



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Mach #wasmitautos Mach #wasmitautos Mach #wasmitautos



Bist du noch auf der Suche?

Finde deine
Ausbildung mit dem
#Betriebefinder
auf der neuen
Website von
#wasmitautos

KFZ-INFO

Februar 2024
Mitteilungen der Innung
des Kraftfahrzeuggewerbes
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Ausbildung & Weiterbildung	Seite	3
Tankstellen	Seite	3
Verband	Seite	4-5
Wirtschaft	Seite	6-7
Technik & Umweltschutz	Seite	7-9
Recht & Steuern	Seite	9-11
Betriebswirtschaft	Seite	11
Aktuell	Seite	12

Impressum

Herausgeber:

Wirtschaftsgesellschaft der Innung des
Kraftfahrzeuggewerbes, Rhein-Neckar-Odenwald mbH

Geschäftsstelle:

68309 Mannheim, Chemnitzer Straße 10
Tel. 06 21/4 96 73-0, Fax 06 21/496 73 29

Obermeister:

Dietmar Clysters, 68535 Edingen-Neckarhausen,
Rosenstraße 2

Redaktion:

Dietmar Clysters, Harald Gross,
Hans Busalt, Thomas Bauer

Konzeption & Gestaltung:

Woche Verlag GmbH, Edisonstraße 14, 68309 Mannheim

Druck:

Brückmann Druck & Werbetechnik, 68519 Viernheim

Erscheinungsweise 1x monatlich.



Titelseite

Kostenloser Service für Betriebe Fachkräftenachwuchs zu gewinnen ist unser großes Ziel.

Mit #wasmitautos sprechen wir alle Berufsinteressierten und Azubis an, um über die Karrieremöglichkeiten im Kfz-Gewerbe zu informieren. Durch die Eingabe der Postleitzahl im Betriebefinder bekommt man die suchenden Ausbildungsbetriebe im Umkreis angezeigt.

Der #wasmitautos Betriebefinder –

die größte Suchmaschine für Kfz- und Karosserie-Betriebe

1. bringt zusammen, was zusammengehört!
Kfz- sowie Karosserie-Ausbildungsbetriebe und Berufsinteressent:innen.
2. zeigt potentiellen Azubis mit nur wenigen Klicks Kfz-Ausbildungsbetriebe in ihrer Nähe.
3. verschafft Ihnen als Ausbildungsbetrieb mehr Sichtbarkeit dort, wo sich junge Menschen aufhalten: im Internet und in den sozialen Medien.
4. hilft Ihnen, für das Ausbildungsjahr 2024 neue Azubis zu finden.
5. ist ein kostenloser Service der Initiative AutoBerufe für die Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innung.

Hier geht's zum Link: www.wasmitautos.com/betriebefinder

Bei Fragen:

Pressesprecher Dietmar Clysters
Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald
Mail: dc@kfz-innung-rno.de

Ausbildung & Weiterbildung

Wörterbuch und Übersetzungstool für Kfz-Mechatroniker

Für Kfz-Mechatronikerinnen und -Mechatroniker wurden in Kooperation mit der Schmauder & Rau GmbH, Kirchheim unter Teck, zwei kleine Wörterbücher mit wichtigem Fachvokabular in den Sprachen Deutsch, Englisch, Arabisch, Farsi, Tigrinya, Ukrainisch, Russisch und Türkisch erstellt. Mit seinen Sprachflyern erleichtert das „NETZWERK Unternehmen integrieren Flüchtlinge“ (NUIF) den Berufseinstieg für Geflüchtete und Zugewanderte.



Themenbereiche sind der Betrieb/die Arbeitsorte, die Karosserie, der Innenraum, der Motorraum, der Unterboden, das Werkzeug/die Ausstattung, die Beleuchtung, die Elektrik/die Diagnose, Flüssigkeiten, Fahrzeugassistenzsysteme, die Arbeitssicherheit/der Umweltschutz, Dokumente, Arbeiten und Sonstiges.

BFC – Helmut Peter bleibt an der Spitze

Der Vorstand der Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe (BFC) setzt auf Kontinuität an der Spitze. Die Mitgliederversammlung hat den Vorsitzenden Helmut Peter im Amt bestätigt. Der Kfz-Unternehmer steht der Northeimer Brancheninstitution damit für weitere drei Jahre vor. Peter, Chef der gleichnamigen Autohausgruppe mit Stammsitz in Nordhausen (Thüringen), hatte den Vorsitz 2014 übernommen. Seit zehn Jahren bilden Schulleiterin Sylvia Gerl und Peter das Führungsteam der Einrichtung.

Die weiteren Vorstandsmitglieder wurden ebenfalls im Amt bestätigt: Stv. Vorsitzende Petra Brandl (Geschäftsführerin der Kfz-Innung Schwa-

ben), stv. Vorsitzender Jörg Kossmann (Obermeister der Bremer Kfz-Innung), Birgit Behrens (Geschäftsführerin Berufsbildung des ZDK) sowie Ruben Schäfer (Innungsgeschäftsführer Mittelbaden) und Niklas Burmester (Geschäftsführer Landesverband Saarland). Im laufenden Schuljahr – dem 61. Jahrgang – sind an der BFC in Northeim wieder viele Studentinnen und Studenten für den Betriebswirt im Kfz-Gewerbe eingeschrieben. Hinzu kommen 150 Studierende für das Fernstudium zum Automobil-Ökonomen. Weitere Informationen können im Internet unter www.bfc.de abgerufen werden.

Lackierer, Gastronomie/Hotellerie, Bäckerhandwerk, Friseurhandwerk sowie Pflege erstellt. Sie finden sie auf der NUIF-Website. Zusätzlich hat die Topmotive-Gruppe in Kooperation mit der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) und dem Landesverband des Kfz-Gewerbes Schleswig-Holstein ein Online-Fachwörterbuch, den Kfz-Translator, entwickelt. Die Datenbank umfasst rund 400.000 Fachbegriffe rund ums Kraftfahrzeug und ist für 27 Sprachen gerüstet.

Tankstellen

Tabaksteuer:

Tabaksteuerrechtliche Informationen zu Mehrkomponentensystemen zur Herstellung von Wasserpfeifentabak

Seit dem 1. Juli 2022 wird eine Zusatzsteuer auf Wasserpfeifentabak erhoben und es gilt eine Packungshöchstmenge von 25 Gramm. Bei der Produktion von Wasserpfeifentabak wird „normaler“ Pfeifentabak mit Glycerin oder Molasse vermischt.

Seit kurzer Zeit bieten verschiedene Hersteller einen sogenannten „Zwei-Komponenten-Tabak“ an, der als „normaler“ Pfeifentabak (und damit geringer) versteuert ist. Bei der Mischkomponente „Tabak“ handelt es sich um aromatisierten Rauchtobak, in dem nach Angaben der Hersteller bereits alle typischen Bestandteile eines Wasserpfeifentabaks mit Ausnahme des Feuchthaltemittels Glycerin enthalten sind. Glycerin oder Molasse wird als zweite Komponente gesondert verkauft. Der Käufer kann sich dann durch Mischen beider Komponenten „preiswert“ seinen eigenen Wasserpfeifentabak herstellen.

Das offensichtliche Problem bei dieser Handhabung: Durch das Vermischen des voraromatisierten Pfeifentabaks mit Glycerin erfolgt nach § 6 TabStG eine Herstellung von Wasserpfeifentabak. Damit wird unzulässigerweise sowohl die vorgeschriebene Packungshöchstmenge wie auch die Zusatzsteuer für Wasserpfeifentabak umgangen. Steuerschuldner ist zwar zunächst der Verbraucher, der den Tabak mit Glycerin vermischt und so einen Wasserpfeifentabak herstellt.

Aber auch der Händler bzw. Anbieter der Komponenten kann sich wegen der Teilnahme an der Steuerhinterziehung des Verbrauchers strafbar machen.

Nähere Einzelheiten finden sich im Informationsschreiben der Generalzolldirektion vom 6. November 2023, das auf www.kfz-bw.de/mo-natsdienst heruntergeladen werden kann.

Verband

Entlastungsallianz für Baden-Württemberg nimmt Arbeit auf

Die Landesregierung, die Kommunalen Landesverbände sowie Wirtschafts- und Finanzverbände haben eine Entlastungsallianz für Baden-Württemberg vereinbart. Sie beschlossen dabei ein Arbeitsformat zum Abbau bürokratischer Belastungen und zu einer Aufgaben- und Standardkritik. Nachdem im Juli 2023 das Bündnis über eine Entlastungs-



allianz für Baden-Württemberg vereinbart wurde, hat der Ministerrat mit den am 7. November beschlossenen Zielen und den Organisationsstrukturen der Entlastungsallianz den Startschuss für die Arbeitsphase gegeben. Die Gesamtfederführung für die Entlastungsallianz erfolgt im Staatsministerium durch den Koordinator der Landesregierung für Verwaltungsmodernisierung, Bürokratieabbau und bessere Rechtsetzung, Staatsminister Dr. Florian Stegmann. Die Arbeitsgruppen werden von den jeweils federführenden Ressorts unter Einbindung der Verbände verantwortet.

Zur Bearbeitung der Themenfelder haben sich ressort- und sektorenübergreifende neun Facharbeitsgruppen formiert. Dementsprechend gibt es zum Beispiel Gruppen zu Belangen der Unternehmen oder zu Problemanzeigen im Bereich Migration und Integration. In der Fachgruppe 8 Mobilität ist für das Handwerk BW unser Verband mit Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß vertreten. Erste Ergebnisse sind für Anfang 2024 vorgesehen.

Für die acht Verbände erklärten Präsident Steffen Jäger (Gemeindetag BW), Oberbürgermeister und Präsident Dr. Frank Mentrup (Städtetag BW), Landrat und Präsident Joachim Walter (Landkreistag BW), Präsident Christian O. Erbe (Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag), Präsident Rainer Reichhold (Handwerk BW), Präsident Dr.-Ing. Rainer Dulger (Unternehmer BW), Präsident Peter Schneider (Sparkassenverband BW), Präsident Dr. Roman Glaser (Genossenschaftsverband BW) gemeinsam: „Die Notwendigkeit für Entlastungen ist seit der gemeinsamen Vereinbarung mit der Landesregierung noch größer geworden. Wir begrüßen daher den Kabinettsbeschluss und den Auftrag des Ministerrats, jetzt die konkrete Umsetzung anzugehen. Die Entlastungsallianz wird schließlich an ihren Ergebnissen gemessen.

Deshalb müssen wir jetzt schnelle und wahrnehmbare Ergebnisse liefern und uns zugleich vornehmen, auch auf Dauer an den richtigen und zugleich relevanten Stellschrauben zu drehen. Erste Vorschläge liegen auf dem Tisch und nun ist auch die Schrittfolge klar. Den Akteuren in Regierung und Parlament muss klar sein:

Politisches Gestalten muss nicht immer heißen, neue Regeln zu schaffen. Kreativ und verantwortungsvoll ist es auch, Belastendes abzuschaffen. Tabus darf es dabei nicht geben; es muss alles offen erörtert werden können, was Staat, Wirtschaft und Gesellschaft entlasten kann.

Reform der StVO – Parkraum ist ausgewogen zu verteilen!

ZDK-Präsident Arne Joswig begrüßt die aktuelle Ablehnung des Entwurfs der Bundesregierung zur Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO) durch den Bundesrat: „Handwerk und Gewerbe wären sonst mit dieser Novelle mehr und mehr aus der Stadt verdrängt worden. Den Mitarbeitenden fehlen bereits heute ausreichende Stellplätze und die Anfahrtswege werden immer länger. Das ist kostbare Zeit, die für Kundinnen und Kunden fehlt.“

Die Reform sah vor, Kommunen mehr Spielraum beim Ausweisen von Bewohnerparkraum zu geben, ohne die Bedürfnisse des deutschen Mittelstands zu beachten. Laut Joswig dürfe es eben nicht zu einer schlichten Ausweitung von mehr Anwohnerparkplätzen kommen, ohne das innerstädtische Gewerbe zum Beispiel durch tageszeitabhän-



gige Parkausweise gleichberechtigt beim Parkraum zu berücksichtigen.

„Ein Miteinander in den Ballungsräumen kann nur funktionieren, wenn Betriebe und Pendler nicht diskriminiert werden“, so der ZDK-Präsident. „Aufgrund unzureichender Angebote des ÖPNVs sowie fehlender Umsteigehubs an der Peripherie sind Berufspendler auf das Automobil angewiesen. Hier werden die Kommunen völlig unzureichend in die Pflicht genommen, auch für Alternativen wie beispiels-

weise Park + Ride-Systeme zu sorgen.“

Die Einführung eines Verkehrszeichens für Ladeflächen begrüßt der ZDK als richtigen Ansatz, um es den Handwerkern und den Gewerbetreibenden zu ermöglichen, ihrer Arbeit auch in Ballungsgebieten nachzukommen.

Verband

Unternehmer Baden-Württemberg erweitern Hauptgeschäftsführung

Die Unternehmer Baden-Württemberg (UBW) stellen sich knapp drei Jahre nach ihrer Gründung neu auf und berufen eine vierköpfige Verbandsspitze. Oliver Barta bleibt Hauptgeschäftsführer des Verbands. Sein Stellvertreter wird Tim Wenniges, der bislang als Geschäftsführer für die Themen Europäische Union, Außenwirtschaft und Internationales zuständig gewesen ist – und diese Themen auch in seiner neuen Funktion weiter betreuen wird. Barta und Wenniges bilden zusammen mit Stefan Küpper, Geschäftsführer Bildung, Arbeitsmarkt und Landespolitik, und Manuel Geiger, Geschäftsführer Energie, Mobilität und Wirtschaftspolitik, die neu geschaffene, vierköpfige Hauptgeschäftsführung des Verbands. Die politische Koordinierung übernehmen Ste-

fan Küpper und Tim Wenniges. Aus den Arbeitgebern Baden-Württemberg und dem Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie (LVI) wurde Anfang 2021 die Unternehmer Baden-Württemberg als der große Dachverband der gesamten baden-württembergischen Wirtschaft. Dieser bündelt die wirtschafts-, sozial-, arbeits-, gesellschafts- und bildungspolitischen Interessen von rund 70 Mitgliedsverbänden sowie rund 100 Einzelunternehmen aus Industrie, Dienstleistung, Handel, Handwerk und Landwirtschaft. Unser Verband ist ebenfalls Mitglied bei UBW, um den Interessen der mittelständischen Kfz- und Tankstellenbetriebe bei der Erarbeitung von Positionen ausreichend Gehör zu verschaffen.

Neuaufgabe der Strukturstudie BW 2023

Die automobilen Wertschöpfung verändert sich weltweit mit immer größerer Dynamik und Intensität. Auch der traditionsreiche baden-württembergische Automobilstandort ist vom Wandel betroffen. Rund 136 Milliarden Euro Jahresumsatz erwirtschaftete allein die hiesige Fahrzeug- und Fahrzeugteileherstellung im vergangenen Jahr. Doch wie sich die globalen Entwicklungen auf die zukünftigen Wertschöpfungs- und Beschäftigungsstrukturen auswirken können, wird mit wachsender Unsicherheit betrachtet. Die neue Strukturstudie BW2023 stellt daher die Herausforderungen insbesondere durch Elektrifizierung, Digitalisierung und Automatisierung dar. Die Studie zeigt aber auch die wirtschaftlichen und technologischen Chancen, die sich am Automobilstandort Baden-Württemberg ergeben. Darüber hinaus bietet sie einen Aktionsplan für Politik und Unternehmen, um die wirtschaftliche Stärke des gesamten baden-württembergischen Automobilclusters zu erhalten.

Ein Aktionsplan für das Automotive-Cluster

Die Strukturstudie BW 2023 zeigt, dass Beschäftigung durch den batterieelektrischen Antriebsstrang in Baden-Württemberg aufgebaut wird. Durch Unterschiede bei der Komplexität der Antriebsstränge und in den Wertschöpfungsketten kann dieser Beschäftigungsaufbau jedoch nicht den Wegfall beim konventionellen Antriebsstrang ausgleichen. Die Studie berechnet bis 2030 einen möglichen Rückgang der Beschäftigung im Automobilcluster Baden-Württemberg um acht bis 14 Prozent. Das entspricht einem Verlust von 37.600 bis 66.000 Arbeitsplätzen im gesamten Cluster. Mit Blick auf den demografischen Wandel und der dadurch geringeren Zahl an zu Verfügung stehenden Fach- und Arbeitskräften können die Beschäftigtenzahlen bis 2030 sozial verträglich abgebaut werden. Stärker fallen die rechnerischen Beschäftigungseffekte der Transformation (über -30 Prozent) durch den vollständigen Wegfall des Verbrennungsmotors bis 2040 aus.

Beiden Studienszenarien liegt die Annahme zugrunde, dass der Wertschöpfungsanteil baden-württembergischer Standorte gesichert wird, d.h. dass die im Land ansässigen Firmen ihre bisherigen Marktanteile im Automobilsektor auf Elektrofahrzeuge und Komponenten des automatisierten Fahrens übertragen können und am Standort festhalten. Dies bewertet die Studie jedoch kritisch.

Die detaillierte Betrachtung macht deutlich, dass einzelne Segmente des Automotive-Clusters stärker von der Transformation betroffen sind als andere. Insbesondere Produktionsstandorte für Komponenten und Teile sowie FuE sind in sehr viel stärkerem Maß vom Beschäftigungsrückgang betroffen. Einen leichten Beschäftigungsaufbau berechnet die Studie aufgrund des automatisierten Fahrens. In diesem Bereich können bis zum Jahr 2030 rund 5.200 neue Stellen geschaffen werden. Bis 2040 wird ein weiterer Anstieg auf ca. 7.300 Beschäftigte erwartet.

Die in der Strukturstudie BW 2023 erarbeiteten Zahlen zum Beschäftigungsrückgang und den Hochlauf Szenarien von Elektromobilität zeigen deutlich, dass Politik und Unternehmen unverzüglich handeln und die Transformation der Automobilindustrie in Baden-Württemberg weiter aktiv gestalten müssen. Wo angesetzt werden kann und sollte, skizziert die Studie in einem dreistufigen Aktionsplan. Ziel ist es, das Automotive-Cluster in Baden-Württemberg als führend in der Elektromobilität und beim automatisierten Fahren zu etablieren.

Die Strukturstudie BW 2023 wurde im Auftrag der Landesagentur e-mobil BW GmbH unter Federführung des Instituts für Fahrzeugkonzepte des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. und dem IMU-Institut erstellt. In regelmäßigen Abständen soll die Strukturstudie aufzeigen, wie sich der Markthochlauf der Elektromobilität bis 2030 entwickeln kann, und davon ausgehend, wie sich diese auf Wertschöpfung und Beschäftigung im baden-württembergischen Automobilcluster auswirken. An der Begleitung der Studie sind im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg (SDA) auch die Ministerien des Landes beteiligt, wie das Staatsministerium, das Wirtschaftsministerium, das Verkehrsministerium, das Innenministerium, das Wissenschaftsministerium und das Umweltministerium.

Um die Rahmenbedingungen für das Gelingen des Transformationsprozesses im baden-württembergischen Leitwirtschaftszweig zu schaffen und dabei gerade auch kleinere und mittlere Unternehmen im Land gezielt zu unterstützen, wurden über den SDA und andere Maßnahmen bereits über eine Milliarde Euro Landesmittel bereitgestellt. Weitere Informationen zu den Aktivitäten des Landes innerhalb des SDA finden Sie auf www.sdabw.de.

Wirtschaft

DAT-Barometer:

Schwerpunkt Handel

Der Automobilhandel befindet sich in einer schwierigen Situation. Wenig Aufträge im privaten Neuwagengeschäft, ein großer werdendes Angebot bei ehemals teuer eingekauften Gebrauchtwagen und eine insgesamt deutlich spürbare Kaufzurückhaltung der Endverbraucher kennzeichnen das ausgehende Jahr 2023. Hinzu kommt die im August beschlossene Beendigung der Förderung von E-Autos für gewerbliche Kunden. Apropos gewerbliche Neuzulassungen: Zwei Drittel aller Neuzulassungen hierzulande sind weiterhin gewerblich. Diese sind ungeheuer wichtig für den gesamten deutschen Automarkt, da viele dieser Fahrzeuge nach kurzer Zeit (nach ein bis drei Jahren) auf dem Gebrauchtwagenmarkt den Endverbrauchern zur Verfügung stehen. Das ist attraktive Ware, die derzeit allerdings noch zu hohen Preisen angeboten wird.

Daher rutschen immer mehr Fahrzeuge in den sogenannten Risikobestand, d.h. sie stehen zu lange beim Handel, länger als 90 Tage, und jeder einzelne Tag kostet Geld. Kein Wunder also, dass der Handel bei den Geschäftsaussichten für 2024 eher pessimistisch gestimmt ist, vieles läuft noch nicht rund – E-Autos sind beispielsweise kaum gefragt, und wenn, dann lassen sich diese nur mit hohem Beratungsaufwand und – im Fall von gebrauchten E-Autos – nur mit hohen Abschlägen verkaufen. Nicht einmal jeder zehnte Händler hält im Übrigen die Fokussierung der Politik rein auf Elektromobilität für richtig und wichtig. Insgesamt keine einfache Zeit für den Handel, der gemeinsam mit den angeschlossenen Werkstätten die Mobilität in Deutschland sicherstellen muss.

Beschaffungssituation noch angespannt

Dem Handel fehlten in den Jahren der multiplen Mangellage 2020 bis 2022 passende, vor allem junge Fahrzeuge. 2022 bestätigten 92 Prozent aller Händler, es sei schwierig an solche Gebrauchtwagen beim Hersteller zu kommen. Auch wenn die Situation 2023 etwas entspannter ist, sind die Zeiten alles andere als rosig. Knapp 60 Prozent bestätigten aktuell, dass die Beschaffung von neuen Fahrzeugen und Werkstdienstwagen beim Hersteller schwierig sei. Etwas über die Hälfte sieht auch, dass junge Gebrauchte noch nicht in ausreichender Zahl verfügbar seien.

Pessimistischer Ausblick auf Wirtschaftslage

Auf die Frage „Wie schätzen Sie Ihre Geschäftsaussichten für das Jahr 2024 ein?“ gaben die Händler eher pessimistische Antworten. Über die Hälfte (55 Prozent) sieht das kommende Jahr unter schlechten Vorzeichen (35 Prozent „deutlich rückläufig“ und 20 Prozent „leicht rückläufig“). Ein positives Geschäftsjahr erwarten lediglich 12,0 Prozent und knapp ein Drittel ein gleichbleibendes Niveau. Ähnlich negativ waren

die Ergebnisse Mitte 2022 für den Rest des Jahres (damals in Zeiten multipler Mangellage). Dagegen schätzten die Händler Mitte 2021, mit Abklingen der Corona-Pandemie, die Zukunftsaussichten deutlich positiver ein.

Eingetrübte Stimmung auch wegen E-Autos

Die derzeit eher negative Stimmung im Handel setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen. Neben dem Aus für die Förderung gewerblich zugelassener E-Autos läuft die Nachfrage von Privatpersonen nach E-Fahrzeugen schleppend. Nur 10,0 Prozent der Verkäufe an Privatpersonen waren BEV, 11,0 Prozent PHEV.

Hinzu kommt: Wenn sich ein Kunde für ein E-Auto interessiert, dann sorgt dieser bei 78 Prozent der Händler für einen erhöhten Beratungsaufwand. In Zeiten ohnehin umfangreicher Verwaltungstätigkeiten der Verkäufer ist das nicht leicht zu schultern. Und wenn es um gebrauchte E-Autos geht, so können zwei Drittel der Händler diese nur mit starken Nachlässen verkaufen.

Deutliche Mehrheit des Handels für Technologieoffenheit

Die Händler wurden gebeten, das folgende Statement für sich einzuordnen: „Die Automobilbranche befindet sich im Technologiewandel, der auch politisch gefördert und forciert wird. Welche Meinung haben Sie zu diesem Thema?“ 89 Prozent gaben zu Protokoll, sie könnten dem gewollten Technologiewandel nichts abgewinnen. 8,0 Prozent halten die Fokussierung allein auf batterieelektrische Antriebe für richtig und wichtig, und 3,0 Prozent wollten oder konnten sich dazu nicht festlegen. Damit steht die große Mehrheit des Handels den aktuellen politischen Weichenstellungen skeptisch gegenüber.

Gebrauchtwagen-Risikobestand steigt

Die Gebrauchtwagen beim Handel stehen aufgrund der hohen Preise, des gestiegenen Angebots und der Kaufzurückhaltung der Endverbraucher länger als in den vergangenen Monaten. Aber nicht nur die durchschnittlichen Standtage beim Handel sind relevant, sondern auch der Anteil der Fahrzeuge, die länger als 90 Tage stehen. Dieser sogenannte Risikobestand betrug 2020 38 Prozent und hat sich dann aufgrund der Mangellage auf 18 Prozent im Juli 2022 reduziert. Momentan sind es im Schnitt 29 Prozent der Gebrauchtwagen, die aus Sicht der Interessenten so unattraktiv sind, dass sie länger als 90 Tage stehen. Und jeder Tag kostet Geld: pro Pkw pro Tag derzeit 23 Euro.

Die ausführliche Darstellung der einzelnen Themen finden sich unter <https://barometer.dat.de/>.

Wirtschaft

ZDK-Prognose 2024:

Rückgang der Pkw-Neuzulassungen erwartet

ZDK-Prognose 2024: ca. 2,65 Mio. Neuzulassungen und ca. 6,2 Mio. Besitzumschreibungen: Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) rechnet im kommenden Jahr bei den Pkw-Neuzulassungszahlen mit einer rückläufigen Entwicklung auf rund 2,65 Mio. Einheiten. Das wären rund 200.000 Pkw weniger, als in diesem Jahr zu erwarten sind. Im laufenden Jahr sei ein deutlicher Rückgang bei den Auftrageingängen zu verzeichnen gewesen. Das werde sich im kommenden

Jahr negativ auf die Zulassungszahlen auswirkend. Es bleibe abzuwarten, inwieweit der Neufahrzeugmarkt über das prognostizierte Maß hinaus auch ohne vom Hersteller induzierte Sondermaßnahmen aufnahmefähig sei.

Gestiegene Rohstoffkosten würden außerdem zu höheren Fahrzeugpreisen führen. Deshalb zögerten viele private Kaufinteressierte den Autokauf hinaus, weil deren real verfügbare Einkommen der Ausgaben-



situation nicht annähernd angepasst seien. Außerdem gebe es kein ausreichendes Angebot an bezahlbaren Kleinwagen. Hinzu komme die weiter zunehmende Verunsicherung über den Kurs der Regierung bei der Verkehrs- und Klimapolitik. Ob der nur noch für das Jahr 2024 geplante Umweltbonus in der geplanten Höhe noch zu beantragen sei, stehe aufgrund der Haushaltsdiskussion momentan in den Sternen.

Auch im gewerblichen Bereich werde sich

die in diesem Jahr rückläufige Auftragslage bei den Neuzulassungen im kommenden Jahr niederschlagen. Hinzu komme die vielfach angespannte Kostensituation in den Unternehmen.

Die Besitzumschreibungen werden laut dem ZDK im Jahr 2024 wohl das dritte Jahr in Folge nicht den Umfang der vorherigen Jahre erreichen, aber trotzdem wieder leicht wachsen, da Gebrauchtwagen für viele Menschen bezahlbare Mobilität bieten.

Technik & Umweltschutz

ZDK bedauert fehlende Unterstützung des EU-Parlaments für klimaneutrale Verkehrswende

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) zeigt sich enttäuscht über die Entscheidung des Europäischen Parlaments, den Carbon Correction Factor für Nutzfahrzeuge abzulehnen. „Diese Entscheidung stellt aus Sicht des ZDK einen erheblichen Rückschlag für eine klimaneutrale Verkehrswende dar“, so ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel. „Eine technologieoffene Lösung hätte den Marktakteuren im Nutzfahrzeugbereich bedeutend mehr Handlungsspielraum geboten, um die für ihr Geschäftsmodell passende Antriebstechnologie zu wählen. Die Entscheidung des Europäischen Parlaments setzt nun unnötige Einschränkungen, die die bereits ehrgeizigen CO₂-Reduktionsziele zusätzlich erschweren.“

Besonders bedauerlich ist aus Sicht des ZDK, dass die kurzfristige Reduktion von Emissionen nun durch die Ablehnung des Carbon Correction Factors gefährdet ist. Diese Maßnahme hätte es ermöglicht, klimafreundlichere Alternativen zu fossilen Brennstoffen zu stärken und somit einen unmittelbaren Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen im Verkehr zu leisten.

Die fehlende Unterstützung zur praxisnahen Zulassung von E-Fuels verschärfe zudem die Herausforderungen, denen die Branche bereits gegenübersteht. „Der schon jetzt absehbare erhebliche Mangel an ge-

eigneter Ladeinfrastruktur wird neben der noch zu geringen Verfügbarkeit bezahlbarer elektrischer Nutzfahrzeuge zu einem zusätzlichen Engpass, der die Umsetzung der ehrgeizigen CO₂-Reduktionsziele weiter erschwert“, so Scheel.

Der ZDK sieht in der Entscheidung des Europäischen Parlaments eine vertane Chance, die Verkehrswende effektiv voranzutreiben und kurzfristig Emissionen zu reduzieren. „Wir appellieren an die politischen Entscheidungsträger, technologieoffene Lösungen zu fördern und die notwendigen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen“, betont Scheel. „Wir werden uns auf Europa- und Bundesebene weiterhin nachdrücklich dafür einsetzen, dass sowohl der Carbon Correction Factor als auch ein realistischer Zulassungsrahmen für E-Fuels gesetzt wird.“

Ein Ansatzpunkt könnte sein, dass das Europäische Parlament vorschlägt, synthetische Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs so zu definieren, dass sie zu 70 Prozent durch den Einsatz von erneuerbaren Energien gewonnen werden. Dieser sinnvolle Ansatz sollte von der EU-Kommission im weiteren Verfahren des delegierten Rechtsakts zur Genehmigung von synthetischen Kraftstoffen als CO₂-neutrale Alternative für Pkw aufgegriffen werden.

Technik & Umweltschutz

Elektromobilität stärken:

Initiative des Verkehrsministeriums für mehr Ladepunkte entlang von Bundes- und Landesstraßen

Private Investoren können sich ab sofort um Parkplatzflächen entlang von Bundes- und Landesstraßen bewerben, um dort öffentlich zugängliche Ladepunkte zu errichten. Damit soll die Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg weiter ausgebaut werden.

Für die schnelle Förderung der Elektromobilität ist es wichtig, dass es ein möglichst engmaschiges Netz von Ladepunkten gibt. Das Land kann die Ladeinfrastruktur nicht selbst zur Verfügung stellen, aber für den Platz sorgen, damit private oder öffentliche Unternehmen die Flächen nutzen können. Mit der Datenbereitstellung über das FlächenTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur geht das Land beim Ausbau der Ladeinfrastruktur nun einen konkreten Schritt weiter. Über das Tool sind ab sofort 130 bundes- und landeseigene Parkplatzflächen entlang von Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg abrufbar.

Private Investoren können sich formlos auf die online gestellten Parkplatzflächen bewerben. Ziel ist, die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter auszubauen. Verkehrsminister Winfried Hermann betonte: „Die Bereitstellung von geeigneten Flächen ist entscheidend für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur.“

Und das ist entscheidend für die Elektrifizierung des Verkehrs und für den Klimaschutz. Wir möchten mit der nun gestarteten Landesinitiative hierzu einen Beitrag leisten.“

Nach der Bewerbung sichten die Regierungspräsidien in Stuttgart, Tübingen, Karlsruhe und Freiburg mit Unterstützung der unteren Verwaltungsbehörden die eingegangenen Anfragen und nehmen anschließend Kontakt mit den privaten Interessenten auf. Bei einer Übereinkunft wird eine Sondernutzungserlaubnis zur Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur ausgestellt.

Plattform FlächenTOOL führt Angebot und Interessenten zusammen. Geeignete Flächen für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur be-

reitustellen, ist eine große Herausforderung. Privaten Investoren steht mit dem FlächenTOOL ein wichtiges Hilfsinstrument zur Verfügung. Auf der digitalen Informationsplattform werden Flächen angeboten, auf



welchen Ladeinfrastruktur errichtet werden kann. „Wir freuen uns, dass das Land Baden-Württemberg mehr als 100 Flächen zur Errichtung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im FlächenTOOL zur Verfügung stellt und so ein Zeichen für die Elektromobilität setzt. Durch die Nutzung des TOOLS wird der Prozess zwischen privaten Investoren und Behörden erleichtert und so der Ausbau vor Ort beschleunigt. Jede neu eingetragene Fläche bringt den Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland voran“, so Johannes Pallasch, Sprecher der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur und Bereichsleiter der NOW GmbH. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur plant, unterstützt und begleitet im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) und unter dem Dach der bundeseigenen NOW GmbH die Aktivitäten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland. Zusätzlich werden schrittweise weitere Landesflächen aus dem Bereich der Staatlichen Vermögens- und Hochbauverwaltung Baden-Württemberg in das FlächenTOOL eingetragen.

HANDWERK BW-Positionspapier Energie

Baden-Württemberg hat sich verpflichtet für den Verzicht auf fossile Energieträger und den massiven Ausbau erneuerbarer Energien. Bis 2040 will das Land klimaneutral sein. Dieses Ziel erfordert eine tiefgreifende Transformation und infrastrukturellen Umbau des Landes, der die Gesellschaft und das Handwerk vor eine große Herausforderung stellt. Das Handwerk spielt dabei eine entscheidende Rolle. Damit das Handwerk sein ganzes Potenzial entfalten kann, braucht es wettbewerbsfähige, mittelstandsgerechte Rahmenbedingungen und ein gesellschaftliches Umdenken. An erster Stelle braucht es dafür ein energiepolitisches Gesamtkonzept. HANDWERK BW hat sich energiepolitisch positioniert.

Welche Handlungsfelder dabei aus Sicht von HANDWERK BW in den Blick genommen werden müssen, stellt das aktuelle Positionspapier dar:

- Energieeffizienz
- Stromsystem der Zukunft
- Smarte Wärmewende
- Zukünftige Rolle von Gas
- Versorgungssicherheit für BW
- Nachhaltige Mobilität

Das Positionspapier Energie von HANDWERK BW ist modular aufgebaut. Die hohe Dynamik im Bereich der Energiepolitik erfordert regelmäßige Anpassungen in den Positionierungen. Der modulare Aufbau erlaubt es, fortlaufend spezifische Anpassungen vorzunehmen. Ziel ist es, das Positionspapier Energie für die gemeinsame Interessenvertretung und politische Arbeit zu nutzen.

Technik & Umweltschutz

Deutscher Umweltpreis 2024

Die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) wird auch im Jahr 2024 den mit 500.000 Euro dotierten Umweltpreis – die höchstdotierte Umweltauszeichnung Europas – vergeben. Mit dem Preis werden Leistungen ausgezeichnet, die entscheidend und vorbildlich zum Umweltschutz beitragen. Die Vergabe erfolgt ausschließlich an Personen, Institutionen werden nicht ausgezeichnet. Diese Persönlichkeiten sollten in vorbildlicher Weise zum Schutz und zur Erhaltung unserer Umwelt beitragen. Der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) hatte diesbezüglich gebeten, Vorschläge für die Vergabe des Umweltpreises 2024 zu ma-

chen. Soweit die Personen bekannt waren, die für eine Nominierung in Frage kommen, wurde gebeten, diese Preisträgervorschläge online bis spätestens 5. Januar 2024, unter www.dbu.de/ureg, Registrierungs-Pin: 9270, Passwort: prngie, zu melden. Parallel sollte beim ZDH eine kurze Information an Frau Schrod unter der E-Mail-Adresse schrod@zdh.de erfolgen. Ausführliche Hinweise zu den angesetzten Prüfkriterien für die Nominierung zum Umweltpreis sowie den Vergabekriterien finden Sie auf der Internetseite der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) unter www.dbu.de.

Recht & Steuern

Reparatur- und Wartungsinformationen: – EuGH-Urteil zum Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller

• EuGH-Urteil für eine Entlastung der Kfz-Betriebe und einen fairen Wettbewerb

Der Europäische Gerichtshof hat sich innerhalb kurzer Zeit zweimal mit dem Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller beschäftigt.

EuGH-Urteil zum Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller.

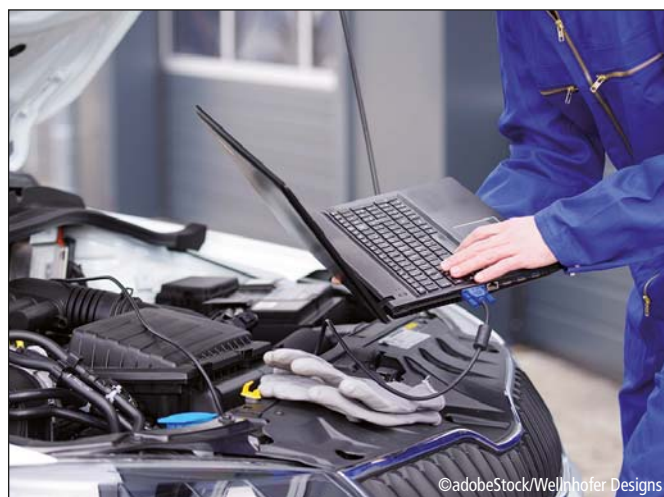
Der Europäische Gerichtshof (EuGH, Az.: C-319/22) hat in seinem Urteil in der Rechtssache Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA) gegen Scania CV AB (Rechtssache C-319/22) erneut die Datenüberlassungspflichten der Automobilindustrie gegenüber unabhängigen Wirtschaftsteilnehmern wie Werkstätten, Ersatzteihändlern und Herausgebern technischer Informationen bestätigt. Im Mittelpunkt stand diesmal die Klage des GVA gegen den Lkw-Hersteller Scania CV AB auf Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

Im Mittelpunkt der Entscheidung stand die Frage, welche Informationen für die Reparatur und Wartung von Fahrzeugen in welcher Form zur Verfügung gestellt werden müssen. Weitere Kernfrage des Rechtsstreits betraf den Zugang zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) und deren Rolle als potenziell personenbezogenes Datum im Rahmen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).

Gemäß der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 müssen Fahrzeughersteller unabhängigen Marktteilnehmern technische Informationen in Form von „maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Datensätzen“ zur Verfügung stellen. Lange Zeit war umstritten, ob dies für alle Kategorien von technischen Informationen gilt, ob Fahrzeughersteller die FIN ihrer Fahrzeuge angeben und in welchem Format die Informationen bereitgestellt werden müssen.

Der EuGH hat diese Fragen nun zugunsten der unabhängigen Marktteilnehmer beantwortet. Nach dieser Entscheidung müssen für die Reparatur und Wartung der Fahrzeuge die Fahrzeughersteller die jewei-

lige FIN und alle damit zusammenhängenden technischen Informationen als Datensätze in einem Format anbieten, das für eine direkte elektronische Verarbeitung geeignet ist. Die Datenbanken, die die Fahrzeughersteller vorhalten, müssen umfassend durchsuchbar sein. Die Suche muss nicht nur nach der FIN, sondern auch nach den vorgesehenen „zusätzlichen Merkmalen“, z. B. Radstand, Motorleistung oder Ausstattungsvariante, möglich sein sowie Informationen über alle Originalteile des Fahrzeugs enthalten.



Unabhängige Marktteilnehmer müssen in der Lage sein, technische Informationen aus dem Format zu extrahieren, in dem die Fahrzeughersteller ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung stellen, und diese Daten unmittelbar nach ihrer Erfassung für die Weiterverwendung zu speichern. PDF-Dateien werden dieser Anforderung nicht gerecht. Eine Datenbankschnittstelle, die eine maschinengesteuerte Abfrage ermöglicht, muss jedoch nicht vorgehalten werden.

Recht & Steuern

Fortsetzung von Seite 9

Auswirkungen für Betriebe im Kfz-Gewerbe

Dieses Urteil bringt weitere Klarheit zum Umfang und zur Art und Weise, wie Fahrzeughersteller den unabhängigen Wirtschaftsakteuren (z. B. Reparaturwerkstätten und Ersatzteilhändler) Zugang zu Reparatur-, Wartungs- sowie Ersatzteilinformationen gewähren müssen. Konkret bedeutet dies, dass unabhängigen Marktteilnehmern Zugang zu technischen Informationen, wie u. a. über Originaleile des Fahrzeugs, nicht nur auf der Grundlage der FIN, sondern auch auf der Grundlage von zusätzlichen Merkmalen ermöglicht werden muss.

• EuGH-Urteil für eine Entlastung der Kfz-Betriebe

EuGH-Urteil für eine Entlastung der Kfz-Betriebe und einen fairen Wettbewerb

In der Rechtssache Carglass GmbH/A.T.U Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG gegen FCA Italy SpA (Rechtssache C-296/22) hat sich der Europäische Gerichtshof (EuGH) für einen bedeutenden Schritt zur Entlastung der Kfz-Betriebe beim Zugang zu Fahrzeugdaten über die OBD-Schnittstelle entschieden.

Der EuGH entschied zugunsten der unabhängigen Werkstätten. Er führte aus, dass zusätzliche Schutzmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der Werkstätten beeinträchtigen und gegen die Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 verstoßen würden. Er stellte klar, dass unabhängige Wirtschaftsakteure uneingeschränkter Zugang zu den benötigten Informationen für ihre Aufgaben im Be-

reich der Fahrzeugreparatur und -wartung haben müssen, ohne dass für sie andere als die in der Verordnung vorgesehenen Bedingungen gelten. Konkret bedeutet dies, dass unabhängigen Marktteilnehmern der Zugriff auf den „vollständigen Diagnosedatenstrom“ über die OBD-Schnittstelle gewährt werden muss. Im Weiteren muss das Lesen und Schreiben von Diagnosedaten im Stillstand und während der Fahrt des Fahrzeugs ermöglicht werden.

Der EuGH erkennt an, dass die Einhaltung der UNECE-Regelung R155 zur Cybersicherheit von Fahrzeugen die Fahrzeughersteller nicht von ihren Verpflichtungen im Rahmen der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 entbindet. Der EuGH stellt klar, dass die durch die Fahrzeughersteller festgelegten Bedingungen für den Zugang zum Fahrzeug, wie eine dauerhafte Online-Anbindung und eine Registrierung beim Fahrzeughersteller, die Zugangsrechte unabhängiger Marktteilnehmer beschränken und somit nicht rechtmäßig sind.

Die Fahrzeughersteller müssen nach diesem EuGH-Urteil ihre Strategien für den Datenzugriff und die Datensicherheit überprüfen, insbesondere die von ihnen bislang geübte Zugangsgewährung.

Unabhängige Reparaturbetriebe können zukünftig möglicherweise (hier bleibt das Ergebnis einer Entscheidung des OLG Köln und evtl. später des BGH abzuwarten) von einem erleichterten Zugang zu Fahrzeugdaten profitieren, was zu einem verstärkten Wettbewerb und möglicherweise zu niedrigeren Kosten für ihre Kunden führen kann.

Unbefristete Möglichkeit einer telefonischen Feststellung der Arbeitsunfähigkeit

Die zunächst im Rahmen der Corona-Pandemie befristet geltende Möglichkeit einer telefonischen Feststellung der Arbeitsunfähigkeit, ist nach einem Beschluss des Gemeinsamen Bundesausschusses (G-BA) vom 07.12.2023 nun dauerhaft zulässig. Allerdings gelten hierfür folgende Voraussetzungen:

- Eine Feststellung der Arbeitsunfähigkeit im Rahmen einer Videosprechstunde ist nicht möglich (beispielsweise mangels eines entsprechenden Angebots seitens der Vertragsärztin/des Vertragsarztes).
- Telefonische Anamnese
- Erkrankung weist keine schwere Symptomatik auf (Erkrankung mit voraussichtlich kurzer Dauer und regelmäßig mildem Verlauf)
- Die Personen müssen der Vertragsärztin oder dem Vertragsarzt oder einer anderen Vertragsärztin oder einem anderen Vertragsarzt derselben Berufsausübungsgemeinschaft aufgrund früherer Behandlung unmittelbar persönlich bekannt sein.
- Eine Folgebefreiung ist nicht möglich (Ausnahme: Die Arbeits-

unfähigkeit wurde bereits zuvor aufgrund unmittelbarer persönlicher Untersuchung wegen derselben Erkrankung festgestellt..

- Bis zu fünf Kalendertage

Zwar konnte die dauerhafte Möglichkeit der telefonischen Arbeitsunfähigkeit nicht verhindert werden, jedoch unterliegt diese zumindest engen Grenzen. Die unmittelbar persönliche Untersuchung bleibt weiterhin Standard für die Feststellung der Arbeitsunfähigkeit.



Recht & Steuern

Bei der Werbung für Waren in Pfandbehältern ist der Pfandbetrag gesondert anzugeben

Der Bundesgerichtshof (BGH, Az.: I ZR 135/20) hat einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH, Az.: C-543/21) folgend entschieden, dass derjenige, der als Anbieter von Waren gegenüber Verbrauchern unter Angabe von Preisen wirbt, nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Preisangabenverordnung (PAngV) a.F. (§ 3 Abs. 1, § 2 Nr. 3 PAngV n.F.) den Gesamtpreis anzugeben hat. Der Gesamtpreis schließt aber nicht den Pfandbetrag ein, der beim Kauf von Waren in Pfandbehältern zu entrichten ist.

Fazit:

1. Wer für Waren oder Leistungen wirbt, hat generell dem Gesamtpreis anzugeben. Gesamtpreis ist der Preis, der einschließlich der Um-

satzsteuer und sonstiger Preisbestandteile für eine Ware oder Leistung zu zahlen ist.

2. Eine Ausnahme davon gilt, wenn auch ein Pfandbetrag gefordert wird. Dann ist dessen Höhe neben dem Gesamtpreis anzugeben und nicht in diesen einzubeziehen.
3. Somit ist in einem solchen Fall die Preisangabe z.B. für eine Ware (einschließlich Umsatzsteuer und sonstiger Preisbestandteile) anzugeben und zusätzlich der Hinweis „zzgl. ... Euro Pfand“.
4. Sollten sich aus dem Urteil nach Veröffentlichung der Urteilsgründe weitere Erkenntnisse ergeben, wird darauf zurückgekommen.

Betriebswirtschaft

Steuerliches Reisekostenrecht:

BMF-Schreiben zu Auslandspauschalen ab 1. Januar 2024

Das Bundesfinanzministerium (BMF) hat das Anwendungsschreiben „Steuerliche Behandlung von Reisekosten und Reisekostenvergütungen bei betrieblich und beruflich veranlassten Auslandsreisen ab 1. Januar 2024“ veröffentlicht.

Das BMF-Schreiben enthält eine Übersicht der ab dem 1. Januar 2024 geltenden Pauschbeträge für Verpflegungsmehraufwendungen und Übernachtungskosten im Ausland. Gegenüber dem vorherigen Schreiben wurden verschiedene Auslandspauschalen angepasst (erkennbar am Fettdruck). Ein klarstellendes Beispiel erläutert die Höhe der Verpflegungspauschale bei mehrtägigen Auslandsreisen in verschiedene Länder mit zwischenzeitlicher Rückkehr zur Wohnung (vgl. Seite 2 des BMF-Schreibens).



EU-Kommission veröffentlicht Prognose

Am 15. November hat die EU-Kommission ihre volkswirtschaftliche Herbstprognose veröffentlicht.

EU

Im Vergleich zur Sommerprognose haben sich die Wachstumsaussichten leicht verschlechtert. So wird in der EU für 2023 ein Wachstum von 0,6 Prozent erwartet, wo die Sommerprognose noch 0,8 Prozent angegeben hatte. Auch die Erwartung für 2024 fällt mit 1,3 Prozent etwas niedriger aus, als ursprünglich angenommen mit 1,4 Prozent. Hauptgründe sind die hohen Lebenshaltungskosten, die schwache Auslandsnachfrage und die Straffung der Geldpolitik der EZB. Die letzte EZB-Zinserhöhung fand im September statt.

Deutschland

Während die Sommerprognose ein Schrumpfen von 0,4 Prozent vorhergesagt hatte, wird der Rückgang nun auf 0,3 Prozent prognostiziert. Für 2024 fällt die Wachstumsvorhersage mit 0,8 Prozent statt 1,1 Prozent negativer aus als in der Sommerprognose.

Die Inflationserwartung für 2023 sinkt leicht von 6,4 auf 6,2 Prozent, bleibt aber immer noch höher als in den anderen großen Euro-Staaten.

Aktuell

Licht-Test 2023:

Über ein Viertel der Pkw mit Beleuchtungsmängeln

Beim Licht-Test 2023 hatte mehr als jeder vierte Pkw (27,4 Prozent) Mängel bei der Beleuchtung. Insgesamt haben die Kfz-Betriebe fast 50.000 Mängelberichte zur Verfügung gestellt. „Wenn jedes Jahr mehr als ein Viertel der Fahrzeuge mit defekter Beleuchtung unterwegs sind, ist das ein Alarmsignal“, warnt ZDK-Präsident Arne Joswig.

Im Oktober haben wieder insgesamt vier Millionen Fahrzeuge eine diesmal pinkfarbene Plakette hinter die Windschutzscheibe erhalten als sichtbares Zeichen, dass die Beleuchtung überprüft und korrigiert wurde.

Weil nicht bei jedem Test eine Plakette geklebt wird, ist die Zahl der durchgeführten Überprüfungen in der Praxis sogar noch deutlich höher. Die Hauptscheinwerfer stehen mit 18,7 Prozent wieder an erster Stelle der Mängelstatistik. Zu niedrig eingestellte Scheinwerfer sind in 7,7 Prozent bemängelt worden. Das führt zu einer verringerten Sichtweite und

reduziert damit die Sicherheit. Besonders gefährlich: Bei 3,4 Prozent war ein Hauptscheinwerfer sogar komplett ausgefallen.

Viele Polizeidienststellen haben sich an der Verkehrssicherheitsaktion beteiligt und in den Bundesländern Beleuchtungskontrollen durchgeführt, um so die Autofahrerinnen und Autofahrer für das Thema Fahrzeuglicht zu sensibilisieren. Bei Verkehrskontrollen signalisiert die aktuelle Plakette der Polizei: Licht ist geprüft! Begleitet wurde der Test durch Berichterstattung in Medien sowie einen TikTok-Kanal zur Sensibilisierung junger Autofahrender.

Laut ZDK-Präsident zeigt die weiterhin gute Beteiligung, dass der Licht-Test eine sehr wichtige Verkehrssicherheitsaktion ist, um den Schutz aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Die Werkstätten bieten die Überprüfung kostenlos an und geben damit einen dreistelligen Millionenbetrag an die Autofahrer weiter.

Existenzielle Risiken abwehren – einfach entscheiden

Immer häufiger führen Managerfehler in Deutschland zu Vermögensschäden für Unternehmen. Viele Firmen wiegen sich jedoch in falscher Sicherheit, wenn es darum geht, sich verlorenes Geld wiederzuholen. Zwar stehen Organmitglieder für Pflichtverstöße mit dem gesamten Privatvermögen gerade. Viele Streitfälle führen jedoch zu langwierigen Auseinandersetzungen vor Gericht. Und was nützt der beste Richterspruch, wenn das betroffene Organmitglied gar nicht zahlen kann? Dann droht Privatinsolvenz und das Unternehmen bleibt trotzdem auf dem Schaden sitzen.

Eine D&O-Versicherung bietet für solche Situationen das nötige Sicherheitsnetz. Einerseits schützt die D&OPolice Entscheider im Ernst-

fall vor dem finanziellen Ruin. Andererseits leistet die „Managerhaftpflicht“ einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Unternehmensbilanz:

- Alle Organmitglieder unter einer D&O-Police versichern
- Unternehmensbilanz und Reputation aktiv schützen
- Risiken mit bis zu 30 Millionen Euro Deckungssumme absichern.

Interessenten wenden sich an:

Andreas Konietzny

Generalagentur im Kfz-Gewerbe

Tel.: 0711-230850-60

Mobil: 01522-8923468

andreas.konietzny@nuernberger-automobil.de

<p>KFZ-MEISTER SHOP Für Alleskönner!</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausbildungsbetrieb Altfahrzeug-Annahme anerkannte Werkstatt Fachbetrieb für Hybrid- und Elektrofahrzeuge Gebrauch Qualität und Sicherheit Anerkannter Betrieb Motorrad-AU (AUK) Anerkannter Betrieb für Gassystemprüfung (GSP) Service Fachbetrieb für Kfz-Klimaanlagen-Service Abgasuntersuchung anerkannte Werkstatt <p>www.kfz-meister-shop.de 24 Stunden geöffnet</p>	<p>KFZ-MEISTER SHOP Für alle Meister!</p> <p>KRAFTFAHRZEUG GEWERBE</p> <p>Meisterbetrieb der Kfz-Innung</p> <p>Wir können Auto.</p> <p>www.kfz-meister-shop.de 24 Stunden geöffnet</p>	<p>KFZ-MEISTER SHOP Für Hingucker!</p> <p>Unfall Autobaust-Muster</p> <p>0123-456789</p> <p>Gute Fahrt!</p> <p>KRAFTFAHRZEUG GEWERBE</p> <p>Meisterbetrieb der Kfz-Innung</p> <p>www.kfz-meister-shop.de 24 Stunden geöffnet</p>
---	--	---