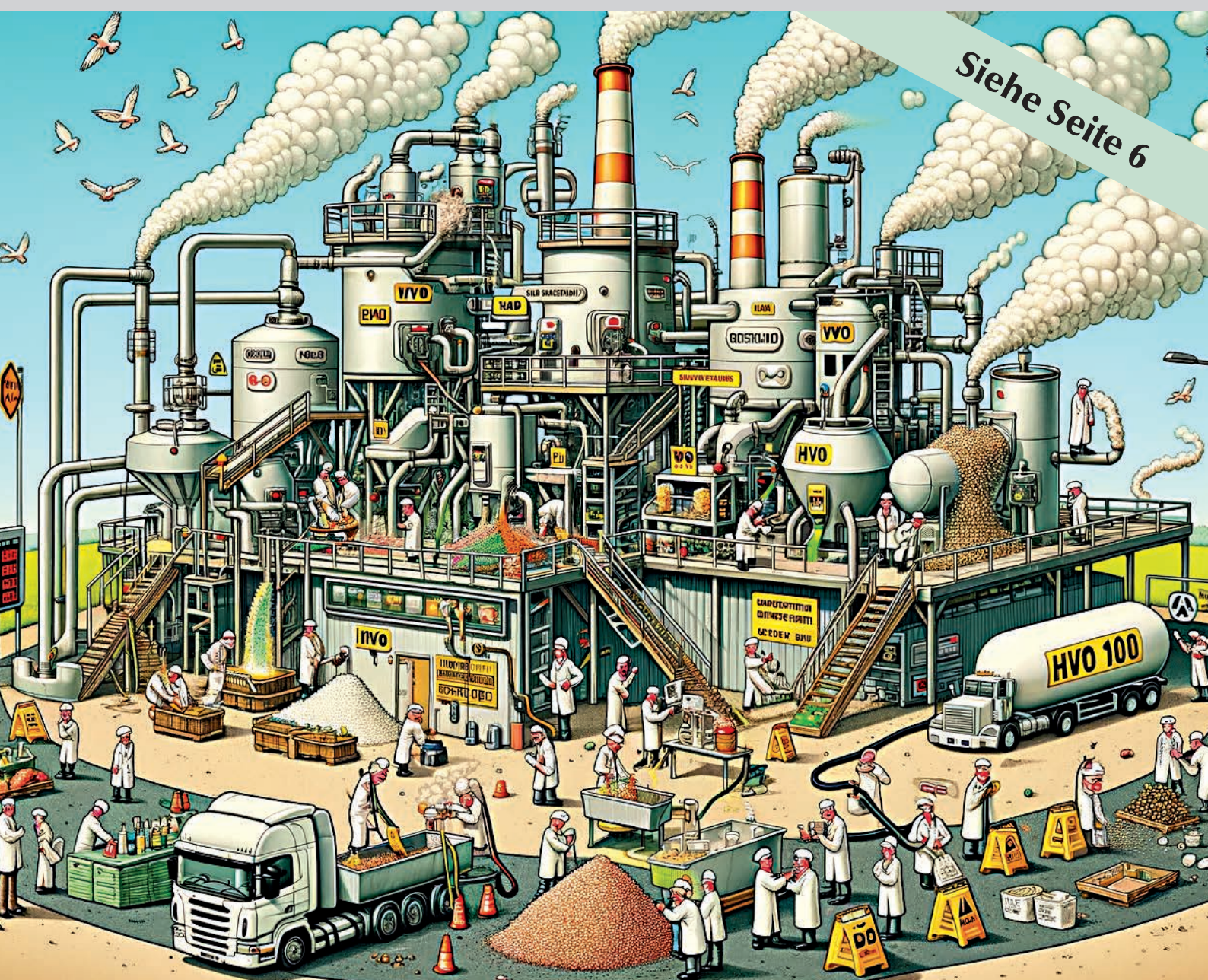


05+06/2024 Sächsische



Verkehrs- nachrichten

Siehe Seite 6



Wir gratulieren ganz herzlich ...

im Monat Mai 2024

zum Firmenjubiläum:

115 Jahre:

Brennstoffhandel Kästner, Mauna

30 Jahre:

Auto Schmidt GmbH, Zwickau

Zirk & Göschel GmbH & Co KG, Radebeul

25 Jahre:

EURO Transportgesellschaft mbH, Zwickau

Senifix Seniorennumzüge Katrin Hoyer, Chemnitz

20 Jahre:

Fuhrgeschäft Gerd Schönfeld, Naunhof

zum 60. Geburtstag:

Herr Thomas Hauptvogel,
Unitrans Hauptvogel GmbH,
Klipphausen OT Röhrsdorf

Herr Udo Kreutzmann,
Fuhrunternehmen u. Spedition Kreutzmann –
Erbengemeinschaft Kreutzmann e.K., Schkeuditz



im Monat Juni 2024

zum Firmenjubiläum

40 Jahre:

Wehner OHG Transport und Handel,
Thiendorf OT Sacka

30 Jahre:

Duvenbeck Transport GmbH,
Leipzig

zum 60. Geburtstag:

Holger Gaude,
Spedition Christian Lukas,
Glashütte

Andreas Waitz,
Waitz & Söhne GmbH,
Pegau

www.lsv-ev.de

„Sächsische Verkehrsnachrichten“

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

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

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

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

Anzeigen: Petra Gerber

Titelfoto: Erstellt mit KI

Der Bezugspreis ist mit dem Mitgliedsbeitrag
abgegolten.

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

Gesamtherstellung:
Lößnitz Druck GmbH, Radebeul
Güterhofstraße 5
01445 Radebeul

Telefon: 0351 8309890
0351 8309892

Telefax: 0351 8309893

Inhaltsverzeichnis

Wir gratulieren ganz herzlich ...

im Monat Mai und Juni 2024 2

Verkehrspolitik

EU-Lieferkettenrichtlinie 4

Förderprogramm EMK 2.0 nur wenige Stunden aktiv 5

Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit – US“ –
zusätzlich bereitgestellte Mittel erschöpft –
Antragsportal geschlossen 5

BALM-Nebenstelle Berlin mit neuen Kontaktdaten 5

Alternative Kraftstoffe – HVO100 6

Bundesregierung legt Kennzahlen zu Kontrollen
im Straßengüterverkehr vor 6

Rückführungspflicht der Fahrzeuge und Entsende-
bestimmungen 7

Transformationsprozess stärker am Leistungsvermögen
des Logistiksektors ausrichten 7

Internationaler Verkehr

BELGIEN: Neue Mauttarife in den Regionen Flandern
und Brüssel ab 01. Juli 2024 8

FRANKREICH: Olympische und Paralympische
Spiele 2024 in Paris – zusätzliche Informationen zu
den Sicherheitsperimetern 9

DÄNEMARK: Einführung vorübergehender Grenz-
kontrollen 9

DEUTSCHLAND: Kontrollen aller deutschen
EU-Binnengrenzen für die Dauer der Fußball-Europa-
meisterschaft 2024 10

ÖSTERREICH: Bei Sondertransporten besteht
die Verpflichtung auch tagsüber mit eingeschaltetem
Abblendlicht zu fahren 10

VEREINIGTES KÖNIGREICH: M20 Jct 8-9 – BROCK
in aktiver Kontrolle 10

Möbelspedition

Maut – HandwerkerAusnahmeregelung
in der Möbelspedition 10

Steuerpauschale beim Absetzen von dienstlich
veranlassten Umzügen erneut angehoben 11

Personenverkehr

Flexibilisierte EG-Sozialvorschriften VO (EG)
561/2006 / VO (EU) 2024/1258 für den Personen-
gelegheitsverkehr 12

ÖSTERREICH 13

FRANKREICH: Zwei Schutzzonen bei
Eröffnungsfeier der Olympischen Spiele 13

NIEDERLANDE: Neues Steuerportal ab 01. Juli 2024 13

GEORGIEN 14

SPANIEN 14

FRANKREICH 14

ITALIEN: Eintritt bringt erste Million für Venedig 14

ITALIEN 15

Reifendruckkontrollsystem Pflicht für neuzugelassene
Busse ab Juli 2024 15

Neue CO₂-Flottengrenzwerte für Bus-Hersteller 15

Einzigartiges Zusammentreffen von Politik
und Wirtschaft – Zwei Tage BUS2BUS –
ein großartiger Erfolg 15

Bildung

Angebote der Verkehrsinstitut Chemnitz GmbH 17

Angebote der SVG Beratungs- und Schulungs-
gesellschaft mbH 18

Recht

Urteil des OLG Dresden: Muss ein Lkw-Fahrer
für Unfallschäden haften? 19

Spesen richtig kürzen 19

Urteil Sozialversicherungspflicht: Achtung
bei Nebenjobs 20

BSG: Arbeitsunfall im Homeoffice 21

LAG Niedersachsen: Digitale Lohnabrechnung –
Nur mit vorheriger Zustimmung der Beschäftigten 21

AG Köln: Pfändbarkeit Inflationsausgleichsprämie 22

Landesozialgericht Nordrhein-Westfalen:
Auch geringfügige Tätigkeit kann sozialversicherungs-
pflichtig sein 23

ArbG Köln: Unwirksame Probe-/Wartezeitkündigung
des schwerbehinderten Menschen bei
fehlendem Präventionsverfahren 23

Kündigungsschutzklage 24

Urteil Rechtsabgabe-Unfall: Lang-Lkw haftet bei
unklarer Sichtlage 25

Impressumpflicht 26

Umgang mit Rauschmitteln am Arbeitsplatz:
Klare Regeln, rechtliche Konsequenzen und
Belehrung für Mitarbeiter 26

www.lsv-ev.de

Verkehrspolitik

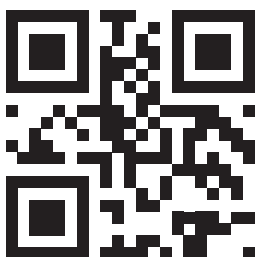
EU-Lieferkettenrichtlinie

Die EU-Lieferkettenrichtlinie muss in Deutschland bis 2026 in nationales Recht umgesetzt sein. Bis dahin gilt das LkSG. Die LkSG-Berichtspflicht wird durch das BAFA erstmalig zum 1. Januar 2025 geprüft.

Am 24. April 2024 haben die Abgeordneten des EU-Parlaments die sogenannte EU-Lieferkettenrichtlinie (CSDDD) beschlossen. Zur endgültigen Verabschiedung der Richtlinie ist nunmehr eine Zustimmung der EU-Mitgliedsstaaten erforderlich.

Die CSDDD gilt in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten nicht unmittelbar, sondern sie bildet lediglich einen Rechtsrahmen, dessen Mindest-Anforderungen die nationalen Gesetzgeber bei der Umsetzung in nationales Recht berücksichtigen müssen. Weist das LkSG an einzelnen Stellen ein höheres Schutzniveau als die CSDDD auf, darf es im Rahmen der Umsetzung nicht abgesenkt werden. Eine Umsetzung der CSDDD in deutsches Recht wird durch eine Anpassung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) erfolgen.

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



Für eine solche Umsetzung hat der deutsche Gesetzgeber zwei Jahre ab Inkrafttreten der EU-Richtlinie Zeit. Bis zur Umsetzung der EU-Richtlinie gelten die Regelungen des LkSG grundsätzlich unverändert. Allerdings hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) als für die Umsetzung des LkSG zuständige Kontrollbehörde mitgeteilt, dass sie die Erfüllung der im LkSG vorgesehenen Berichtspflicht erst zum 1. Januar 2025 erstmalig prüfen wird. Dies gilt auch für solche Unternehmen, deren Berichtspflicht nach den Regelungen des LkSG eigentlich zu einem früheren Zeitpunkt fällig gewesen wäre.

Die CSDDD weist insbesondere folgende Besonderheiten auf:

Anwendungsbereich:

Während das LkSG seit dem 1. Januar 2024 für alle Unternehmen gilt, die mindestens 1.000 Mitarbeiter beschäftigen, gilt die CSDDD für Unternehmen, die 1.000 Mitarbeiter beschäftigen, und die zusätzlich einen Netto-Jahresumsatz von 450 Millionen Euro erzielt haben. Es gilt allerdings derzeit als unwahrscheinlich, dass der deutsche Gesetzgeber den bisherigen Anwendungsbereich des LkSG anpasst und um die in der CSDDD vorgesehene Netto-Umsatzgröße ergänzt.

Reichweite der Sorgfaltspflichten:

Die CSDDD greift einige bereits aus dem LkSG bekannte Sorgfaltspflichten wie die Beachtung von Organisationspflichten der Geschäftsleitung, dem Ergreifen von Präventionsmaßnahmen, der Einrichtung eines Beschwerde- und Hinweisgeberverfahrens

sowie der Dokumentation und der öffentlichen Berichterstattung auf. Anders als das LkSG stellt die CSDDD hinsichtlich der Reichweite dieser Sorgfaltspflichten nicht auf (un-)mittelbare Zulieferer der Unternehmen ab, sondern auf ihre „Aktivitätskette“. Bestandteile dieser Aktivitätskette sind nach der CSDDD auch solche Aktivitäten, die der Herstellung eines Produktes oder der Erbringung einer Dienstleistung „vorgelagert“ sind. Dies bedeutet nach derzeitiger Auffassung des DSLV nicht, dass Speditionen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, hinsichtlich ihrer Kunden Sorgfaltspflichten beachten müssen.

Nach Einschätzung des DSLV erfasst der Begriff der Aktivitätskette jene Vertragspartner, die nach dem LkSG als „mittelbare Zulieferer“ zu verstehen sind. Eine Ausweitung der Reichweite der zu beachtenden Sorgfaltspflichten im Vergleich zum LkSG dürfte sich daher vor allem im Zusammenhang mit solchen Maßnahmen ergeben, die im LkSG bislang nur gegenüber unmittelbaren Zulieferern berücksichtigt werden müssen (so dürfte sich zum Beispiel die Risikoanalyse nach Umsetzung der CSDDD nicht mehr nur auf unmittelbare Zulieferer des Unternehmens beschränken, wie dies gemäß § 5 LkSG der Fall ist).

Zivilrechtliche Haftung:

Im Gegensatz zum LkSG sieht die CSDDD ausdrücklich eine zivilrechtliche Haftung von Unternehmen für Schäden aus Menschenrechtsverletzungen vor, die sie fahrlässig durch einen Verstoß

Fortsetzung auf Seite 5

Fortsetzung von Seite 4

gegen ihre Pflichten zur Ergreifung angemessener Präventionsmaßnahmen verursacht haben. Klagebefugt sollen Geschädigte sowie von diesen ermächtigte Gewerkschaften und nichtstaatliche Menschenrechts- oder Umweltorganisationen sein.

Fazit und Ausblick:

Mit einer endgültigen Verabschiedung der CSDD ist kurzfristig zu rechnen. Die CSDDD gilt in Deutschland nicht unmittelbar; der deutsche Gesetzgeber muss die CSDDD innerhalb von zwei Jahren in nationales Recht umsetzen. Bis zur Umsetzung gilt weiterhin das LkSG.

Förderprogramm EMK 2.0 nur wenige Stunden aktiv

Am 6. Mai 2024, 9.00 Uhr, wurde das Antragsportal des BALM für die Antragstellung im Förderprogramm EMK 2.0 geöffnet. Aufgrund der hohen Inanspruchnahme war es zeitweise jedoch nur eingeschränkt nutzbar, wie viele Anwender berichteten. Demnach war das Online-Portal nicht erreichbar oder speicherte die Anträge öfter. Keine drei Stunden später, um etwa 11.40 Uhr, wurde das Antragsportal wieder geschlossen.

Die bisher eingegangenen Förderanträge werden laut BALM im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel geprüft und beschieden und es verlautet außerdem: „Sollten erneut Fördermittel zur

Verfügung stehen, wird das Antragsportal für eine Antragstellung wieder geöffnet.“ Das Bundesamt will in diesem Fall mit einem Vorlauf gesondert informieren. Das BALM wird zeitnah mit dem Erlass entsprechender Bewilligungsbescheide beginnen und bittet darum, von Anfragen zum Sachstand abzusehen.

Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit – US“ – zusätzlich bereitgestellte Mittel erschöpft – Antragsportal geschlossen

Nachdem am 6. Mai 2024 ab 09.00 Uhr das Antragsportal des BALM für die „zweite Runde“ im Förderprogramm US 2024 geöffnet war, musste das Portal bereits am gleichen Tag um 24.00 Uhr aufgrund erschöpfter Mittel wieder geschlossen werden.

In einer aktuellen Meldung des BALM heißt es:

„... Vereinzelt war es [das Portal] aufgrund der hohen Inanspruchnahme nur eingeschränkt nutzbar. Erneut ist das Förderprogramm „Umweltschutz und Sicherheit“ hinsichtlich der Teilnahme ein großer Erfolg, sodass das Antragsportal noch am 06.05.2024, 24.00 Uhr wieder geschlossen wurde. Die bisher eingegangenen Förderanträge werden im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel geprüft und beschieden. Soweit Fördermittel erneut zur Verfügung stehen sollten, wird das Antragsportal für eine Antragstellung erneut geöffnet. Das Bundesamt

wird in diesem Fall mit einem Vorlauf gesondert informieren. Das BALM wird zeitnah mit dem Erlass entsprechender Bewilligungsbescheide beginnen und bittet darum, von Anfragen zum Sachstand abzusehen.“

BALM-Nebenstelle Berlin mit neuen Kontaktdaten

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) weist darauf hin, dass seine Nebenstelle Berlin umgezogen ist. Die Berliner Dienststelle ist zuständig für die Ausgabe bilateraler Genehmigungen für den Straßengüterverkehr mit vielen osteuropäischen Staaten sowie für Genehmigungen für den Dreiländerverkehr für Staaten der Europäischen Union. Außerdem erteilt sie CEMT-Jahres-, -Kurzzeit- und -Umzugsgenehmigungen und kontrolliert die Ausnutzung von CEMT-Jahres- und Kurzzeitgenehmigungen.

Die aktuellen Kontaktdaten findet man hier:

https://www.balm.bund.de/DE/UeberUns/Kurzprofil_Organisation/Standorte/Nebenstelle-Berlin/nebenstelleberlin_node.html;jsessionid=26F697FFDC94C596E35CB4268B160530.live21322

Bundesamt für Logistik und Mobilität – Dienststelle Berlin
Johannisstraße 5
Postfach 06 01 62
10117 Berlin
Telefon: 030 / 2 88 85 63
Telefax: 030 / 288 856 450
E-Mail:
balm-berlin@balm.bund.de

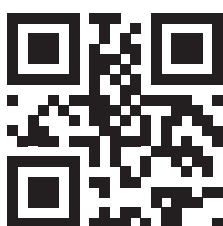
Alternative Kraftstoffe – HVO100

Ab dem 29.05.2024 ist der freie Verkauf des synthetischen Diesels HVO100 an Tankstellen in Deutschland erlaubt.

Das Bundeskabinett hat die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgeschlagene Änderung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes beschlossen. Diese Gesetzesänderung schließt die Anrechnung synthetischer paraffinischer Kraftstoffe aus fossilen Quellen als sauber und klimafreundlich bei der öffentlichen Beschaffung von Lkw und Bussen aus. Diese Neuregelung ist an die zeitgleiche Anpassung der 10. Bundesimmissionschutzverordnung (BImSchV) geknüpft, die die Einführung synthetischer und paraffinischer Kraftstoffe der DIN EN 15940 als Reinkraftstoff regelt.

Das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz legt fest, dass neu angeschaffte Fahrzeuge im öffentlichen Sektor und die in bestimmten öffentlich beschafften Verkehrsdienstleistungen eingesetzten Fahrzeuge, wie in der Verwaltung, im ÖPNV oder in kommunalen Unternehmen, zu einem bestimmten Anteil klimafreundlich und schadstoffarm oder emissionsfrei sein müssen.

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



Im Sinne des Koalitionsbeschlusses vom 28. März 2023 zielt die Änderung darauf ab, die Produktion und Nutzung reiner paraffinischer Kraftstoffe wie HVO100 zu fördern, während gleichzeitig ausgeschlossen wird, dass fossile paraffinische Reinkraftstoffe unterstützt werden.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) ist ein biobasierter Kraftstoff, der durch katalytische Reaktion mit Wasserstoff hergestellt wird. In seiner reinen Form wird er als HVO100 bezeichnet. Als Rohstoffe können pflanzenbasierte Abfall- und Restöle verwendet werden, die nicht mit dem Anbau von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen konkurrieren. HVO-Kraftstoffe können den CO₂-Ausstoß im Vergleich zu fossilem Diesel um bis zu 90 Prozent reduzieren. HVO ist bereits in vielen Ländern am Markt verfügbar und zugelassen.

Bereits jetzt sind Biokraftstoffe, die aus Rohstoffen mit hohem Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, wie zum Beispiel Palmöl, in der aktuellen Regelung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes ausgeschlossen.

HVO100 wird durch den Hydrotreating-Prozess hergestellt, der folgende Schritte umfasst:

Rohstoffauswahl:

Sammeln geeigneter Rohstoffe wie pflanzliche Öle (Raps-, Palm-, Soja-, Sonnenblumenöl), tierische Fette und Abfallöle (Altspeiseöl).

Vorbehandlung:

Reinigung und Entfernung von Verunreinigungen aus den Rohstoffen.

Hydrotreating:

Behandlung der gereinigten Rohstoffe in einem Reaktor unter hohen Temperaturen (300 – 400°C)

und hohem Druck (20 – 100 bar) mit Wasserstoff, um Sauerstoff aus den Fettsäuremolekülen zu entfernen.

Umwandlung:

Umwandlung der Triglyceride und Fettsäuren in Kohlenwasserstoffe, die fossilem Diesel ähneln.

Fraktionierung und Veredelung:

Destillation und Trennung der Kohlenwasserstoffe in verschiedene Fraktionen, um unerwünschte Nebenprodukte zu entfernen und den Kraftstoff zu spezifizieren.

Qualitätskontrolle:

Strenge Kontrolle des fertigen HVO, um sicherzustellen, dass er den Normen und Spezifikationen für Dieselskraftstoff entspricht.

Verteilung:

Transport des HVO100 zu Tankstellen oder direkten Verbrauchern.

Dieser Prozess erzeugt einen Dieselskraftstoff, der sowohl aus nachhaltigen Quellen stammt als auch in bestehenden Dieselfahrzeugen ohne Modifikationen verwendet werden kann, was ihn zu einer umweltfreundlichen Alternative zu herkömmlichem Diesel macht.

Bundesregierung legt Kennzahlen zu Kontrollen im Straßengüterverkehr vor

Die Bundesregierung hat in der Bundestagsdrucksache 20/11211 Kennzahlen zum Straßengüterverkehr vorgelegt und Aussagen zur Kontrolle der im Mobilitätspaket I enthaltenen Regelungen getroffen.

Fortsetzung auf Seite 7

Fortsetzung von Seite 6

Daten zu Verstößen ausländischer Transportunternehmen

Das von der Bundesregierung vorgelegte Tabellenwerk gibt einen umfassenden Überblick über verschiedene Aspekte des Straßengüterverkehrs in Deutschland, insbesondere im Hinblick auf die Kabotage und die Einhaltung des Mindestlohns. Nachfolgend einige Eckdaten:

Anteil der mautpflichtigen Fahrleistung:

Der Anteil der mautpflichtigen Fahrleistung gebietsfremder Fahrzeuge steigt von 39,2 % im Jahr 2014 auf 43,2 % im Jahr 2023, was auf eine Zunahme der Aktivitäten ausländischer Transportunternehmen in Deutschland hindeutet.

Mindestlohnkontrollen:

Die Anzahl der durchgeführten Arbeitgeberkontrollen in der Logistikbranche sinkt von 6.135 im Jahr 2019 auf 3.041 im Jahr 2023. Dies könnte auf eine abnehmende Kontrollintensität hinsichtlich der Mindestlohnbestimmungen hindeuten.

Verstöße bei der Kabotage:

Die Zahl der vom BALM beanstandeten Kabotageverstöße schwankte in den letzten fünf Jahren und erreichte 2021 mit 4.705 ihren Höchststand.

Bußgelder:

Die Summe der Bußgelder für Kabotageverstöße ist von 2.039.979 Euro im Jahr 2019 auf 5.644.192 Euro im Jahr 2023 gestiegen, was auf eine strengere

Durchsetzung der Vorschriften hindeutet. Die Zahl der Bußgeldbescheide ist in diesem Zeitraum entsprechend von 1.114 auf 3.034 gestiegen.

Die Datenpunkte können Trends und Herausforderungen im Straßengüterverkehr aufzeigen und für die Bewertung der Wettbewerbsfähigkeit und Regulierung des Sektors relevant sein.

Rückführungspflicht der Fahrzeuge und Entsendebestimmungen

Die Bundesregierung erklärt, dass sie die regelmäßige Rückführungspflicht der eingesetzten Fahrzeuge zum Ort der Niederlassung wie folgt durchsetzen wird. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, in dem das Verkehrsunternehmen niedergelassen ist, führen die erforderlichen Kontrollen zur Überprüfung der Rückführungspflicht durch.

Bei Verkehrskontrollen im Aufnahmestaat – also z. B. in Deutschland – kann ein Verstoß gegen die Rückkehrpflicht anhand der Daten aus dem Massenspeicher des Fahrtenschreibers dokumentiert werden. Wird bei einer Kontrolle festgestellt, dass ein Fahrzeug nicht zurückgekehrt ist, erfolgt eine Meldung an den Niederlassungsmitgliedstaat. Dieser ist für die Ahndung der Verstöße zuständig.

Im Hinblick auf die Lex Specialis (Entsenderichtlinie für den Straßengüterverkehr) wurden die Kontrollbeamten geschult und mit den neuen Entsendevorschriften sowie den Möglichkeiten des Binnenmarktinformationssystems (IMI) vertraut gemacht.

Transformationsprozess stärker am Leistungsvermögen des Logistiksektors ausrichten

Mit sehr großer Sorge blicken der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der BWVL Bundesverband für Eigenlogistik und Verlagerung und der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik auf die am Markt vorbeilaufenden politischen Rahmenbedingungen. Diese bremsen die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs und verhindern die Erreichung der Klimaziele im Logistiksektor, anstatt sie zu fördern.

Die gesetzlichen und strukturellen Gegebenheiten – einschließlich steigender CO₂-Preise – wirken nicht für, sondern gegen eine Transformation des Sektors, von dem erwartet wird, bis zum Jahr 2030 ein Drittel der Fahrleistung elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe zu erbringen. Hierauf haben die drei Verbände am 23. Mai 2024 bei Gesprächen im Bundeskanzleramt hingewiesen und dringende Maßnahmenkorrekturen angemahnt.

Entscheidende Hebel für eine Senkung der CO₂-Emissionen im Güterverkehr sind die beschleunigte Einführung neuer Antriebsarten und der verstärkte Einsatz alternativer Kraftstoffe. Diese können nur umgelegt werden, wenn mehr marktwirtschaftliche Mechanismen greifen. Die bisherigen ordnungspolitischen und fiskalischen Maßnahmen haben keine messbare Wirkung erzielen können. Im Gegenteil: Die im Grundsatz marktwirtschaftlich richtige CO₂-Bepreisung entzieht der Wirtschaft das für die Transformation nötige Kapital, ohne dass der Staat für ein grünes Return-on-Investment sorgt.

Fortsetzung auf Seite 8

Fortsetzung von Seite 7

Unternehmen können Investitionen nur dann tätigen, wenn diese sich finanzieren lassen und im Ergebnis auch rechnen. Die schleppenden Zulassungszahlen für E-Lkw und wasserstoffbetriebene Lkw (von derzeit 800.000 in Deutschland zugelassenen Lkw > 7,5 t sind lediglich 0,07 Prozent rein elektrisch betrieben) belegen: Die bisherige Förder- und Abgabenpraxis hat sich nicht an den Marktgegebenheiten und Infrastrukturealitäten, sondern zu einseitig an den Interessen der Nutzfahrzeughersteller ausgerichtet. Das Leistungsvermögen der Logistikbranche in einem konjunkturell stark belasteten Marktumfeld hat die Bundesregierung bislang ignoriert. Bei diesem eher planwirtschaftlich angelegten Transformationsprozess geht der Plan nicht auf.

In einem sehr konstruktiv und offen geführten Austausch haben BGL, BWVL und DSLV dem Bundeskanzleramt die aus ihrer Sicht wichtigsten Maßnahmen für eine Trendumkehr zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr mitgeteilt:

1) Eine Reform der Kraftstoffbesteuerung: Angesichts der erwartbar hohen Anzahl von

Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auch über das Jahr 2030 hinaus bedarf es einer Reform der Energiesteuer, mit der Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe nach ihrer Klimawirkung besteuert und dadurch fiskalisch begünstigt werden.

2) Reinvestition der CO₂-basierten Lkw-Maut-Einnahmen in die Transformation des Straßengüterverkehrs durch eine entbürokratisierte und breitenwirksamere Förderkulisse, um Wirtschaftlichkeitslücken in den Unternehmen während des Transformationsprozesses zu schließen und eine möglichst breite Marktdurchdringung alternativer Technologien zu erreichen. Bereits für das Haushaltsjahr 2025 müssen dafür die kumulierten Mehreinnahmen (30 Milliarden Euro bis 2027) als Teil eines „nachhaltigen Finanzierungskreislaufs Straße“ in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs zurückfließen; im Einzelnen:

- Eine nach Unternehmensgröße gestaffelte Förderung für die Anschaffung elektrisch und wasserstoffbetriebener Nutzfahrzeuge (Zero

Emission Vehicle), die sich am Markthochlauf orientiert und deshalb zeitlich degressiv ausgestaltet ist

- Eine Förderung und Beschleunigung des Netzausbaus und des Ausbaus von Infrastrukturen, um die Voraussetzungen für das Aufladen strombasierter Lkw an nicht-öffentlichen Logistikanlagen („Depotladen“) zu beschleunigen

Der Transformationsprozess scheitert, wenn er einseitig an den Interessen der Herstellerindustrie ausgerichtet wird. Für ein Gelingen der Antriebswende muss der Logistiksektor zukünftig tiefer in politische Entscheidungen einbezogen werden, um sicherzustellen, dass Investitionen in neue Technologien auch finanziell und organisatorisch marktfähig werden. BGL, BWVL und DSLV weisen dem Bundeskanzleramt hierbei eine entscheidende Koordinierungsfunktion für das weitere Vorgehen der Ressorts BMDV, BMWK und BMF mit den Stakeholder-Gruppen Logistik, Energie und Hersteller zu.

Das Bundeskanzleramt, BGL, BWVL und DSLV verständigten sich deshalb auf eine Fortsetzung der Gespräche.

Internationaler Verkehr

BELGIEN: **Neue Mauttarife in den Regionen Flandern und Brüssel ab 01. Juli 2024**

Zum 1. Juli 2024 werden in den Regionen Flandern und Brüssel wie jedes Jahr die Lkw-Mauttarife an den Lebenshaltungskosten-Index angepasst.

In der Region Brüssel-Hauptstadt werden ab dem 01. Juli 2024 Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV) von der Maut befreit, wie dies bereits auf dem gesamten flämischen Straßennetz praktiziert wird.

Die OBU bleibt jedoch für ZEV obligatorisch. In Wallonien werden Null-Emissions-Fahrzeuge

weiterhin in die Emissionskategorie EURO VI eingestuft.

Die ab 01. Juli 2024 gültigen Mauttarife und weitere Informationen zu den Änderungen finden Sie auf der Webseite des Mautbetreibers Viapass.

<https://www.viapass.be/de/alle-rubriken/lkw-kilometergebuehr-was-sich-zum-1-juli-andert/>

FRANKREICH: Olympische und Paralympische Spiele 2024 in Paris – zusätzliche Informationen zu den Sicherheitsperimetern

Die französischen Behörden haben weitere Informationen zu den Sicherheitsperimetern veröffentlicht. Für die Eröffnungsfeier der Olympischen Spiele wird das Polizeipräsidium zwei Schutzperimeter einrichten:

1. Der Anti-Terror-Schutzperimeter (SILT) wird 8 Tage vor der Veranstaltung kontinuierlich aktiviert. Die Zufahrt mit Fahrzeugen ist verboten, außer in seltenen Fällen und nach vorheriger Erteilung eines digitalen Passes. Dieses Verbot gilt für die gesamte Dauer der Aktivierung des SILT-Perimeters, d. h. 8 Tage vor der Veranstaltung bis zum Tag der Veranstaltung. Am 26. Juli 2024 wird ab 13.00 Uhr kein Fahrzeugverkehr mehr geduldet, mit Ausnahme von Sicherheits- und

Rettungskräften und Notfällen. Die Plattform für den Erhalt des digitalen Passes (QR-Code) wird ab dem 10. Mai 2024 eingerichtet.

2. Die entlang des Seine-Ufers eingerichteten Absperrungen für den motorisierten Verkehr werden ebenfalls vom 8. Mai bis zum Tag der Feierlichkeiten aktiviert. Der motorisierte Verkehr wird dort bis auf wenige Ausnahmen verboten sein. Für den Zugang zu diesem Bereich ist kein digitaler Passierschein erforderlich, sondern es müssen an den von den Sicherheitskräften besetzten Kontrollpunkten entsprechende Dokumente vorgelegt werden. Am 26. Juli wird ab 13.00 Uhr kein Fahrzeugverkehr mehr geduldet, mit Ausnahme von Sicherheits- und Rettungskräften und Notfällen.

Zur Erleichterung der Planung des Straßenverkehrs während der Olympischen und Paralympischen Spiele ist die Plattform JOptimiz jetzt online und bietet 4 Tools:

- **Visualiz:**
interaktive Karte der Île-de-France, auf der die Sicherheitsperimeter in Abhängigkeit von den Veranstaltungen und Zeremonien sowie die reservierten Fahrspuren und die für die Anlieferung vorgesehenen Bereiche eingezeichnet sind: <https://www.joptimiz.green/visualiz>
- **CirQliz:**
optionaler QR-Code zur Erleichterung der Kontrollen am Eingang zu den blauen Perimetern. Ohne QR-Code ist der Zugang zu den blauen Perimetern nur mit Papierbelegen möglich. Bitte beachten Sie, dass die Plattform, die den Zugang zu den roten

Perimetern ermöglicht, eine andere ist und später bekannt gegeben wird: <https://www.joptimiz.green/cirqliz>

- **Itinériz:**
Routenberechnung unter Berücksichtigung der Auswirkungen von JOPs auf den Verkehr – demnächst verfügbar

- **Numériz:**
digitale Scheibe für Liefergebiete – demnächst verfügbar

Quelle: AFTRI

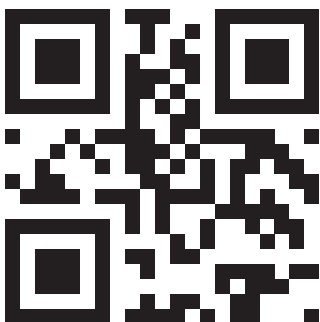
DÄNEMARK: Einführung vorüber- gehender Grenz- kontrollen

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) informiert, dass die dänische Regierung im Einklang mit den Bestimmungen der Artikel 25 und 27 der Verordnung (EU) 2016/399 vom 9. März 2016 (Schengener Grenzkodex) beschlossen hat, ab dem 12. Mai 2024 für einen Zeitraum von sechs Monaten vorübergehend wieder Grenzkontrollen an den Binnengrenzen einzuführen.

Die Grenzkontrollen können sich auf alle Binnengrenzen, einschließlich der Land-, See- und Luftgrenzen, erstrecken, wobei der spezifische Grenzabschnitt und die Grenzübergangsstellen von der dänischen Nationalpolizei festgelegt werden. Die Grenzkontrollen werden an der deutsch-dänischen Landgrenze und an den dänischen Häfen mit Fährverbindung nach Deutschland durchgeführt.

Quelle: BMDV

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



DEUTSCHLAND: Kontrollen aller deutschen EU-Binnen- grenzen für die Dauer der Fußball-Europa- meisterschaft 2024

Für den kompletten Zeitraum der Fußball-Europameisterschaft EURO 24 in Deutschland (14. Juni bis 14. Juli 2024) hat Bundesinnenministerin Nancy Faeser Grenzkontrollen der Bundespolizei an den deutschen EU-Binnen Grenzen angeordnet. Die Bundespolizei wird zudem die deutschen Flughäfen und den Bahnverkehr kontrollieren.

Quelle: BMI

ÖSTERREICH: Bei Sondertransporten besteht die Verpflichtung auch tagsüber mit einge- schaltetem Abblendlicht zu fahren

Aus gegebenem Anlass weisen wir darauf hin, dass in Österreich bei der Durchführung von Sondertransporten grundsätzlich die Auflage besteht auch tagsüber mit eingeschaltetem Abblendlicht zu fahren.

Das bei vielen modernen Fahrzeugen automatisch eingeschaltete Tagfahrlicht reicht nicht aus und kann zu einer Ahndung in Österreich führen.

Dies ist im Gesamterlass Sondertransporte SOTRA (S.23) Anlage III.1. Standardauflagen Transportbewilligung „04. Beim Transport ist zumindest das ABBLENDLICHT zu verwenden“ geregelt.

https://www.sondertransporte.gv.at/SOTRAGesamterlass_Version_5.pdf

VEREINIGTES KÖNIG- REICH: M20 Jct 8-9 – BROCK in aktiver Kontrolle

Kent CC Highways hat am 24. Mai 2024 mitgeteilt, dass die Operation Brock mit Kontrollen auf der M20 aktiv ist, da Dover TAP seine volle Kapazität erreicht hat.

Lkw, die den Hafen von Dover ansteuern, werden derzeit in BROCK aufgehalten, bis im hinteren Teil des TAP Platz frei wird, da die Fracht vorne in den Hafen freigegeben wird.

Sollte es notwendig sein, den Eurotunnel-Verkehr in BROCK aufzuhalten, wird dies auch geschehen, aber derzeit ist dies

nicht der Fall, obwohl die Auslastung zunimmt, da die Fahrzeuge ihre Wahl der Kanalüberquerungsoption ändern.

RHA erinnert daran, dass der gesamte Frachtverkehr zu den Betreibern der Ärmelkanalroute die M20 und keine anderen Routen benutzen muss, um zum Eurotunnel oder zum Hafen von Dover zu gelangen.

Die DVSA ist an strategischen Stellen auf der M2/A2 und hat bereits Strafen verhängt und zwingt Fahrzeuge zum Wenden.

Die Nutzung alternativer Routen führt zu einer Strafe von £ 300 und dazu, dass das Fahrzeug zurückgeschickt wird, um auf die M20 aufzufahren. Das kostet Zeit und Geld.

Weitere Informationen:

- <https://www.eurotunnelfreight.com/uk/contact-us/travel-information/>
- <https://x.com/POFerriesFR8>
- <https://x.com/DFDSchnlFreight>
- <https://trafficcmeras.uk/m20/>
- <https://www.viamichelin.co.uk/maps/traffic>

Quelle: RHA

www.lsv-ev.de

Möbelspedition

Maut – Handwerker- ausnahmeregelung in der Möbelspedition

Zum 1. Juli 2024 trat die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamt-

masse in Kraft. Zeitgleich trat die sogenannte Handwerker Ausnahme in Kraft. BMDV, BALM und Toll Collect verlautbarten, dass Fahrzeuge die von Mitarbeitern von **Handwerksbetrieben bzw. handwerksähnlichen Betrieben** mit mehr als 3,5 und weniger als 7,5 Tonnen technisch zuläs-

siger Gesamtmasse künftig von der Lkw-Maut ausgenommen sind, wenn sie zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen oder zur Beförderung handwerklich hergestellter Güter benutzt werden.

Fortsetzung auf Seite 11

Fortsetzung von Seite 10

Auch wenn unsere Mitgliedsunternehmen viele handwerkliche Tätigkeiten erbringen, ist die Hauptleistung jedoch der Transport. Die Umzugsspeditionen, Neumöbel- und Distributionslogistiker fallen in der Systematik der Wirtschaftstätigkeiten unter „49.4 Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“. Sie sind nach der Systematik der Wirtschaftstätigkeiten keinesfalls dem Handwerk zuzuordnen. Nach Leseart der Veröffentlichungen des BMDV und BALM sowie von Toll Collect käme daher eine HandwerkerAusnahmeregelung für unsere Mitgliedsbetriebe nicht infrage.

Im Gesetzestext und im Referentenentwurf wird jedoch auf die Befreiung von Fahrzeugen, die der Fahrer zur Ausübung seines Handwerks benötigt, abgezielt: So sind laut Gesetz künftig gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 10 BFStrMG neu von der Mautpflicht ausgenommen: „Fahrzeuge [...], die zur Beförderung von Material, Ausrüstungen oder Maschinen, die der **Fahrer zur Ausübung seines Handwerks oder seines mit dem Handwerk vergleichbaren Berufs** benötigt, oder zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern, wenn die Beförderung nicht gewerblich erfolgt, benutzt werden.“ Die Liste der ausgenommenen handwerklichen Tätigkeiten ist zu finden auf [HandwerkerAusnahmeregelung_Liste_der_handwerklichen_Taetigkeiten.pdf \(bund.de\)](#).

Tischler finden sich auf der Liste der ausgenommenen Tätigkeiten, nicht jedoch der Elektroniker (früher Elektriker) oder die FMKU. Es findet sich bis auf den Tischler keine weitere Tätigkeit, die für unsere Mitgliedsunternehmen relevant wäre.

Nach dem Gesetzestext käme für unsere Mitgliedsunternehmen eine situative Ausnahme in Betracht, wenn ein Mitarbeiter des Unternehmens in einem Fahrzeug, in dem zu dem Zeitpunkt keine gewerbliche Güterbeförderung erfolgt, fährt, um eine Tätigkeit als Tischler auszuüben. Das könnte der Fall sein, wenn der Mitarbeiter z. B. zum Kunden fährt, um den Kücheneinbau auszuführen oder Reparaturen von Beschädigungen vorzunehmen.

Wenn diese situative Ausnahme im Einzelfall in Anspruch genommen würde, ist jedoch nach heutigem Sachstand damit zu rechnen, dass es bei Kontrollen zu Problemen kommt. Die Kontrolleure des BALM werden sicherlich die Auffassung vertreten, dass die Ausnahme für die Spedition nicht infrage kommt, da es sich nicht um einen Handwerksbetrieb handelt.

Die AMÖ hat das BMDV um Klärung der aufgeworfenen Problematik ersucht.

Quelle: AMÖ

Steuerpauschale beim Absetzen von dienstlich veranlassten Umzügen erneut angehoben

Das Bundesfinanzministerium lässt seit 1. März eine höhere Pauschale beim Absetzen von dienstlich veranlassten Umzügen zu. Maßgeblich für die Ermittlung der Pauschalen ist dabei der Tag vor dem Einladen des Umzugsgutes.

Schon seit dem 1. April 2021 gilt die Regel, dass der Tag vor dem Einladen der „Stichtag“ für die Finanzbehörden der Länder und Kommunen ist.

Grundlage für die Anwendung neuer Obergrenzen bei den Pauschalen sind die §§ 6 bis 10 des Bundesumzugskostengesetzes (BUKG). Die Wirtschaftsprüferkanzlei Willer & Partner (willer-partner.de) informiert über die neuen Pauschalen.

So können jetzt bei den sonstigen Umzugsauslagen seit dem 1. März bis zu 964 € (bisher 886 €) geltend gemacht werden. Der Pauschbetrag erhöht sich für jede andere Person, die auch nach dem Umzug in häuslicher Gemeinschaft mit der bzw. dem Umziehenden lebt, um 643 € (bisher 590 €).

Für Umzieher, die am Tag vor dem Einladen des Umzugsgutes keine Wohnung hatten (Umzug aus WG oder Elternhaus) oder nach dem Umzug keine eigene Wohnung eingerichtet haben, beträgt die Pauschvergütung nach § 10 Abs. 2 BUKG seit März 193 € (bisher 177 €). Diese Pauschale wurde bereits am 1. Juni 2020 eingeführt – auch für sie gilt als Stichtag der Tag des Einladens des Umzugsgutes.

Zusätzliche Unterrichtskosten bedingt durch einen beruflich veranlassten Umzug können ebenfalls steuerlich geltend gemacht werden. Ab 1. März 2024 gilt hierfür ein Höchstsatz von 1.286,00 € (bisher 1181,00 €). Die Sätze ergeben sich aus § 9 Abs. 2 Bundesumzugskostengesetz.

„Gegen Nachweis können im Einzelfall auch höhere Umzugskosten geltend gemacht werden“, so die Kanzlei. „Die Finanzverwaltung prüft in diesem Fall allerdings, ob es sich teilweise um nicht abziehbare Kosten der Lebensführung handelt.“

www.lsv-ev.de

Personenverkehr

Flexibilisierte EG-Sozialvorschriften VO (EG) 561/2006 / VO (EU) 2024/1258 für den Personengelegenheitsverkehr

Folgende Änderungen der EG-Sozialvorschriften VO (EG) 561/2006 durch die VO (EU) 2024/1258 vom 24. April 2024 wurden am 02. Mai 2024 im EU-Amtsblatt veröffentlicht und **traten ab dem 22. Mai 2024 in Kraft**:

1. Die 12-Tage-Regelung ist statt nur bei einem einzelnen grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehr auch bei einem einzelnen innerstaatlichen Personengelegenheitsverkehr anwendbar (Art. 8 Abs. 6a).

Die bisherigen Maßgaben für die Anwendung der 12-Tage-Regelung bleiben erhalten. Danach darf ein Fahrer, der für einen einzelnen Personengelegenheitsverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit auf bis zu zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume unter folgenden Voraussetzungen verschieben:

- Vor Inanspruchnahme der 12-Tage-Regelung muss eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (mindestens 45 Stunden) eingelegt werden.
- Nach Inanspruchnahme sind entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten (mindestens 90 Stunden) oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden (= mindestens 69 Stunden) einzulegen.

chentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden (= mindestens 69 Stunden) einzulegen.

- Die Fahrzeuge müssen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein.
 - Bei Nachtfahrten zwischen 22:00 und 06:00 Uhr müssen entweder zwei Fahrer im Bus sein (Mehrfahrerbesatzung), oder die Fahrtunterbrechung (Pause) von mindestens 45 Minuten muss spätestens nach 3 Stunden Lenkzeit erfolgen.
2. Die Fahrtunterbrechung (Pause) von 45 Minuten nach einer Lenkzeit von 4 ½ Stunden kann im Personengelegenheitsverkehr in zwei Teile von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. In der Summe müssen die aufgeteilten Zeiten 45 Minuten ergeben (Art. 7 nach Abs. 2 VO). Diese flexibilisierte Regelung gilt alternativ zur bisherigen, die erhalten bleibt: 45 Minuten nach einer Lenkzeit von 4 ½ Stunden, aufteilbar in mindestens 15 Minuten gefolgt von mindestens 30 Minuten.
 3. Der Beginn der täglichen Ruhezeit kann bei einem einzelnen Personengelegenheitsverkehr von mindestens sechs aufeinander folgenden Tagen (24-Stunden-Zeiträumen) einmal innerhalb eines höchstens 25-Stundenzeitraums (statt eines 24-Stundenzeitraums) nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eingelegt werden. Diese Ausnahme kann bei einem mindestens

acht aufeinander folgenden Tagen (24-Stunden-Zeiträumen) dauernden einzelnen Personengelegenheitsverkehr zweimal in Anspruch genommen werden. Voraussetzung für beide Möglichkeiten ist, dass an dem betreffenden Tag eine Gesamtlenkzeit von sieben Stunden nicht überschritten wird. Die maximale Höchstarbeitszeit nach geltendem Recht darf bei Anwendung dieser Ausnahmeregelung ebenfalls nicht überschritten werden.

4. Werden die vorstehenden Regelungen in Anspruch genommen gelten bis zur Vorlage eines digitalen Fahrtenblatts durch die EU folgende formale Kontroll-Voraussetzungen (Art. 16 Abs. 4):

- Das im grenzüberschreitenden Verkehr ausgefüllt mitzuführende grüne EU-Fahrtenblatt gemäß VO (EG) 1073/2009 muss auch im inländischen Personengelegenheitsverkehr vom Fahrer mitgeführt und mit dem Vermerk versehen sein, dass es für inländische Verkehrsdienste verwendet wird. Die EU behält sich vor, zu einem späteren Zeitpunkt ein gesondertes Format für inländische Fahrtenblätter festzulegen.
- Der Fahrer hat zusätzlich Kopien der Fahrtenblätter für die vorangegangenen 28 Tage (ab dem 31.12.2024 für die vorangegangenen 56 Tage) in Papier- oder elektronischer Form mitzuführen.

Quelle: RDA

www.lsv-ev.de

ÖSTERREICH:

Wie bereits bekannt, führt Österreich vorübergehende Grenzkontrollen an den Grenzen zu Slowenien und Ungarn durch. Nun wurde zusätzlich angeordnet, dass **bis zum 11. November 2024 der Verkehr die Binnengrenzen zu Slowenien und Ungarn nur an Grenzübergangsstellen überschreiten darf.**

ÖSTERREICH:

Zum Schutz der Anwohnenden vor dem Reiseverkehr gelten in **Tirol** auch in 2024 **Stau-Ausweichrouten** entlang wichtiger Durchgangsstrecken. Die Einschränkungen galten bisher erst im Sommer, nun aber schon ab **9. Mai bis 13. Oktober**, jeweils am **Samstag, Sonntag und an Feiertagen von 7 bis 19 Uhr**. Für einige Strecken gelten zusätzlich auch Einschränkungen am **03. Oktober 2024**. Im Juni gibt es zudem **Ausnahmen in den Bezirken Reutte und Kufstein**.

FRANKREICH:

Zwei Schutzzonen bei Eröffnungsfeier der Olympischen Spiele

Zusätzlich zu den vier bekannten Schutzzonen während den **Olympischen Spielen in Paris** werden zur der Eröffnungsfeier **zwei zusätzliche Schutzzonen** eingerichtet:

1. Vom **18. – 26. Juli 2024** wird ein durchgehender **Anti-Terror-Schutzbereich** eingerichtet. Fahrzeuge können **nur in Ausnahmefällen mit einem digitalen Pass (QR-Code)** einfahren.

Ab **26. Juli 2024, 13.00 Uhr** ist **gar kein Fahrzeugverkehr** zulässig. Die Plattform für den digitalen **Pass wird am 10. Mai 2024 freigeschaltet**.

2. Zusätzlich werden **Sperrzonen für den motorisierten Verkehr** eingerichtet.
Die **rote Zone** kann nicht mit **speziellen Dokumenten** für die Kontrollpunkte befahren werden.

Während der Eröffnungsfeier am 26. Juli 2024 werden die Sicherheitszonen ausgedehnt.

Für die Planung verweisen die französischen Behörden auf die JOptimiz-Plattform. Hier gibt es interaktive Karten zu den Sicherheitsbereichen und optionale QR-Codes für die verbleibenden Verkehrs-Durchgangsachsen. Später werden noch Routenrechner digitale Zugänge für Liefergebiete freigeschaltet.

Weitere Informationen und Übersichtsgrafiken senden wir interessierten Mitgliedsunternehmen auf Anforderung gern zu.

NIEDERLANDE:

Neues Steuerportal ab 01. Juli 2024

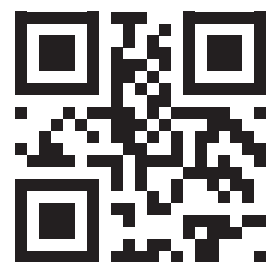
Die Niederlande stellt ab dem **01. Juli 2024** auf das Steuer-Portal Mijn Belastingdienst Zakelijk um. Bisher konnte das Portal nicht durch ausländische Unternehmen genutzt werden, da eine KVK-Nummer einer niederländischen Handelskammer für die Anmeldung erforderlich war. Neu ist dies nicht mehr notwendig, weshalb das **alte Steuerportal für ausländische Unternehmen zum 01. Juli 2024 deaktiviert und nur noch das Portal Mijn**

Belastingdienst Zakelijk genutzt wird. Neben dem Steuerportal können Sie weiterhin eine Buchhaltungssoftware oder einen Steuerdienstleister nutzen.

Für das Login sind **neue Anmelde-daten** notwendig. Unternehmen benötigen dafür den **digitalen Behördenzugang eHerkenning**. **Dafür ist ein Antrag bei einem von den niederländischen Behörden anerkannten, zugelassenen sechs Anbieter** notwendig. Der eHerkenning-Zugang muss mindestens die Sicherheitsstufe EH3 erfüllen. Mangels einer niederländischen KVK-Nummer können ausländische Unternehmen das eHerkenning nur für die Anmeldung bei der niederländischen Steuerverwaltung nutzen. Bei eHerkenning können mehrere Nutzerzugänge mit verschiedenen Berechtigungen eingerichtet werden. **Melden Sie sich rechtzeitig bei eHerkenning an**, da Sie die Logindaten nicht sofort nach der Anmeldung erhalten und **erst mit dem Login das Steuerportal Mijn Belastingdienst Zakelijk nutzen können**.

Die niederländische Steuerbehörde weist darauf hin, dass **noch nicht alle Informationen zum neuen Portal vorhanden** sind und zu einem späteren Zeitpunkt auf der Website verfügbar sein werden.

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



GEORGIEN:

Ab dem **01. Juni 2024** ist für die Einreise nach Georgien die Vorlage eines **Nachweises über eine in Georgien gültige Kranken- und Unfallversicherung für den geplanten Aufenthaltszeitraum erforderlich**.

SPANIEN:

Aufgrund anhaltender Trockenheit gelten in den meisten Teilen **Kataloniens Beschränkungen zur Wassernutzung**, in einigen wenigen Gemeinden gilt der Wassernotstand. Beachten Sie u. a. die **Höchstgrenzen beim Wasserverbrauch pro Kopf** sowie den **eingeschränkten Betrieb von Strandduschen**. Aktuelle Informationen erhalten Sie beim Auswärtigen Amt und den lokalen Behörden.

Frankreich:

In Paris wird laut Berichten von Busunternehmen eine **neue Betrugsmasche** angewendet: Eine scheinbar aufmerksame **Person sagt dem Fahrpersonal parkender Busse, dass die letzte Scheibe auf der Fahrerseite beschädigt** ist.

Die Scheibe wird wohl vorher mit ein Kugelgeschoss absichtlich beschädigt. Während das Fahrpersonal die Scheibe begutachtet, versuchen andere Personen in den Bus zu gelangen und **Wertsachen zu entwenden**. Der **Bus sollte daher beim Verlassen immer verschlossen werden**.

ITALIEN: Eintritt bringt erste Million für Venedig

Die Diskussionen zeigten sich hitzig und kontrovers, als Venedig mit der Nachricht aufwartete, künftig von jedem Tagesbesucher fünf Euro Eintritt zu kassieren. Die Strategie scheint dennoch aufzugehen: Die Stadt hat Dank der Eintrittsgelder ein Plus von einer Million Euro in der Kasse.

Und das lockere elf Tage nachdem die Regelung in Kraft getreten ist – so lange war die Testphase mit Start am 25. April anberaumt worden. Über 195.000 Tagestickets wurden im Zeitraum verkauft, die Einnahmen belaufen sich auf mehr als 975.000 Euro. Die Erwartungen der Gemeindeverwaltung dürften damit um einiges übertroffen worden sein – schon am Wochenende soll es deshalb weitergehen mit den Eintrittsgeldern. Bis Mitte Juli müssen Tagesbesucher an allen Samstagen und Sonntagen die fünf Eintritts-Euros abdrücken. Ziel des Ganzen ist, die historische Lagunenstadt zu schonen und als Weltkulturerbe zu erhalten.

Ein jährliches Gäste-Aufkommen von 15 Millionen Besuchern sichert Venedig einen der vordersten Plätze in der Rangliste der meistbesuchten Reiseziele der Welt. Massentourismus bedeutet Einnahmen, bringt aber auch eine

Reihe von „Abnutzungserscheinungen“ mit sich. Teilweise staut sich der „Besucherverkehr“ sogar in den engen Gassen rund um den Markusplatz und insbesondere auf der Rialtobrücke.

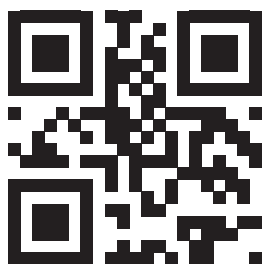
Um an eine Eintrittskarte zu gelangen müssen sich Tagesbesucher im Vorfeld ihrer Venedig-Tour via Internet einen QR-Code besorgen und diesen auf ihr Handy laden. Bei Kontrollen ist der QR-Code vorzuzeigen, wer keinen hat, dem drohen 300 Euro Strafe. Fällig wird der Eintritt allerdings nur für diejenigen Tagesbesucher, die zwischen 8.30 Uhr und 16.00 Uhr Venedig besuchen wollen. Einheimische, Übernachtungsgäste, Studenten und Kinder sind von der Zahlungspflicht befreit. Zwar benötigen auch sie einen QR-Code. Sobald sie jedoch nachweisen, dass sie Venedig nicht nur für einen Wochenend-Tag besuchen, ist der Code kostenlos.

Ob aus den Tests eine Dauerstrategie wird, ist noch nicht geklärt. Die Entscheidung darüber will die Gemeindeverwaltung Venedigs erst im Laufe des Jahres treffen. Im Augenblick seien die Kosten für die Einführung des Tagestickets noch höher als die Einnahmen, heißt es. Wenn sich innerhalb von elf Tagen außerhalb der Hauptsaison aber eine stolze Million erwirtschaften lässt, zeichnet sich durchaus ein Erfolgsmodell ab – das nicht nur von Venedig fortgesetzt werden dürfte, sondern auch andernorts Schule machen könnte.

Langfristig sollen die Einnahmen dazu beitragen, den Erhalt von Straßen, Kanälen und Gebäuden zu fördern, wie die Verantwortlichen in Venedig betonen.

Fortsetzung auf Seite 15

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



Fortsetzung von Seite 14

Obergrenze für Venedig-Touristen

Venedig verbietet ab Juni geführte Touristengruppen mit mehr als 25 Teilnehmern. Das soll helfen, das historische Zentrum vor Überfüllung zu schützen und die Lebensqualität der Einwohner zu verbessern. Auch sind nun Lautsprecher bei solchen Führungen verboten.

ITALIEN:

Für das elektronische Mautsystem in Italien nimmt der **Anbieter Telepass eine Preiserhöhung** vor: Ab **01. Juli 2024** steigt der **Abo-Preis von 1,83 EUR pro Monat auf 3,90 EUR pro Monat**.

Sofern Sie Telepass nicht mehr benötigen, können Sie Ihren Vertrag auf Ihre Sonderkündigungsrechte prüfen.

Alternativ bietet Telepass auch ein „Pay Per Use-Angebot an, allerdings fallen hier zzgl. zur Maut Servicegebühren und eine Aktivierungsgebühr von 10 EUR an. Alternative Anbieter für Vergleichsangebote wären z. B. MooneyGo oder UnipolMove.

Reifendruckkontrollsystem Pflicht für neuzugelassene Busse ab Juli 2024

Ab dem **01. Juli 2024** müssen alle in der EU neuzugelassenen **Busse, Lkw und schwere Anhänger** mit einem **Reifendruckkontrollsystem (RDKS)** ausgestattet sein. Die Vorschrift gilt für die **Bus-**

Klassen M1, M2 und M3 sowie für **Anhänger der Klassen O3 und O4** mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen.

Die Vorschrift gilt bereits seit 2014 für Pkw und seit dem 01. Juli 2022 für neu homologierte Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Ab 01. Juli 2024 müssen alle Neuzulassungen mit einem RDKS-System ausgestattet sein.

Quelle: BusBlickpunkt

Neue CO₂-Flottengrenzwerte für Bus-Hersteller

EU-Rat verabschiedet neue CO₂-Vorgaben für Stadt- und Reisebusse

Der Europäische Rat hat am 13. Mai 2024 eine neue Verordnung über **strengere CO₂-Emissionsnormen für Lkw und Busse** verabschiedet. Mit dieser finalen Zustimmung kann die Verordnung in Kraft treten.

Wichtig: Diese Vorgaben gelten lediglich für die Flottengrenzwerte der Bus-Hersteller und nicht für die Busbetriebe. Der Flottenmix der Bushersteller muss künftig folgende CO₂-Vorgaben erfüllen (**Reduktion gegenüber 2019**):

Stadtbusse:

- Bis 2030: 90 Prozent emissionsfreie Stadtbusse
- Bis 2035: 100 Prozent emissionsfreie Stadtbusse

Reisebusse:

- Ab 2030 45 % Emissionsreduktion
- Ab 2035 65 % Emissionsreduktion
- Ab 2040 90 % Emissionsreduktion

Im ursprünglichen Entwurf beabsichtigte die EU-Kommission bereits ab 2030 nur noch emissionsfreie Stadtbusse zuzulassen. **Nach intensiven Interventionen ist es dem bdo und der IRU gelungen, das Verbrenner-Verbot für Stadtbusse auf das Jahr 2035 zu verschieben.** Damit bleibt es den Busbetrieben bis in 2035 offen, technologieoffen zwischen sämtlichen Antriebsvarianten zu wählen und das für den jeweiligen Betrieb wirtschaftlichste Konzept zu nutzen.

Die neue EU-Verordnung tritt 20 Tage nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt in Kraft. In 2027 wird die EU-Kommission zudem eine Überprüfung der Wirksamkeit dieser neuen Vorgaben vornehmen.

Einzigartiges Zusammenreffen von Politik und Wirtschaft Zwei Tage BUS2BUS – ein großartiger Erfolg

Eine einzigartige Zusammenführung von Politik und Wirtschaft prägte die zweitägige BUS2BUS-Messe, die vom bdo als großer Erfolg gewertet wurde.

Mit 140 Unternehmen aus 20 Ländern, über 30 Bussen und mehr als 100 internationalen Referenten bot die Veranstaltung ein umfassendes Programm mit 60 Vorträgen, Diskussionen und Workshops. Anwesend waren ein Bundesminister, zwei Landesminister, zwei Parlamentarische Staatssekretäre, zwei Bundestagsausschüsse sowie zahlreiche Bundestagsabgeordnete.

Fortsetzung auf Seite 16

Fortsetzung von Seite 15

Am ersten Messetag eröffnete Bundesminister Dr. Volker Wissing die Veranstaltung, gefolgt von einem hochkarätigen Panel beim ersten bdo | Politik-Talk zum Thema „Datenschatz Deutschland-ticket“, moderiert von MdB Udo Schiefner (SPD). Mitglieder des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags besuchten 11 Aussteller und zeigten sich beeindruckt von den Innovationen der Branche, darunter alternative Antriebe und CO₂-arme Technologien.

Der zweite Messetag bot ebenfalls hochkarätige Diskussionen, darunter der zweite bdo-Politik-talk zur Frage, ob autonome Fahr-

zeuge den Fahrermangel lösen könnten. Auch Themen wie die Reform des Führerscheinerwerbs und der Berufskraftfahrerqualifikation wurden intensiv erörtert. Parlamentarischer Staatssekretär Oliver Luksic informierte über den Stand beim Abbau bürokratischer Hürden.

Der dritte bdo-Politiktalk beschäftigte sich mit der Stärkung des Busses als Klimapionier und seinem Potenzial für die Mobilitätswende. Politiker verschiedener Parteien waren sich einig, dass der Bus kurzfristig die Kapazitäten für einen Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bereitstellen könnte. Die Bedeutung einer angemessenen Finanzierung des ÖPNV wurde betont.

Der Tourismusausschuss des Deutschen Bundestags zeigte sich von den Innovationen der Branche beeindruckt, insbesondere von der Europapremiere des elektrischen Reisebusses der indischen Firma JBM. Es wurde deutlich, dass Reisebusse, auch mit konventionellen Antrieben, zu den klimafreundlichsten Verkehrsmitteln gehören.

Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, zog zum Abschluss des zweiten Messetags eine positive Bilanz und betonte die Bedeutung der BUS2BUS-Messe als Plattform für den Dialog zwischen Politik und Wirtschaft. Die nächste BUS2BUS im Jahr 2026 wird bereits erwartet.



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 05.08.2024 in Chemnitz, ab 12.08.2024 in Leipzig
ab 05.08.2024 in Zwickau
3. **Erwerb Fahrerlaubnis**
Klasse C1/C1E, C/CE (LKW), D/DE (Bus)
ab 16.09.2024 in Chemnitz, ab 09.12.2024 in Leipzig
ab 07.10.2024 in Zwickau
4. **Schulungen Gefahrgut**
(regelmäßig Erstschulungen und Auffrischungen)
Auffrischung ab 23.08.2024 in Chemnitz/Zwickau
Auffrischung ab 30.08.2024 in Leipzig
5. **Gabelstapler- und Ladekranausbildung**
Gabelstapler ab 10.08.2024 in Chemnitz, Ladekran ab 09.09.2024 in Chemnitz
Gabelstapler ab 24.10.2024 in Leipzig
6. **Ladungssicherung, Digitaler Tachograph,**
7. **Sach- und Fachkundelehrgang Güterverkehr oder Personenverkehr mit KOM oder Taxen-Mietwagen**
ab 14.10.2024 in Chemnitz, ab 14.10.2024 in Leipzig
8. **Fahrlehrerausbildung Klasse BE**
in Chemnitz ab 04.2025 (Vollzeit)
9. **Geprüfter Meister für Kraftverkehr (m/w/d)**
10. **Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)**

weitere Termine 2024



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

Chemnitz – Telefon 0371 528310
Zwickau – Telefon 0375 353530
Leipzig – Telefon 0341 6522690

chemnitz@verkehrsakademie.de
zwickau@verkehrsakademie.de
leipzig@verkehrsakademie.de

www.verkehrsakademie.de

 facebook.com/Verkehrsinstitut.Chemnitz

 instagram/#verkehrsinstitutchemnitz

SVG Beratungs- und Schulungsgesellschaft mbH



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

- | | | |
|---|---------------------------|----------------|
| 1. Sach- und Fachkunde Güterkraftverkehr – Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“ | | |
| Teilzeitlehrgang jeweils Mittwoch + Donnerstag | 04.09. – 24.10.2024 | Leipzig |
| Vollzeitlehrgang Montag – Freitag | 04.11. – 25.11.2024 | Dresden |
| 2. Sach- und Fachkunde Personenverkehr - Vorbereitung zur IHK-Prüfung „Verkehrsleiter“ | | |
| Omnibus- und Gelegenheitsverkehr | 07.10. – 21.10.2024 | Dresden |
| Taxi-/Mietwagenverkehr | 07.10. – 16.10.2024 | Dresden |
| Taxi-/Mietwagenverkehr | 26.11. – 05.12.2024 | Leipzig |
| 3. Sach- und Fachkunde für AbfAEV / EfbV / AbfBeauftrV | | |
| Erstschulung (FK) AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV | 26.08. – 30.08.2024 | Dresden |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV | 02.09. – 03.09.2024 | Leipzig |
| Fortbildung AbfAEV, EfbV, AbfBeauftrV | 13.09. – 14.09.2024 | Dresden |
| 4. Gefahrgutausbildung | | |
| ADR Basiskurs (Samstag - Freitag - Samstag) | 06.07.+ 12.07.+13.07.2024 | Dresden |
| ADR Basiskurs (Samstag - Freitag - Samstag) | 14.09.+ 20.09.+21.09.2024 | Dresden |
| ADR Auffrischkurs (Freitag + Samstag) | 12.07. + 13.07.2024 | Leipzig |
| ADR Auffrischkurs (Freitag + Samstag) | 23.08. + 24.08.2024 | Dresden |
| ADR Auffrischkurs (Montag + Dienstag) | 09.09. + 10.09.2024 | Leipzig |
| ADR Aufbaukurs Klasse 1 | 28.09.2024 | Dresden |
| Gefahrgutbeauftragtenschulung Erstschr. + FoBi | 16.09. – 19.09.2024 | Leipzig |
| 5. Gabelstapler-, Hubarbeitsbühnen- und Lkw-Ladekranführer-Ausbildung | | |
| Gabelstapler-Ausbildung Jährliche Pflichtunterweisung | 19.08.2024 | Dresden |
| Gabelstapler-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnissen | 19.08. – 20.08.2024 | Dresden |
| Gabelstapler-Ausbildung ohne prakt. Vorkenntnisse | 19.08. – 21.08.2024 | Dresden |
| Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweisung | 16.08.2024 | Leipzig |
| Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnissen | 16.08. – 17.08.2024 | Leipzig |
| Lkw-Ladekranführer – Jährliche Pflichtunterweisung | 05.07.2024 | Dresden |
| Lkw-Ladekranführer-Ausbildung mit prakt. Vorkenntnissen | 05.07. – 06.07.2024 | Dresden |
| Hubarbeitsbühnenausbildung | 26.08. – 27.08.2024 | Dresden |
| 6. Praxisseminare – förderfähig | | |
| Fahrsicherheitstraining PKW, Transp., LKW, BUS | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| Eco-Training | Termine auf Anfrage | alle + Inhouse |
| 7. Berufskraftfahrerweiterbildung | | |
| SVG Arbeits- und Gesundheitsschutz III (KB 3) | 29.06.2024 | Dresden |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 06.07.2024 | Dresden |
| SVG Ladungssicherung III (KB 1) | 13.07.2024 | Dresden |
| SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3) | 20.07.2024 | Dresden |
| SVG Öko Drive III (KB 1 + 3) | 27.07.2024 | Dresden |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 17.08.2024 | Dresden |
| SVG Ladungssicherung III (KB 1) | 24.08.2024 | Dresden |
| SVG Notfallmanagement III (KB 3) | 31.08.2024 | Dresden |
| SVG Pausen mit System III (KB 2) | 10.08.2024 | Leipzig |
| SVG Fahrsicherheit und Technik III (KB 1 + 3) | 07.09.2024 | Leipzig |
| SVG Ladungssicherung III (KB 1) | 21.09.2024 | Leipzig |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 05.08. – 09.08.2024 | Dresden |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 19.08. – 23.08.2024 | Niederdorf |
| Berufskraftfahrer-Wochenschulung (KB 1 – 3) | 02.09. – 06.09.2024 | 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

Recht

Urteil des OLG Dresden: Muss ein Lkw-Fahrer für Unfallschäden haften?

Ein angestellter Lkw-Fahrer kam mit seinem Fahrzeug von der Straße ab und verunfallte. Die Versicherung wollte, dass der Fahrer ihr den von ihr regulierten Schaden ersetzt. Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des DAV berichtet über ein Urteil des Oberlandesgerichts Dresden.

Kann ein Lkw-Fahrer gegenüber der Kasko-Versicherung für einen Unfall haftbar gemacht werden? Darüber hatte das Oberlandesgericht (OLG) Dresden zu entscheiden (Urteil vom 21. August 2023, Aktenzeichen 4 U 476/23). In dem Fall kam ein angestellter Lkw-Fahrer mit seinem Fahrzeug von der Straße ab und fuhr gegen zwei Bäume. Er meldete sich nach dem Unfall bei seinem Chef. Am Folgetag gab er den Schaden auch bei der Polizei zu Protokoll.

Der Transportunternehmer, bei dem der Fahrer arbeitete, hatte einen Versicherungsvertrag für seine Lkw abgeschlossen. Die Versicherung regulierte den Schaden zwar, wollte aber anschließend das Geld vom Fahrer ersetzt bekommen. Der Fahrer hätte den Schaden ihrer Ansicht nach direkt anzeigen müssen und sich vollständig erklären müssen. Da er dies nicht getan habe, habe er seine Pflichten aus dem Versicherungsvertrag verletzt.

Das sahen die Richter anders. Ihr Urteil: Eine Versicherung kann bei leicht fahrlässigen Unfällen eines kaskoversicherten Lkw nicht den angestellten Fahrer belangen.

Über die Entscheidung berichtete die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht des Deutschen Anwaltvereins (DAV).

Nach Ansicht des Gerichts konnte der Fahrer den Versicherungsvertrag gar nicht verletzt haben. Er sei gegenüber dem Versicherer zu keinen Angaben verpflichtet gewesen.

Anders als bei einer Pkw-Haftpflichtversicherung sei der Fahrer eines Lasters nicht der Vertragspartner. Er sei daher wie ein beliebiger Dritter zu behandeln.

Ein weiterer Punkt, den die Richter laut dem DAV betonen: Der Fahrer hat auch keine Pflichten gegenüber seinem Arbeitgeber verletzt. Er habe zwar den Unfall leicht fahrlässig verursacht. Aber bei solchem Verhalten bestehe im Arbeitsverhältnis kein Anspruch auf Schadensersatz.

Quelle: Verkehrsrundschau

Spesen richtig kürzen

Wenn Arbeitnehmer betrieblich bedingt unterwegs sind, so sorgt der Arbeitgeber regelmäßig für deren Unterbringung. Oft schließt die gebuchte Übernachtung ein Frühstück mit ein. Der Arbeitgeber bezahlt die Unterbringung und die Verpflegung. Beahlt der Arbeitgeber während einer Auswärtstätigkeit des Arbeitnehmers dessen Verpflegung, liegt eine sogenannte Gestellung einer Mahlzeit durch den Arbeitgeber bzw. auf dessen Veranlassung vor. In diesem Fall ist die Verpflegungspauschale, die der Arbeitnehmer für seine Auswärtstätigkeit steuerfrei erhalten kann, zu kür-

zen. Und zwar für ein Frühstück um 20 Prozent und für ein Mittag- und Abendessen um jeweils 40 Prozent der maßgebenden Verpflegungspauschale für einen vollen Kalendertag.

Bei Auswärtstätigkeiten im Inland gelten unverändert folgende Pauschalen:

- Bei einer Abwesenheit von mehr als acht, aber weniger als 24 Stunden: 14 Euro
- Bei einer Abwesenheit von mehr als 24 Stunden: 28 Euro
- Für den An- und Abreisetag grundsätzlich: 14 Euro.

Für Auswärtstätigkeiten im Ausland gelten abweichende Pauschalen je nach Reiseland. Diese hat das Bundesfinanzministerium mit Schreiben vom 21. November 2023 für 2024 neu bekannt gegeben.

Das Schreiben ist zu finden auf der Homepage des Bundesfinanzministeriums. So gelten z. B. seit 2024 für Österreich nunmehr für eine Abwesenheit von 24 Stunden ein Pauschbetrag von 50 Euro und bei einer Abwesenheit zwischen acht und 24 Stunden respektive für den An- und Abreisetag 33 Euro. Bei der Gestellung von Mahlzeiten durch den Arbeitgeber oder auf dessen Veranlassung durch einen Dritten ist die Kürzung der Verpflegungspauschale tagesbezogen vorzunehmen, das heißt von der für den jeweiligen Reisetag maßgebenden Verpflegungspauschale für eine 24-stündige Abwesenheit, unabhängig davon in welchem Land die jeweilige Mahlzeit zur Verfügung gestellt wurde.

Fortsetzung auf Seite 20

Fortsetzung von Seite 19

Bei der Anreise vom Inland in das Ausland oder umgekehrt ohne Tätigwerden ist der Pauschbetrag des Ortes maßgeblich, der vor 24 Uhr Ortszeit erreicht wird. Bei einer An- oder Abreise vom In- in das Ausland oder umgekehrt mit Tätigwerden ist der Pauschbetrag des letzten Tätigkeitsortes maßgeblich. Für die Zwischentage ist regelmäßig der Pauschbetrag des Ortes relevant, den der Arbeitnehmer vor 24 Uhr Ortszeit erreicht.

RA/Steuerberaterin
Stephanie Holtkötter

Quelle: Omnibusrevue

Urteil Sozialversicherungspflicht: Achtung bei Nebenjobs

Das Landessozialgericht NRW hat in einem Urteil bestätigt: Hat ein Arbeitnehmer mehrere geringfügige Beschäftigungen aufgenommen, sind alle außer dem ersten Minijob voll sozialversicherungspflichtig. Verantwortlich für die richtige Meldung sei der Arbeitgeber. Das Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsunternehmen Wista ordnet das Urteil ein.

Konkret ging es in dem Fall vor dem Landessozialgericht (LSG) NRW im Oktober 2023 um eine Medizinische Fachangestellte, die in einer Hausarztpraxis neben zwei Hauptbeschäftigungen zusätzlich zur ersten auch eine zweite Nebenbeschäftigung aufnahm. Der Arbeitgeber zahlte an die betreffende Deutsche Rentenversicherung in Nordrhein-Westfalen aber für beide Nebenbeschäftigungen nur Pauschalbeiträge.

Nach einer Betriebsprüfung wollte die Versicherung gut 900 Euro an Beitrags-Nachzahlung für den zweiten Minijob. Das Unternehmen klagte dagegen, Recht bekam der Rentenversicherer.

Falsche Annahmen schützen nicht vor Zahlung

Die Richter stellten klar: Hat ein Angestellter neben seiner Hauptbeschäftigung mehrere Nebenbeschäftigungen, ist nur eine der geringfügigen Beschäftigungen vom sogenannten „Zusammenrechnungsgebot“ ausgenommen. Sie bezogen sich dabei auf Paragraph 8, Absatz 2, Satz 1 des vierten Sozialgesetzbuchs (SGV IV).

Da der Arbeitgeber die Fachangestellte selbst in der zweiten Nebenbeschäftigung angestellt hatte, war ihm diese Nebenbeschäftigung bekannt. Eine rechtliche fehlerhafte Beurteilung schütze ihn nicht. Anders hätte der Fall gelegen, wenn der Arbeitgeber unverschuldet keine Kenntnis über eine bereits ausgeübte Tätigkeit des Arbeitnehmers habe.

Das Gericht stellt zudem klar: Jedes Unternehmen ist grundsätzlich dafür verantwortlich, seine Arbeitnehmer richtig sozialversicherungsrechtlich anzumelden. Beurteilt es die Sachlage falsch oder nimmt irrtümlich an, es müsse nicht den vollen Sozialversicherungsbeitrag für den Angestellten entrichten, hat dies keinen Einfluss auf die Beitragspflicht – heißt, der Arbeitgeber muss diese zahlen.

Im Fall der Fälle: Einzugsstelle kontaktieren

Ist sich ein Unternehmer nicht sicher, ob er die rechtlich zutreffende Meldung abgibt, habe er sich bei der entsprechenden Stelle oder einer sachkundigen Person

zu informieren, so die Richter. Nahe liege insbesondere, eine förmliche Entscheidung der Einzugsstelle zu beantragen.

Das Unternehmen Wista Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft hat das Urteil zum Anlass genommen, auf seiner Webseite die Hintergründe noch einmal zu erklären und ein paar Handlungsempfehlungen zusammengestellt.

So sei es normalerweise so, dass die Minijob-Zentrale die Daten abgleicht, um zu prüfen, ob der Angestellte richtig eingestuft ist. Nun kann entweder die Zentrale durch den Datenabgleich oder der Rentenversicherer im Nachhinein bei einer Betriebsprüfung zu dem Ergebnis kommen, dass der Angestellte voll zu versichern ist. Ist dies der Fall, trete die Versicherungspflicht mit Bekanntgabe der Feststellung dann für die Zukunft ein.

Vorsätzlich oder fahrlässig: Rückwirkend können Beiträge erhoben werden

Jetzt kommt das große Aber, auf dass die Berater hinweisen: Wenn der Arbeitgeber es vorsätzlich oder grob fahrlässig versäumt hat, den Sachverhalt aufzuklären, könne eine rückwirkende Korrektur erfolgen. Das führe zu einer entsprechenden Haftung des Arbeitgebers.

„Grobe Fahrlässigkeit und die damit verbundene rückwirkende Versicherungspflicht liegt dann vor, wenn der Arbeitgeber beim Arbeitnehmer nicht abgefragt hat, ob weitere Beschäftigungen vorliegen oder ihm bekannt war, dass die 538-€-Grenze durch weitere Beschäftigungen überschritten wird“, heißt es weiter.

Fortsetzung auf Seite 21

Fortsetzung von Seite 20

Handlungsempfehlung

Die Berater empfehlen, verschiedene Dokumente immer zu den Lohnunterlagen hinzuzunehmen. Darunter fällt die Erklärung des geringfügig entlohten Beschäftigten über das Vorliegen weiterer Beschäftigungen. Ebenso zählt dazu eine Bestätigung des Arbeitgebers, dass dem Arbeitgeber die Aufnahme weiterer Beschäftigungen angezeigt wird.

(Urteil LSG NRW,
Aktenzeichen L 8 BA 194/21)

Quelle: Verkehrsrundschau

BSG: Arbeitsunfall im Homeoffice

Das BSG hat entschieden, dass ein Busunternehmer unter Unfallversicherungsschutz steht, wenn er im Homeoffice beim Hochdrehen der Heizung durch eine Verpuffung im Heizkessel verletzt wird.

Der Kläger war als selbständiger Busunternehmer bei der beklagten Berufsgenossenschaft pflichtversichert. Er bewohnte ein Haus, dessen Wohnzimmer er als häuslichen Arbeitsplatz (Home-Office) für Büroarbeiten nutzte. Am

Unfalltag holte der Kläger gegen 13:00 Uhr seine beiden Kinder von der Schule ab und begab sich anschließend an seinen Schreibtisch im Wohnzimmer, um dort zu arbeiten. Nachdem er festgestellt hatte, dass die Heizkörper im ganzen Haus kalt waren, begab er sich gegen 13:30 Uhr in den Heizungskeller, um die Kesselanlage zu überprüfen, da er seine berufliche Tätigkeit bei höheren Raumtemperaturen fortsetzen wollte. Beim Hochdrehen des Temperaturschalters kam es aufgrund eines Defekts in der Heizungsanlage zu einer Verpuffung im Heizkessel, in deren Folge die in der Kaminwand befindliche Luftklappe herausprang und den Kläger im Gesicht traf. Er erlitt u. a. eine schwere Augenverletzung. Die Beklagte lehnte die Anerkennung eines Arbeitsunfalls u. a. mit der Begründung ab, der Kläger habe die Heizung reguliert, um seine Kinder mit Wärme zu versorgen.

Das Sozialgericht und das Landessozialgericht lehnten einen Arbeitsunfall ab. Das BSG wiederum hat das Geschehen als Arbeitsunfall anerkannt. Der Kläger habe nicht nur seine Kinder, sondern auch seinen häuslichen Arbeitsplatz wärmen wollen, weshalb die Benutzung des Temperaturreglers unternehmensdienlich gewesen sei, so der Senat. Das BSG ordnete den Heizungsausfall daher dem versicherten Arbeitsrisiko zu. Sofern der Betrieb (auch) dem Unternehmen diene, seien auch die von privaten Gegenständen ausgehenden Gefahren im Homeoffice versichert. Die eingeschränkten Möglichkeiten zur präventiven, sicheren Gestaltung von häuslichen Arbeitsplätzen rechtfertigten keine Einschränkungen des Versicherungsschutzes.

Bundessozialgericht, Urteil vom
21. März 2024, – B 2 U 14/21 R

LAG Niedersachsen: Digitale Lohn- abrechnung – Nur mit vorheriger Zustimmung der Beschäftigten

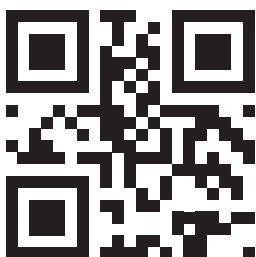
Das Landesarbeitsgericht Niedersachsen hat entschieden, dass Entgeltabrechnungen gem. § 108 Abs. 1 S. 1 GewO zwar in Textform erteilt werden können, die bloße Abrufmöglichkeit über ein Mitarbeitenden-Portal aber nur dann für einen Zugang der Entgeltabrechnung genüge, wenn Mitarbeitende hierzu ihr Einverständnis erteilt haben. Fehlt es daran, liegt keine Erfüllung des Anspruches auf eine Entgeltabrechnung nach § 108 Abs. 1 S. 1 GewO vor.

Eine bei einem Lebensmitteleinzelhändler tätige Verkäuferin hatte ihre letzte Gehaltsabrechnung in Papierform für Februar 2022 erhalten. Die folgenden Abrechnungen erteilte der Arbeitgeber nur noch digital und speicherte sie in einem Mitarbeiterpostfach ab, das er für die Verkäuferin wie für alle anderen Mitarbeiter in einer Cloud eingerichtet hatte. Grundlage dieses Vorgehens war eine Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) vom April 2021 über die Einführung und Anwendung eines digitalen Mitarbeiterpostfachs. Die Verkäuferin widersprach der Erteilung von Abrechnungen über das digitale Mitarbeiterpostfach und forderte den Arbeitgeber zur Erteilung schriftlicher Abrechnungen auf.

Vor dem LAG Niedersachsen hatte sie Erfolg. Nach den Ausführungen des LAG hat die Arbeitnehmerin einen „Anspruch auf die von ihr begehrten Entgeltabrechnungen in Papierform gem. § 108 Abs. 1 S. 1 GewO“.

Fortsetzung auf Seite 22

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



Fortsetzung von Seite 21

Für das LAG ist ein digitales Mitarbeiterpostfach nämlich nur dann eine geeignete Empfangsvorrichtung, wenn der Empfänger sie auch für den Empfang von Willenserklärungen im Rechts- und Geschäftsverkehr bestimmt hat. Ist dies nicht der Fall, müsse der Arbeitnehmer nicht damit rechnen, Gehaltsabrechnungen allein digital zu erhalten.

Das LAG entschied zudem, dass das Einverständnis der Klägerin auch nicht durch die Konzernbetriebsvereinbarung ersetzt worden sei. Es bestehe nämlich „kein Mitbestimmungsrecht hinsichtlich der Art und Weise der Erteilung der Entgeltabrechnung i. S. v. § 108 Abs. 1 S. 1 GewO“. Zwar sehe das BetrVG ein Mitbestimmungsrecht für Zeit, Ort und Auszahlung der Arbeitsentgelte vor, die Form der Entgeltabrechnung werde allerdings davon nicht erfasst.

LAG Niedersachsen, Urteil vom 16. Januar 2024 – 9 Sa 575/23

Hinweis:

Wegen grundsätzlicher Bedeutung wurde Revision beim Bundesarbeitsgericht zugelassen. Die Sache ist dort bereits anhängig.

AG Köln: Pfändbarkeit Inflationsausgleichsprämie

Das Amtsgericht Köln hatte sich in seinem Beschluss mit der Frage der Pfändbarkeit einer Inflationsausgleichsprämie zu befassen.

In der Zeit vom 26.10.2022 bis 31.12.2024 können Arbeitgeber nach § 3 Nr. 11 c EStG zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn Leistungen zur Abmilderung der gestiegenen Verbraucherpreise in einem Betrag von bis zu 3000 € in Form von Zuschüssen und Sachbezügen steuer- und sozialversicherungsfrei gewähren. Zur Pfändbarkeit wurde jedoch keine gesetzliche Regelung getroffen. In dem Fall des Amtsgerichts Köln wurde dem betreffenden Insolvenzschuldner von seinem Arbeitgeber ein Betrag in Höhe von 1.500 € als Inflationsausgleichsprämie auf seiner Lohnabrechnung ausgewiesen. Damit erhöhte sich der pfändbare Betrag im Auszahlungsmonat. Diesen führte der Arbeitgeber sodann ordnungsgemäß an die Insolvenzmasse ab. Der Schuldner beantragte jedoch die Freigabe dieses Betrages und berief sich darauf, dass Inflationsausgleichsprämien genauso unpfändbar seien wie die damaligen Corona-Prämien. Hierbei nahm er Bezug auf das Urteil des BAG vom 25.08.2022 – 8 AZR 14/2022 –, dass die Unpfändbarkeit von Corona-Prämien annahm.

Das Amtsgericht wies den Antrag des Insolvenzschuldners auf Freigabe dieser Prämie zurück. Die Inflationsausgleichsprämie sei pfändbar innerhalb der bestehenden Pfändungsfreigrenzen des § 850 c ZPO für Arbeitseinkommen. Als Begründung führte das Gericht an, dass die Prämie freiwillig von Seiten des Arbeitgebers gezahlt werde und daher eher einer Gehaltserhöhung ähnele. Eine Vergleichbarkeit mit Corona-Prämien sei nicht gegeben. Die

Inflationsausgleichsprämie weise keinen Bezug zur Arbeitsleistung auf. Sie diene ausschließlich dazu, die Belastungen durch die Erhöhung der gestiegenen Lebenshaltungskosten abzumildern. Gesetzliche Ausnahmen zur Pfändbarkeit von Inflationsausgleichsprämien bestünden überdies nicht.

In der Rechtsprechung existieren unterschiedliche Entscheidungen zu diesem Thema. So sah das Amtsgericht Hannover in seiner Entscheidung vom 09.05.2023 – 907 IK 966/22 – die Inflationsausgleichszahlung als unpfändbar an und begründete dies mit der Zweckbindung der Zahlung. Die Zahlung sei daher nicht übertragbar und auch nicht pfändbar. In der Zwischenzeit haben mehrere weitere Amtsgerichte u. a. Amtsgericht Norderstedt, Beschluss vom 26.07.2023 – 65 IK 35/23 –, AG Regensburg, 25.10.2023 – 2 IK 173/23 – ebenso wie das Amtsgericht Köln entschieden. Zwar soll der Inflationsausgleich nach dem Willen des Gesetzgebers der Abmilderung der gestiegenen Verbraucherpreise dienen, allerdings fehle es an einer konkreten Zweckbindung an eine bestimmte Forderung oder an spezifische Kosten. Die Zahlung steht den Beschäftigten letztlich zur freien Verfügung; sie muss nicht zum Ausgleich gestiegener Verbraucherpreise verwendet werden. Das entspricht wohl auch der Auffassung der Bundesregierung, denn der wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages kam in einer Stellungnahme ebenfalls zu diesem Ergebnis.

Amtsgericht Köln, Beschluss vom 04. Januar 2023 – 70k IK 226/20 –, noch nicht veröffentlicht

Landessozialgericht Nordrhein-Westfalen: Auch geringfügige Tätigkeit kann sozialversicherungspflichtig sein

Jede weitere geringfügige Tätigkeit einer medizinischen Fachangestellten ist voll versicherungspflichtig. Praxisinhaber tragen die Verantwortung für die richtige sozialversicherungsrechtliche Meldung von Beschäftigten. Dies hat das Landessozialgericht in NRW entschieden.

Die Klägerin betreibt eine hausärztliche Gemeinschaftspraxis. Die Beigeladene war von April bis Oktober 2023 bei ihr als medizinische Fachangestellte beschäftigt (Ø 2 Std./Wo., rund 80 €/Mon.).

Nach dem Arbeitsvertrag übte sie bei Aufnahme ihrer Beschäftigung bei der Klägerin bereits zwei sozialversicherungspflichtige Hauptbeschäftigungen und eine weitere geringfügige Beschäftigung aus.

Im streitigen Zeitraum entrichtete die Klägerin für die Beigeladene Pauschalbeiträge zur Kranken- und Rentenversicherung. Nach einer Betriebsprüfung erhob die beklagte Deutsche Rentenversicherung Westfalen Beiträge zur Sozialversicherung nach (gut 900 €). Pauschalbeiträge seien nur für die erste geringfügige Beschäftigung zu entrichten. Die hier zu beurteilende zweite sei in vollem Umfang versicherungspflichtig.

Dagegen wehrte sich die Klägerin vergeblich vor dem SG Dortmund. Dessen Urteil hat das LSG nun bestätigt und die Berufung der Klägerin zurückgewiesen. Wenn ein Beschäftigter neben seiner versicherungspflichtigen Hauptbeschäftigung mehrere geringfügige Nebenbeschäftigungen ausübe, sei nach § 8 Abs. 2 S. 1 SGB IV nur eine (einzige) dieser Tätigkeiten vom Zusammenrechnungsgebot ausgenommen. Als diese eine zusammenrechnungsfreie Tätigkeit habe die Beklagte zutreffend diejenige angesehen, die zeitlich vor der streitigen Tätigkeit bei der Klägerin begonnen worden sei.

Die rechtlich fehlerhafte Beurteilung des ihm bekannten Sachverhalts sei einer dem Arbeitgeber unverschuldeten, schutzwürdigen Unkenntnis einer bereits ausgeübten geringfügigen Nebenbeschäftigung nicht gleichzusetzen.

Die (richtige) sozialversicherungsrechtliche Meldung von Beschäftigten liege grundsätzlich im Verantwortungsbereich des Arbeitgebers. Etwaige Fehlurteile bzw. Irrtümer seien auf den Eintritt der gesetzlich angeordneten Versicherungs- und Beitragspflichten ohne Einfluss. Schwierigkeiten bei der (rechtlich) zutreffenden Meldung sei

durch die Einholung von Informationen bei sachkundigen Personen und Stellen zu begegnen. Nahe liege es hier insbesondere, eine förmliche Entscheidung der Einzugsstelle (§ 28 i S. 5 SGB IV) zu beantragen.

Landessozialgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 25. Oktober 2023 – L 8 BA 194/21

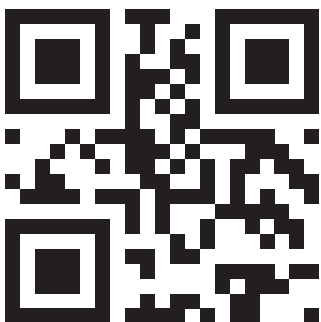
ArbG Köln: Unwirksame Probe-/Wartezeitkündigung des schwerbehinderten Menschen bei fehlendem Präventionsverfahren

Das Arbeitsgericht Köln hat entschieden, dass die Kündigung eines Schwerbehinderten in den ersten sechs Monaten des Arbeitsverhältnisses diskriminierend im Sinne des § 164 Abs. 2 SGB IX und damit unwirksam sein kann, wenn der Arbeitgeber das Präventionsverfahren nach § 167 Abs. 1 SGB IX nicht durchgeführt hat.

Die Parteien stritten über die Wirksamkeit einer fristgerechten Arbeitgeberkündigung in der Wartezeit. Der mit einem Grad der Behinderung von 80 % schwerbehinderte Kläger ist seit dem 01.01.2023 bei der beklagten Kommune als „Beschäftigter im Bauhof“ beschäftigt. Der Kläger wurde zwischen dem 02.01. und 14.04.2023 in verschiedenen Kolonnen des Bauhofs eingesetzt und war ab Ende Mai arbeitsunfähig. Am 22.06.2023 kündigte die Arbeitgeberin das Arbeitsverhältnis zum 31.07.2023. Gegen diese Kündigung setzte sich der Kläger zur Wehr.

Fortsetzung auf Seite 24

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



Fortsetzung von Seite 23

Das Arbeitsgericht Köln hat mit Urteil vom 20.12.2023 (18 Ca 3954/23) entschieden, dass die Kündigung gegen das Diskriminierungsverbot des § 164 Abs. 2 SGB IX verstößt und damit unwirksam ist.

Der Arbeitgeber sei – entgegen bisheriger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts – auch während der Wartezeit des § 1 Abs. 1 KSchG verpflichtet, ein Präventionsverfahren nach § 167 Abs. 1 SGB IX durchzuführen. Dies ergebe die unionsrechtskonforme Auslegung der Norm.

§ 167 Abs. 1 SGB IX regelt, dass möglichst frühzeitig als Präventionsmaßnahme die Schwerbehindertenvertretung sowie das Integrationsamt einzuschalten sind, wenn Schwierigkeiten im Arbeitsverhältnis, die zur Gefährdung dieses Verhältnisses führen können, eintreten. Dies habe die Arbeitgeberin hier nicht getan.

Sie hätte, als sie bemerkte, dass der schwerbehinderte Kläger sich während der Wartezeit nicht bewährte bzw. sich nicht ins Team einfügte und ihren Erwartungen nicht entsprach, Präventionsmaßnahmen ergreifen und gegebenenfalls die Schwerbehindertenvertretung sowie das Integrationsamt präventiv einschalten müssen.

*Arbeitsgericht Köln,
Urteil vom 20. Dezember 2023 –
18 Ca 3954/23*

Kündigungsschutzklage:

*Durch Druck zur Stellensuche
das eigene Annahmeverzugsrisiko
minimieren*

Wer einen Kündigungsschutzrechtsstreit gegen einen Mitarbeiter verliert, muss für die Zwischenzeit bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens mitunter Lohn nachzahlen, obgleich nicht gearbeitet wurde, sofern der Mitarbeiter nicht anderswo Verdienst erzielt hat.

Diesem sog. Annahmeverzugslohn kann der Einwand des „böswilligen Unterlassens anderweitigen Erwerbs“ entgegengesetzt werden. Klingt zunächst gut, ist aber in der Praxis bislang schwierig. Bis vor wenigen Jahren wurden durch die Rechtsprechung so hohe Hürden aufgebaut, dass Arbeitgeber mit dem Einwand quasi nie gehört wurden.

Dies ändert sich nun sukzessive. Die Gerichte fordern nach und nach mehr Engagement von gekündigten Mitarbeitern.

Konkret: Die Landesarbeitsgerichte in Stuttgart, Hamburg, Köln und Berlin-Brandenburg haben sich positioniert und sehen im Kern

eine Verpflichtung des gekündigten Mitarbeiters, sich arbeitslos zu melden und den Vermittlungsvorschlägen der Bundesagentur für Arbeit nachzukommen.

Weitere, darüber hinausgehende Eigeninitiativen des gekündigten Mitarbeiters fordern die genannten Gerichte ohne das Vorliegen besonderer Anhaltspunkte bislang nicht, wobei die Diskussion dazu unter Juristen zunehmend an Dynamik gewinnt.

Tipp: Druck aufbauen durch Stellenangebote

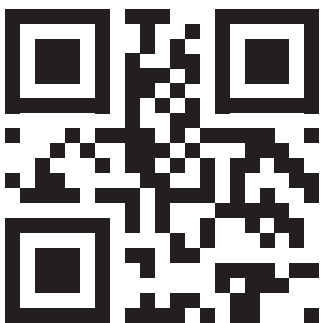
Müssen Sie als Arbeitgeber sich also auf Vorschläge der Agentur für Arbeit verlassen? Keineswegs.

- Als Arbeitgeber können Sie vom gekündigten Mitarbeiter Auskunft über Vermittlungsvorschläge der Agentur für Arbeit und des Jobcenters verlangen.
- Als Arbeitgeber können Sie den gekündigten Mitarbeiter über konkrete passende Stellenangebote informieren, um Bewerbungen zu veranlassen.

Dies alles kann später dazu dienen, Ansprüche aus Annahmeverzug zu kürzen, falls der Ex-Mitarbeiter vorsätzlich das Zustandekommen eines Arbeitsverhältnisses verhindert. Und auch bei Vergleichsverhandlungen vor Gericht verbessert das die Situation des Arbeitgebers mitunter.

Ob das Bundesarbeitsgericht künftig noch mehr vom Ex-Mitarbeiter verlangen wird – insbesondere auch Eigenbemühungen zur Stellensuche – bleibt abzuwarten.

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



Urteil Rechtsabbiege-Unfall: Lang-Lkw haftet bei unklarer Sichtlage

Ein Lang-Lkw bog an einer Ampel ab, der Auflieger schwenkte vorn aus und touchierte dabei einen links neben ihm stehenden Pkw. Bei der Beurteilung, wer zu welchen Teilen für den Schaden haftet, spielte die Betriebsgefahr des Lang-Lkw eine große Rolle. Außerdem hätte der Fahrer sich einweisen lassen müssen, so die Richter des OLG Stuttgart.

Das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart hatte einen Unfall zwischen einem abbiegenden Lang-Lkw und einem Pkw zu beurteilen. Die Frage der beiden Haftpflichtversicherungen war, wer zu welchen Teilen die Haftung für den Unfall zu übernehmen hat. Anders als die vorherige Instanz sah das Gericht die höhere Schuld am Unfall beim Lkw-Fahrer und nicht beim Pkw-Fahrer (Aktenzeichen 2 U 176/22).

Die Richter betonten: Von dem Lang-Lkw ging eine erhöhte Betriebsgefahr aus, da die Länge des Gespanns mehr als 25 Meter betrug, der Fahrer aufgrund der Länge die neben ihm liegende Abbiegespur mitbenutzt hat und der Anhänger in die fremde Fahrspur um einen Meter ausscherte. Außerdem konnte der Fahrer beim Rechtsabbiegevorgang nicht sehen, ob er nachfolgende Verkehrsteilnehmer durch den Anhänger damit gefährdet. Könne ein Fahrer den gefährdeten Verkehrsraum nicht beobachten, müsse er sich von einer anderen Person einweisen lassen, so das Urteil.

Trotz Enge: Pkw fährt auf linke Abbiegespur

Was war geschehen? Der Fahrer des Lang-Lkw wollte rechts abbiegen ordnete sich vor einer Ampel aufgrund betrieblicher Weisung mittig und damit auch zum Teil auf der linken Abbiegespur ein. Das sollte verhindern, dass andere Verkehrsteilnehmer neben dem Lkw zum Stehen kommen.

Nur waren die Abbiegespuren zu breit und ein Pkw-Fahrer „drückte“ sich trotz der erkennbaren Enge auf der linken Abbiegespur an dem Anhänger vorbei. Damit verletzte er seine allgemeinen Sorgfaltspflichten nach Paragraph 1 Absatz 2 Straßenverkehrsordnung (StVO), wie die Richter ausführen.

Als der Lkw grün bekam und rechts abbog, scherte der Anhänger laut Gutachten vorne ungefähr einen Meter nach links aus und touchierte dabei die rechte hintere Seite des Pkw.

Versicherungen uneins, wer zu welchen Teilen zu haften hat

Bei einem Unfall haften aufgrund der Betriebsgefahr eines Fahrzeugs immer beide Unfallparteien zu einem gewissen Teil. Außerdem spielen weitere Faktoren wie verkehrswidriges Verhalten eine Rolle bei der Aufteilung der Haftung. Strittig war hier, wer die größere Schuld trug.

Die Haftpflichtversicherung des Pkws beglich den Schaden, wollte das Geld aber zu einem größeren Teil von der Haftpflichtversicherung des Lkws zurück als diese bereit war zu zahlen. Daher ging der Streit vor Gericht.

Hohe Betriebsgefahr, Erfahrungswerte und Sichteinschränkungen: Lkw trägt höhere Schuld am Unfall

Das OLG entschied: Der Versicherer des Lkw hat drei Viertel des Schadens zu tragen.

Es begründete dies zum einen durch die „äußerst hohe“ Betriebsgefahr eines Lang-Lkw mit mehr als 25 Metern. Der Lkw habe zudem die fremde Fahrspur beim Abbiegevorgang benutzt, ohne dass der Fahrer diesen gefährdeten Bereich dabei überhaupt beobachten konnte.

Ein Fahrer müsse Sichteinschränkungen aber berücksichtigen. Aufgrund von ihm beschriebener vorangegangener Erfahrungen und der Fahrbahnbreite hätte er zudem damit rechnen müssen, dass sich ein Pkw-Fahrer an ihm auf der nebenliegenden Spur „vorbeidrückt“.

Nach Paragraph 9 Absatz 1 Satz 4 StVO müsse ein Fahrer vor dem Abbiegen auf den nachfolgenden Verkehr achten und eine Gefährdung ausschließen. Dies gelte auch beim Rechtsabbiegen und erfordere bei einem ausschwenkenden Fahrzeug äußerst sorgfältiges Verhalten. Notfalls müsse eine andere Person den Fahrer einweisen. Dies wäre auch im konkreten Fall notwendig gewesen, um den Unfall zu vermeiden, meinten die Richter.

Teilschuld auf Seiten des Pkw-Fahrers geringer

Die Haftung von einem Viertel auf Seiten des Pkw begründeten die Richter mit der Betriebsgefahr des Fahrzeugs und dem Verstoß gegen die Sorgfaltspflichten des Fahrers.

Fortsetzung auf Seite 26

Fortsetzung von Seite 25

Die Vorinstanz habe die Pflichten des Pkw-Fahrers zu hoch eingeschätzt: Dieser habe nicht wissen können, dass ein Lang-Lkw beim Rechtsabbiegen vorn um einen Meter nach links ausschwenkt und das Blockieren des Lkw von beiden Fahrspuren sei nicht geeignet gewesen, um den nachfolgenden Verkehr vor einer solchen Gefahr zu warnen.

Impressumspflicht

Gemäß § 5 Telemediengesetz sind Sie verpflichtet, bestimmte Informationen leicht erkennbar auf Ihrer Webseite bereitzustellen, in der Regel im Impressum. Es ist möglich, dass in Ihrem Impressum Angaben wie die Umsatzsteueridentifikationsnummer oder Wirtschaftsidentifikationsnummer **sowie die zuständige Aufsichtsbehörde fehlen. Die Aufsicht über Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs gemäß dem Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) obliegt gemäß Landesrecht der jeweiligen Landesbehörde**, nicht dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM).

Das BALM hat diese Zuständigkeit bestätigt.

Für die CEMT-Genehmigung ist die zuständige Aufsichtsbehörde nicht eindeutig festgelegt. Es empfiehlt sich für die Inhaber einer CEMT-Genehmigung jedoch, das BALM in Köln als Aufsichtsbehörde anzugeben, da es die Genehmigung erteilt und im Falle eines Widerrufs die Aufsicht ausübt.

Wir empfehlen Ihnen, das Impressum Ihrer Webseite zu überprüfen, um unnötigen Ärger mit spezialisierten Anwälten zu vermeiden.

Umgang mit Rauschmitteln am Arbeitsplatz: Klare Regeln, rechtliche Konsequenzen und Belehrung für Mitarbeiter

In der heutigen Arbeitswelt stehen Unternehmen vor der Herausforderung, einen angemessenen Umgang mit dem Konsum von Rauschmitteln am Arbeitsplatz sicherzustellen. Diese Herausforderung umfasst nicht nur den illegalen Drogenkonsum, sondern auch den Gebrauch legaler Substanzen wie Alkohol und in einigen Ländern auch Cannabis.

Die Rechtsprechung hat klare Grundsätze etabliert, die Arbeitnehmer verpflichten, sich während der Arbeitszeit in einem Zustand zu befinden, der die ordnungsgemäße Ausführung ihrer Aufgaben nicht beeinträchtigt. Diese Pflicht beinhaltet nicht zwangsläufig einen vollständigen Verzicht auf Rauschmittel, sondern vielmehr die Verantwortung der Arbeitnehmer, sicherzustellen, dass ihr Konsum ihre Arbeitsleistung nicht negativ beeinflusst.

Auf der anderen Seite haben Arbeitgeber das Recht, den Konsum von Rauschmitteln am Arbeitsplatz strikt zu untersagen. Dies beinhaltet nicht nur die Arbeitszeit, sondern kann sich auch auf die Freizeitgestaltung der Mitarbeiter erstrecken, insbesondere in sicherheitskritischen Bereichen wie der Bedienung von Maschinen oder Fahrzeugen.

Die Umsetzung solcher Verbote am Arbeitsplatz hat nicht nur arbeitsrechtliche, sondern auch versicherungsrechtliche Implikationen. Gemäß den Unfallverhütungsvorschriften ist es Arbeitnehmern untersagt, sich unter dem Einfluss von Rauschmitteln in eine

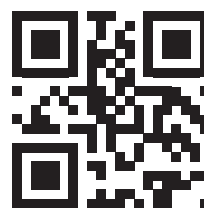
Situation zu bringen, in der sie sich selbst oder andere gefährden könnten. Ein Verstoß gegen diese Vorschriften kann nicht nur den Versicherungsschutz beeinträchtigen, sondern auch zu rechtlichen Konsequenzen führen, einschließlich möglicher Bußgelder.

Angesichts der potenziellen Gefahren des Rauschmittelkonsums sollten Arbeitgeber klare Richtlinien festlegen und bestehende Vorschriften im Betrieb überprüfen und gegebenenfalls aktualisieren. Zusätzlich sollten Mitarbeiter geschult werden, um Anzeichen von Rauschmitteleinfluss bei ihren Kollegen zu erkennen und angemessen darauf zu reagieren.

Den Entwurf zur Belehrung zur Verfügung, der alle relevanten Aspekte des Umgangs mit Rauschmitteln am Arbeitsplatz abdeckt, finden Sie im Anschluss dieses Artikels. Die Einhaltung dieser Regeln dient nicht nur dem Schutz der Mitarbeiter, sondern auch der Sicherheit am Arbeitsplatz und der Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufs. Daher ist es für Unternehmen von entscheidender Bedeutung, klare Regeln zum Umgang mit Rauschmitteln am Arbeitsplatz zu etablieren und sicherzustellen, dass diese von allen Beteiligten respektiert und eingehalten werden.

Fortsetzung auf Seite 27

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



Firmenstempel

Angesichts der teilweisen Inkraftsetzung des Gesetzes zum kontrollierten Umgang mit Cannabis und zur Änderung anderer Vorschriften (Cannabisgesetz) zum 01.04.2024 ist es aus Sicht der gesetzlichen Unfallversicherungen notwendig, die Belehrung der Arbeitnehmer zu erweitern.

Belehrung zum Alkohol- und Drogenkonsum am Arbeitsplatz

Ich,

Name:, Vorname:,

bestätige hiermit, dass ich die nachfolgende Belehrung über die Richtlinien und Erwartungen bezüglich des Konsums von Alkohol und Drogen am Arbeitsplatz erhalten und verstanden habe:

Null-Toleranz-Politik: Ich bin mir bewusst, dass für mich als Mitarbeiter/in eine strikte Null-Toleranz-Politik in Bezug auf Alkohol- und Drogenkonsum gilt unabhängig von den bestehenden gesetzlichen Regelungen, sowohl während meiner Arbeitszeit als auch vor Dienstbeginn.

Konsequenzen bei Nichteinhaltung: Mir ist bekannt, dass Verstöße gegen diese Richtlinien schwerwiegende arbeitsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen können, einschließlich der möglichen Kündigung meines Arbeitsvertrags, auch ohne Abmahnung.

Fahrttauglichkeit: Ich verstehe, dass Alkohol- und Drogenkonsum meine Fahrtüchtigkeit erheblich beeinträchtigen können und somit die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden. Ich werde daher vollständig auf den Konsum dieser Substanzen vor oder während meiner Dienstzeit verzichten.

Verantwortungsbewusstsein: Ich erkenne meine persönliche Verantwortung dafür an, mich nicht in einen Zustand zu versetzen, der meine Fahrtüchtigkeit beeinträchtigt oder die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Unterstützungsangebote: Ich bin mir bewusst, dass ich bei Problemen oder Fragen zu diesen Richtlinien Unterstützung von der Personalabteilung oder meinen Vorgesetzten erhalten kann.

Ich versichere, dass ich die Inhalte dieser Belehrung verstanden habe und mich an die Richtlinien des Unternehmens bezüglich des Alkohol- und Drogenkonsums am Arbeitsplatz halten werde.

Unterschrift des Mitarbeiters:

Datum:

