



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE



KFZ-INFO

Juni 2023
Mitteilungen der Innung
des Kraftfahrzeuggewerbes
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Verband	Seite	4-5
Handel	Seite	5-7
Tankstellen	Seite	7-8
Technik + Umweltschutz	Seite	8-9
Aktuell	Seite	10
Recht + Steuern	Seite	10-11
Innung	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 21/4 96 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

SERMA

**Standardisierter Zugang zu
diebstahl- und sicherheitsrelevanten
Reparatur- und Wartungsinformationen**

Ab 30. Juli 2023 kein Zugriff auf diebstahl- und sicherheitsrelevante Fahrzeug-OBDFunktionen sowie Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) in den Fahrzeugherstellerportalen und über die Hersteller-Diagnosegeräten.

Für den Zugriff auf diebstahl- und sicherheitsrelevante RMI benötigen Sie zusätzlich zu Ihren bisherigen Logindaten ein personalisiertes elektronisches Zertifikat. Das elektronische Zertifikat erhalten Sie nach Überprüfung Ihres eingereichten Antrages und Ihrer Unterlagen. Alle weiteren Informationen dazu finden Sie unter <https://www.serma.eu/>.

Die Konformitätsbewertungsstelle SERMA hat die Aufgabe, Ihren Antrag auf Zulassung und den Antrag auf Autorisierung Ihrer Mitarbeiter zu überprüfen und erteilt Ihnen nach positivem Prüfergebnis die Zugangsberechtigung zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI). Dazu erhalten Ihre zuvor autorisierten Mitarbeiter ein personalisiertes, elektronisches Zertifikat über eine App direkt auf das Smartphone.

Innung

Kraftfahrzeuggewerbe Rhein-Neckar-Odenwald spricht 191 Gesellen/innen frei

Die Innung des Kfz-Gewerbes Rhein-Neckar-Odenwald, einer der größten Ausbilder in der Region, hat am 2. Mai 2023 im Rahmen einer Feierstunde auf dem Mannheimer Maimarkt insgesamt 191 Kfz-Mechatroniker/innen in den Gesellenstand verabschiedet. Bei der Freisprechungsfeier im Handwerkerzelt, bei der außer den Junggesellen auch Prüfer und Lehrer sowie viele Freunde und Verwandte teilnahmen, betonte Obermeister Dietmar Clysters die Herausforderungen, die der Beruf mit sich bringt. In wenigen Branchen gab es in so kurzer Zeit so viele



Veränderungen wie im Kfz-Handwerk. Nicht nur die Elektromobilität und Wasserstoffantrieb sind neue Lernfelder, sondern auch Assistenzsysteme wie Abstandswarner und Spurhalteassistent. Dies sind nur einige Innovationen, die zeigen wie sich der Beruf zum High-Tech Beruf entwickelt hat. Dies bringe neue Herausforderungen für die Auszubildenden und auch in der Ausbildung. „Wer sich hier wiederfindet, kann im Kfz-Handwerk Karriere machen und Zukunft mitgestalten“, motivierte Obermeister Clysters die Junggesellen. Klaus Hofmann, Präsident der Handwerkskammer Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald lobte in seinen Grußworten die erbrachten Leistungen. Die Freisprechung zeige, dass Handwerk Zukunft hat und die Ausbildung in einem Handwerksberuf gute Möglichkeiten bietet. Wichtig sei, sich immer weiterzubilden um mit der technischen Entwicklung Schritt zu halten. Die Handwerkskammer unterstützt hier mit vielfältigen Angeboten. Symbolisch wurde der neue Lebensabschnitt mit der Freisprechung durch Obermeister Dietmar Clysters vollzogen. Die besten Auszubildenden und deren Ausbildungsbetriebe erhielten eine Auszeichnung für Ihre herausragende Leistung. Bei der anschließenden Zeugnisübergabe, die musikalisch von Tamara Pusch begleitet wurde, gab es für die Junggesellen Gelegenheit sich über die Ergebnisse auszutauschen. Die Tatsa-

Radwechsel in Rekordzeit!

Während des Mannheimer Maimarktes hat die Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald gemeinsam mit der Bildungsakademie Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald eine Radwechsel-Challenge ausgerichtet. Sieger sollte der sein, der am Ende am schnellsten ein Rad – ohne – Schlagschrauber an einem PKW wechselt. An den Maimarkt Tagen gab es in der Halle des Handwerks einen harten Kampf um Sekunden. Die Erstplatzierten lagen nur Zehntel auseinander, so dass es bis zum letzten Tag spannend blieb. Am Ende gewann Rafael Eckert aus Sinsheim den Wettbewerb und erhielt aus der Hand von Obermeister Dietmar Clysters und Vorstandsmitglied Manfred Brenner den 1. Preis, einen Ferrari Bausatz von Lego-Technik überreicht. *Di/ Foto: Innung*

che, dass sich viele junge Menschen mit Ihrem Gesellenbrief auf der Bühne vor dem Kfz-Logo fotografieren ließen, zeigt den Stolz auf die erbrachte Leistung.



Ehrung der Prüfungsbesten v.l.n.r.: Christina Stephan, Manfred Brenner (Vorstand Kfz-Innung), Carlos Oliver Balz, Kevin Schmitt, Dietmar Clysters (Obermeister Kfz-Innung), David Weber, Klaus Hofmann (Präsident Handwerkskammer Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald), Luca Heinzmann, Aaron Glass
Foto: Wagenblaß /HWK

Folgende Auszubildende und Betriebe wurden im Rahmen der Feierstunde für besondere Leistungen geehrt:

Kevin Schmitt, Autohaus Gramling GmbH&Co KG, Mosbach
Christina Stephan, Autohaus Gramling GmbH&Co KG, Walldürn
Carlos Oliver Balz, BMW AG Niederlassung Mannheim
Aaron Glass, Bosch Service Brenner GmbH, Mannheim
Luca Heinzmann, Stefan Geisser GmbH, Leimen
David Weber, Käsmann GmbH, Mosbach

Weitere Daten zur Ausbildung:

Die Gesellenprüfung wurde an drei Standorten im Bezirk der Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald abgenommen:

Mannheim (8 Prüfungstage),
Mosbach (4 Prüfungstage),
Heidelberg (5 Prüfungstage)

Insgesamt haben 189 männliche und 2 weibliche Prüflinge die Prüfung abgelegt.

Davon haben 9 nicht bestanden.

39 Prüfer waren insgesamt in die Prüfung eingebunden

Aktuell erlernen im Innungsgebiet 643 Auszubildende den Beruf des Kfz-Mechatronikers. (Stand: 31.12.2022)



v.l.n.r.: Harald Gross (Geschäftsführer) Dietmar Clysters (Obermeister); Rafael Eckert (Gewinner), Manfred Brenner (Vorstand Kfz-Innung und Sponsor des Preises)

Verband

Umfrage Bürokratieabbau – Betriebe immer stärker belastet

Allen Abbau-Initiativen zum Trotz: In den letzten fünf Jahren hat der bürokratische Aufwand bei den Handwerksbetrieben im Land gefühlt zugenommen. 83 Prozent der Betriebe gaben an, dass der bürokratische Aufwand gestiegen ist. Das zeigt eine neue Umfrage von Handwerk BW.

„Die Antworten unserer Betriebe zeigen ganz klar: Die von uns eingeforderten Entlastungen der Betriebe und Bürger sind notwendiger denn je. Ob das Ziel einzelne wirksame Entlastungen sind oder gar ein Landesentlastungsgesetz – letztlich kommt es darauf an, dass überhaupt etwas passiert. Die im Offenen Brief von Handwerk BW und sieben weiteren Spitzenorganisationen an den Ministerpräsidenten geäußerte große Sorge um das Land wird in weiten Teilen der Wirtschaft und auch der Bevölkerung als berechtigt empfunden“, kommentiert Handwerk BW-Präsident Rainer Reichhold.

Besonders die Notwendigkeit, sich ständig an neue Regelungen anpassen zu müssen, habe zum gestiegenen Aufwand in den Betrieben beigetragen, so die Umfrage des Verbands. Dazu kämen eine steigende Zahl neuer Nachweis-, Dokumentations- und Meldepflichten und die Dauer von Verwaltungsverfahren. Reichhold: „Für die Zukunft muss das heißen: Weniger ist mehr. Dafür bessere und durchdachtere Regelungen und schnellere Verfahren.“ Auch die digitalen Dienstleistungen müssen ausgebaut werden.

Alarmierend: In der Konsequenz gaben rund zwei von drei Betrieben (64 Prozent) an, dass die Selbstständigkeit zunehmend unattraktiv werde. Genauso viele sprechen von weniger Zeit für die Kunden und damit längeren Wartezeiten. Rund 70 Prozent der Befragten kommunizieren digital mit der Verwaltung. Aber: Rund ein Viertel der Betriebe bemängelte, dass die digitale Kommunikation den Betrieb nicht oder kaum entlaste. Wer nicht digital kommunizierte, empfand häufig die digitalen Kommunikationswege als zu kompliziert oder es fehlte gar ein digitales Angebot. Fehlende Voraussetzungen im Betrieb waren nur selten der Grund. „Hier ist von Seiten der Verwaltung noch viel zu tun: Das digitale Angebot muss ausgebaut und benutzerfreundlicher werden.“

Die Umfrage offenbarte weitere Potenziale beim Belastungsabbau. Mehr als jeder zweite Betrieb nannte das Steuerrecht. Beim Blick in die Gewerkegruppen zeigt sich zudem, dass es in vielen Gruppen Spezialthemen gibt. So sind verkehrsrechtliche Belastungen insbesondere im Bauhauptgewerbe häufig genannt (LKW-Maut, Fahrpersonalrecht). Belastungen des Datenschutzes wurden überdurchschnittlich häufig im Kfz- und im Gesundheitsgewerbe genannt, wo schwerpunktmäßig Kundendaten von privaten Kunden verarbeitet werden.

Arbeitszeitgesetz muss grundlegend modernisiert werden

Oliver Barta, Hauptgeschäftsführer der Unternehmer BW und des Arbeitgeberverbands Südwestmetall, erklärt zur Kritik von Baden-Württembergs Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut (CDU) an den Plänen von Bundesarbeitsminister Hubertus Heil (SPD) zur Reform des Arbeitszeitgesetzes:

„Die Arbeitswelt hat sich grundlegend gewandelt. Deshalb gehört jetzt die Modernisierung des Arbeitszeitrechts ganz oben auf die Agenda. Denn sowohl Beschäftigte wie auch Betriebe wünschen sich mehr Spielräume, als heute möglich sind. Wenn die Bundesregierung nun schon die Hand ans Arbeitszeitgesetz anlegt, sollte sie diese Gelegenheit nutzen, um das Arbeitszeitrecht zeitgemäß an die betrieblichen Realitäten einer modernen Arbeitswelt anzupassen und somit auf die Bedürfnisse von Arbeitnehmern und Arbeitgebern einzugehen. Zwei Regelungen gehören dabei aus Sicht der Arbeitgeber dringend überarbeitet: So sieht die EU-Arbeitszeitrichtlinie eine Höchstgrenze nur für die wöchentliche Arbeitszeit vor, nicht aber eine tägliche Höchstgrenze wie das deutsche Arbeitszeitrecht. Diesen Spielraum sollte auch der deutsche Gesetzgeber nutzen und die tägliche Obergrenze von zehn Stunden ersatzlos streichen. Es geht nicht darum, dass die Beschäftigten länger arbeiten sollen, sondern darum, die Arbeitszeit flexibler verteilen zu können. Die EU-Vorgaben setzen klare Regelungsgrenzen zum Schutz der Beschäftigten – eine weitergehende Überregulierung durch den deutschen Gesetzgeber braucht es nicht.

Auch die gesetzliche Pflicht einer täglichen ununterbrochenen Ruhezeit von elf Stunden gehört an die Realitäten einer modernen Arbeitswelt angepasst: Zumindest dort, wo die Beschäftigten die Lage ihrer Arbeitszeit selbst bestimmen können, sollte davon in einem gewissen Umfang abgewichen werden können. Diese beiden Änderungen könnten dazu beitragen, dass – nicht zuletzt jüngere – Beschäftigte Beruf, Familie und Hobbies besser miteinander vereinbaren können, aber auch, dass Betriebe flexibler in einer globalisierten Arbeitswelt agieren können. Das wäre eine Win-Win-Situation für Arbeitnehmer und Arbeitgeber. Die Bundesregierung sollte diese Chance nun nutzen, das Arbeitszeitrecht grundlegend zu modernisieren und zu flexibilisieren, was uns ja schon seit vielen Jahren in den Koalitionsverträgen versprochen wird. Bei der Zeiterfassung muss insbesondere die Art und Weise der Aufzeichnung völlig frei gewählt werden können. Das wäre europarechtskonform. Und auch das Bundesarbeitsgericht hat diese Möglichkeit ausdrücklich bejaht. Auch die Pflicht, dass die Arbeitszeit jeweils täglich aufgezeichnet werden muss, sollte deutlich gelockert werden. Wir brauchen Regelungen, die die betriebliche Praxis im Auge behalten und praxisnahe, unbürokratische Lösungen ermöglichen. Das beinhaltet auch den Verzicht auf Regelungen, wo diese nicht zwingend erforderlich sind. Da sehen wir in diesem Entwurf noch deutlich Luft nach oben.“

Verband

Baden-Württemberg:

Kein Gas mehr schon ab 2040

Beim Energiepolitischen Gespräch der Landesregierung, bei dem auch Handwerk BW vertreten war, wurde in den Ausführungen klar, dass ab 2040 kein Gas mehr durch die Fernleitungsnetze des Landes fließen soll. Das Gas soll nach Plänen der Landesregierung und des Netzbetreibers terranets bw durch Wasserstoff ersetzt werden. Dazu erklärt Handwerk BW-Hauptgeschäftsführer Peter Haas:

„In der Sitzung wurde klar: Das viel diskutierte Verbot einer bestimmten Heiztechnik ist gar nicht so entscheidend. Viel wichtiger für Installateure und Hausbesitzer ist, dass der Gasnetzbetreiber in Baden-Württemberg ab 2040 kein Gas mehr in die Leitung geben will. Das ist in 17 Jahren. Wir können nur hoffen, dass Netzbetreiber und Versorger bis dahin flächendeckend (!) für alternative Wärmeversorgung gesorgt haben. Die Ambition ist da, die Umsetzung bleibt spannend.“

Wichtig ist jedoch: Die Informationen an Betriebe und Verbraucher aus Bund und Land zur Energiepolitik der nächsten Jahre müssen aus einem Guss sein. Nach den aktuellen Informationen des Bundeswirtschaftsministeriums können Gasheizungen bis Ende 2044 betrieben werden. Und auch im Neubau wären weiterhin Hybridheizungen, also Gasheizungen kombiniert mit Wärmepumpe, zulässig. In Baden-Württemberg soll das gemäß den heutigen Klarstellungen früher unmöglich werden.

Deshalb muss die Landesregierung mit den Bürgern Klartext sprechen. Wir gehen davon aus, dass vielen die Konsequenz dieser Pläne noch nicht bewusst ist. Wir raten daher allen Bürgern in Baden-Württemberg dringend, sich bei einer Entscheidung über ihre künftige Heizung auf diese Situation vorzubereiten – unabhängig von den Regelungen des Gebäudeenergiegesetzes aus Berlin.“

Handel

EU-Kommission verlängert Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor und aktualisiert Ergänzende Leitlinien

Die Europäische Kommission hat jetzt offiziell bekannt gegeben, dass die Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor („Kfz-GVO“) um fünf Jahre, also bis zum 31. Mai 2028, verlängert wird.

Zudem werden die Ergänzenden Leitlinien für den Kraftfahrzeugsektor aktualisiert. Diese sollen es „Unternehmen der Automobilbranche erleichtern, die Vereinbarkeit ihrer vertikalen Vereinbarungen mit den EU-Wettbewerbsvorschriften zu beurteilen, und gleichzeitig sicherstellen, dass Marktteilnehmer auf den Anschlussmärkten, einschließlich Werkstätten, weiterhin Zugang zu den für Reparatur und Wartung

erforderlichen fahrzeuggenerierten Daten haben.“ Die vollständige Stellungnahme der EU-Kommission inklusive der wesentlichen Änderungen, eines Statements von Margrethe Vestager, Exekutiv-Vizepräsidentin, zuständig für Wettbewerbspolitik sowie eines ebenfalls veröffentlichten zusammenfassenden Berichts diesbezüglich (in englischer Sprache) ist abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_23_2248.

Weitere Informationen zu diesem wichtigen Thema erhalten Sie, sobald der ZDK seine Analyse sämtlicher Details abgeschlossen hat.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Hersteller? Jetzt am IfA MarkenMonitor 2023 teilnehmen!

Der MarkenMonitor ist ein wichtiges Analyse- und Steuerungsinstrument für die Hersteller-Händler-Beziehung in den Vertriebsnetzen der Automobilwirtschaft. Er ist die führende Studie zur Attraktivität von Automobilmarken. Seit mehr als zwei Jahrzehnten analysiert das Institut für Automobilwirtschaft (IfA) damit die Zufriedenheit der Handelsstufe mit ihren Herstellern oder Importeuren. Die Kontinuität des Studiendesigns sowie die Umsetzung durch das neutrale IfA tragen unter anderem dazu bei, dass die Ergebnisse des MarkenMonitors auf der Händlerebene sowie bei Herstellern gleichermaßen Gehör finden. Damit ist die IfA-Händlerzufriedenheitsanalyse die optimale Grundlage zur Initiierung von vertriebs- und netzpolitischen Maßnahmen. Sie

benennt konkrete Anliegen der jeweiligen Handelsorganisation an den Hersteller oder Importeur – basierend auf Ihren Erfahrungen und Einschätzungen. Deshalb ist Ihre Stimme als fabrikatsgebundener Handelsbetrieb wichtig.

Ihre Meinung ist gefragt. Nehmen Sie bis zum 16.6. am MarkenMonitor 2023 teil unter: www.kfz-bw.de/monitor

Interessierten werden die Studienergebnisse kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Studie aus dem Vorjahr, der MarkenMonitor 2022, steht Ihnen zum Download zur Verfügung. Darüber hinaus können Sie unter nachstehendem Link markenindividuelle Ergebnisse einsehen: www.ifa-info.de/markenmonitor.

Handel

DAT-Barometer im April 2023 – Schwerpunkt Bestand

Auf den Straßen in Deutschland fahren vor allem Verbrenner – so könnte man in einem Satz die aktuellen Erkenntnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum Pkw-Bestand zusammenfassen. Diese Situation verändert sich, denn mit jeder einzelnen Neuzulassung wird der Pkw-Bestand mit neuen Fahrzeugen und in Teilen auch elektrifizierten Antriebstechnologien angereichert. Betrachtet man allerdings alle rund 48,8 Mio. Pkw zum Stichtag 01.01.2023, so zeigt sich, dass fast alle mit einem Verbrennermotor unterwegs waren, darunter die große Mehr-



heit mit klassischen Benzin- und Dieselantrieben. Alle alternativen Antriebe kommen in Summe auf 7,0 Prozent. Vergleicht man deren Entwicklung im Pkw-Bestand über die letzten Jahre etwas detaillierter, so sieht man, dass sich insbesondere die Zahl der rein batterieelektrischen Pkw (BEV) und der Plug-In-Hybride (PHEV) im Vergleich zum 01.01.2019 um mehr als den Faktor zehn vergrößert hat, und auch die Zahl der Mildhybride inkl. der Vollhybride ist um mehr als den Faktor fünf gestiegen. Die Zahl der BEV liegt allerdings mit insgesamt 1,0 Mio. Einheiten derzeit erst bei 2,0 Prozent. Ein weiterer relevanter Faktor für die Betrachtung des Bestandes sind die Differenzen zwischen monatlich kumulierten Neuzulassungen und der Stichtagsbetrachtung zum 01.01. des jeweiligen Jahres. Wenn alle BEV- und PHEV-Pkw, die während des Jahres 2022 neu zugelassen wurden, auch im Bestand geblieben wären, würde deren Anzahl am 01.01.2023 deutlich höher ausfallen. Es „fehlen“ aber 76.000 BEV und fast 64.000 PHEV, von denen sicherlich nicht alle stillgelegt oder aufgrund von Totalschäden verschrottet wurden. Viele dürften ihren Weg ins Ausland gefunden haben.

Pkw-Bestand weiter deutlich von Verbrennern geprägt

Während bei den gesamten Neuzulassungen 2022 alle alternativen Antriebe auf 49 Prozent kamen (inkl. Mild-Hybride), war der Anteil im gesamten Pkw-Bestand weiterhin sehr niedrig. Addiert man dort alle alternativen Antriebe, ergibt dies einen Gesamtanteil von 7,0 Prozent. 93 Prozent waren klassische Benziner und Diesel – gleiches galt für die Besitzumschreibungen. In den 7,0 Prozent alternativen Antrieben waren etwas über eine Mio. BEV im Gesamtbestand und knapp 70.000 BEV bei den Besitzumschreibungen.

Elektrifizierung schreitet langsam voran

Vergleicht man den Pkw-Bestand zum Stichtag 01.01.2023 mit dem Stichtag 01.01.2019, so sind mehrere Faktoren auffällig: Etwa eine Mio. klassische Verbrenner haben den Bestand verlassen – entweder durch Export, Abmeldung, Stilllegung oder Verschrottung. Deutlich gewachsen (um mehr als den Faktor zehn) ist dagegen die Anzahl der BEV und PHEV. Ebenfalls auffällig ist die Zahl der Mildhybride (mHEV) und Vollhybride (HEV). Sie haben um den Faktor fünf zugelegt. Unabhängig von den Antriebsarten ist der Bestand jedes Jahr kontinuierlich auf ein neues Rekord-Hoch von derzeit 48,8 Mio. gewachsen. Bis der Bestand eine hohe Elektrifizierungsquote erreicht hat, wird es dennoch viele Jahre dauern. Aktuell befinden sich im Pkw-Bestand gut eine Mio. BEV.

Deutlicher Schwund von E-Fahrzeugen in der Statistik

Auffällig bei der Betrachtung der BEV im Pkw-Bestand ist, dass deren Mengen sich anders entwickeln, als die Neuzulassungen es vermuten lassen. So wurden 2022 470.559 BEV neu zugelassen. Rein rechnerisch müsste der Pkw-Bestand um diese Menge gewachsen sein. In der Realität „fehlten“ zum Stichtag 01.01.2023 im Vergleich zum 01.01.2022 76.010 BEV. Grundsätzlich verlassen jedes Jahr zahlreiche Pkw den Bestand aufgrund von Stilllegung, Abmeldung, Verschrottung oder Export. Der Schwund bei klassischen Verbrennern lag im vergangenen Jahr bei rund 1,0 Prozent. Bei BEV waren es knapp 8,0 Prozent. Eine ähnliche Größenordnung ist bei PHEV zu beobachten.

Frühjahrsbelebung auf dem Automarkt spürbar

Nach einem sehr schlechten Start ins neue Jahr 2023 kamen die Besitzumschreibungs- und Neuzulassungszahlen deutlich in Fahrt. Besonders die Neuzulassungen mit insgesamt 281.361 Einheiten im März liegen stark über Vorjahr und Vorjahresmonat, was aktuell vor allem den gewerblichen Zulassungen zuzusprechen ist. Die weiter hohe Nachfrage nach individueller Mobilität bei privaten Endverbrauchern zeigt sich daher vor allem auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Dort konnte im März mit 560.040 Einheiten eine deutliche Steigerung seit Jahresbeginn erzielt werden.

Höhenflug der Gebrauchtwagenpreise gestoppt

Den zweiten Monat in Folge sind 2023 die Durchschnittswerte von dreijährigen Gebrauchtwagen leicht gesunken – Diesel- und Benziner gleichermaßen. Allerdings darf man nicht vergessen, dass die Anschaffungspreise weiterhin sehr hoch sind. Ein Niveau wie vor der Pandemie (durchschnittlich 55 Prozent) ist derzeit nicht in Sicht. Gebrauchtwagen bleiben daher eine hochpreisige Anschaffung, aber aufgrund der aktuell hohen Besitzumschreibungszahlen wird deutlich, dass sehr viele Menschen in Deutschland bereit waren, kräftig in ihre individuelle Mobilität zu investieren. Auffällig ist zudem, dass die prozentualen Werte von Benzinern und Diesel-Pkw sehr nah beieinander liegen.

Handel

THG-Prämie von 300 Euro trotz fallender Quotenpreise – Geld-für-eAuto.de stabil

Seit Ende 2021 kooperiert unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) erfolgreich mit der ZusammenStromen GmbH (Geld-für-eAuto.de) im Bereich des THG-Quotenhandels für Elektroautos und Ladesäulen. Dadurch können Innungsmitgliedern maßgeschneiderte Möglichkeiten zur Sicherung der THG-Quote für Elektrofahrzeuge und den Ladestrom angeboten werden. Geld-für-eAuto.de hat sich seitdem als einer der Marktführer in diesem Bereich etabliert.

Trotz der derzeitigen Herausforderungen zeigt Geld-für-eAuto.de eine starke Leistung, indem es die Garantieprämie von 300 Euro bis Mai sichert. Weitere Informationen zur Entwicklung im Bereich des Quotenhandels hat der ZDK in einer Übersicht zusammengefasst, die unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann. Weitere Informationen zur THG-Quote erhalten Sie unter: <https://www.kfzgewerbe.de/dossier/elektromobilitaet/treibhausgas-thg-minderungsquote>

Tankstellen

Gespräch mit der Aral AG

Am 20. April führte der Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG) in Bochum ein Gespräch mit Vertretern der Aral AG. Gesprächspartner von Seiten der Aral waren Achim Bothe, Marc Borggräfe, Michael Frischbier und Oliver Krawinkel, für den ZTG nahmen Markus Pillok, Jannis Verfürth, Ernst Vollmer und Jürgen Ziegner teil. Der ZTG hatte um dieses Gespräch gebeten, weil sich die finanzielle Situation vieler Aral-Pächter im COSI-System in diesem Jahr noch weiter verschlechtert hat. Herr Bothe bat zunächst darum, die Situation aus ZTG-Sicht nochmals darzustellen (vgl. Monatsdienst vom Februar 2023). Dies konnte relativ kurz gefasst werden, da sowohl der Aral wie auch dem ZTG das Schreiben betroffener Aral-Pächter aus dem Hamburger Distrikt vorlag, in welchem die derzeitigen Probleme sehr ausführlich dargestellt worden sind. Im Wesentlichen konzentrierte sich der ZTG auf diese Problempunkte:

- Die Planung der Personalkostenhöhe war bereits im letzten Jahr nicht ausreichend, da die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns auf 12 Euro ab 01.10.2022 und die damit einhergehende Erhöhung des gesamten Lohnniveaus nicht eingeplant war. In vielen Fällen kam ein erhöhter Krankenstand hinzu, wie übrigens in der gesamten deutschen Wirtschaft – der Krankenstand der Berufstätigen in Deutschland erreichte 2022 den höchsten Wert seit 25 Jahren.
- Die gegenüber dem Niveau von 2022 für 2023 geplanten Erhöhungen der Personalkosten sind nicht ausreichend, auch vor dem Hintergrund, dass die zusätzlichen Kosten aufgrund hoher Fluktuation unter den Mitarbeitern in der Tankstellenbranche offensichtlich nicht berücksichtigt werden (Bereits Entlassene und noch Einzuarbeitende müssen gleichzeitig bezahlt werden.). Zugleich ist im COSI-System Arbeitsaufwand hinzugekommen, der nicht geplant war und den es unter COFO nicht gab, bspw. der Umfang der Inventuren und die Probleme mit dem ESO-System.
- Gleichzeitig sind die Pächter nicht in der Lage, die höheren tatsächlichen Kosten mit höheren Erlösen zu kompensieren. Im Grunde sind

sie völlig darauf angewiesen, dass Aral den Kraftstoffzuschuss angemessen kalkuliert und im Bedarfsfall schnell und ausreichend BKH zahlt, denn bei einer durchschnittlichen Shop-Provision zwischen 6,0 und 7,0 Prozent können Mehrkosten nicht durch Umsatzzuwächse ausgeglichen werden, vor allem dann, wenn wie zur Zeit das Waschgeschäft eher schlecht läuft.

- In der Vergangenheit haben die Pächter darauf vertraut, dass Aral ihre Einkommen durch BKH stützte, wenn sich ohne eigene Schuld die sogenannte Gewinnopportunität (GOP) nicht einstellte. Diese BKH wurden für 2022 erst sehr spät und dann auch nur in solcher Höhe gezahlt, dass die betroffenen Pächter auf ca. drei Viertel ihrer GOP kamen, mit der Folge weiterer Liquiditätsprobleme.
- Weiterhin wies der ZTG anhand von anonymisierten Beispielen auf die spezielle Lage junger Pächter hin, die bereits kurz nach Beendigung ihres Future-Hero-Programms mehrere Tankstellen führen müssen und in einigen Fällen von erfahrenen Angestellten, die sie von Vorgängern übernehmen mussten, betrogen wurden. Mehrere dieser Pächter stehen nach Eindruck des ZTG vor dem Burnout.

Herr Frischbier bestätigte im Grunde die Wahrnehmung des ZTG in Bezug auf die Personalkostenplanung für 2022 und ebenso die Tatsache, dass die BKH nicht in der gewohnten Höhe gezahlt worden sind. Es habe schlicht an Geld gefehlt. Bereits im letzten Gespräch mit dem ZTG habe er erläutert, dass Aral mit der Ertragsseite 2022 insgesamt nicht zufrieden gewesen sei. Dies sei aber nicht „COSI-immanent“ gewesen. Der Umsatz im Shop habe auch unter Versorgungsproblemen gelitten. Die jetzige finanzielle Lage solle aber keine neue Normalität sein oder werden. In diesem Jahr laufe es bisher gut. Durch die zurückgegangenen Kraftstoffpreise seien die KS-Absätze an Aral-Tankstellen wieder gestiegen und seien über Plan, ebenso wie die Shop-Umsätze. Lediglich das Waschgeschäft sei unter Plan.

Die Einhaltung der Personalkosten sei in diesem Jahr besonders wichtig, um einen angemessenen Gewinn zu erzielen. Überschreitungen gin-

Tankstellen

Fortsetzung von Seite 7

gen zu Lasten der Partner. Allerdings arbeite Aral daran, die Mehrarbeiten durch Inventuren durch neue Strukturen abzubauen.

Auf die Frage des ZTG (die sich auch viele Partner stellen), wo denn die GOP einer Station liege, antwortete er, der Plangewinn entspreche der GOP.

Herr Bothe begrüßte zunächst die offene Diskussion. Er wolle diese Art der Kommunikation und sei sein Amt sicher nicht mit dem Anspruch angetreten; „COSI zur zerlegen.“ Das System sei notwendig, um den anstehenden Veränderungen in der Tankstellenbranche zu begegnen.

Die Branche werde sich in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts stärker und schneller verändern als je zuvor. Der Druck werde auch politisch zunehmen und Mengenverluste würden nicht durch höhere Kraftstoffmargen kompensiert werden können.

Um darauf vorbereitet zu sein, habe Aral in den vergangenen drei Jahren so viel Geld in das Netz investiert, sowohl in den Um- und Ausbau der Shops wie auch in den Aufbau der Schnellladestruktur. Dies alles sicher nicht, so Herr Bothe, weil man „mit den Partnern über Kreuz liegen will.“

Weitere Einschränkungen im Tabakwarenverkauf durch nächste Tabakproduktrichtlinie der EU – Aufruf und Anleitung zur Beteiligung am Konsultationsverfahren

Die Europäische Kommission bereitet eine Überarbeitung der derzeitigen Tabakproduktrichtlinie der Europäischen Union („TPD2“) vor. Bei der nächsten Fassung sind noch mehr Auflagen und neue einschneidende Verbote für Hersteller, den Handel und Verbraucher von Tabakprodukten, E-Zigaretten und anderen neuartigen Produkten zu befürchten. So plant die EU-Kommission u.a. Einheitsverpackungen und noch größere Warnhinweise für alle Tabakprodukte, ein Verbot von Slim-Zigaretten und Aromenverbote für E-Zigarettenliquids.

Bei der Überarbeitung der derzeitigen Tabakproduktrichtlinie muss die Kommission die Meinung von Bürgern und Betroffenen berücksichtigen und hat deswegen am 21. Februar 2023 eine zwölf Wochen laufende öffentliche Befragung auf ihrer Internetseite gestartet.

Bei dieser Thematik arbeitet der Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG) in einem Verbändebündnis mit den Verbänden des Tabakwarengroß- und Einzelhandels und der Industrie zusammen, um

möglichst alle Händler in Deutschland zur Beteiligung an der Konsultation zu bewegen. Jetzt ist Zeit zu handeln! Den Aufruf und eine konkrete Anleitung zur Teilnahme kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.



Technik + Umweltschutz

Abschlussbericht zur bundesweiten AU-/AUK-Mängelstatistik 2022 liegt vor!

Unser Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) hat alle für das Jahr 2022 eingegangenen Datensätze für die AU-/AUK-Mängelstatistik ausgewertet. Für den Erhebungszeitraum 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 kann festgehalten werden, dass aufgrund der Anzahl der erfassten Abgasuntersuchungen von über 12,2 Millionen AU-pflichtigen Kraftfahrzeugen (+22,3 Prozent Veränderung gegenüber dem Vorjahr) die vorliegenden Ergebnisse aus den 29.467 anerkannten AU-Werkstätten als repräsentativ anzusehen sind.

Die Ergebnisse zeigen, dass bei über 594.000 Kraftfahrzeugen (Pkw, Nutzfahrzeuge und Krafträder) Mängel festgestellt wurden; dies entspricht einer durchschnittlichen bundesweiten Mängelquote von 4,9 Prozent. Die Gesamtzahl der erfassten AU-/AUK-Mängel beträgt über 1,20 Millionen;

in den verschiedenen Fahrzeugkategorien wurden Mängelquoten von 2,1 Prozent bis 9,8 Prozent ermittelt. Die Ergebnisse dieser Mängelstatistik wurden denen aus dem Vorjahr gegenübergestellt; daraus geht hervor, dass die Verteilung der festgestellten abgasrelevanten Mängel, bezogen auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien, mit denen des Vorjahres vergleichbar ist. ZDK-Vizepräsident und Bundesinnungsmeister Detlef Peter Grün kommentiert die aktuelle Auswertung mit den Worten: „Die AU-Statistik belegt eindeutig den Nutzen der Abgasuntersuchung. Die Endrohrmessung und die Einführung der AÜK haben sich bewährt und sind ein wirksamer Beitrag zum Umweltschutz.“

Die vollständige Statistik kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Technik + Umweltschutz

Veröffentlichung der DGUV Regel 109-009 „Fahrzeuginstandhaltung“

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV) hat die DGUV Regel 109-009 „Fahrzeuginstandhaltung“ überarbeitet und neu veröffentlicht. Sie wurde vom Sachgebiet Fahrzeugbau, -antriebssysteme, Instandhaltung im Fachbereich Holz und Metall der DGUV unter Mitwirkung unseres Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und weiterer Verbände erarbeitet. Erforderlich wurde die Überarbeitung aufgrund der Entwicklung neuer Technologien in der Fahrzeugtechnik, die sich auf die Fahrzeuginstandhaltung auswirken.

Die DGUV Regel 109-009 (Stand: März 2023) spiegelt den anerkannten Stand der Technik für alle Bereiche des Fachgebietes Fahrzeuginstandhaltung wider und gilt unter anderem für die Instandhaltung, Änderung, Ergänzung, Restaurierung und Demontage von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in Kfz-Werkstätten sowie für die Auswahl, Bereitstellung, Verwendung und Prüfungen der dafür benutzten Anlagen und Einrichtungen (bspw. Arbeitsmittel wie kraftbetätigte Fahrzeug-Hebebühnen).

Neben redaktionellen Anpassungen zählen zu den wesentlichen Änderungen/Ergänzungen im Vergleich zu der bisherigen DGUV Regel 109-009 insbesondere:

- eine neue, themenorientierte Struktur sowie ein Glossar
- die Instandhaltung an Fahrzeugen mit neuen Antriebstechniken

- (elektrisch betriebene Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Gasantrieben)
- die Instandhaltung von Leichtbau-Fahrzeugen (Bauteile aus hochfesten Stählen sowie Kohlefasern)
- die Instandhaltung an Sicherheits-, Komfort- und Sekundärsystemen (z. B. Fahrassistenzsysteme)

Wichtig für Kfz-Werkstätten:

DGUV Regeln stellen bereichs-, arbeitsverfahrens- oder arbeitsplatzbezogene Inhalte zusammen. Sie erläutern, mit welchen konkreten Präventionsmaßnahmen Pflichten zur Verhütung von Arbeitsunfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren erfüllt werden können. Sie haben einen hohen Praxisbezug und Erkenntniswert, werden von den beteiligten Kreisen mehrheitlich für erforderlich gehalten und können deshalb als geeignete Richtschnur für das betriebliche Präventionshandeln herangezogen werden.

Die DGUV Regel 109-009 „Fahrzeuginstandhaltung“, die als umfassende Leitlinie für alle Betriebe gilt, die sich im Werkstattbereich mit der Wartung, Reparatur, Instandhaltung und dem Service an Fahrzeugen beschäftigen, wird als gedruckte Version voraussichtlich ab Mai 2023 bei der DGUV bestellbar sein. Bereits jetzt kann die DGUV Regel 109-009 auf der Publikationsseite der DGUV heruntergeladen werden.

Einführung der Messung der Partikelanzahlkonzentration (PN-Messung) zum 1. Juli 2023!?! – aktuelle Entwicklung

Am 21. April 2023 fand die dritte Sitzung der Arbeitsgruppe zur Bewertung und Beurteilung der Verfügbarkeit der PN-Messgeräte des Bundesverkehrsministeriums unter Beteiligung der Länder statt.

Die Hauptkriterien für die Feststellung der Verfügbarkeit der kalibrierten PN-Messgeräte sind erstens die Anzahl und zweitens eine flächendeckende und homogene Verteilung auf die berechtigten Untersuchungsstellen (Prüfstellen der Technischen Prüfstellen bzw. der Überwachungsorganisationen, anerkannte AU-Werkstätten) im Bundesgebiet. Flankierend sollen auch Aspekte wie Bürgerfreundlichkeit sowie Wettbewerbsneutralität berücksichtigt werden.

Alle diese Rahmenbedingungen wurden bei der dritten Sitzung mit der Tatsache als erfüllt bewertet, dass rund 17.000 PN-Messgeräte (11.000 Geräte bei den Prüforganisationen DEKRA und TÜV, jeweils 500 bei GTÜ und KÜS sowie weitere 5.000 bei AU-Werkstätten bzw. auf Lager bei den Großhändlern) im Bundesgebiet verteilt sind und weitere 3.000 bis 4.000 Messgeräte monatlich folgen werden. Damit können die anstehenden PN-Messungen an Dieselfahrzeugen mit der Schadstoffklasse Euro 6/Euro VI (Pkw, Nutzfahrzeuge) im Jahr 2023 problemlos in den Untersuchungsstellen, die bereits ein PN-Messgerät besitzen, beginnend geprüft werden. Aus diesem Grund spricht aus Sicht der Arbeitsgruppe mehrheitlich nichts mehr dagegen, die PN-Messung zum 1. Juli 2023 zu starten.

Bevor jedoch das Bundesverkehrsministerium über eine Verkehrsblattverlautbarung den endgültigen Einführungsstermin für die PN-Messung kurzfristig bekannt geben will, sind weitere Abstimmungen innerhalb der Bundesregierung, u. a. mit den obersten Landesverkehrsbehörden, dem Bundesumwelt- bzw. -wirtschaftsministerium usw. erforderlich. Sobald der finale Einführungsstermin feststeht und dieser im Verkehrsblatt veröffentlicht wurde, werden wir schnellstmöglich informieren.



Aktuell

Neuer ProMotor-Podcast: Data Act

Wir alle sind umgeben von Daten. Unser Handy produziert Daten in Hülle und Fülle und auch ein modernes Auto generiert um die 600 GB Daten pro Tag.

Aber wer darf auf diese Daten zugreifen? Hersteller, Werkstätten, Dienstleister?

Diese Frage bleibt aktuell noch ungeklärt, was unter anderem ein Problem für die Kfz-Betriebe darstellt.

Denn die Europäische Union hat den Data Act zur Datenregulierung zunächst priorisiert und die für das Kfz-Gewerbe wichtige sektorspezifische Regulierung noch zurückgestellt. Was



der Data Act für Autofahrer und die Kfz-Branche bedeutet und wieso er so wichtig geworden ist, erklärt Dominik Lutter vom ZDK-Europapareferat in der neuen Folge des Podcasts Pro Motor.

Zu hören ist der Audio-Podcast auf Spotify, iTunes, YouTube (<https://www.youtube.com/kfz-gewerbe>) oder Soundcloud (<https://soundcloud.com/kfzgewerbe>) und weiteren gängigen Podcast-Plattformen.

Um diesen und weitere Beiträge des ZDK bei den jeweiligen Diensten zu finden, geben Sie in deren Suchfunktion „ZDK-Podcast“ ein.

Recht + Steuern

Beginn des Kündigungsverbots bei Schwangerschaft

Das Bundesarbeitsgericht (BAG, 2 AZR 11/22) hat seine Rechtsprechung bestätigt, dass der Beginn des Kündigungsverbots von schwangeren Beschäftigten nach § 17 Abs. 1 S. 1 Mutterschutzgesetz (MuSchG) in der Weise bestimmt wird, dass von dem ärztlich festgestellten mutmaßlichen Tag der Entbindung 280 Tage zurückgerechnet werden. Diese Auslegung stehe im Einklang mit dem unionsrechtlich vorgesehenen Kündigungsverbot. Dieses solle verhindern, dass sich die Gefahr, aus Gründen entlassen zu werden, die mit dem Zustand der schwangeren Arbeitnehmerin in Ver-

bindung stehen, schädlich auf ihre physische und psychische Verfassung auswirken könne. Daher sei vom frühestmöglichen Zeitpunkt einer Schwangerschaft auszugehen, um die Sicherheit und den Schutz von schwangeren Arbeitnehmerinnen zu gewährleisten.

Durch diese Rechtsprechung kann es dazu kommen, dass eine Kündigung im Nachhinein gegen das Kündigungsverbot verstößt, wenn die Arbeitnehmerin nachträglich dem Arbeitgeber mitteilt, bereits zum Kündigungszeitpunkt schwanger gewesen zu sein.

Gleicher Lohnanspruch von Teilzeit- und Vollzeitbeschäftigten für identische Tätigkeiten

In einem aktuellen Urteil hat das Bundesarbeitsgericht (BAG, Az.: 5 AZR 108/22) zur Frage von Lohnunterschieden zwischen Teilzeit- und Vollzeitbeschäftigten sinngemäß folgendes entschieden:

Geringfügig Beschäftigte mit relativ freier eigener Arbeitszeiteinteilung dürfen bei gleicher Qualifikation für die identische Tätigkeit nicht schlechter entlohnt werden als die vom Arbeitgeber verbindlich zur Arbeit eingeteilten Vollzeitbeschäftigten. Eine ungleiche Entlohnung verstößt in diesen Fällen gegen den Gleichheitsgrundsatz des § 4 Abs. 1 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG); es sei denn, es liegt ein sachlicher Grund vor.

Fazit:

Das BAG stellt mit seinem Urteil klar, dass Teilzeitbeschäftigte nicht ohne sachlichen Grund schlechter bezahlt werden dürfen, wenn sie die gleiche Arbeit verrichten wie Vollzeitbeschäftigte. Umgekehrt macht das Gericht aber auch deutlich, dass eine differenzierte Vergütung von Voll-

zeit- und Teilzeitbeschäftigten dann möglich ist, wenn hierfür ein Sachgrund vorliegt.

Die obersten Arbeitsrichter verdeutlichen zudem, dass auch in der Nutzung eines auf den ersten Blick neutralen Arbeitszeitmodells eine nicht zu rechtfertigende Ungleichbehandlung von Teilzeitkräften liegen kann. Insbesondere darf man als Unterscheidungskriterium für eine Ungleichbehandlung nicht an die Eigenschaft der Beschäftigten als Teilzeit- bzw. Vollzeiterkraft anknüpfen. Mit dem Modell der freien Zeiteinteilung bei Teilzeitkräften und der verbindlichen Diensteinteilung bei den Hauptamtlichen wurde die Ungleichbehandlung bei der Vergütung hier aber zumindest mittelbar an das Arbeitszeitvolumens der Beschäftigten angeknüpft. Das BAG hebt dabei hervor, dass die Teilzeitbeschäftigten im Urteilsfall keinen direkten Anspruch auf die eingereichten Wünsche zur Lage und zum Umfang der Arbeitszeit hatten. Bei einem diesbezüglich tatsächlich bestehenden Anspruch der Teilzeitbeschäftigten könnte die Beurteilung eines sachlichen Grundes sicherlich auch anders ausfallen.

Recht + Steuern

Neue „Abmahnwelle“:

Vorsicht bei Versendung von Newslettern, bei denen Tools mit Serverstandorten in den USA verwendet werden

In Anlehnung an die (auf einem Urteil des Landgerichts München, Az.: 3 O 17493/20 basierenden) Abmahnwelle zu Google Fonts (Bericht im Monatsdienst Juni 2022) mahnt aktuell ein Berliner Anwalt den Einsatz von US-Tools bei der Versendung von Newslettern (z.B. Klaviyo und Mailchimp) ab. Beanstandet wird dabei, dass Programme für die Versendung von E-Mail-Newslettern eingesetzt wurden, deren mögliche Serverstandorte sich in den USA befinden. Nach Auffassung des Anwalts ist diese personenbezogene Datenverarbeitung in den USA rechtswidrig, weshalb Schadensersatz (5.000 Euro) und Anwaltskosten (ca. 1.730 Euro) geltend gemacht werden. Sollten auch Kfz-Unternehmen von solchen Auskunftersuchen und Abmahnungen betroffen sein, ist von einer vorschnellen Erfüllung der Forderungen (insbes. Zahlung) abzuraten und die Einholung von fachkundigem Rechtsrat unbedingt zu empfehlen.

Fazit:

1. Auskunftsanfragen von Betroffenen über erfolgte Datenverarbeitungen müssen von Unternehmen nach Art. 15 DSGVO grundsätzlich innerhalb von einem Monat beantwortet werden. Ansonsten riskiert man entsprechende Beschwerden der Betroffenen bei den Datenschutzaufsichtsbehörden sowie mögliche Schadenersatzforderungen.
2. Zwar ist dem ZDK bislang nicht bekannt, dass auch schon bei Kfz-Unternehmen Auskunftersuchen oder Abmahnungen des Berliner Anwalts bzw. seines Mandanten eingegangen sind. Dennoch wird von einer vorschnellen Auskunft und vor allem Zahlung abgeraten, wenn ein Kfz-Betrieb von dort kontaktiert wird. Vielmehr sollten sich betroffene Unternehmen unbedingt fachkundigen Rechtsrat über das weitere Vorgehen einholen.
3. Mit dem Rechtsbeistand ist dann zu klären, ob die Höhe der Schadenersatzforderung und der Rechtsanwaltskosten nicht deutlich zu hoch ausfallen – wobei durchaus nicht unumstritten ist, ob überhaupt bei jeder möglichen Datenübermittlung in die USA ein Schadenersatzanspruch des Betroffenen entsteht. Auch müssen erst die nächsten Wochen zeigen, ob angesichts möglicher weiterer gleichlautend versandter Schreiben ggf. ein Abmahnmissbrauch bewiesen werden kann.
4. Versenden Unternehmen Newsletter, sollten diese unbedingt prüfen, ob bei ihnen ein Newsletter-Tool im Einsatz ist, welches die über-

mittelten Daten in einem Drittland ohne ausreichende Rechtsgrundlage (vgl. § 44 ff DSGVO) – also speziell in den USA – verarbeitet. Hierzu reicht es aus, wenn sich der für die Datenverarbeitung verwendete Server in den USA befindet.

5. Bei einer möglichen Datenverarbeitung auf Servern in den USA sollten betroffene Unternehmen klären, ob der Austausch des Newsletter-Tools gegen einen Anbieter möglich ist, bei dem die Datenverarbeitung ausschließlich auf Servern in der EU erfolgt. Soll das verwendete Newsletter-Tool mit einem Serverstandort in den USA trotzdem weiter benutzt werden, müssen die Betroffenen über die Datenübermittlung in das Drittland (USA) ausreichend informiert werden und in diese Datenübermittlung ausdrücklich einwilligen.

EuGH-Urteil zum Thermofenster: Schadenersatzanspruch des Käufers gegen den Fahrzeughersteller

Sofern ein Kfz-Hersteller Fahrzeuge mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Form eines sog. Thermofensters ausgestattet hat, kann dem Käufer eines solchen Fahrzeugs ein Schadenersatzanspruch gegen den Hersteller auch dann zustehen, wenn diesem lediglich fahrlässiges Handeln zur Last gelegt werden kann. Der Nachweis einer sittenwidrigen Schädigung ist in diesem Falle nicht erforderlich.

Fazit:

Der Europäische Gerichtshof (EuGH, Az.: C-100/21) hat aufgezeigt, wie die maßgeblichen unionsrechtlichen Vorschriften auszulegen sind und was das Gericht bei der Entscheidung des Rechtsstreits zu beachten hat.

Da sich derartige Schadenersatzansprüche aber allenfalls gegen Kfz-Hersteller richten können, ist der Kfz-Handel von dieser Rechtsprechung nicht unmittelbar betroffen und hat selbst keine diesbezüglichen Schadenersatzforderungen von Käuferseite zu befürchten.

Innung

Veranstaltung des Kfz-Gewerbes Rhein-Neckar-Odenwald und der FDP Fraktion im Landtag Baden- Württemberg zum Schwerpunktthema „E-Fuels: Kraftstoff für Klimaschutz“ am 07. Mai auf dem Maimarkt Mannheim

Steeber, ZDK: Es gibt Möglichkeiten sofort mit dem Klimaschutz zu starten!

Technologieoffenheit ist der Schlüssel zum Erfolg

Unter Moderation von Dr. Christian Jung (verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Landtagsfraktion) diskutierten am 7. Mai im Forum der Handwerkskammer Mannheim-Rhein-Neckar-Odenwald auf dem Mannheimer Maimarkt ausgewiesene Experten zum Thema „Mobilität und Klimaschutz“. Teilnehmer waren Werner Steber (Geschäftsführer Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK)), Carsten Beuß (Hauptgeschäftsführer Verband des Kfz-Gewerbes Ba-Wü), Prof. Dr. Thomas Koch (Leiter Institut Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und Friedrich Haag (Sprecher der Fraktion für individuelle Mobilität). Die Begrüßung übernahm Dietmar Clysters (Obermeister der Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald), der ein Schlaglicht auf die Bedeutung von E-Fuels für die Sicherung der individuellen Mobilität der Zukunft richtete. „China investiert massiv in die Verbrennertechnologie. Wir sollten Vorhandenes sinnvoll weiternutzen. Mit synthetischen Kraftstoffen ist eine klimaneutrale Mobilität möglich. Nicht der Motor ist das Problem, sondern der fossile Kraftstoff. Wir dürfen unsere Kernkompetenz in der Verbrennertechnologie nicht in andere Länder abwandern lassen. Es ist ein Ünding, in Zeiten des Hochlaufs von Kohlekraftwerken so zu tun, als sei die E-Mobilität CO₂-frei. Mit der E-Fuels-Strategie wird der wichtige Hochlauf der Produktion gelingen. So verhindern wir neue Abhängigkeiten“, so Friedrich Haag, Sprecher für individuelle Mobilität. Carsten Beuß berichtete von einem großen Beratungsbedarf der Kundschaft in den Autohäusern. Es sei eine große Unsicherheit vorhanden. Auch auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter komme ein großer Qualifizierungsaufwand zu. Er erachtete es wenig nachhaltig, einwandfrei funktionierende Autos aus dem Verkehr zu ziehen. Für den Handel mit E-Fuels sei die gesamte Infrastruktur bereits vorhanden, habe sich bewährt und man könne sofort starten. „Die Ladeinfrastruktur reicht für die geplante e-Mobilität vorne und hinten nicht. Derzeit sind erst 6 Prozent der angepeilten 15 Mio. E-Autos im Jahr 2030 auf der Straße.



Stromnetz und Ladestrukturen sind noch Lichtjahre vom Bedarf entfernt“, gab Beuß zu bedenken. Prof. Dr. Koch zeigte sich überzeugt: „Die CO₂-Diskussion ist eher der Hebel zur Einengung der individuellen Mobilität. Die E-Mobilität hat

eine soziale Bedeutung. Diese Fahrzeuge sind sehr, sehr teuer. Viele werden sich ohne E-Fuels individuelle Mobilität nicht mehr leisten können.“ Er sprach sich für ambitionierte Reduzierungsziele des CO₂ beim Treibstoff aus, die mit entsprechenden Beimischungsquoten erreicht werden könnten. Die E-Fuels müssten dort erzeugt werden, wo regenerative Energien im Überfluss vorhanden seien. Dann wären 80 Cent Herstellungskosten je Liter durchaus vorstellbar. Die häufige Kritik an E-Fuels mit einem hohen und teuren Primärenergiebedarf bei uns und damit verbundenen Kosten von 4 bis 5 Euro je Liter kontrarierte er mit dem Vergleich, dass es schließlich auch wenig effizient sei, Zitronen in Alaska anzubauen – ebenso wie E-Fuels über die gesamte Herstellungskette im teuren Energieland Deutschland zu erzeugen. Er betonte, wie wichtig der Hochlauf von synthetischen Kraftstoffen auch für den Heizungsbereich sei. Werner Steber stellte fest: „Mit synthetischen Kraftstoffen kann man sofort in den Klimaschutz einsteigen. Diese sind problemlos nutzbar. Ich selbst habe mit unserem Demonstrationsfahrzeug zigtausende Kilometer ohne Probleme zurückgelegt.“ Er sprach zudem die große Bedeutung der Motorentechnologie für viele mittelständische Unternehmen an. Mit E-Fuels sei es im Gegensatz zur Elektrizität auch möglich, Energie über weite Strecken zu transportieren. Dies sei eine gute Möglichkeit mit der Infrastruktur sofort zu starten und die CO₂ Bilanz zu verbessern. Im Schlusswort ging Dietmar Clysters auf die Bedeutung für das Kraftfahrzeug-Handwerk in der Region ein. Allein im Innungsgebiet Mannheim-Rhein-Neckar-Odenwald sind ca. 400 Betriebe mit 4.500 Mitarbeitern und aktuell 650 Auszubildenden betroffen. „Wir sind nicht gegen Elektromobilität, jedoch für einen offenen Umgang mit möglichen Alternativen“

Weißwurst beim Benzingespräch Frühstück der Kfz-Innung auf dem Maimarkt

Zu einem lockeren Austausch über aktuelle „Benzin-Themen“ trafen sich in neuer Umgebung die Mitglieder der Kraftfahrzeuginnung Rhein-Neckar-Odenwald. Rund 90 Kfz-Fachleute hatten den Weg ins Handwerkerzelt auf dem Mannheimer Maimarkt gefunden und stärkten sich beim Frühstück mit Weißwurst und Maimarkt (Erdbeer-)Becher. Obermeister Dietmar Clysters lieferte in seiner kurzen Ansprache genügend aktuelle Themen zum Plaudern und Fachsimpeln. Der Vormittag war eine gute Gelegenheit um sich auszutauschen und kennenzulernen. Viele Betriebe nutzten die Gelegenheit auch, um anschließend am



Stand der Bildungsakademie der Handwerkskammer Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald und der Kfz-Innung zu sehen, wie aktuell für Nachwuchs im Kfz-Handwerk geworben wird. *Di / Foto: Clysters*