunter liegen wird.

Straßengüterverkehr

Der Straßengüterverkehr entwickelt sich im Jahr 2023 fast identisch wie der gesamtmodale Güterverkehr und wird vor allem von der starken konjunkturellen Abschwächung sowie den stark rückläufigen Baustofftransporten gebremst.

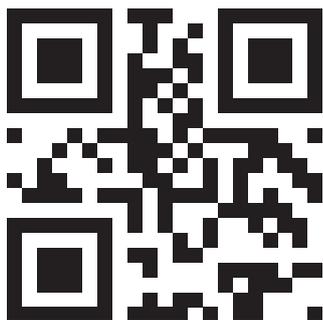
Der Güterkraftverkehr sieht sich mit einem außergewöhnlich hohen Gesamtkostenanstieg konfrontiert, der vor allem durch den massiv erhöhten Dieselmotorkraftstoffpreis und steigende Fahrzeuganschaffungs- und Personalkosten geprägt ist, aber auf die modale Teilung bisher keine spürbaren Auswirkungen hatte. Insgesamt erwarten die Prognostiker für den Straßengüterverkehr einen kräftigen Rückgang um 6,0 Prozent auf 3,42 Mrd. t (Aufkommen) und 4,2 Prozent auf 481,9 Mrd. tkm (Leistung).

Im Jahr **2024** verbessern sich die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren. Vor allem die für den Lkw-Verkehr wichtige Bauwirtschaft wird nach den schwachen Vorjahren wieder zulegen. Vor diesem Hintergrund wird der Straßengüterverkehr von den Leitdaten ähnlich beeinflusst wie der gesamtmodale Güterverkehr: Das Aufkommen wird um 1,7 Prozent und die Leistung um 2,3 Prozent wachsen. Die Anhebung der Mautsätze um über 80 Prozent wird 2024 zu einem weiteren massiven Kostenschub führen. Die Prognose geht allerdings davon aus, dass die Mauterhöhung in der Transportnachfrage des Lkw-Verkehrs kaum spürbar sein wird.

Für das Jahr **2025** ist infolge des Anstiegs der Bauproduktion ein moderates Aufkommensplus von

Fortsetzung auf Seite 9

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



Fortsetzung von Seite 8

1,5 Prozent zu erwarten. Die Leistung dürfte sich um 1,9 Prozent etwas stärker erhöhen und damit das Vorkrisenniveau von 2019 um knapp ein Prozent übertreffen.

Eisenbahnverkehr

Für den Eisenbahnverkehr zeichnet sich im Jahr **2023** eine deutliche Schrumpfung um 4,5 Prozent auf 371,7 Mio. t (Aufkommen) bzw. um 4,6 Prozent auf 126,5 Mrd. tkm (Leistung) ab. Dämpfend wirken vor allem die Produktionsrückgänge in der Chemie- und in der Stahlindustrie sowie in der Bauwirtschaft. Der einzige Wachstumsimpuls entsteht bei den Fahrzeugtransporten, die sich zwischen 2017 und 2022 fast halbiert haben. Die gesamtwirtschaftliche Abschwächung trifft vor allem den **Kombinierten Verkehr**, der 2023 deutlich stärker um voraussichtlich 6,2 Prozent auf 109,6 Mio. t (Aufkommen) bzw. um 5,5 Prozent auf 57,4 Mrd. tkm (Leistung) sinkt. Gebremst wird der Kombinierte Verkehr auch durch Qualitätsprobleme, die sich nach Auskunft von Marktteilnehmern 2023 verschärft haben.

Im Jahr **2024** wird der Eisenbahnverkehr von der erwarteten kräftigen Aufholbewegung bei den Fahrzeugtransporten profitieren. Weitere expansive Effekte dürften bei chemischen und bei Metallenerzeugnissen entsprechend dem Wiederanstieg der Stahlerzeugung einsetzen. Dagegen werden die Kohlebeförderungen sinken, allerdings moderater als 2023. Für den gesamten Schienengüter-

verkehr ergibt sich daraus ein Anstieg um 1,8 Prozent (Aufkommen) bzw. 2,1 Prozent (Leistung). Deutlich besser entwickelt sich der **Kombinierte Verkehr**, der 2024 um 2,6 Prozent (Aufkommen) bzw. 3,1 Prozent (Leistung) wachsen dürfte.

Der Eisenbahnverkehr wird im Jahr **2025** nach gegenwärtiger Einschätzung um 0,9 Prozent beim Aufkommen und 1,5 Prozent bei der Leistung wachsen. Dies wird vor allem vom Wiederanziehen der Bauproduktion unterstützt. Der einzige klare Bremseffekt entsteht aus dem Steinkohleabsatz, bei dem sich der Rückgang wieder beschleunigen sollte. Wachstumstreiber bleibt der **Kombinierte Verkehr**, der um 2,5 Prozent (Aufkommen) bzw. 3,0 Prozent (Leistung) deutlich zulegt. Er liegt damit im Jahr 2025 um gut fünf Prozent bzw. knapp acht Prozent über dem Vorkrisenstand von 2019.

Binnenschifffahrt

Für die Binnenschifffahrt erwarten die Prognostiker für **2023** einen Rückgang um 4,9 Prozent auf 173,5 Mio. t (Aufkommen) bzw. um 5,7 Prozent auf 41,6 Mrd. tkm (Leistung). Der bedeutendste Effekt entsteht bei den Kohlebeförderungen, die nach zwei Jahren mit einem deutlichen Plus im Jahr 2023, analog zum Steinkohleabsatz, zweistellig sinken werden. Der zweitgrößte Bremseffekt resultiert aus der krisenhaften Situation in der Chemieindustrie, die im Bereich der binnenschiffsaaffinen organischen Grundstoffe überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist. Lediglich bei

den Mineralölproduktentransporten ist mit einem Wachstum zu rechnen.

Im Jahr **2024** wird die Binnenschifffahrt von der Stahl- und der Bauproduktion etwas angetrieben. Für die chemischen Erzeugnisse ist mit einem zumindest moderaten Wiederanstieg zu rechnen. Dem steht lediglich bei Kohle ein erneuter, jedoch abgeschwächter Rückgang gegenüber. Insgesamt erwarten die Prognostiker einen moderaten Anstieg um 0,9 Prozent (Aufkommen) bzw. 1,2 Prozent (Leistung).

Im Jahr **2025** ist für die Kohletransporte ein deutlich stärkerer Rückgang zu erwarten. Die dann wieder sinkende Stahlproduktion sollte bei der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ zu einem abgeschwächten Anstieg und bei Metallen zu einer Stagnation führen. Insgesamt bedeutet das eine annähernde Stagnation sowohl des Aufkommens (minus 0,3 Prozent) als auch der Leistung (0,1 Prozent). Damit unterschreitet die Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2025 um 17 Prozent (Leistung). Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme aller Güterverkehrsträger dar.

Luftfracht

Beim Luftfrachtverkehr ist im Jahr **2023** mit einem Rückgang um 6,7 Prozent auf 4,7 Mio. t (Aufkommen) bzw. um 5,8 Prozent auf 1,5 Mrd. tkm (Leistung) zu rechnen.

Fortsetzung auf Seite 10

Fortsetzung von Seite 9

Damit liegt das Gesamtvolumen an Luftfracht wieder knapp unter dem Niveau von 2019. Gründe hierfür sind die Sperrung des Luftraumes über Russland infolge des Ukrainekrieges, die wirtschaftlichen Sanktionen gegen Russland sowie die weltwirtschaftliche Schwächephase.

Für den Luftfrachtverkehr wird **2024** von einer spürbaren Erholung um 3,7 Prozent bzw. 3,5 Prozent ausgegangen, die sich **2025** auf 4,5 Prozent (Aufkommen) verstärkt. Damit wird das Luftfrachtaufkommen im Jahr 2025 wieder um gut sechs Prozent über dem Vorkrisenniveau liegen.

Seeverkehr

Der Seeverkehr wird im Jahr **2023** nicht nur von der spürbaren Abschwächung im deutschen Außenhandel eingebremst. Noch stärker fallen die weggebrochenen Russland-Verkehre ins Gewicht, die im ersten Halbjahr 2023 um 89 Prozent oder 9 Mio. t gesunken sind (alle Güterarten). Des-

halb ist für den Containerverkehr 2023 ein zweistelliges Minus zu erwarten, das zuletzt im Finanzkrisenjahr 2009 festzustellen war. Weitere bedeutende Rückgänge entstehen bei Erzen, Kohle und chemischen Erzeugnissen. Dagegen profitiert der Rohölumschlag davon, dass russisches Rohöl, das weit überwiegend per Pipeline nach Deutschland befördert wurde, durch Herkunftsländer ersetzt wird, die zum Teil über deutsche Seehäfen nach Deutschland liefern, also für die Seehäfen einen Mehrverkehr darstellen. Auch bei Erdgas werden Pipeline-transporte aus Russland durch Seeverkehre aus anderen Lieferländern substituiert. Saldiert überwiegen jedoch die Abnahmen, sodass der Gesamtumschlag um 3,5 Prozent auf 265,3 Mio. t spürbar sinkt.

Im Jahr **2024** wird der Containerverkehr per See von der Belebung des deutschen Außenhandels angeregt. Deshalb ist zumindest ein leichtes Plus zu erwarten, das aber noch weit von der früheren Dynamik entfernt ist. Bei Kohle ist mit einem weiteren Rückgang zu rechnen, der aber weitaus schwächer als 2023 ausfallen wird. Bei Rohöl dürfte der gravierende (expansive) Effekt der Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern des Jahres 2023 keine wesentlichen Auswirkungen auf den Gesamtumschlag mehr haben. Daraus ergibt sich für den Seeverkehr 2024 ein Anstieg um 2,1 Prozent.

Der Containerverkehr sollte **2025** – bei einer annähernd gleich hohen Dynamik des deutschen Außenhandels – ähnlich moderat wie 2024 steigen. Bei den Massengütern ist insgesamt wieder mit stärkeren Bremseffekten, insbesondere im Kohlesektor, zu rechnen. Saldiert prognostizieren die Auguren für den Gesamtumschlag

ein geringeres Wachstum um 1,1 Prozent. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) auch im Jahr 2025 noch um knapp sechs Prozent verfehlt. Der Höchststand, der vor der Weltwirtschaftskrise erreicht wurde (317 Mio. t im Jahr 2008), ist mit 14 Prozent deutlich weiter entfernt.

Die Mittelfristprognose Sommer 2023 steht zum kostenlosen Download bereit unter: [Verkehrsprognose - Bundesamt für Logistik und Mobilität](#)

Jährliche Mehrbelastung durch eine Dieselmotorenkraftstoff-Preiserhöhung aufgrund der CO₂-Umlage für Kraftstoffe 2021 – 2026

Wir hatten bereits darüber informiert, welche Mehrbelastung rechnerisch durch die CO₂-Umlage für Kraftstoffe 2021 – 2026 zu erwarten ist.

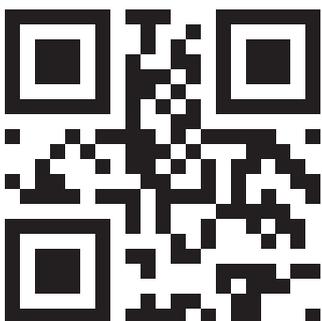
Wegen der Aussetzung der Erhöhung der Preise für Emissionszertifikate im Jahr 2023 und dem Ansatz geänderter Werte für 2024 und 2025, die zur Zeit noch vorläufig sind, wurde die beigefügte Tabelle aktualisiert.

Folgende Zertifikatspreise in € je t in Verkehr gebrachtes CO₂ wurden zugrunde gelegt:

2021: 25 € / t
2022: 30 € / t
2023: 30 € / t
2024: 40 € / t
2025: 50 € / t
2026: 65 € / t

Fortsetzung auf Seite 11

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





Jährliche Mehrbelastung durch eine Dieseldienststoff-Preiserhöhung aufgrund der CO₂-Umlage für Kraftstoffe 2021 - 2026

- bei einer 1:1 Weitergabe der Zertifikatspreise nach DIN/EN 16258 (tank-to-wheel)
 - ohne Berücksichtigung von Transaktionskosten und Erfüllungsaufwand durch den Inverkehrbringer
 (aktualisiert: 11/2023)

Jahr	Preis- erhöhung DK* um €/l	Mehrbelastung (€/Jahr)								einem Verbrauch von ...
		bei einer Jahresfahrleistung von ... Kilometern und								
		20.000	40.000	60.000	80.000	100.000	120.000	140.000	160.000	
2021	0,0628 €	75,36 €	150,72 €	226,08 €	301,44 €	376,80 €	452,16 €	527,52 €	602,88 €	6 l/100 km
2022	0,0753 €	90,36 €	180,72 €	271,08 €	361,44 €	451,80 €	542,16 €	632,52 €	722,88 €	
2023	0,0753 €	90,36 €	180,72 €	271,08 €	361,44 €	451,80 €	542,16 €	632,52 €	722,88 €	
2024 ¹⁾	0,1004 €	120,48 €	240,96 €	361,44 €	481,92 €	602,40 €	722,88 €	843,36 €	963,84 €	
2025 ¹⁾	0,1255 €	150,60 €	301,20 €	451,80 €	602,40 €	753,00 €	903,60 €	1.054,20 €	1.204,80 €	
2026	0,1632 €	195,84 €	391,68 €	587,52 €	783,36 €	979,20 €	1.175,04 €	1.370,88 €	1.566,72 €	

Jahr	Preis- erhöhung DK* um €/l	Mehrbelastung (€/Jahr)								einem Verbrauch von ...
		bei einer Jahresfahrleistung von ... Kilometern und								
		20.000	40.000	60.000	80.000	100.000	120.000	140.000	160.000	
2021	0,0628 €	226,08 €	452,16 €	678,24 €	904,32 €	1.130,40 €	1.356,48 €	1.582,56 €	1.808,64 €	18 l/100 km
2022	0,0753 €	271,08 €	542,16 €	813,24 €	1.084,32 €	1.355,40 €	1.626,48 €	1.897,56 €	2.168,64 €	
2023	0,0753 €	271,08 €	542,16 €	813,24 €	1.084,32 €	1.355,40 €	1.626,48 €	1.897,56 €	2.168,64 €	
2024 ¹⁾	0,1004 €	361,44 €	722,88 €	1.084,32 €	1.445,76 €	1.807,20 €	2.168,64 €	2.530,08 €	2.891,52 €	
2025 ¹⁾	0,1255 €	451,80 €	903,60 €	1.355,40 €	1.807,20 €	2.259,00 €	2.710,80 €	3.162,60 €	3.614,40 €	
2026	0,1632 €	587,52 €	1.175,04 €	1.762,56 €	2.350,08 €	2.937,60 €	3.525,12 €	4.112,64 €	4.700,16 €	

Jahr	Preis- erhöhung DK* um €/l	Mehrbelastung (€/Jahr)								einem Verbrauch von ...
		bei einer Jahresfahrleistung von ... Kilometern und								
		20.000	40.000	60.000	80.000	100.000	120.000	140.000	160.000	
2021	0,0628 €	401,92 €	803,84 €	1.205,76 €	1.607,68 €	2.009,60 €	2.411,52 €	2.813,44 €	3.215,36 €	32 l/100 km
2022	0,0753 €	481,92 €	963,84 €	1.445,76 €	1.927,68 €	2.409,60 €	2.891,52 €	3.373,44 €	3.855,36 €	
2023	0,0753 €	481,92 €	963,84 €	1.445,76 €	1.927,68 €	2.409,60 €	2.891,52 €	3.373,44 €	3.855,36 €	
2024 ¹⁾	0,1004 €	642,56 €	1.285,12 €	1.927,68 €	2.570,24 €	3.212,80 €	3.855,36 €	4.497,92 €	5.140,48 €	
2025 ¹⁾	0,1255 €	803,20 €	1.606,40 €	2.409,60 €	3.212,80 €	4.016,00 €	4.819,20 €	5.622,40 €	6.425,60 €	
2026	0,1632 €	1.044,48 €	2.088,96 €	3.133,44 €	4.177,92 €	5.222,40 €	6.266,88 €	7.311,36 €	8.355,84 €	

Jahr	Preis- erhöhung DK* um €/l	Mehrbelastung (€/Jahr)								einem Verbrauch von ...
		bei einer Jahresfahrleistung von ... Kilometern und								
		20.000	40.000	60.000	80.000	100.000	120.000	140.000	160.000	
2021	0,0628 €	602,88 €	1.205,76 €	1.808,64 €	2.411,52 €	3.014,40 €	3.617,28 €	4.220,16 €	4.823,04 €	48 l/100 km
2022	0,0753 €	722,88 €	1.445,76 €	2.168,64 €	2.891,52 €	3.614,40 €	4.337,28 €	5.060,16 €	5.783,04 €	
2023	0,0753 €	722,88 €	1.445,76 €	2.168,64 €	2.891,52 €	3.614,40 €	4.337,28 €	5.060,16 €	5.783,04 €	
2024 ¹⁾	0,1004 €	963,84 €	1.927,68 €	2.891,52 €	3.855,36 €	4.819,20 €	5.783,04 €	6.746,88 €	7.710,72 €	
2025 ¹⁾	0,1255 €	1.204,80 €	2.409,60 €	3.614,40 €	4.819,20 €	6.024,00 €	7.228,80 €	8.433,60 €	9.638,40 €	
2026	0,1632 €	1.566,72 €	3.133,44 €	4.700,16 €	6.266,88 €	7.833,60 €	9.400,32 €	10.967,04 €	12.533,76 €	

Jahr	Preis- erhöhung DK* um €/l	Mehrbelastung (€/Jahr)								einem Verbrauch von ...
		bei einer Jahresfahrleistung von ... Kilometern und								
		20.000	40.000	60.000	80.000	100.000	120.000	140.000	160.000	
2021	0,0628 €	803,84 €	1.607,68 €	2.411,52 €	3.215,36 €	4.019,20 €	4.823,04 €	5.626,88 €	6.430,72 €	64 l/100 km
2022	0,0753 €	963,84 €	1.927,68 €	2.891,52 €	3.855,36 €	4.819,20 €	5.783,04 €	6.746,88 €	7.710,72 €	
2023	0,0753 €	963,84 €	1.927,68 €	2.891,52 €	3.855,36 €	4.819,20 €	5.783,04 €	6.746,88 €	7.710,72 €	
2024 ¹⁾	0,1004 €	1.285,12 €	2.570,24 €	3.855,36 €	5.140,48 €	6.425,60 €	7.710,72 €	8.995,84 €	10.280,96 €	
2025 ¹⁾	0,1255 €	1.606,40 €	3.212,80 €	4.819,20 €	6.425,60 €	8.032,00 €	9.638,40 €	11.244,80 €	12.851,20 €	
2026	0,1632 €	2.088,96 €	4.177,92 €	6.266,88 €	8.355,84 €	10.444,80 €	12.533,76 €	14.622,72 €	16.711,68 €	

* Dieseldienststoff mit 6% Biodieselbeimischung, Mehrbelastung gegenüber dem Basisjahr 2020

¹⁾ gem. Entwurf eines Haushaltsfinanzierungsgesetzes vom 16. August 2023

© Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. - Eine Information im Rahmen des BGL-Kosteninformationssystems, ohne Gewähr

Internationaler Verkehr

BELGIEN: Mauterhöhung/ Tarifanpassungen (Indexierung) in der Region Wallonien zum 01.01.2024

Die Tarife der kilometerabhängigen Lkw-Maut für Fahrzeuge über 3,5 t zGM in Belgien werden in der Region Wallonien zum 01.01.2024 erhöht.

Die Indexierung wird auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex vom August 2023 berechnet und folgt somit den Preisschwankungen von Produkten und Dienstleistungen in Belgien.

Eine entsprechende Aufstellung liegt uns vor.

Quelle: Viapass

BELGIEN: Flandern – Ausweitung des maut- pflichtigen Straßennetzes um 686 km und Maut- befreiung für emissions- freie Fahrzeuge

Die flämische Regierung hat beschlossen, das flämische mautpflichtige Straßennetz um 686 km ab 01.01.2024 zu erweitern.

Außerdem wird für emissionsfreie Fahrzeuge (ZEV) auf dem gesamten flämischen Straßennetz ein Vorzugstarif von 0 € Cent/km gewährt. Diese Fahrzeuge benötigen jedoch weiterhin eine OBU. In Brüssel und Wallonien werden emissionsfreie Fahrzeuge (ZEVs) hingegen weiterhin in die EURO VI-Kategorie eingestuft.

Die Software der aktivierten OBUs wird automatisch aktualisiert, um das neue Straßennetz und die

neuen Tarife ab 01.01.2024 zu berücksichtigen. In der Wallonie (Strukturierungsnetzwerk Sofico) werden die Kilometertarife zum 01.01.2024 indexiert (Inflationsanpassung). In Flandern und der Region Brüssel-Hauptstadt findet die Indexierung am 01.07.2024 statt. Weitere Informationen und eine Tabelle mit den Mauttarifen ab 01.01.2024 ist auf der Viapass-Website zu finden.

<https://www.viapass.be/de/presse-meldungen/lkw-kilometergebuehr-was-sich-zum-1-januar-andert/>

GRIECHENLAND ist dem e-CMR Zusatzabkommen beigetreten

Griechenland ist als 35. Land dem Zusatzabkommen der Vereinten Nationen über die digitale Version der Beförderung im internationalen Straßengüterverkehr (e-CMR) beigetreten.

Durch den Wegfall der Papierdokumente senkt das e-CMR die Kosten für die Abwicklung, beseitigt Verzögerungen bei der Verwaltung und Rechnungsstellung und reduziert Unstimmigkeiten bei der Zustellung.

e-CMR erhöht auch die Transparenz und Sicherheit in der gesamten Logistikkette und liefert genauere Daten zur Sendungsverfolgung mit Echtzeitzugriff auf Abhol- und Zustellinformationen. Da es sich bei e-CMR um ein digitales System handelt, können Transportdienstleister es leicht mit anderen Diensten, wie z. B. ihrem TMS integrieren.

Auch in Deutschland bemühen sich die Speditions- und Logistikunternehmen um eine Umsetzung des elektronischen Straßenfrachtbriefs. Zuletzt am 18.10.2023 hatte die Open Logistics Foundation auf

einer Pressekonferenz im Rahmen des Deutschen Logistik Kongresses die erfolgreiche Programmierung des e-CMR als Open Source Lösung bekannt gegeben:

<https://openlogisticsfoundation.org/open-logistics-foundation-develops-european-ecmr-open-source-standard/>

ÖSTERREICH: Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen zu Slowenien und Ungarn/ Verlängerung bis 11.05.2024

Österreich behält seine Grenzkontrollen zu Slowenien und Ungarn bei. Die Kontrollen werden weitere 6 Monate fortgesetzt.

Die Binnengrenzen zur Republik Slowenien und Ungarn dürfen in der Zeit vom 12.11.2023, 00.00 Uhr, bis 11.05.2024, 24.00 Uhr.

Quelle: IRU/AISÖ

TSCHECHISCHE REPUBLIK: Überhol- verbot für Lkw auf der Autobahn D1

Seit dem 11.11.2023 besteht auf der Autobahn D1 ein Überholverbot für Lkw über 3,5 t. Die Abschnitte, auf denen das Überholverbot gilt, werden in zwei Etappen ausgeschildert (siehe beigefügte Karte).

Fortsetzung auf Seite 13

Fortsetzung von Seite 12

Das Verbot gilt täglich von 06:00 bis 22:00 Uhr, mit Ausnahme der Region Südmähren, wo das Verbot um 05:00 Uhr morgens beginnt.

Auf den dreispurigen Autobahn-Ab-schnitten ist das Überholen für Lkw weiterhin möglich - nur die mittlere Fahrspur kann von Lkw zum Überholen genutzt werden.

Die Polizei wird die Einhaltung des Überholverbots überwachen. Die Nichteinhaltung des Verbots wird mit einer Geldstrafe (5.000-10.000 CZK) und 7 Strafpunkten geahndet. Das tschechische Verkehrsministerium plant Überholverbote für Lkw auch auf anderen Autobahnen einzuführen.

Quelle: ČESMAD BOHEMIA

FINNLAND-RUSSLAND: Update zu Grenzbestimmungen und -verfahren

Nach dem Beschluss der finnischen Regierung werden vier der neun Grenzübergangsstellen des Landes zu Russland vom 18.11.2023 bis mindestens 18.02.2024 für alle Arten von Transporten geschlossen.

Es handelt sich um Vaalimaa (FIN) – Torfyanovka (RUS), Nuijamaa (FIN) – Brusnichnoe (RUS), Imatra (FIN) – Svetogorsk (RUS) und Niirala (FIN) – Vyartsilya (RUS). Eine weitere Grenzübergangsstelle, Parikkala (FIN) – Syvaoro (RUS), ist seit April 2022 bis auf Weiteres geschlossen.

Die übrigen vier Grenzübergangsstellen, Raja-Jooseppi (FIN) – Lotta (RUS), Kelloselka (FIN) – Salla (RUS), Kuusamo (FIN) – Suoperya (RUS) und Vartius (FIN) – Lyuttya (RUS), sind weiterhin für den Güterverkehr geöffnet und als TIR-Stellen in Betrieb.

Quelle: Finnische Regierung

ITALIEN:

Totwinkelassistent für Lkw ab 12 t zGM ab 01.10.2023 in Mailand obligatorisch

In weiten Teilen des Stadtgebietes von Mailand müssen Lkw der Kategorie N3 (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 31.12.2024 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 01.10.2024 müssen auch Fahrzeuge der Kategorie N2 (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 31.12.2025, 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 11.07.2023 in italienischer Sprache veröffentlicht. Uns liegt eine Arbeitsübersetzung des BGL dieses Dokumentes in deutscher Sprache vor. Hier können Sie Einzelheiten bezüglich der Anbringung und der Anzahl der Aufkleber für den toten Winkel entnehmen (es werden auch ausländische Aufkleber, z. B. die französischen „Angles Morts“-Aufkleber in Mailand anerkannt).

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 können 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>

Lang-Lkw Typ 1 aller Voraussicht nach ab Januar 2024 ebenfalls in DÄNEMARK zulässig!

Nach Informationen des BGL wird in Dänemark ab Januar 2024 der Lang-Lkw Typ 1 (verlängerter Sattel) mit den Maßen von 17,88 m als gewöhnliche Sattelzugkombination zugelassen sein.

Einzelheiten, insbesondere zu den Rechtsgrundlagen, werden aktuell geklärt – auch im Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium.

RUMÄNIEN – Umstellung auf NCTS-5 ab 02.12.2023 erfordert digitale Registrierung von Transportunternehmen (auch bei Nutzung von TIR-EPD!!!)

Am 02.12.2023 stellten die rumänischen Zollbehörden ihre IT-Anwendungen für Versandverfahren von der bisherigen Implementationsstufe NCTS-4 auf NCTS-5 um. In diesem Zusammenhang gibt es eine wichtige Neuerung:

Unternehmen, die im Kontext ihrer Zollabwicklung digitale Anmeldungen/Erklärungen an den rumänischen Zoll übermitteln – etwa NCTS-Anmeldungen, TIR-NCTS-Anmeldungen, Summarische Ein- und Ausgangsmeldungen etc. – müssen sich vor erstmaliger Kommunikation mit NCTS-5 einmalig digital bei den rumänischen Zollbehörden anmelden. Das gilt auch dann, wenn für die Übermittlung der eigentlichen Anmeldungen eine gesonderte Anwendung wie etwa das IRU-Webportal TIR-EOD oder andere IT-Lösungen benutzt werden. Die Anmeldung für NCTS-5 erfolgt über den Link <https://www.customs.ro/e-customs/ncts/ncts5-ro>

UKRAINE: Zugang für Transporte humanitärer Hilfe – Änderungen ab 01.12.2023

In der Ukraine werden ab dem 1. Dezember 2023 neue Regeln für die humanitäre Hilfe eingeführt, um Umgehungen zu verhindern. Die „Verordnung über die Freigabe und Abrechnung der humanitären Hilfe unter dem Kriegsrecht“ (Anhang auf UKR) wurde durch den Beschluss Nr. 953 des Ministerkabinetts genehmigt.

Dieses Verfahren wird den Mechanismus der Anerkennung von Waren als humanitäre Hilfe, den Durchgang durch die Zollgrenze der Ukraine und die Zollabfertigung, den Empfang, die Bereitstellung, die Verteilung und die Kontrolle des Verwendungszwecks der in das Zollgebiet der Ukraine eingeführten humanitären Hilfe festlegen.

Der Beschluss führt die Registrierung der humanitären Hilfe über die Webplattform „Automatisiertes System zur Registrierung der humanitären Hilfe“ ein. Organisationen, die humanitäre Hilfsgüter einführen, müssen öffentliche Berichte über den Erhalt und die beabsichtigte Verwendung dieser Güter vorlegen. Die bisherigen Garantieschreiben werden annulliert.

Weitere Informationen zum Verfahren hier (nur UKR/RUS):

<https://www.epravda.com.ua/columns/2023/11/16/706632/>

Quelle: Ministerkabinetts der Ukraine

Vorankündigung: Einführung digitaler CEMT-Genehmigungen ab dem Kalenderjahr 2025

Das BMDV informiert über weitreichende Änderungen im Hinblick auf die Nutzung von Genehmigungen des multilateralen CEMT-Kontingents ab dem Jahr 2025.

Durch die zuständigen Minister der am multilateralen Kontingentsystem teilnehmenden Staaten wurde entschieden, das Kontingentsystem auf die Nutzung digitaler Genehmigungen umzustellen. Ein entsprechendes IT-System befindet sich derzeit in Entwicklung.

Wichtiger Hinweis:

Die CEMT-Genehmigungen für das Kontingentsjahr 2024 werden wie bisher auf Antrag als Papierurkunden ausgegeben.

LITAUEN: Erhöhung der zeitbezogenen Straßen- benutzungsgebühren (E-Vignette) ab 01.01.2024

Ab dem 01.01.2024 gelten in Litauen neue Gebührensätze für die Straßenbenutzungsgebühren (E-Vignetten).

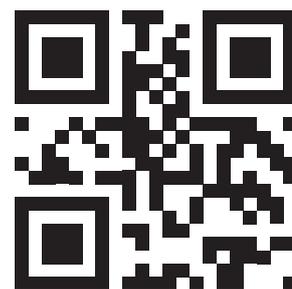
Die Grundlagen für die Berechnung der Straßenbenutzungsgebühr werden geändert. So werden ab kommenden Jahr die Anzahl der Achsen und die Schadstoffklasse des Fahrzeugs (EURO-Klasse) bei der Berechnung des E-Vignetten-Tarifs berücksichtigt.

Die Erhöhungen sind teilweise erheblich: Ein Euro VI-Lkw (N3) mit 4 Achsen oder mehr zahlt ab 01.01.2024 für eine Tagesvignette 23 € (bisher 11 €).

Die Straßenbenutzungsgebühr wird in Litauen auf 19 Hauptverkehrsstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 1.700 km erhoben.

Bitte beachten Sie, dass das Vertriebssystem der Straßenbenutzungsgebühren aufgrund von Umstellungsarbeiten vom 31.12.2023, 19:00 Uhr bis zum 01.01.2024, 01:00 Uhr nicht verfügbar sein wird. Bitte kaufen Sie E-Vignetten für diesen Zeitraum im Voraus.

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



Buchtipp

Presseinformation



Das neue Jahrbuch: Berufskraftfahrer unterwegs 2024

München, November 2023

Der „Berufskraftfahrer unterwegs 2024“ ist das umfassende Nachschlagewerk im Arbeitsalltag für alle Lkw- und Busfahrer*innen. Exklusiv: alle Fahrverbote und Länderinformationen sowie rechtliche Updates und Checklisten. Das Bordbuch unterstützt außerdem Unternehmer*innen bei der jährlichen Unterweisung zu Arbeitsschutz und Unfallverhütung sowie beim Risiko-Management nach § 15 (1) ArbSchG.

Im aktuellen Beitrag „Wirtschaftlich und sauber fahren“ werden alle Themen zur intelligenten Fahrweise vertieft. Kleiner Aufwand – große Wirkung: Effektive Übungen, die müde Muskeln munter machen und die Konzentration steigern. Zahlreiche Tabellen, Checklisten und kurze Erläuterungen helfen dabei, komplexe Themen verständlich zu erklären. Das Bordbuch ist auch als digitale Fassung erhältlich.

Neu in 2024:

- Aktueller Beitrag: Wirtschaftlich und sauber fahren – die intelligente Fahrweise.
- Recht A-Z – umfangreiches Update für die vorgeschriebene Information der Fahrer zu rechtlichen Änderungen
- Spiegel optimal einstellen
- Einfach loslegen – Fitnesstraining unterwegs
- Gefahrgut mit fahrerspezifischen Änderungen der GGVSEB und RSEB 2023
- Wortlos-Guide – mit vier neuen Seiten
- Aktuelles Kalendarium mit Fahrverboten für 2024 und überarbeitete Länderinformationen



Berufskraftfahrer unterwegs 2024

Jahrbuch für Fahrerinnen und Fahrer im Güter- und Personenverkehr

Taschenbuch, farbig, 10,2 x 18,3 cm
264 Seiten, 31. Auflage 2023

Bestell-Nr.: 2603224

Preis: 9,80 € (10,49 € inkl. MwSt.)

ab 10 Stk.: 8,82 € | ab 20 Stk.: 8,34 € | ab 50 Stk.: 7,84 €

Berufskraftfahrer unterwegs 2024 Digital

Bestell-Nr.: 8603224

Spedition/Logistik

Die Bewerbungsphase läuft: Young Freight Forwarder Germany Award 2024

Die Bewerbungsphase des YFF-GA läuft noch bis einschließlich 22. März 2024. Bewerber*innen können sich direkt über die Internetseite bewerben. Der/Die Sieger*in darf sich über einen Weiterbildungsgutschein in Höhe von 2.000 Euro freuen.

Die Bewerbungsphase für den Young Freight Forwarder Germany Award 2024 läuft bereits: Teilnehmen können Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, die ihre IHK-Abschlussprüfung mit mindestens 87 Punkten im Zeitraum Sommer 2022 bis Winter 2023/2024 abgelegt

haben bzw. ablegen werden, nicht älter als 27 Jahre sind und deren Ausbildungsbetrieb Mitglied eines Landesverbands des DSLV ist.

In einem Auswahlgespräch am 25. April 2024 in Berlin werden die bundesweit sechs Besten ihre Lösung einer Problemstellung aus den Bereichen internationale Spedition und Logistik präsentieren.

Dort ermittelt die Jury die drei Erstplatzierten, die zur DSLV-Jahresmitgliederversammlung vom 11. bis 12. September 2024 nach Berlin zur Preisverleihung eingeladen werden.

Der/Die Nachwuchspreisträger*in des Wettbewerbs 2024 wird im Folgejahr am internationalen Wettbewerb „Young Logistics Pro-

professionals Award“ (YLP) des Weltverbands der Spediteure (FIATA) teilnehmen.

Bewerber*innen für den Young Freight Forwarder Germany Award können sich über die Internetseite www.youngfreightforwarder.de mittels eines Bewerbungsformulars bewerben. Die Bewerbungsphase läuft bis einschließlich 22. März 2024.

Bei Interesse senden wir Ihnen gern einen Flyer zu, der einen Überblick über die Teilnahmebedingungen, Gewinne und vorgesehenen Termine sowohl für die Auswahlrunde als auch für die Preisverleihung gibt.

www.lsv-ev.de

Personenverkehr

Informationen zur geplanten Reform der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr der EU

Die wichtigsten Punkte zusammengefasst:

Hintergrund:

Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedsstaaten haben den vorgeschlagenen Richtlinien-Text zur Novellierung der **busspezifischen** Lenk- und Ruhezeiten informell gebilligt. Dies bedeutet, dass die EU-Staaten sich für die vorgesehenen Reformen aussprechen. Offizielle Zustimmung durch EU-Rat und EU-Parlament im Dezember 2023.

Geplante Änderungen: 45-minütige Unterbrechung:

Die 45-minütige Unterbrechung kann nun durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, sofern die Gesamtlenkzeit an einem Tag 7 Stunden nicht überschreitet.

Verlängerung der täglichen Dienstzeit:

Fahrerinnen und Fahrer im Gelegenheitsverkehr zur Personenbeförderung mit einer Dauer von mindestens sechs Tagen können einmal die tägliche Ruhezeit um 1 Stunde verkürzen, unter bestimmten Bedingungen.

Ausweitung der 12-Tage-Ausnahmeregelung:

Die 12-Tage-Ausnahmeregelung wird auf nationale Verkehrsdiens-te ausgedehnt.

Fahrtenblatt digital oder in Papierform:

Das Fahrtenblatt kann digital oder in Papierform vorliegen.

Im Gelegenheitsverkehr ist das Fahrtenblatt für die vergangenen 28 Tage mitzuführen, ab dem 31. Dezember 2024 sind es die letzten 56 Tage.

Das aktuelle Fahrtenblatt für den grenzüberschreitenden Verkehr wird um die Angabe des innerstaatlichen Verkehrs ergänzt.

Fortsetzung auf Seite 17

Fortsetzung von Seite 16

Zukünftige Entwicklungen:

Die EU-Kommission plant, die Fahrtschreiberverordnung und die Spezifikationen zur Unterscheidung zwischen regelmäßigen und gelegentlichen Fahrten zu überarbeiten.

Neue Fristen für die Mitföhrpflicht könnten später eingeföhrt werden. Die Art der Beförderung (Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr) soll aufgezeichnet werden können.

Umsetzung:

Die neuen Vorschriften treten 20 Tage nach der Veröffentlichung der neuen Richtlinie im Amtsblatt der EU in Kraft.

Position des bdo:

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat sich intensiv für eine Reform der Lenk- und Ruhezeiten eingesetzt. Der bdo wird das Gesetzgebungsverfahren in Zusammenarbeit mit der International Road Transport Union (IRU) eng begleiten und über weitere Entwicklungen informieren.

EuGH-Urteil bezüglich der Auslegung des Begriffs „Linienstrecke“

EuGH klärt offene Fragen zur Definition der „50 km Linienstrecke“, Mischverkehre und zur Berechnung der Gesamtlenkzeit während zwei aufeinander folgender Wochen. Fragen seit Jahren offen, da weder europäisch noch national definiert oder geregelt. EuGH bestätigt Auffassung des bdo

Seit Jahren wird immer wieder die Frage diskutiert, wie der Begriff Linienstrecke zu definieren ist. Hierzu hat es immer wieder verwirrende Aussagen gegeben.

Wir möchten Sie daher über ein aktuelles Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) informieren, das am 9. November 2023 im Fall C477/22 ergangen ist.

Das Urteil klärt drei Themen im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und bestätigt die bestehende Rechtsauffassung des bdo:

1. Der Begriff „50 km Linienstrecke“ wird definiert.
2. Die Anwendung der VO bei gemischten Linienverkehren (also über und unter 50 km) wird geklärt.
3. Die Frage, ob bei der zulässigen Lenkzeit in 2 Wochen von max. 90 h auch „andere Arbeiten“ zu berücksichtigen sind, wird beantwortet.

Zu den Ergebnissen:

1: Definition

„50 km Linienstrecke“

Der EuGH definiert den Begriff „50 km Linienstrecke“ wie folgt:

„Eine bestimmte, diese Entfernung nicht überschreitende Verkehrsstrecke, die einen Ausgangspunkt mit einem Bestimmungsort verbindet und gegebenenfalls zuvor festgelegte Zwischenhalte zum Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen bedient“

Der EuGH wurde gefragt, wie die Wendung „wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt“ zu interpretieren ist. Sind darunter die vom Fahrer während einer täglichen Arbeitsschicht zurückgelegten Gesamtkilometer oder die auf der Straße zurückgelegte größte Entfernung des Fahrzeugs vom Ausgangspunkt (Umkreis) zu verstehen.

Urteil des EuGH:

Es wird darauf hingewiesen, dass der Ausdruck „Linienstrecke“ in der VO 561/2006 nicht definiert

wird und die VO den Mitgliedstaaten nicht das Recht einräumt, die Bedeutung und Tragweite des Ausdrucks zu bestimmen. Der EuGH legt den Begriff daher nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch und dem Ziel der Regelung aus. Im allgemeinen Sprachgebrauch bezeichnet der Ausdruck „Strecke“ eine Route oder einen Weg, der bzw. dem namentlich auf der Straße gefolgt wird oder gefolgt werden soll, und die bzw. der einen Ausgangspunkt mit einem Bestimmungsort verbindet. Durch eine ununterbrochene „Linie“ werden Ausgangspunkt und Bestimmungsort miteinander verbunden.

Die Wendung „wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt“ ist daher so zu verstehen, dass sie eine bestimmte, diese Entfernung nicht überschreitende Verkehrsstrecke erfasst, die einen Ausgangspunkt mit einem Bestimmungsort verbindet und gegebenenfalls zuvor festgelegte Zwischenhalte zum Aufnehmen und Absetzen von Fahrgästen bedient. Ein solcher Straßenpersonenverkehr ist daher nach dieser Bestimmung vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen, unabhängig davon, ob die hierfür eingesetzten Fahrer mehrere dieser Verkehrsstrecken während ein und desselben Arbeitstags und mit demselben Fahrzeug abdecken.

2: Zur Anwendung der EU-VO 561/2006 bei Mischverkehren (über und unter 50 km)

Der EuGH wurde gefragt, ob die VO 561/2006 für alle Beförderungen gilt, wenn die zur Personenbeförderung im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge gemischt (also für Linienstrecken von bis zu 50 km und über 50 km) eingesetzt werden.

Fortsetzung auf Seite 18

Fortsetzung von Seite 17

Urteil des EuGH:

Die VO 561/2006 gilt nicht für Beförderungen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. Die Bestimmung ist eng auszulegen. Eine gemischte Nutzung (also wenn Linienverkehre über und unter 50km durchgeführt werden) führt nicht dazu, dass die VO 561/2006 für den gesamten Linienverkehr des Unternehmens gilt. Diese VO gilt nur, wenn diese Strecken mehr als 50 km betragen.

3: Zur Berechnung der Gesamtlenkzeit während 2 aufeinander folgender Wochen

Der EuGH wurde gefragt: Ist die VO 561/2006 dahin auszulegen, dass die in dieser Bestimmung enthaltene Wendung „summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen“ (diese darf 90 h nicht überschreiten) neben der „Lenkzeit“ auch alle „anderen Arbeiten“ (darunter würde neben dem Lenken auch das „Be- und Entladen“, „Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste“, „Reinigung und technische Wartung“ und „alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten, die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen, fallen).

Urteil des EuGH:

Bei der Berechnung der summierten Gesamtlenkzeit während zweier aufeinanderfolgender Wochen, die 90 Stunden nicht überschreiten darf, sind nur die Lenkzeiten des Fahrers zu berücksichtigen, nicht jedoch

alle „anderen Arbeiten“, die der Fahrer während dieser beiden Wochen ausführt.

Ausweitung des beschleunigten Fachkräfteverfahrens auf § 24 Abs. 2 BeschV

Nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung hat das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) seine Anwendungshinweise zum Fachkräfteeinwanderungsgesetz aktualisiert.

Bei der **Anwerbung von Busfahrer:innen aus Drittstaaten nach § 24a Beschäftigungsverordnung (BeschV) kann neu auf alle Drittstaatsangehörige das beschleunigte Fachkräfteverfahren nach § 81a Aufenthaltsgesetz (AufenthG) angewendet werden.** Aufgrund einer Verwaltungsanweisung des BMI war dies bisher nur auf § 24a Abs. 1 BeschV (Drittstaatsangehörige mit vorhandenen EU-Führerschein und EU-Berufskraftfahrerqualifikation) möglich.

Auf Initiative des bdo gilt das Verfahren nun auch für Drittstaatsangehörige, welche den EU-Führerschein und die EU-Berufskraftfahrerqualifikation nach § 24a Abs. 2 BeschV erst in Deutschland erwerben. Sie können nach § 81a Abs. 5 AufenthG an dem Verfahren teilnehmen (vgl. S. 173–174 BMI-Anwendungshinweise).

Die **Regelung ist seit dem 18. November 2023 in Kraft** und wurde nun durch das BMI publiziert. Das beschleunigte Fachkräfteverfahren kann **durch die Arbeitgeber oder bevollmächtigte Dritte beantragt** werden (§ 81a Abs. 1 AufenthG).

Der Ausweitung des Verfahrens war eine **intensive Lobbyarbeit des bdo** gegenüber den Ministerien und der Politik vorausgegangen. Nachdem **bereits der Entfall der Vorrangprüfung über vorhandene inländische Arbeitskräfte und die zwingende behördliche Überprüfung der vorhandenen EU-Führerscheine und EU-Berufskraftfahrerqualifikationen in das Gesetz zur Weiterentwicklung der Fachkräfteeinwanderung eingebracht werden** konnten (RS 23-77 vom 11. Juli 2023), ist mit der Ausweitung des beschleunigten Fachkräfteverfahrens ein **weiterer Baustein zur Entbürokratisierung der Fachkräfteeinwanderung** gesetzt. bdo und Landesverbände arbeiten weiterhin intensiv an den notwendigen Reformen aus ihrem Maßnahmenpaket, um die Busfahrausbildung und die Anwerbung ausländischer Fahrer:innen zu entbürokratisieren. Über den aktuellen politischen Sachstand und die weiteren Entwicklungen werden wie Sie wie gewohnt aktuell informieren.

Hinweis:

Wie das BMI dem bdo erläuterte, hat das BMI gegenüber den Kommunen keine Weisungsbefugnis. Daher sei das beschleunigte Fachkräfteverfahren für § 24a Abs. 2 BeschV nun ermöglicht und werde i.d.R. von allen Stellen durchgeführt, es sei **durch die Kommunen aber nicht zwingend anzubieten. Eine verbindliche Anordnung sei nur durch die Bundesländer** möglich. Sofern an den für Sie lokal zuständigen Stellen kein beschleunigtes Fachkräfteverfahren für die Fälle des § 24a Abs. 2 BeschV ermöglicht wird, bitten wir die Unternehmen, sich für die weiteren landespolitischen Schritte **an den Landesverband zu wenden**, damit dieser sich für eine verbindliche Anordnung einsetzen kann.

Recht

Arbeitszeugnis – Arbeitgeber muss unterdurchschnittliche Bewertung beweisen LAG Köln, Urteil vom 12.9.2023 – 4 Sa 12/23

Bescheinigt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer im Arbeitszeugnis eine nur unterdurchschnittliche Arbeitsleistung, trifft den Arbeitgeber die Darlegungs- und Beweislast, dass die Leistung tatsächlich unterdurchschnittlich war.

Die Parteien stritten über die Berichtigung eines erteilten Arbeitszeugnisses.

Der Kläger war bei der Beklagten über fünf Jahre – zuletzt als Niederlassungsleiter – beschäftigt. Er war der Ansicht, er habe einen Anspruch darauf, dass ihm im Zeugnis attestiert werde, er habe die vereinbarten Ziele nachhaltig und erfolgreich verfolgt. Ließe man die Formulierung „erfolgreich“ weg, so indiziere dies, der Kläger habe ihm gesetzte Ziele nicht erreicht. Dies treffe nicht zu und erhalte zudem eine derart negative Bewertung, dass die Beklagte verpflichtet sei, eine solche Schlechtleistung durch ihn zu beweisen.

Dasselbe gelte für die Formulierung, er habe Aufgaben und Verantwortung delegiert. Hier sei zwingend zu ergänzen, dass er dies in angemessenem Umfang getan habe.

Der Arbeitgeber erwiderte, dass der Arbeitnehmer keinesfalls vollumfänglich gute Arbeitsleistungen erbracht habe. So habe es seitens einiger Mitarbeiter massi-

ve Beschwerden gegen den Kläger gegeben. Wolle der Kläger eine bessere Benotung erreichen, so obliege ihm hierfür die Darlegungs- und Beweislast.

Das Arbeitsgericht und das LAG Köln hat jedoch dem Arbeitnehmer im Wesentlichen Recht gegeben. Der Kläger habe gegen die Beklagte einen Anspruch auf Berichtigung des streitgegenständlichen Zeugnisses. Hinsichtlich der Darlegungs- und Beweislast gelte, dass der Arbeitgeber darlegen muss, wenn er dem Arbeitnehmer nur eine unterdurchschnittliche Leistung – wie im vorliegenden Fall – bescheinigen möchte. Nach den dargestellten Grundsätzen treffe damit dem Arbeitgeber die Darlegungs- und Beweislast. Dieser Darlegungs- und Beweislast sei der Arbeitgeber jedoch nicht in ausreichendem Maße nachgekommen.

Kein Mitbestimmungsrecht beim Verbot der privaten Smartphone-Nutzung BAG, Urteil vom 25.10.2023 – 7 AZR 338/22

Ein Verbot, während der Arbeitszeit Smartphones zu privaten Zwecken zu nutzen, unterliegt nicht der Mitbestimmung des Betriebsrats.

Der Arbeitgeber ist ein Unternehmen der Automobilzulieferindustrie mit rund 200 Beschäftigten. Im November 2021 untersagte der Arbeitgeber die private Handynutzung am Arbeitsplatz während technisch bedingter Leerlaufzeiten in der Produktion. Der Betriebsrat hält die Anord-

nung für mitbestimmungspflichtig und verlangte vom Arbeitgeber, das Verbot einstweilen zurückzunehmen und mit dem Gremium über die konkrete Ausgestaltung der Regeln für die Smartphone-Nutzung zu verhandeln. Als der Arbeitgeber sich weigerte, stellte der Betriebsrat beim Arbeitsgericht einen Unterlassungsantrag. Das Arbeitsgericht wies den Antrag jedoch ab. In zweiter Instanz entschied auch das LAG Niedersachsen, die Weisung betreffe das mitbestimmungsfreie Arbeitsverhalten und eben nicht das mitbestimmungspflichtige Ordnungsverhalten gem. § 87 Abs. 1 Nr. 1 BetrVG. Dem ist das BAG gefolgt und hat die Rechtsbeschwerde des Betriebsrats abgewiesen.

Arbeit auf Abruf – Ohne Regelung gelten 20 Wochenstunden als vereinbart BAG, Urteil vom 18. Oktober 2023 – 5 AZR 22/23

Vereinbaren Arbeitgeber und Arbeitnehmer Arbeit auf Abruf, legen aber die Dauer der wöchentlichen Arbeitszeit nicht fest, gilt grundsätzlich eine Arbeitszeit von 20 Stunden wöchentlich als vereinbart.

In dem vor dem BAG verhandelten Fall war die Arbeitnehmerin seit 2009 für ein Druckindustrieunternehmen als „Abrufkraft ...“ tätig. Die Dauer der wöchentlichen Arbeitszeit wurde vertraglich nicht geregelt.

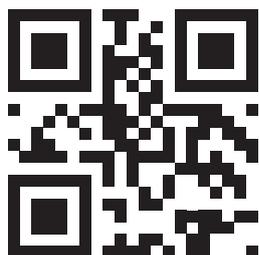
Fortsetzung auf Seite 20

Fortsetzung von Seite 19

Die Arbeitnehmerin machte geltend, das Unternehmen habe ihre Arbeitskraft in den Jahren 2017 bis 2019 durchschnittlich 103,2 Stunden monatlich abgerufen – dies sei zu vergütende Arbeitszeit. Weil sie ab 2020 weniger eingesetzt wurde, verlangte die Arbeitnehmerin eine Nachzahlung wegen Annahmeverzugs. Sie war der Ansicht, eine ergänzende Vertragsauslegung ergebe, dass dies die nunmehr geschuldete und von der Beklagten zu vergütende Arbeitszeit sei.

Das BAG hat der Zahlungsklage nur insoweit stattgegeben, als in einzelnen Wochen der Abruf der Arbeitsleistung der Klägerin 20 Stunden unterschritten hatte. Eine davon abweichende Dauer der wöchentlichen Arbeitszeit könne nämlich im Wege der ergänzenden Vertragsauslegung nur dann angenommen werden, wenn die Fiktion des § 12 Abs. 1 Satz 3 TzBfG im betreffenden Arbeitsverhältnis keine sachgerechte Regelung wäre und objektive Anhaltspunkte dafür vorlägen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer hätten bei Vertragsschluss bei Kenntnis der Regelungslücke eine andere Bestimmung getroffen und eine höhere oder niedrigere Dauer der wöchentlichen Arbeitszeit vereinbart. Für eine solche Annahme habe die Klägerin jedoch keine Anhaltspunkte vorgetragen.

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



Kostentragungspflicht für ein geleastes Fahrrad bei entgeltfreien Beschäftigungszeiten

ArbG Aachen, Urteil vom 31. August 2023 – 8 Ca 2199/22

Stellt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer im Rahmen eines Leasingvertrags ein E-Bike zur Verfügung und verpflichtet sich der Arbeitnehmer, die monatlichen Leasingraten dem Arbeitgeber zu erstatten, was nach der Vereinbarung im Rahmen einer Entgeltumwandlung abgewickelt wird, so hat der Arbeitnehmer jedenfalls bei entsprechender Vereinbarung die monatlichen Raten auch während entgeltfreier Beschäftigungszeiten zu entrichten.

In dem vor dem Arbeitsgericht Aachen verhandelten Fall wurden dem Arbeitnehmer im Rahmen des „Jobrad-Modells“ Fahrräder zur Nutzung überlassen. Der Arbeitnehmer erkrankte und erhielt nach Ablauf des Entgeltfortzahlungszeitraums von sechs Wochen von der Krankenversicherung Krankengeld. Nachdem der Arbeitnehmer wieder arbeitete, zog der Arbeitgeber die zwischenzeitlich angefallenen Leasingraten von der folgenden Entgeltzahlung an den Arbeitnehmer ab.

Der Arbeitnehmer verlangte vom Arbeitgeber die Zahlung des für die Leasing-Raten einbehaltenen Entgeltabzugs. Er war der Ansicht, dass die Klauseln des Fahrradüberlassungsvertrags intransparent seien und er unangemessen benachteiligt werde.

Das Arbeitsgericht Aachen teilte diese Auffassung jedoch nicht. Der Abschluss des Leasingvertrags gehe auf die Initiative des Arbeitnehmers zurück. Auch während einer längeren Arbeitsunfähigkeit

bleibe das Fahrrad im Besitz des Arbeitnehmers. Damit habe er weiterhin die Nutzungsmöglichkeit, wodurch die Verpflichtung zur Zahlung der Leasingrate bestehen bleibe. Der Arbeitnehmer finanziere die Nutzung des Fahrrads faktisch aus seinem Einkommen selbst.

Diese Regelung benachteilige nicht unangemessen. Betroffen sei das unmittelbare Austauschverhältnis von Leistung und Gegenleistung und unterläge daher nicht der AGB-Kontrolle.

Arbeitgeber muss geringe Arbeitsleistung im Homeoffice beweisen **LAG Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 28. September 2023 – 5 Sa 15/23**

Grundsätzlich trägt der Arbeitgeber die Darlegungs- und Beweislast, dass und in welchem Umfang der Arbeitnehmer seine Arbeitspflicht nicht erfüllt hat. Auf den entsprechenden Prozessvortrag des Arbeitgebers hat der Arbeitnehmer sodann substantiiert zu erwidern. Das gilt auch bei Arbeitsleistungen im Home-Office.

Im konkreten Fall stritten die Parteien neben der Zahlung von restlichem Arbeitsentgelt und Urlaubsabgeltung noch über die Rückzahlung von Arbeitsentgelt für Zeiten im Homeoffice. Die Arbeitgeber nahm am 1. Dezember 2021 eine Tätigkeit als Pflegermanagerin auf. Ihr war es hierbei gestattet, im Homeoffice zu arbeiten, wobei die Arbeitszeiten zu erfassen waren. Die Arbeitnehmerin hatte insbesondere die Auf-

Fortsetzung auf Seite 21

Fortsetzung von Seite 20

gabe, das Qualitätshandbuch und andere für das Pflegemanagement erforderliche Unterlagen zu überarbeiten. Nachdem der Arbeitgeber das Arbeitsverhältnis zum 31. Mai 2022 kündigte, machte die Arbeitnehmerin noch Anspruch auf Arbeitsentgelt sowie Urlaubsabgeltung geltend. Der Arbeitgeber erklärte hiergegen die Aufrechnung, mit der Begründung die Arbeitnehmerin habe Arbeitszeiten im Homeoffice von insgesamt 300,75 Stunden angegeben, ohne irgendeinen objektifizierbaren Arbeitsnachweis hierfür vorzulegen.

Das Arbeitsgericht und LAG Mecklenburg-Vorpommern überzeugte der Vortrag des Arbeitgebers nicht. Grundsätzlich trage der Arbeitgeber die Darlegungs- und Beweislast, dass und in welchem Umfang der Arbeitnehmer seine Arbeitspflicht nicht erfüllt hat. Auf den entsprechenden Prozessvortrag des Arbeitgebers habe der Arbeitnehmer sodann substantiiert zu erwidern. Das gelte auch bei Arbeitsleistungen im Homeoffice.

Vorliegend habe die Beklagte nicht dargelegt, in welchem Umfang die Klägerin im Homeoffice ihre Arbeitspflicht nicht erfüllt und keine Arbeitsleistungen erbracht habe. Die Beklagte habe weder eine Nichtleistung im Umfang von 300,75 Stunden noch in geringerer Anzahl belegt. Die Klägerin habe im Homeoffice verschiedene Arbeitsleistungen erbracht, was sich insbesondere aus E-Mails ergebe. Soweit den E-Mails Anlagen beigefügt waren, lassen diese auf weitere vorangegangene Arbeitsleistungen schließen. Unerheblich sei, ob die Klägerin die Arbeiten in der gewünschten Zeit oder in dem gewünschten Umfang erledigt habe. Ein Arbeitnehmer genüge seiner

Leistungspflicht, wenn er unter angemessener Ausschöpfung seiner persönlichen Leistungsfähigkeit arbeite.

Befristung – Geänderter Tätigkeitsbeginn unterliegt nicht dem Schriftformerfordernis BAG, Urteil vom 16. August 2023 – 7 AZR 300/22

Eine Befristungsabrede ist nicht wegen Verletzung des Schriftformgebots unwirksam, wenn sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer mündlich auf einen früheren Arbeitsbeginn einigen.

Im vorliegenden Fall unterzeichneten die Parteien einen befristeten Arbeitsvertrag. Auf der ersten Seite wurde die Laufzeit mit „Zeitraum vom 15. Mai 2019 bis zum 30. September 2019“ angegeben. Nach Vertragsunterzeichnung und vor Aufnahme der Tätigkeit einigten sich die Parteien mündlich auf einen früheren Arbeitsbeginn. Der Arbeitgeber übersandte dem Arbeitnehmer eine geänderte erste Seite des Arbeitsvertrags, in der eine befristete Einstellung „für den Zeitraum vom 1. Mai 2019 bis zum 30. September 2019“, ausgewiesen war und verband dies mit der Bitte, die erste Seite des Vertrags auszutauschen und die „alte“ erste Seite zurückzusenden. Dies erfolgte nicht; der Arbeitnehmer nahm seine Tätigkeit am 4. Mai 2019 auf. Er vertritt nun die Auffassung, die Befristungsabrede entspreche nicht dem Schriftformgebot.

Das BAG teilte die Auffassung des Arbeitnehmers nicht. § 14 Abs. 4 TzBfG diene dazu, angesichts der besonderen Bedeutung der Befristung, größtmögliche Rechtssicher-

heit zu gewährleisten. Es solle unnötiger Streit über das Vorliegen und den Inhalt einer Befristungsabrede vermieden werden. Dem Arbeitnehmer solle außerdem deutlich vor Augen geführt werden, dass sein Arbeitsverhältnis mit der Vereinbarung der Befristung zu einem bestimmten Zeitpunkt endet. Bei der kalendermäßigen Befristung unterliege demnach die Elemente der Schriftform, die den Endtermin des Arbeitsvertrags bestimmen oder bestimmbar machen. Ist ein konkretes Datum als Beendigung des Arbeitsverhältnisses schriftlich festgehalten, tangiert die Angabe des Beginns des Arbeitsverhältnisses weder den klarstellenden und warnenden noch den beweissichernden Zweck des § 14 Abs. 4 TzBfG.

Der Fremdgeschäftsführer einer GmbH kann Arbeitnehmer im Sinne des BUrlG sein BAG, Urteil vom 25. Juli 2023 – 9 AZR 43/22

Der Fremdgeschäftsführer einer GmbH kann Arbeitnehmer im Sinne des BUrlG sein.

Die Parteien stritten über die Urlaubsabgeltung. Die Klägerin war seit 2012 als Geschäftsführerin beschäftigt. Einzuhalten war eine tägliche Arbeitszeit von 7 Uhr bis 18 Uhr. Vormittags war sie verpflichtet, eine Kaltakquise durchführen, am Nachmittag hatte sie in eigener Initiative Leistungen anzubieten und wurde im Außendienst, zu Kundenbesuchen und mit Kontroll- und Überwachungsaufgaben eingesetzt.

Fortsetzung auf Seite 22

Fortsetzung von Seite 21

Sie musste wöchentlich 40 Telefonate und 20 Besuche nachweisen. Außerdem führte sie Vorstellungsgespräche und Einstellungsverhandlungen. Der Dienstvertrag sah ab einer sechsjährigen Betriebszugehörigkeit einen Jahresurlaub von 33 Tagen vor, der bei der Gesellschaft zu beantragen war. Im Jahr 2019 nahm die Klägerin elf Tage und im Jahr 2020 keinen Urlaub in Anspruch. Sie kündigte ihren Vertrag zum 30. Juni 2020. Ab dem 30. August 2019 bis zur Beendigung erbrachte sie keine Leistungen mehr und meldete sich krank. Die Klägerin hat die Auffassung vertreten, die Gerichte für Arbeitssachen seien trotz ihrer formalen Geschäftsführerstellung zur Entscheidung berufen. Sie sei einem Arbeitsverhältnis entsprechend weisungsgebunden beschäftigt worden und könne als Arbeitnehmerin Urlaubsabgeltung verlangen. Das BAG folgte dieser Auffassung und bejahte die Arbeitnehmer-eigenschaft der Klägerin. Das BUrlG setze die Vorgaben der Arbeitszeitrichtlinie um. Daher sei der Anwendungsbereich, also die Frage, wer Arbeitnehmer im Sinne der Richtlinie ist, europarechtskonform zu bestimmen. Der Arbeitnehmerbegriff sei im Rahmen der Richtlinie 2003/88/EG anhand objektiver Kriterien zu definieren. Als Arbeitnehmer sei jeder anzusehen, „der eine tatsächliche und echte Tätigkeit ausübt, wobei Tätigkeiten außer Betracht bleiben, die einen so geringen Umfang haben, dass sie sich als völlig untergeordnet und unwesentlich darstellen. Das wesentliche Merkmal des Arbeitsverhältnisses besteht darin, dass jemand während einer bestimmten Zeit für einen anderen nach dessen Weisung Leistungen erbringt, für die er als Gegenleistung eine Vergütung erhält.“

Hinweis:

Nach der Rechtsprechung des BAG müssen Arbeitnehmer über ihre Urlaubsansprüche und einen drohenden Verfall unterrichtet werden. Unterlässt der Arbeitgeber diese ordnungsgemäße Aufklärung, so bleibt der Urlaubsanspruch bestehen und unterliegt grundsätzlich lediglich den üblichen Regelungen der Verjährung.

Urteil Krankengeld für Selbstständige: Nachträglich mehr oder nicht?

Selbstständige, die sich freiwillig gesetzlich krankenversichern, haben nicht automatisch Anspruch auf Krankengeld. Und die Höhe des Krankengeldes ist von ihrem Einkommen abhängig.

Drei Selbstständige klagten, weil die Krankenkasse das Krankengeld auf Basis schon vorliegender älterer Einkommenssteuerbescheide festsetzte und aktuellere Angaben nicht berücksichtigte. Sie wollten mehr Geld. Nur einer bekam Recht.

Können Selbstständige nach Krankheit und damit einhergehenden Arbeitsunfähigkeit nachträglich ein höheres Krankengeld erhalten, wenn ihre Beiträge aufgrund höheren Einkommens nachträglich korrigiert wurden? Mit dieser Frage beschäftigte sich das Sozialgericht Frankfurt am Main.

Dabei hatte es drei Fälle zu verhandeln, die sich leicht unterschieden. Alle drei Selbstständigen waren freiwillig gesetzlich krankenversichert und erkrankten arbeitsunfähig.

Damit Selbstständige im Fall von Arbeitsunfähigkeit Krankengeld erhalten können, haben sie verschiedene Möglichkeiten. Ein

automatischer Anspruch auf Krankengeld bei ihrer Krankenkasse besteht nicht. Sind sie freiwillig gesetzlich versichert, können sie als eine Möglichkeit bei der Kasse eine sogenannte Wahlerklärung abgeben und zahlen einen höheren Beitrag, mit dem auch der Anspruch auf Krankengeld ab dem 43. Tag der Krankschreibung besteht.

Aktuellere Einkommenssteuer führte zu höherem Beitragssatz

Worum ging es nun vor dem Sozialgericht in Frankfurt? In einem Fall lagen nach Bewilligung des Krankengeldes aktuellere Einkommenssteuerbescheide vor, die ein höheres Einkommen nachwiesen, in einem weiteren Fall lag der aktuellere Einkommenssteuerbescheid vor, noch bevor die Krankenkasse darüber entschieden hatte, ob es das Krankengeld gewährt.

Die Krankenkassen berechneten das Geld aber aufgrund der bei der Beitragsfestsetzung zugrunde gelegten zwei Jahre alten Einkommenssteuerbescheide. Die Beiträge korrigierten sie dagegen nach oben.

Entscheidend für Krankengeldhöhe, ob Entscheidung schon vorliegt

Dabei stellten die Richter fest: Beiträge dürfen Krankenkassen nachträglich korrigieren, da sie diese erst vorläufig und dann endgültig festsetzen können. Für die Festsetzung des Krankengeldes ist der Einkommenssteuerbescheid entscheidend, der vor der Arbeitsunfähigkeit und vor der Entscheidung über die Gewährung von Krankengeld vorliegt.

Im ersten Fall wiesen die Richter den Fall daher ab, da die Einkommenssteuerbescheide erst nach Bewilligung des Krankengeldes

Fortsetzung auf Seite 23

Fortsetzung von Seite 22

vorlagen. Im zweiten Fall hatte die Klage dagegen Erfolg, da der aktuellere Bescheid schon vorlag, bevor die Krankenkasse über das Krankengeld entschieden hatte und daher ebenso wie für die Beitragsfestsetzung auch für die Höhe des Krankengeldes herangezogen hätte werden müssen.

In Ausnahmen nachträgliche Erhöhung möglich

Das Krankengeld könne nur nachträglich erhöht werden, wenn es konkrete Anhaltspunkte dafür gebe, dass der ermittelte Betrag erkennbar nicht der tatsächlichen wirtschaftlichen Situation des Versicherten vor Eintritt der Arbeitsunfähigkeit entspreche, erklärten die Richter. Das käme meist dann in Betracht, wenn nicht das tatsächliche Arbeitseinkommen laut Einkommensteuerbescheid, sondern ein fiktives Mindesteinkommen die Grundlage der Beitragsbemessung bilde.

Werde ein Mindestbeitrag festgesetzt und bestünde eine evidente Diskrepanz zum tatsächlichen Einkommen, müsse das vor Eintritt der Arbeitsunfähigkeit erzielte Arbeitseinkommen konkret ermittelt werden, da es kein fiktives Mindestkrankengeld gebe.

Aber wegen fehlender Belege: Klage abgewiesen

Diese Ausnahme hat das Sozialgericht in der dritten verhandelten Klage grundsätzlich festgestellt. In diesem Fall machte der Selbstständige im Krankengeldantrag Angaben zu seinen aktuellen Einkünften, ohne Belege beizufügen.

Die Krankenkasse legte der Krankengeldberechnung aber das niedrigere Einkommen zugrunde, das der Versicherte zu Beginn seiner Selbstständigkeit ein halbes

Jahr zuvor angegeben hatte. Auf dieser Basis hatte die Kasse den Mindestbeitrag festgesetzt.

Da zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Krankengeldantrag Belege und damit konkrete Anhaltspunkte für ein tatsächlich höheres Einkommen fehlten, blieb jedoch auch diese Klage erfolglos.

Urteile des Sozialgerichts Frankfurt am Main vom 21. Juli 2023: Aktenzeichen S 14 KR 160/21, S 34 KR 1684/22, S 34 KR 727/21

Quelle: Verkehrsrundschau

Fahrlässigkeitsvorwurf bei Überladung knüpft an Frage der Vermeidbarkeit, nicht an Erkennbarkeit der Überladung

Aktive Prüfungspflicht des Fahrzeugführers

Der Fahrlässigkeitsvorwurf bei einer Überladung knüpft nicht daran, ob der Fahrzeugführer die Überladung erkennen konnte, sondern daran, ob sie vermeidbar war. Dem Fahrzeugführer trifft eine aktive Prüfungspflicht. Dies hat das Oberlandesgericht Düsseldorf entschieden. Dem Fall lag folgender Sachverhalt zugrunde: Ein Amtsgericht in Nordrhein-Westfalen hat einen Betroffenen wegen fahrlässigen Führens einer Fahrzeugkombination, obwohl die zulässige Achslast um 12,39 % überschritten war, zu einer Geldbuße von 121 € verurteilt. Dagegen wandte sich der Betroffene mit seinem Antrag auf Zulassung der Rechtsbeschwerde. Er führte an, dass für ihn die Überladung nicht erkennbar gewesen sei.

Erkennbarkeit der Überladung unerheblich

Das Oberlandesgericht Düsseldorf entschied gegen den Betroffenen. Für den Fahrlässigkeitsvorwurf komme es nicht darauf an, ob der Fahrzeugführer die Überladung erkennen konnte, sondern darauf, ob er sie hätte vermeiden können. Der Betroffene hätte sich bei Übernahme des Sattelzugs nicht mit der Information begnügen dürfen, dass das zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten war. Er hätte aufgrund seiner aktiven Prüfungspflicht vielmehr dafür Sorge tragen müssen, dass die Achslasten mit einer mobilen Achslastwaage festgestellt wurden oder die Ladung soweit verringert wurde, bis die Einhaltung der zulässigen Achslast auf der sicheren Seite gewährleistet war. (Oberlandesgericht Düsseldorf, Beschluss vom 27.06.2022 – IV-2 RBs 85/22 –)

Quelle: kostenlose Urteile

Datenschutz: Geolokalisierung und Datenschutzfolgeabschätzung

Die Geolokalisierung eines Standortes einer Person hat zunehmend Einfluss im aktiven Leben. Nahezu jedes digitale Gerät verfügt mittlerweile auch über Möglichkeiten zur Geolokalisierung - sei es Handy, Laptop oder Geräte zum Live-Tracking. Die Geolokalisierung gewinnt besondere Bedeutung im Arbeitsleben. So sind die GPS-Koordinaten zum Aufenthalt einer Person personenbezogene Daten. Soweit ein Gerät mit GPS-Verbindung einer Person zugeordnet werden kann und sich durch die Zuordnung der Aufenthaltsort ermitteln lässt, ist die Definition der personenbezogenen Daten erfüllt. Damit ist der Anwendungsbereich der DSGVO eröffnet.

Regelmäßig werden die Unternehmen zunächst der Nutzung eine Einwilligung von dem Mitarbeiter zugrunde legen. Die Erhebung der Daten für die Durchführung des Beschäftigungsverhältnisses könnte zudem als erforderlich gerechtfertigt sein. So kann das Ziel der Steigerung der Effizienz einer Route als Legitimationsgrundlage herangezogen werden, wobei teilweise wiederum nur die Erhebung als Momentaufnahme als zulässig angesehen wird. Jedenfalls gelten in den Fällen die Grundsätze der Datenverarbeitung. Oftmals unbeachtet bleibt die Notwendigkeit der sogenannten Datenschutzfolgeabschätzung.

Eine Datenschutzfolgeabschätzung ist ein Verfahren, bei dem die potenziellen Auswirkungen einer Datenverarbeitung auf die Privatsphäre und die Grundrechte der betroffenen Personen bewertet werden. Bei der Geolokalisierung von Mitarbeitern ist es wichtig, diese Abschätzung durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Verarbeitung der Standortdaten im Einklang mit den Datenschutzbestimmungen steht.

Eine solche Abschätzung sollte verschiedene Aspekte berücksichtigen. Es muss die Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung ge-

prüft und die Verhältnismäßigkeit der Datenverarbeitung bewertet werden und die Transparenz gesichert sein.

Anspruch auf Schadensersatz bei Verletzung der Auskunft nach DSGVO – LAG Baden-Württemberg, Urteil vom 28.07.2023

Nimmt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer einen diesem gehörenden USB-Stick mit persönlichen Daten weg und liest diesen aus und sichert die Daten, hat er Auskunft zu erteilen, welche Daten er ausgelesen und gesichert hat. Im Fall der Verletzung dieser Auskunftspflicht haftet er gegebenenfalls auf Schadensersatz nach Art. 82 DSGVO.

Das Thema der Auskunft nach der DSGVO im Zusammenhang mit Beendigung des Arbeitsverhältnisses wurde schon mehrfach behandelt. Anfangs waren Urteile erörtert worden, welche bei Verletzung des Auskunftsanspruches unmittelbar einen Entschädigungsanspruch folgen ließen. Danach erfolgten richtungweisend das Urteil des EuGH, wonach nicht allein die Verletzung der Auskunftspflicht zu einem Entschädigungsanspruch führt, es muss grundsätzlich ein Schaden vorliegen - wobei dieser aber nicht erheblich sein muss.

Das LAG Baden-Württemberg hat nunmehr eine Entschädigung für den Fall festgestellt, dass nach Wegnahme eines persönlichen USB-Stick keine ordnungsgemäße Auskunft gegenüber dem Mitarbeiter erteilt wurde. Zur Begründung des Entschädigungsanspruches hatte der betroffene Mitarbeiter dargelegt, dass für ihn eine persönliche Unsicherheitslage entstanden ist, welche Daten im Zugriff des Arbeitgebers liegen. Das

genügte für die Festlegung einer Entschädigung. In Abwägung aller Gesamtumstände wurde eine Entschädigung von 2.500,00 € als angemessen festgelegt.

Ronny Neumann

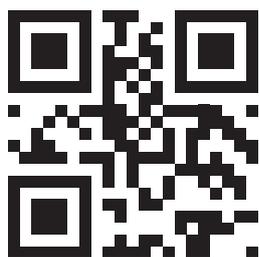
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Fachanwalt für Verkehrsrecht

Anspruch auf Löschung (Entfernung) einer Abmahnung aus der Personalakte gemäß § 17 DSGVO und Auskunftspflicht gemäß § 15 DSGVO – LAG Baden-Württemberg, Urteil vom 28.07.2023

Der Arbeitnehmer kann nach Art. 17 I DSGVO nach Ende des Arbeitsverhältnisses regelmäßig die Löschung (Entfernung) einer Abmahnung aus der Personalakte verlangen.

Anmerkung: Das Urteil spricht viele Problembereiche im Zusammenhang mit dem Datenschutz im Arbeitsverhältnis an. Ein Problembereich ist das Thema Abmahnung. Die Entfernung einer Abmahnung aus der Personalakte wird oftmals im bestehenden Arbeitsverhältnis nicht geltend gemacht. Eine Geltendmachung erfolgt erst im Zusammenhang mit der Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die frühere Rechtsprechung stellte darauf ab, dass mit Beendigung des Arbeitsverhältnisses eine Entfernung der Abmahnung nicht geltend gemacht werden kann. Eine Änderung ist allerdings im Zusammenhang mit der Datenschutzgrundverordnung einhergegangen. Danach besteht auch nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses ein Anspruch auf Löschung einer Abmahnung bzw. Entfernung einer Abmahnung aus der Personalakte

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



Mindestlohn

Neuer Mindestlohn und neue Minijobgrenze ab 01.01.2024

Im kommenden Jahr steigt der Mindestlohn. Damit passen sich auch die Höchstgrenzen für Minijobber und Midijobber an.

In der vergangenen Woche wurde die Erhöhung des Mindestlohns durch das Bundeskabinett beschlossen. Danach steigt der gesetzliche Mindestlohn in zwei Schritten,

- zum 1. Januar 2024 auf 12,41 Euro und
- zum 1. Januar 2025 auf 12,82 Euro pro Stunde.

Der Beschluss geht zurück auf eine Empfehlung der Mindestlohnkommission vom Juni.

In der Vergangenheit hatten Mindestlohnerhöhungen immer Auswirkungen auf die Arbeitszeit von Minijobbern. Da diese (zuletzt) im Monat nie mehr als 450 Euro verdienen durften, musste eventuell ihre Arbeitszeit verringert werden. Andernfalls konnte durch die Anhebung des Stundenlohns aus dem sozialversicherungsfreien Minijob ganz schnell ein sozialversicherungspflichtiger Job werden.

Mittlerweile aber hat der Gesetzgeber eine dynamische Minijobgrenze eingeführt. Das bedeutet: Kommt es zu einer Erhöhung des Mindestlohns, steigt automatisch auch die Minijobgrenze.

Der Grund: Die Minijobgrenze orientiert sich seit 1. Oktober 2022 an einer festen Wochenarbeitszeit von 10 Stunden zu Mindestlohnbedingungen. Damit muss bei einer Anhebung des

Mindestlohns auch die Arbeitszeit von Minijobbern nicht verringert werden, was Vorteile für Arbeitgeber hat. Minijobber wiederum können monatlich mehr steuerfrei verdienen.

Hier ein Überblick:

Durch eine Erhöhung des Mindestlohns ab 01.01.2024 auf 12,41 Euro steigt automatisch die neue Minijobgrenze von aktuell 520 Euro auf 538 Euro (12,41 x 130 Stunden : 3 Monate).

Ab 2025 steigt der Mindestlohn erneut, also steigt auch wieder die Minijobgrenze (12,82 x 130 Stunden : 3 Monate), dann auf 556 Euro monatlich.

Im Zuge der Anpassung des Mindestlohns und damit der neuen Minijobgrenze beginnt die neue Untergrenze für den Midijob ab 01.01.2024 bei 538,01 Euro und ab 01.01.2025 bei 556,01 Euro.

Bildung

Neues BIBB-Portal für das Ausbildungs- und Prüfungspersonal

Das neue BIBB-Portal „Leando“ versorgt Ausbildungspersonal mit allen relevanten und qualitätsgesicherten Informationen rund um die tägliche Ausbildungspraxis.

Das Ausbildungspersonal wird durch die Auswirkungen der technologischen Entwicklungen und Änderungsprozesse in Wirtschaft und Gesellschaft immer wieder vor neue Herausforderungen gestellt. Um diese künftig noch besser zu bewältigen, wird die Zielgruppe ab sofort durch das neue Portal „Leando“ unterstützt. „Leando“ – entwickelt

vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) – dient als zentrale Anlaufstelle, um das Ausbildungs- und Prüfungspersonal mit allen relevanten und qualitätsgesicherten Informationen rund um die tägliche Ausbildungspraxis zu versorgen.

Mit einer Vielzahl von Funktionen, die speziell auf die Bedürfnisse des Ausbildungspersonals zugeschnitten sind, bietet das neue Portal folgende Vorteile:

- Erleichterter Zugang zu qualitätsgesicherten Informationen und praxisnahen Arbeitshilfen,
- Adaptive Bereitstellung von Informationen durch eine empfehlungs-basierte Suche,

- Förderung des Erfahrungsaustausches und der Vernetzung innerhalb der Community,
- Weiterentwicklung der betrieblichen Ausbildungsgestaltung durch Darstellung von erprobter „guter Praxis“ und anwendungsorientierter Lernpfade,
- Lernortübergreifend anwendbare Dienste für Betriebe, Überbetriebliche Bildungszentren und Berufsschulen,
- Partizipativ gestaltete Funktionen ermöglichen die gemeinsame Weiterentwicklung des Portals und die Diskussion in moderierten Communitys.

Weitere Informationen unter <https://www.leando.de/>

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

- | | | |
|---|------------------------|----------------|
| 1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“ | | |
| Vollzeitlehrgang Montag – Freitag | 05.02. – 23.02.2024 | Dresden |
| Vollzeitlehrgang Montag – Freitag | 04.03. – 22.03.2024 | Leipzig |
| Teilzeitlehrgang jeweils Dienstag + Mittwoch | 07.05. – 26.06.2024 | Dresden |
| 2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr - Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“ | | |
| Taxi-/Mietwagenverkehr | 08.04. – 17.04.2024 | Bautzen |
| Taxi-/Mietwagenverkehr | 18.04. – 30.04.2024 | Leipzig |
| 3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV / TRGS 520 | | |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV | 11.03. – 12.03.2024 | Leipzig |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV | 22.03. – 23.03.2024 | Dresden |
| Erstschulung (4 / 4,5 / 5 Tage) | 08.04. – 12.04.2024 | Dresden |
| 4. Gefahrgutausbildung | | |
| ADR Basiskurs (Sa + Fr-Abend + Sa) | 06. + 12. + 13.01.2024 | Dresden |
| ADR Basiskurs (Sa + Fr-Abend + Sa) | 03. + 09. + 10.02.2024 | Leipzig |
| ADR Auffrischkurs (Mo + Di) | 08.01. + 09.01.2024 | Dresden |
| ADR Auffrischkurs (Fr-Abend + Sa) | 26.01. + 27.01.2024 | Leipzig |
| ADR Aufbaukurs Tank | 16.02. + 17.02.2024 | Leipzig |
| ADR Aufbaukurs Kl.1 | 24.02.2024 | Leipzig |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Ersts. + FoBi | 12.02. – 15.02.2024 | Leipzig |
| 5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladestapler-Ausbildung | | |
| Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnissen | 26.02. – 27.02.2024 | Dresden |
| Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse | 26.02. – 28.02.2024 | Dresden |
| Hubarbeitsbühnen-Schulung 11.03. – 12.03.2024 | Dresden | |
| 6. Praxisseminare - förderfähig | | |
| Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| Eco-Training | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| 7. Berufskraftfahrerweiterbildung | | |
| SVG Alles was Recht ist (KB 2+ 3) | 13.01.2024 | Dresden |
| SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3) | 20.01.2024 | Dresden |
| SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3) | 20.01.2024 | Dresden |
| SVG Risikosituationen (KB 1) | 27.01.2024 | Niederdorf |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 27.01.2024 | Dresden |
| SVG Risikosituationen (KB 1) | 03.02.2024 | Dresden |
| SVG Fahrer:innen als Imagräger III (KB 1 + 3) | 03.02.2024 | Dresden |
| SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3) | 03.02.2024 | Leipzig |
| SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3) | 10.02.2024 | Niederdorf |
| SVG Alles was Recht ist (KB 2+ 3) | 17.02.2024 | Dresden |
| SVG Brandschutz (KB 3) | 24.02.2024 | Dresden |
| SVG Notfallmanagement III. (KB 3) | 02.03.2024 | Dresden |
| SVG Ladungssicherung III. (KB 1) | 02.03.2024 | Leipzig |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 09.03.2024 | Niederdorf |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 16.03.2024 | Leipzig |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 16.03.2024 | Dresden |
| SVG Ladungssicherung III. (KB 1) | 23.03.2024 | Niederdorf |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 26.02. – 01.03.2024 | Niederdorf |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 04.03. – 08.03.2024 | Dresden |

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

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH

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

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)
2. **Beschleunigte Grundqualifikation**
(auch für Umsteiger)
ab 26.02.2024 in Chemnitz, ab 22.01.2024 in Leipzig
ab 26.02.2024 in Zwickau
3. **Erwerb Fahrerlaubnis**
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)
ab 08.04.2024 in Chemnitz, ab 26.02.2024 in Leipzig
ab 15.01.2024 in Zwickau
4. **Schulungen Gefahrgut**
(regelmäßig Erstschulungen und Auffrischungen)
Auffrischung ab 20.01.2024 in Chemnitz
Auffrischung ab 05.01.2024 in Leipzig
Auffrischung ab 08.03.2024 in Zwickau
5. **Gabelstapler- und Ladekranausbildung**
Gabelstapler ab 06.01.2024 in Chemnitz, Ladekran ab 29.01.2024 in Chemnitz
6. **Ladungssicherung, Digitaler Tachograph**
7. **Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder
Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen**
ab 22.01.2024 in Chemnitz, ab 27.05.2024 in Leipzig
8. **Fahrlehrerausbildung Klasse BE
in Chemnitz ab 29.04.2024 (Vollzeit)**
9. **Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)**
10. **Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)**



Für Fragen zu Schulungen und weiteren Terminen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Chemnitz – Telefon: 0371 528310

chemnitz@verkehrsakademie.de

Zwickau – Telefon: 0375 353530

zwickau@verkehrsakademie.de

Leipzig – Telefon: 0341 6522690

leipzig@verkehrsakademie.de

www.verkehrsakademie.de

 facebook.com/Verkehrsinstitut.Chemnitz

 instagram/#verkehrsinstytutchemnitz

*Wir wünschen allen unseren Kunden und Ihren Familien
ein frohes Weihnachtsfest sowie viel Erfolg im neuen Jahr.*

Ihr Team der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH





33. Ordentliche Mitgliederversammlung des LSV in Leipzig

