

Süddeutscher Verkehrskurier

Magazin für Transportlogistik

S

V

K

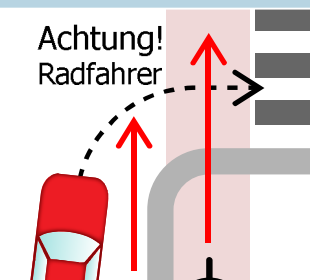
12 | 2017



Brexit
und die Folgen



Fahrzeugüberlassung
im Albo Nazionale



Wann kommen die
Abbiegeassistenten?



Betriebsrenten-
Stärkungsgesetz



Die Anfangsjahre des
LBT neu erzählt





Präsident Hans Ach



Präsident Rolf Hamprecht



Ass. Sebastian Lechner



Dr. Timo Didier

Mit großen Schritten nähern wir uns wieder dem Weihnachtsfest und dem Jahreswechsel. Wir alle haben hoffentlich die Zeit und die Muße, um ein paar Tage innezuhalten und jenseits der Verkehrs- und Wirtschaftszahlen an andere, vielleicht viel wichtigere Dinge zu denken.

Da ist zum Beispiel die Unfallstatistik, hinter der sich neben den vordergründigen, nüchternen Zahlen grau-

same Einzelschicksale verbergen. Mit an vorderster Stelle in der Statistik erscheinen immer noch die berückichtigten Abbiegeunfälle mit LKW-Beteiligung. Der BGL nahm den sogenannten Welterinnerungstag für Straßenverkehrsoffer am 19.11.2017 zum Anlass, um nochmals eindringlich an das Thema Abbiegeunfälle zu erinnern und an die Hersteller zu appellieren, endlich einen vollwertigen Abbiegeassistenten auf den Markt zu bringen.

Es kann im Endeffekt nur darum gehen, einen Abbiegeassistenten mit einem elektronischen Notbremssystem serienmäßig anzubieten, ein Zubehör, welches bisher kein einziger

Zum Jahresabschluss:

An die Schwächsten denken

Hersteller im Sortiment hat, geschweige denn in Neufahrzeugen verbaut. Nur ein Hersteller bietet ein radargestütztes System für einen Teil seines Sortiments an, welches den Fahrer im Notfall akustisch warnen kann. Kamera-Systeme helfen nur sehr eingeschränkt, da sie lediglich über Blickzuwendung funktionieren, also nur wenn der Fahrer den Blick auf den Monitor richtet und somit die Gefahr erkennen kann.

Beim Abbiegen muss der allerdings auch ein halbes Dutzend Rückspiegel, den Gegenverkehr, den Querverkehr und den Bereich vor seinem Fahrzeug im Blick haben, um dort Gefahrensituationen zu vermeiden. Er kann also nicht permanent den Monitor im Blick haben. Zudem sind sein eigenes Fahrzeug sowie die anderen Verkehrsteilnehmer um ihn herum ständig in Bewegung. Insofern sind automatisch warnende und automatisch bremsende Systeme unverzichtbar. „Ich kann das nicht verstehen. Ich habe doch überall hingeschaut und plötzlich war der Radfahrer da!“

Diesen Satz hört man nach Abbiegeunfällen leider viel zu oft. In deren Folge erleiden Radfahrer und Fußgänger vielfach schwere manchmal tödliche Verletzungen. Als ob das Ganze nicht schon schlimm genug wäre, muss man auch noch die Angehörigen und Hinterbliebenen sowie die Rettungskräfte und Polizisten am Unfallort zu den-wenn auch indirekten- Opfern zählen. Und auch der LKW-Fahrer gehört dazu: Er muss für

den Rest seines Lebens das Wissen um den Unfall ertragen und ist oft bis an den Rand der Berufsunfähigkeit traumatisiert. Dies hat sogar schon das eine oder andere Unternehmen bewogen, zur Selbsthilfe zu greifen und in Eigenkonstruktion Kamerasysteme mit Ultraschallsensoren zu verbauen.

Der BGL und seine Landesverbände rufen deshalb alle an der Zulassung und Entwicklung von Abbiegeassistenten beteiligten Institutionen und Firmen dazu auf, ihre Anstrengungen noch weiter zu verstärken und beschleunigt zu praxistauglichen und zuverlässigen Lösungen zu kommen. Wir stehen hier zu einer engagierten Mitarbeit auf allen Ebenen jederzeit zur Verfügung.

So gibt es bereits den „runden Tisch Abbiegeunfälle“ beim Bundesverkehrsministerium, der zur Beauftragung der Bundesanstalt für Straßenwesen mit dem Forschungsauftrag „Abbiege-Assistenzsystem für LKW-Grundlagen eines Testverfahrens“ abgeschlossen anno 2015 führte. Ebenso hat der BGL mit dazu beigetragen, dass das Bundesverkehrsministerium den Abbiegeassistenten auf die Tagesordnung der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) gesetzt hat und das Thema somit auch auf internationaler Ebene vorangetrieben wird.

Außerdem haben wir dafür Sorge getragen, dass Abbiegeassistentensysteme über das Förderprogramm „De Minimis“ staatlich gefördert werden

können. Bei alledem bleibt jedoch eine Tatsache ebenfalls unumstößlich: Verkehrssicherheit ist keine Einbahnstraße. Die anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fahrradfahrer, Fußgänger, Kinder und ältere Menschen müssen für die Gefahr von Abbiegeunfällen noch sensibler werden. In Zeiten von E-Bikes, Smartphones und Kopfhörern und einer wachsenden Anzahl von Fahrradfahrern hilft am besten der Blick in § 1 der Straßenverkehrsordnung: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“

Jeder Teilnehmer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“ Dem ist nichts hinzuzufügen.

Hans Ach

Inhalt

Zur Sache

Zum Jahresabschluss:	
An die Schwächsten denken	1

Brexit

Brexit und die Folgen	3
-----------------------	---

Nachrichten

Mautausweitung auf alle Bundesstraßen 2018: Aktueller Sachstand zur Anpassung des derzeitigen Mautsystems	4
---	---

Kabotagekontrollen bei kleinen Fahrzeugen unter 3,5 t zGM	4
--	---

Neuer Beschluss erlaubt zeitweilige Fahrzeug- überlassung im Albo Nazionale	6
--	---

Neues vom Lkw-Kartell	9
-----------------------	---

Estland: Einführung von Straßen- benutzungsgebühren für Lkw über 3,5 t zGM ab 01. Januar 2018	9
---	---

Sicherheit

Wann kommen die Abbiegeassistenten?	
Fragt der BGL die LKW-Hersteller	10

Ohne Kontrolle im Blindflug auf der Straße – Was LKW-Fahrer Nikolai Mill aus seinem	
--	--

Sekundenschlaf am Steuer lernte	11
---------------------------------	----

Steuergesetz

Alle Steuererklärungsfristen werden verlängert	13
--	----

Rentengesetzgebung

Betriebsrenten-Stärkungsgesetz	14
--------------------------------	----

Flexi-Rente und Vorsorgeaufwendungen	15
--------------------------------------	----

Absetzbarer Betrag für Vorsorgeaufwendungen steigt	15
---	----

Sozialdumping

EU-Entsenderichtlinie	16
-----------------------	----

Straßengüterverkehr: Sozialdumping lässt deutschen Marktanteil weiter schrumpfen	16
---	----

Recht

Verkehrsrecht: Beharrliche Pflichtverletzung – auch einfache Verkehrsverstöße können zum Fahrverbot führen	18
--	----

Transportrecht: Verfallsanordnung gegen einen polnischen Unternehmer § 29a OWIG	19
--	----

Arbeitsrecht: Müssen Arbeitnehmer am Sonntag den Briefkasten leeren?	20
---	----

SVK Geschichte

Die Anfangsjahre des LBT neu erzählt	22
--------------------------------------	----

RSAB System

RSAB-System zur Verhinderung von Eisplatten ist De-Minimis Förderfähig	26
---	----

Parteitag der FDP

Rückblick – vbw/LBT	28
---------------------	----

Juniorenkreistreffen 2017

Südbayern, Schwaben, Ostbayern, Franken	29
---	----

Plakate und Aufkleber beim LBT	29
--------------------------------	----

Erstattungsansprüche

Ansprüche auf Erstattung der Autobahn und Bundesstraßenmaut ab dem Jahr 2014 – 2016	30
--	----

Neues Musterschreiben an das BAG	30
----------------------------------	----

Vermischtes

EBERL feiert 50. Gründungsjubiläum	32
------------------------------------	----

Sebastian Lechner 60 Jahre	33
----------------------------	----

Geburtstage im Dezember 2017	33
------------------------------	----

VV Württemberg

Regionalversammlungen/Delegiertenwahlen	34
---	----

TimoCom

Sonderkonditionen für BGL-Mitglieder Transfrigoroute	35
---	----

Unternehmensfortbestand

sichern durch frühzeitigen Erwerb der Fachkunde	36
--	----

Dieselpreis

Tankstelle 11/2017	37
--------------------	----

Großverbraucher 11/2017	38
-------------------------	----

Weihnachtsgrüße

LBT und VVV wünschen Ihnen besinnliche Weihnachten und ein gutes neues Jahr!	40
---	----

Bildnachweis: BGL, LBT: Veranstaltungen und Personenbilder; Firmen, Logos und Produkt- und Messebilder sind von den jeweiligen Vereinsmitgliedern, Firmen und Veranstaltern. Urheberrechtfreie Bilder von Pixabay.de.

Anzeigenschluss:

Ausgabe 1-2 / 2018: 15. Januar 2018



SVK – ein Magazin für Mitglieder des Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. und Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes (V.V.Württemberg) e.V.

Impressum

VERLEGER UND INHABER

Landesverband Bayerischer Transport- und
Logistikunternehmen (LBT) e.V.
Georg-Brauchle-Ring 91, 80992 München
Telefon (089) 12 66 29-0, Fax 12 66 29-25
Hans Ach, Präsident

Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes
(V.V.Württemberg) e.V.
Hedelfinger Straße 25, 70327 Stuttgart
Postfach 60 05 64, 70305 Stuttgart
Telefon (0711) 4 0192 81, Telefax (0711) 42 38 10
Michael Ehret, 1. Vorsitzender

GESAMTREDAKTION UND KONZEPT

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Ass. Sebastian Lechner, München
Redaktionsassistentin: Nicole Benz, München

ANZEIGENMARKETING

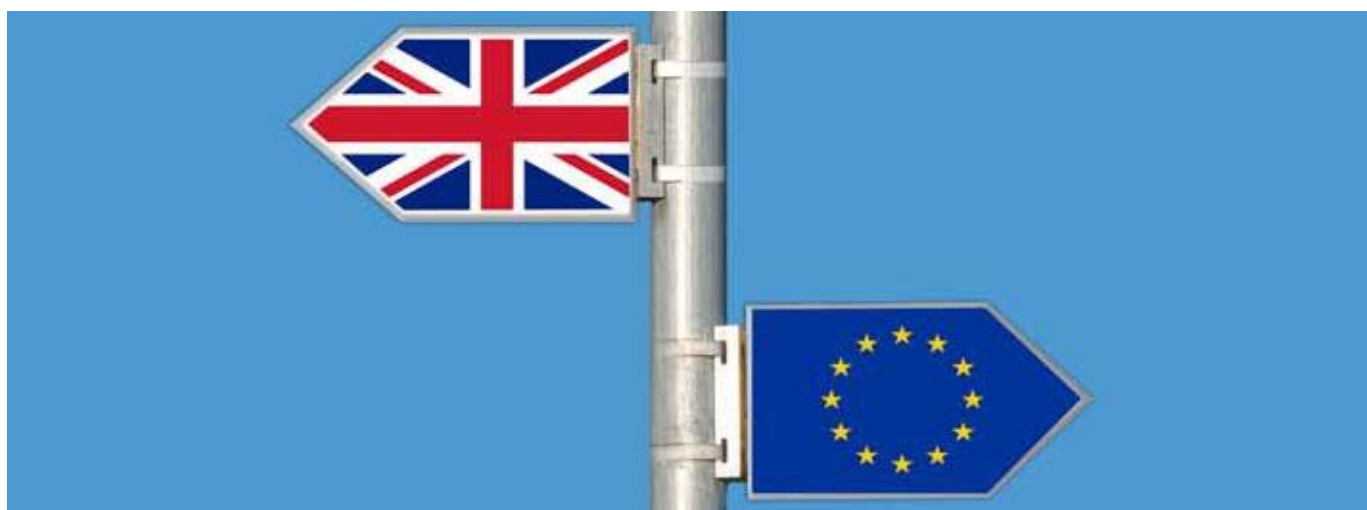
Verlag Süddeutscher Verkehrskurier
Anzeigenleitung Nicole Benz, München
(verantwortlich)
Anzeigentarif Nr. 15, gültig seit 1. Januar 2015
Anschrift des Verlages, der Redaktion,
aller Redakteure und der Anzeigenleitung:
Georg-Brauchle-Ring 91,
80992 München,
Telefon (089) 12 66 29-0,
Telefax (089) 12 66 29-25,
E-mail: SVK@lbt.de

HERSTELLUNG

lichtpunkt medien, Lothstraße 78a, 80797 München
Tel. (089) 32 55 72, E-Mail: info@lpm Medien.de

Die Zeitschrift SÜDDEUTSCHER VERKEHRSKURIER ist das offizielle Fachorgan des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V., München, und des Verbandes des Württembergischen Verkehrsgewerbes (V.V. Württemberg) e.V., Stuttgart. Sie erscheint im 69. Jahrgang monatlich und wird allen Verbandsmitgliedern im Rahmen der Mitgliedschaft ohne Erhebung eines besonderen Bezugsentgelts geliefert. Mit Namen gekennzeichnete Artikel stellen die Ansicht des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion dar. Nachdruck ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion und unter voller Quellenangabe gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist München.

Brexit und die Folgen



Die Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der EU erzeugen eine zunehmende Unsicherheit unter den Handelspartnern. Die ursprünglich reibungslose, von der EU geregelte Zusammenarbeit von Unternehmen auf dem Kontinent und Großbritannien in den Bereichen Vertrieb und Logistik steht nach dem britischen Brexit zur Disposition. Viele Unternehmer befürchten, daß die gemeinsamen Handelsbeziehungen in ein zunehmend schwieriges Fahrwasser geraten könnten.

Die Gründe für die Unsicherheit liegen an den mangelnden Verhand-

lungsfortschritten zwischen der EU und London, die viele Unternehmer und Firmen zu beiden Seiten des Ärmelkanals dazu bringt, einen Austausch ihrer bisherigen Zulieferer in Erwägung zu ziehen, langfristige Verträge zu kündigen und keine neuen Verträge mehr abzuschliessen.

„Es geht um Zolldeklarationen, um Kontrollen in den Häfen, um die verschiedenen Zertifizierungen, um die Behörden, die künftig involviert sein werden, von Gesundheit bis zu landwirtschaftlichen Produkten,“ so Robert Keen vom Speditionsverband British International Freight Association (BIFA). Soviel ist sicher: Der gegenseitige Warenverkehr wird insbesondere für die Logistikbranche zeit- und kostenintensiver, die Wartezeiten an den Grenzen länger und der bürokratische Aufwand – vor allem bei Zollprüfungen – würde bei einem „harten Brexit“ kaum vertretbare Ausmaße annehmen.

Da zunächst bei den Gesprächen die finanziellen Verpflichtungen Großbritanniens nach dem EU-Austritt 2019, die Rechte von EU-Bürgern und die künftige Gestalt der irischen Landgrenze zum britischen Nordirland auf der Agenda stehen und erst danach über die künftigen Handelsbeziehungen gesprochen wird, wird die Zeitspanne immer knapper, um möglichst schnell zu befriedigenden Lösungen zu kommen. Eine Zollunion und ein gemeinsamer Binnenmarkt wie bisher soll es nach dem Willen der britischen Regierung nicht mehr geben.

Die Verunsicherung auf allen Seiten ist groß, denn niemand weiß, wie die neue Form der Handelsbeziehungen aussehen wird.

Am 29. März 2019 endet die britische EU-Mitgliedschaft und für das Aushandeln eines Austrittsabkommens, das auch die gegenseitigen Handelsbeziehungen regelt, bleibt nur wenig mehr als ein Jahr. ■

Mautausweitung auf alle Bundesstraßen 2018: Aktueller Sachstand zur Anpassung des derzeitigen Mautsystems

Toll Collect gibt auf Nachfrage des BGL weitere Informationen zur Anpassung des Mautsystems

Nach einem ersten Überblick über die mit der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen notwendige Anpassung des derzeitigen Mautsystems (vgl. Rundschreiben E_2017_0245 vom 29.09.2017) gibt Toll Collect auf Nachfrage des BGL weitere Informationen zum Umstellungsprocedere der OBUs von der dezentralen auf die zentrale Mauterhebung. Weitere Details können Sie der beigefügten BGL-Info entnehmen.

Anmerkung zur Mauthöhe 2018: Die Höhe der Maut auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wird von Bundestag und Bundesrat im Rahmen einer Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes auf Grundlage eines Wegekostengutachtens für die Jahre 2018 bis 2022 festgelegt, dessen Erstellung noch immer nicht abgeschlossen ist. Demnach können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschließenden Aussagen über die zum Start der Mautausweitung am 01.7.2017 geltenden Mautsätze getroffen werden.

Allerdings hat der BGL seitens des BMVI Signale erhalten, dass die Umsetzung der BGL-Forderung

nach einem einheitlichen Mautsatz für Bundesautobahnen und Bundesstraßen gute Aussichten auf Erfolg hat. Eine Option für Unternehmen, die noch vor Bekanntgabe der künftigen Mautsätze mit ihren Kunden in Vertragsverhandlungen eintreten, die einen Zeitraum umfassen, in dem sich die Mauthöhe ändern wird, kann die Verwendung einer entsprechenden Preisgleit- bzw. Nachverhandlungsklausel darstellen. Über die weiteren Entwicklungen halten wir Sie auf dem Laufenden. ■

Kabotagekontrollen bei kleinen Fahrzeugen unter 3,5 t zGM

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den BGL darüber informiert, dass das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) per Erlass angewiesen wurde, Kabotagekontrollen auch bei kleinen Fahrzeugen unter 3,5 t zGM durchzuführen.

Nach den Bestimmungen der europäischen Markt Zugangsverordnung (EG) Nr. 1072/2009 benötigen bekanntlich kleine Fahrzeuge unter 3,5 t zulässige Gesamtmasse (zGM) keine Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr.

Art. 8 Abs. 5 dieser Verordnung sieht allerdings vor, dass kleine Fahrzeuge unter 3,5 t zGM sehr wohl an die Kabotagebeschränkungen des Art. 8 und Art. 9 gebunden sind. Kleine Fahrzeuge dürfen da-

her genau wie große Fahrzeuge über 3,5 t zGM Kabotagefahrten nicht unbeschränkt durchführen. Erlaubt sind (nach derzeit geltendem Recht) nur drei Kabotagefahrten innerhalb von 7 Tagen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung nach Auslieferung der Güter, siehe Art. 8 Abs. 2. Über bisherige Kontrollaktivitäten zur Einhaltung dieser Vorschrift war dem BGL bisher nichts bekannt.

Auf Nachfrage hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dem BGL nunmehr mitgeteilt, dass bereits im August 2017 ein Erlass vom BMVI an das Bundesamt für Güterverkehr erging. In dem Erlass wurde das BAG gebeten, bei der Kontrolle von kleinen Fahrzeugen unter 3,5 t zGM auch die Einhaltung von Kabotagevorschriften zu kontrollieren. Dabei wies das BMVI explizit noch einmal darauf hin, dass die Vorschriften über die Kabotagebeschränkungen nach Art. 8, 9 der VO (EG) Nr. 1072/2009 auch auf kleine Fahrzeuge anwendbar sind. ■

