



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE



KFZ-INFO

Juli/August 2023

Mitteilungen der Innung
des Kraftfahrzeuggewerbes
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation	Seite	3-4
Handel	Seite	5
Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen	Seite	6-8
Handwerk / Technik / Umweltschutz	Seite	8-10
Berufsausbildung / Weiterbildung	Seite	10
Tankstellen	Seite	11
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit / Digitalisierung	Seite	11
Betriebswirtschaft / Steuern	Seite	12
Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile	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

Sommerzeit – Urlaubszeit

Der Sommer ist da, die 30 Grad Marke wurde schon Anfang Juni geknackt. Wer nicht auf die Schulferien angewiesen ist geht jetzt oder nach den Ferien in den Urlaub, Familien mit schulpflichtigen Kindern natürlich in den Ferien. Im Urlaub kann man bei einer Auszeit den Alltag hinter sich lassen und abschalten.

Urlaub bietet aber oft auch die Möglichkeit, abseits des stressigen Tagesgeschäfts, mit etwas Abstand einen Blick auf eben diesen Alltag zu werfen. Ein Rückblick auf die erste Hälfte des Jahres und vielleicht einen Ausblick auf die zweite Jahreshälfte wagen. Vieles in unserer Branche ist derzeit vom Wandel geprägt. Der Wandel im Antriebsstrang unserer Fahrzeuge, Digitalisierung, Agenturmodelle statt klassischer Handelsverträge, stetig wachsende Anforderungen und Auflagen, Mangel an gutem Personal und Auszubildenden. Die Branche erlebt gerade einen Wandel auf breiter Front, dessen Ausmaß wir heute vielleicht noch gar nicht wirklich abschätzen können. Wir entwickeln uns weiter und nutzen die Chancen, die sich uns durch die Veränderungen eröffnen. Wo die klassischen Volumenmarken aktuell Lücken im Portfolio haben kommen neue Anbieter mit neuen Modellen in den Markt und suchen Partner vor Ort. Auch neue digitale Lösungen bieten Möglichkeiten der Unterstützung in Vertrieb und Service im Alltag. Ein so dynamisches Marktumfeld wie derzeit bietet nicht nur Risiken sondern auch Chancen, die den Erfolg von morgen ausmachen werden.

Nutzen Sie Ihren Urlaub neben der nötigen Erholung vielleicht auch für das eine oder andere Gedankenspiel über die Zukunft in Ihren Betrieben. Und aus so mancher „Schnapsidee“ ist nach einem guten Reifeprozess schon ein gutes Geschäft geworden!

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Fortschrittsbericht Wasserstoff-Roadmap BW

Die Landesregierung hat den „Fortschrittsbericht zur Wasserstoff-Roadmap Baden-Württemberg“ beschlossen. Die darin festgehaltenen Maßnahmen werden in den kommenden Jahren umgesetzt, um die Wasserstoffversorgung des Landes ab spätestens 2030 zu garantieren.

Im Fokus stehen Wasserstoff-Infrastruktur und der künftige Bedarf

Die Grundlage für die Fortschreibung der Wasserstoff-Roadmap Baden-Württemberg von 2020 ist ein Sieben-Punkte-Plan des Wasserstoffbeirats BW, ein hochrangig besetztes Gremium aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kommunen und Verbänden. Als dringlichste Um-

setzungsschritte empfiehlt der Beirat, die Themen Infrastrukturausbau, die ausreichende Bereitstellung von Wasserstoff sowie das Ermitteln des künftigen Bedarfs anzugehen und politisch zu flankieren. Energieministerin Thekla Walker erklärte: „Wir wollen für Baden-Württemberg bis 2030 erste Pipeline-Anschlüsse an das deutsche und europäische Wasserstoffnetz, möglicherweise bereits ab 2028 im Raum Freiburg.“

Zugleich hat das Ministerium für Umwelt, Klimaschutz und Energiewirtschaft eine neue Wasserstoff-Bedarfsanalyse auf den Weg gebracht. Gemeinsam mit der Plattform H2BW, dem Fernleitungsnetzbetreiber terranets bw, dem Industrie- und Handelskammertag BWHK und weiteren Verbänden startete das Land Ende April 2023 eine Kommunikations-Kampagne, eine Bedarfserhebung und eine wissenschaftliche Analyse.

500 Millionen Euro Fördermittel bereits wirksam

Gleichzeitig informiert der Fortschrittsbericht über die bisher umgesetzten Maßnahmen der Roadmap – darunter eine Vielzahl an Leuchtturmprojekten. Dadurch sind bereits rund 500 Millionen Euro Fördermittel in Projekten im Land wirksam. Von hoher industriepolitischer Bedeutung sind insbesondere die fünf Important Projects of Common European Interest (IPCEI-Projekte) in Baden-Württemberg. Die Förderung dieser Projekte soll die Entwicklung von Wasserstofftechnologien entscheidend vorantreiben und Wertschöpfung im Land erhalten sowie Arbeitsplätze sichern.

Ergänzende Informationen:

Wasserstoffbedarf in Baden-Württemberg

Wasserstoff macht laut Prognose des Nationalen Wasserstoffrates vom Februar 2023 in 2040 rund 15 Prozent des Endenergieverbrauchs in Baden-Württemberg aus (bei Annahme: 197 Terrawattstunden Endenergieverbrauch in BW, davon 30 TWh Wasserstoffbedarf). Der größte Wasserstoffbedarf fällt im Energiesektor an. Jede zweite Kilowattstunde (kWh) Wasserstoff (also 50 Prozent) wird 2040 in diesem Sektor verortet. Darüber hinaus wird Wasserstoff hauptsächlich für industrielle Produktion und im Mobilitätssektor benötigt.

Wirtschaftliche Potenziale

Baden-Württemberg gehört zu den führenden Standorten in der Entwicklung und Produktion von Brennstoffzellenkomponenten und -systemen. Zusätzlich ergeben sich Potenziale für baden-württembergische

Unternehmen im Bereich der Fertigung von Elektrolysetechnologien. Besonders der Anlagenbau und der Export von Technologien und Komponenten werden sich zu wichtigen Geschäftsfeldern entwickeln.

Wasserstoffbereitstellung und Wasserstoffinfrastruktur

Zur Deckung des Bedarfs sind erhebliche Importkapazitäten und eine leitungsgebundene Infrastruk-

tur (Pipelines) notwendig, denn Baden-Württemberg wird nur zu einem geringeren Anteil selbst grünen Wasserstoff mittels Elektrolyse erzeugen können.

- Infrastruktur: Die Infrastruktur für Erzeugung, Speicherung und Transport (einschließlich Import) von Wasserstoff stellt eine zentrale Voraussetzung für den Aufbau einer Wasserstoffwirtschaft in Baden-Württemberg dar. Für 2030 kann mit einem Anschluss an das deutsche und europäische Wasserstoffnetz und Verbindungen zur Nordsee und in den Ostseeraum gerechnet werden. Weitere Ausbaustufen werden bis 2040 folgen. Bestehende Erdgasnetze können zu einem überwiegenden Teil genutzt, einige Leitungen müssen neu gebaut werden.
- Erzeugung im Land: Bis zu einer flächendeckenden Versorgung über Fernleitungs- und Verteilnetze will das Land den raschen Aufbau von Elektrolyseuren zur lokalen Erzeugung von Wasserstoff vorantreiben. Diese Insel- bzw. Clusterlösungen sollen kurz- und mittelfristig die wachsenden Bedarfe bis zu einer Pipelineanbindung decken, aber auch danach.
- Importe: Das Land hat neue Kooperationen mit Regionen wie Andalusien und Schottland vereinbart, aber auch mit Chile (beim Thema reFuels). Bestehende Netzwerke und Partnerschaften werden genutzt und Kooperationen aufgebaut, um Optionen für das Land im Bereich Wasserstoff und der technologischen Zusammenarbeit zu stärken.

Weiterführende Links:

Die Landesregierung fördert seit Jahren intensiv die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie durch unterschiedliche Förderprogramme und Maßnahmen:

<https://um.baden-wuerttemberg.de/de/energie/energiewende/wasserstoffwirtschaft>

Anlaufstelle für alle Belange zum Thema Wasserstoff ist die 2021 gegründete Plattform H2BW: <https://www.plattform-h2bw.de/>

Link zum Impulspapier des Wasserstoffbeirats BW:

<https://www.e-mobilbw.de/service/meldungen-detail/wasserstoff-beirat-bw-uebergibt-empfehlungen-an-umweltministerin-thekla-walker>



Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Beschluss der Grünen-Landtagsfraktion zum Bürokratieabbau

Sowohl die CDU- wie auch die Grünen-Fraktion haben Beschlüsse und Papiere zum Bürokratieabbau verabschiedet. Danach sollten Ministerpräsident und Landesregierung keine Hindernisse mehr haben, dem Vorschlag von Wirtschaft und Kommunen nach einem umfassenden Bürokratieabbau zu folgen, meint das Handwerk. Im Offenen Brief von Handwerk BW sowie sieben anderen Spitzenorganisationen aus Industrie, Handel, Sparkassen, Genossenschaften, Gemeinden, Städten und Kreisen wurden bereits erste Vorschläge zur regulatorischen Vereinfachung gemacht. In mehreren Positionspapieren auch des Handwerks sind längst konkrete Hindernisse in Gesetzen und Verwaltungshandeln aufgelistet. Überregulierung und Überbürokratisierung sind in erster Linie Folge schlechter Gesetzgebung, so der Dachverband Unternehmer Baden-Württemberg (UBW). Die Landesregierung sollte von überflüssigen und mit

erheblichen Bürokratielasten verbundenen Gesetzen wie beispielsweise dem Bildungszeitgesetz Abstand nehmen. Gleichzeitig muss ein systematisches Verfahren zur Berücksichtigung der Belange kleiner und mittlerer Unternehmen bei der Einführung von Landesnormen eingerichtet werden.

Die im baden-württembergischen Klimaschutzgesetz vorgesehenen verbindlichen regionalen Sektorenziele sollte das Land noch einmal überdenken. Denn es ist bereits extrem schwierig, globale Treibhausgas-Minderungsziele auf die EU und dann noch auf die Mitgliedstaaten zu verteilen. Eine noch kleinteiligere Betrachtung ist nach unserer Auffassung nicht zielführend. Mit regionalen Sektorenzielen werden die baden-württembergischen Betriebe einseitig belastet und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit unnötig beeinträchtigt.

Verkehrsausschuss im europäischen Parlament bestätigt Trilogieeinigung zur AFIR-Verordnung – EU treibt Ladeinfrastrukturausbau voran

Der Verkehrsausschuss hat die vorläufige Trilogieeinigung zur AFIR-Verordnung über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe mit großer Mehrheit angenommen.

Bis 2026 müssen mindestens alle 60 Kilometer entlang des TEN-T-Kernnetzes Ladestationen für Elektroautos mit einer Leistung von mindestens 400 Kilowatt (kW) aufgestellt werden, wobei die Leistung des Netzes bis 2028 auf 600 kW erhöht werden soll. Für Lkw und Busse gilt die Vorschrift, dass alle 120 Kilometer eine Ladestation vorhanden sein muss. Diese Stationen sollen bis 2028 auf der Hälfte der Hauptverkehrsstraßen in der EU installiert werden, und zwar je nach Straße mit einer Leistung von 1400 kW bis 2800 kW. Zudem soll es bis 2031 mindestens alle 200 Kilometer Wasserstoff-Tankstellen entlang des TEN-V-Kernnetzes geben. Dieser vorläufigen Einigung müssen nun noch das Plenum des EU-Parlaments und der Rat zustimmen.



Verkehrsausschuss im europäischen Parlament bestätigt Trilogieeinigung zur AFIR-Verordnung – EU treibt Ladeinfrastrukturausbau voran

Der Verkehrsausschuss hat die vorläufige Trilogieeinigung zur AFIR-Verordnung über den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe mit großer Mehrheit angenommen.

Bis 2026 müssen mindestens alle 60 Kilometer entlang des TEN-T-Kernnetzes Ladestationen für Elektroautos mit einer Leistung von mindestens 400 Kilowatt (kW) aufgestellt werden, wobei die Leistung des Netzes bis 2028 auf 600 kW erhöht werden soll. Für Lkw und Busse gilt die Vor-

schrift, dass alle 120 Kilometer eine Ladestation vorhanden sein muss. Diese Stationen sollen bis 2028 auf der Hälfte der Hauptverkehrsstraßen in der EU installiert werden, und zwar je nach Straße mit einer Leistung von 1400 kW bis 2800 kW. Zudem soll es bis 2031 mindestens alle 200 Kilometer Wasserstoff-Tankstellen entlang des TEN-V-Kernnetzes geben. Dieser vorläufigen Einigung müssen nun noch das Plenum des EU-Parlaments und der Rat zustimmen.

Handel

DAT-Barometer im Mai 2023: Schwerpunkt Pkw-Kaufplaner

Die Situation auf dem Automobilmarkt bleibt ambivalent. Der Neuwagenmarkt kommt zwar mäßig in Schwung, allerdings vor allem dank der Firmenzulassungen. Der Gebrauchtwagenmarkt tritt auf der Stelle – bei weiter hohen Preisen. Neuwagen scheinen zudem stärker aus dem Fokus der Kaufinteressenten gerückt zu sein. Begründet kann dies in weiterhin langen Lieferzeiten sein, vor allem aber dürfte es an den hohen Preisen und dem bei den Menschen wahrgenommenen fehlenden Angebot an bezahlbaren (Klein-)Wagen liegen. Kleinwagen sind nicht nur für Fahrerfänger interessant, sie werden auch als Zweitwagen in den Haushalten oftmals gerne genommen. Die generellen Gründe für die Anschaffung eines Pkw sind vielfältig. Oftmals wird ein Fahrzeug wegen hoher anstehender Reparaturkosten getauscht – besonders bei Gebrauchtwageninteressenten ist das momentan der Kaufgrund Nr. 1. Auch bedeutend bei diesen Autokaufplanern ist die neue berufliche oder familiäre Situation, die den Bedarf an einem Automobil wachsen lässt, während bei den privaten Neuwageninteressenten der Wunsch nach einem alternativen Antrieb stark ausgeprägt ist. Viele Autokaufplaner hatten auch bereits 2022 einen Autokauf vorgesehen, diesen aber wegen der multiplen Mangellage ins Jahr 2023 verschoben. Die Situation bleibt also weiterhin eine Herausforderung für die Endverbraucher. Viele Kompromisse müssen eingegangen und Pläne neu gefasst werden, was letztendlich den Autohändler in seiner Bedeutung als Mobilitätsmanager stärkt.

Neuwagen rücken etwas aus dem Fokus

Wer sich aktuell in der Pkw-Kaufentscheidung befindet, tendiert deutlich stärker zu Gebrauchtwagen, als das noch vor einigen Jahren der Fall war. 2019 zogen noch 52 Prozent der privaten Autokaufplaner einen Neuwagenkauf in Erwägung, im Mai 2023 ist diese Absicht (zugunsten der Gebrauchtwagen) auf nur noch 46 Prozent gesunken. Einen Gebrauchtwagen planten 2019 mit 34 Prozent ein gutes Drittel, aktuell liegt das Niveau bei 39 Prozent. Bei den meisten Pkw-Käufen ist der Ersatz des Hauptautos ausschlaggebend. Soll allerdings ein zusätzliches Auto im Haushalt angeschafft werden, dann planen mehr Pkw-Kaufplaner diesen auf dem Gebrauchtwagenmarkt zu finden (13 Prozent) als auf dem Neuwagenmarkt (7,0 Prozent).

Pkw-Kauf von unterschiedlichsten Gründen geprägt

Befragt man die Autokaufplaner nach ihren Kaufgründen, so zeigen Neu- und Gebrauchtwageninteressenten ein differenziertes Bild. Der Wunsch nach einem alternativen Antrieb war bei den Neuwageninteressenten stark ausgeprägt – gepaart mit der Aussage, man könne derzeit für den bestehenden Pkw einen guten Preis erzielen (jeweils 27 Prozent). Aber auch 22 Prozent gaben an, einen bereits für 2022 geplanten Pkw-Kauf nun durchführen zu wollen. Bei den Gebrauchtwageninteressenten gaben 45 Prozent hohe anstehende Reparaturkosten als Grund an. Bei 26 Prozent war eine veränderte familiäre bzw. berufliche Situation ausschlaggebend, 21 Prozent gaben an, sie könnten für den aktuellen Pkw einen guten Preis erzielen. Für die Endverbraucher und ihren anstehenden Autokauf bleibt der Markt eine echte Herausforderung. Zwei Drittel bestätigten, dass kleine, bezahlbare Automobile fehlen. Fast ebenso viele (64 Prozent) gaben an, dass sie ein knappes Gebrauchtwagenangebot wahrnehmen würden. Ein dominantes Thema bleiben die langen Liefer-

zeiten bei Neuwagen. 75 Prozent aller Befragten – egal welchen Kauf sie planen – haben dies als Wahrnehmung zu Protokoll gegeben. Besonders bei denjenigen, die sich derzeit mit der Anschaffung eines Neuwagens auseinandersetzen, nehmen dies 81 Prozent wahr. In herausfordernden Zeiten wird der Händler als Anlaufstelle wichtiger: Dies bestätigten 56 Prozent aller Befragten.

Kompromisse bleiben auf der Tagesordnung

Die meisten Autokaufplaner müssen auch in diesem Jahr viele Kompromisse eingehen. Die Mehrheit (53 Prozent) schwankt zwischen einer Neu- und Gebrauchtwagenentscheidung, gefolgt von wechselnden Präferenzen bei der Automarke (35 Prozent) und der Antriebsart (30 Prozent). Bei letztgenannten ist die Vielfalt der Antriebsarten für viele Autokaufplaner derzeit eine echte Herausforderung. Auch das Thema Geld bleibt bedeutend. Etwas mehr als jeder Fünfte wollte ursprünglich weniger Geld ausgeben, und auch die Frage der Finanzierung bleibt in Zeiten hoher Zinsen für 20 Prozent der Autokaufplaner keine einfache Entscheidung. Abschließend sehen 13 Prozent die Festlegung auf ein bestimmtes Fahrzeugsegment momentan als schwierig.

Gebrauchtwagen bleiben teuer

Die Wertentwicklung dreijähriger Gebrauchtwagen zeigt zwar seit Jahresbeginn leicht nach unten, allerdings ist das Gesamtniveau der Preise weiterhin sehr hoch. Benzingebrauchtwagen werden vom Handel aktuell für 69,3 Prozent ihres ehemaligen Listenneupreises verkauft, das ist eine minimale Steigerung zum Vormonat und noch weit weg von dem Niveau, was diese Fahrzeuge in den früheren Jahren (vor der Pandemie) gekostet hatten. Drei Jahre alte Dieselgebrauchtwagen liegen derzeit bei 68 Prozent ihres ehemaligen Listenneupreises. Das sind 0,4 Prozentpunkte weniger als im Vormonat, was die bislang parallel verlaufenden Kurven des Jahres 2023 wieder etwas weiter auseinanderdriften lässt.

Monatsreport Elektromobilität April 2023

Im März 2023 wurden 44.125 reine Elektrofahrzeuge (BEV) neu zugelassen, dies entspricht einer Steigerung von 35,87 Prozent im Vergleich zum Vormonat. Der Anteil an den monatlichen Neuzulassungen ist dabei mit 15,7 Prozent gleichgeblieben. Im Februar wurden außerdem 16.776 Plug-In-Hybride (PHEV) neu zugelassen. Dies entspricht einem Anstieg von 40,79 Prozent im Vergleich zum Vormonat bei einem leicht gefallen Anteil von 6,0 Prozent an den monatlichen Neuzulassungen. Im Modellvergleich entfielen die meisten Neuzulassungen von BEV auf das Tesla Model Y. Bei den PHEV verzeichnete die Mercedes C-Klasse die meisten Neuzulassungen. Im Markenvergleich steht Tesla in diesem Monat auf Platz 1. Neben den neuesten Neuzulassungsstatistiken enthält der Monatsreport wieder das aktuelle Trendbarometer, Informationen über den Ausbau des öffentlichen Ladernetzes und die Antragstatistik beim Umweltbonus mit einem Vergleich auf Bundesländer-Ebene. Zudem sind die wichtigsten Neuigkeiten aus Verband und Politik zusammengefasst. Diese und weitere Informationen stellen wir Ihnen monatlich mit dem Monatsreport Elektromobilität des ZDK zur Verfügung. Der Monatsreport Elektromobilität kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Tarifabschluss 2023:

Tarifübersicht

Berechnungsbeispiele zur Inflationsausgleichsprämie

Wir kommen zurück auf unseren Bericht im Monatsdienst 4/2023 über den Tarifabschluss der Tarifgemeinschaft (TGBW) mit der IG Metall (IGM). Zwischenzeitlich wurden mit der IG Metall die Tarifstaffeln abgestimmt.

Teil des Tarifabschlusses mit der IG Metall ist auch die Bezahlung ei-

ner Inflationsausgleichsprämie (IAP). Die TGBW hat mit der IG Metall Berechnungsbeispiele als Auslegungshilfe vereinbart, welche unter www.kfz-bw.de/monatsdienst abgerufen werden können.

Zudem wurden zur Klarstellung folgende zusätzliche Protokollnotizen in den Tarifvertrag IAP aufgenommen:

Übersicht über die Tarifgehälter				Übersicht über die Tariflöhne		
Tarifgruppe		01.11.2023 bis 30.09.2024	01.10.2024 bis 31.03.2025	Lohngruppe	01.11.2023 bis 30.09.2024	01.10.2024 bis 31.03.2025
		€	€		€	€
K1	Eingangsgeld	2.544	2.636	L 7	4.326	4.482
				L 6	4.007	4.151
K2	Eingangsgeld	2.868	2.971	L 5	3.675	3.807
	ab 3. Beschäftigungsjahr	3.026	3.135	L 4 a	3.327	3.447
	ab 6. Beschäftigungsjahr	3.327	3.447	L 4 b	3.178	3.292
				L 3	3.032	3.141
K3	Eingangsgeld	3.117	3.229	L 2	2.884	2.988
	ab 3. Beschäftigungsjahr	3.302	3.421	Übersicht über die Ausbildungsvergütungen		
	ab 6. Beschäftigungsjahr	3.675	3.807			
K4	Eingangsgeld	3.404	3.527	Ausbildungsjahr	01.11.2023 bis 30.09.2024	01.10.2024 bis 31.03.2025
	ab 3. Beschäftigungsjahr	4.040	4.185		€	€
	ab 5. Beschäftigungsjahr	4.435	4.595	1. Ausbildungsjahr	1.049	1.099
K5	Eingangsgeld	5.081	5.264	2. Ausbildungsjahr	1.111	1.161
K5F	mindestens	242	183	3. Ausbildungsjahr	1.214	1.264
				4. Ausbildungsjahr	1.272	1.322
M 1		4.090	4.237			
M 2		4.452	4.612			
M 3		5.081	5.264			

Protokollnotiz zu § 2 Ziff. 3 Abs. 1

„Die Tarifvertragsparteien sind sich einig, dass Arbeitnehmer für die Arbeitsphase im Rahmen des Blockmodells der Altersteilzeit einen Anspruch auf die Inflationsausgleichsprämie wie ein Vollzeitmitarbeiter in Höhe der Beträge gemäß § 2 Ziff. 1 und 2 haben.“

Protokollnotiz zu § 2 Ziff. 4

„Die Tarifvertragsparteien sind sich einig, dass die Inflationsausgleichsprämie zum Zeitpunkt der Auszahlung gekürzt werden kann, wenn damit wegen eines bereits feststehenden Ruhezeitraums eine spätere Rückzahlung ausgeschlossen werden kann. Ruht das Arbeitsverhältnis wider Erwarten nicht, ist der Kürzungsbetrag mit der nächsten regulären Gehaltsabrechnung abzurechnen und auszubezahlen.“

Im Rahmen der europäischen Arbeitszeitrichtlinie sind die tägliche und die wöchentliche Ruhezeit zu unterscheiden

Der Europäische Gerichtshof (EuGH, Az.: C-477/21) hat zur Frage, wie die tägliche und die wöchentliche Ruhezeit zueinander im Verhältnis stehen, sinngemäß folgendes entschieden: Die tägliche Ruhezeit kommt zur wöchentlichen Ruhezeit hinzu. Dies gilt selbst dann, wenn die erstere der letzteren unmittelbar vorausgeht. Das ist auch dann der Fall, wenn nationale Rechtsvorschriften den Arbeitnehmern eine längere wöchentliche Ruhezeit gewähren als dies in der europäischen Arbeitszeitrichtlinie vorgegeben ist.

Fazit:

Der EuGH stellt in seinem Urteil klar, dass es sich bei der täglichen und der wöchentlichen Ruhezeit um zwei autonome Ansprüche der Ar-

beitnehmer handelt, die unabhängig voneinander einzuhalten sind und sich nicht überschneiden dürfen - insbesondere bei Arbeiten am Wochenende. (Beispiel: Ein Arbeitnehmer darf bei einem Schichtende am Samstag um 22 Uhr frühestens nach 35 Stunden Ruhezeit erneut eingesetzt werden (11-stündige tägliche Ruhezeit zzgl. anschließender 24 Stunden wöchentliche Ruhezeit)).

Zwar ist im deutschen Arbeitszeitgesetz die Trennung der unterschiedlichen Ansprüche bereits normiert (vgl. § 11 Abs. 4 Arbeitszeitgesetz). Trotzdem kann die EuGH-Entscheidung Auswirkungen auf die nationale Diskussion über (tarifvertragliche) Verkürzungs- bzw. Teilmöglichkeiten von Ruhezeiten haben.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

EU-Lohntransparenzrichtlinie veröffentlicht

Nachdem sich die europäischen Gesetzgeber EU-Kommission, Rat der Mitgliedstaaten und EU-Parlament im Frühjahr dieses Jahres auf einen Kompromiss zur Richtlinie über die Lohntransparenz verständigt haben, ist der finale Rechtstext der Richtlinie (EU) 2023/970 nun im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Sie tritt am 6. Juni 2023 in Kraft. Deutschland hat nun bis zum 7. Juni 2026 Zeit, diese in nationales Recht umzusetzen bzw. das deutsche Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) anzupassen.

Kernelemente der Richtlinie sind:

- Die Richtlinie gilt für alle Arbeitnehmer, gleich ob im privaten oder öffentlichen Bereich beschäftigt, nach Tarifvertrag bezahlt oder nicht (Art. 2 Abs. 2).
- Die Lohntransparenzrichtlinie verpflichtet grundsätzlich alle Unternehmen in der EU, ihre geschlechtsspezifischen Lohnunterschiede zu melden und zu beheben. Die Mitgliedstaaten können jedoch Arbeitgeber mit weniger als 50 Arbeitnehmern von gewissen Informationspflichten gegenüber dem Arbeitnehmer ausnehmen (Art. 6 Abs. 2).
- Wenn das Lohngefälle 5,0 Prozent übersteigt (Art. 10 Abs. 1), müssen Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten zusammen mit den Arbeitnehmervertretern die Lohnunterschiede abbauen, es sei denn, dies ist auf der Grundlage objektiver, geschlechtsneutraler Kriterien gerechtfertigt.
- Arbeitnehmer haben das Recht auf Zugang zu nach Geschlechtern aufgeschlüsselten Gehaltsdaten und zu den objektiven und geschlechtsneutralen Kriterien für die Festlegung von Löhnen und Gehaltserhöhungen. Vertragsklauseln, die Arbeitnehmern die Offenlegung von Informationen über ihr Gehalt untersagen, sind nicht zulässig (Art. 7).
- Auch Arbeitsuchende sollen Zugang zu Informationen über die Gehaltsspanne bei angebotenen Stellen haben (Art. 5). Arbeitgeber dür-

fen nicht nach dem bisherigen Gehalt fragen (Art. 5 Abs. 2). Stellenausschreibungen und Berufsbezeichnungen müssen geschlechtsneutral sein (Art. 5 Abs. 3).

- Berichtspflichten (Art. 9):
Unternehmen mit mehr als 150 Beschäftigten sind bis zum 7. Juni 2027 und danach alle drei Jahre verpflichtet, über das geschlechtsspezifische Lohngefälle zu berichten, Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten jährlich. Betriebe ab 100 Mitarbeiter trifft die Berichtspflicht erstmalig zum 7. Juni 2031 und danach alle drei Jahre. Für kleinere Unternehmen ist die Berichtspflicht freiwillig (Art. 9 Abs. 5).
- Beweislast:
Die Beweislast für die Nichtdiskriminierung trägt grundsätzlich der Arbeitgeber (Art. 18 Abs. 1).
- Schutzniveau:
Die Mitgliedstaaten können Vorschriften beibehalten oder einführen, die für die Arbeitnehmer günstiger sind als die Bestimmungen dieser Richtlinie (Art. 27).

Mit Unterstützung des ZDK wird sich der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) im Rahmen des deutschen Umsetzungsverfahrens dafür einsetzen, dass die Richtlinie 1:1 in deutsches Recht umgesetzt und sämtliche in der Richtlinie für die Mitgliedstaaten eröffneten mittelstandsfreundlichen Regelungsoptionen vollumfänglich ausgeschöpft werden – wie bspw. die Flexibilität bei der Informationspflicht gegenüber Arbeitnehmern in Unternehmen mit bis zu 50 Arbeitnehmern. Es darf nicht wie bei dem – langwierigen und nun endlich abgeschlossenen - Gesetzgebungsverfahren zur Umsetzung der Hinweisgeberrichtlinie dazu kommen, dass der deutsche Gesetzgeber wirtschaftsfreundliche Umsetzungsspielräume nicht nutzt und damit gerade kleine und mittlere Unternehmen unnötig belastet werden.

Hinweisgeberschutzgesetz wird wahrscheinlich Ende Juni / Anfang Juli 2023 in Kraft treten

Bereits im Februar haben wir darüber berichtet, dass der Bundesrat dem ursprünglichen Gesetzentwurf für ein Hinweisgeberschutzgesetz (HinSchG) nicht zugestimmt hatte. Im Rahmen des nachfolgenden Anrufs des Vermittlungsausschusses konnte nun eine Einigung erzielt werden. Wie erwartet hat nach dem Bundestag anschließend auch der Bundesrat am 12. Mai 2023 dem Kompromiss des Vermittlungsausschusses mit den für die Wirtschaft notwendigen Änderungen zugestimmt.

Inhalt der Änderungen im HinSchG

Damit wird das HinSchG nun u.a. mit den folgenden Änderungen bzw. Aspekten in Kraft treten:

- Es wurde konkretisiert, dass Verstöße im beruflichen Kontext erfolgen müssen (§ 3 Abs. 3 HinSchG). Allerdings ist es bei dem über eine 1:1-Umsetzung der Hinweisgeberschutzrichtlinie hinausgehenden Anwendungsbereich geblieben.

- Die verpflichtende Bereitstellung eines Meldekanals für anonyme Meldungen wurde aus dem Gesetz gestrichen. Stattdessen wird nur noch im HinSchG geregelt, dass die interne Meldestelle auch anonyme Meldungen bearbeiten soll. Dies war genauso als praxisgerechte Lösung von der Wirtschaft gefordert worden.
- Durch die Ausgestaltung als Soll-Vorschrift ist nun eine Vorrangigkeit der internen Meldestelle in solchen Fällen geregelt, in denen wirksam gegen den Verstoß vorgegangen werden kann und der Hinweisgeber keine Repressalien zu befürchten hat (§ 7 Abs. 1 S. 2 HinSchG). Diesen regelmäßigen Vorrang interner Meldungen hatte insoweit der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) explizit eingefordert.
- Die bisher starre 2-jährige Aufbewahrungsfrist bei Dokumentationen von Meldungen wurde erweitert. Nunmehr können diese Do-

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Fortsetzung von Seite 7

kumentationen auch länger aufbewahrt werden, solange dies erforderlich und verhältnismäßig ist (§ 11 Abs. 5 HinSchG).

- Die Vorgaben zur Beweislastumkehr wurden präzisiert (§ 36 Abs. 2 S. 1 HinSchG).
- Streichung des immateriellen Schadensersatzanspruchs.
- Begrenzung der Bußgeldhöhe auf max. 50.000 Euro (§ 40 Abs. 6 S. 1 HinSchG).

Bewertung und Hinweise

Das nun endgültig verabschiedete HinSchG hat durch die obigen Änderungen aus Unternehmensicht Verbesserungen erfahren. Insoweit war die von der gesamten Deutschen Wirtschaft geforderte Anrufung des Vermittlungsausschusses notwendig und geboten.

Das HinSchG wird nun zum ganz überwiegenden Teil einen Monat nach Verkündung – und damit wohl Ende Juni / Anfang Juli 2023 in Kraft treten. Außerdem ist eine überarbeitete Fassung des ZDH-Leitfadens

zum HinSchG bereits angekündigt, über dessen Veröffentlichung wir natürlich berichten werden.

Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) hat ein FAQ-Papier erstellt, das in der aktualisierten Fassung unter untenstehendem Link abgerufen werden kann (Stand Mai 2023). Ziel des Papiers ist es, Hilfestellungen bei der Umsetzung der neuen Regelungen zu geben. Die vorliegende Version berücksichtigt bereits die vom Bundestag und Bundesrat beschlossenen Änderungen auf Basis der Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses.



Abruflink:

SCAN ME

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Jährliche DAkKS-Audits verliefen reibungslos

Im Rahmen der Akkreditierung des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes zum neuen Qualitätsmanagementsystem AÜK (Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe) haben bundesweit etwa 90 Betriebe-Audits vor Ort stattgefunden. Hierbei haben insgesamt drei DAkKS-Begutachter überprüft, ob alle Voraussetzungen und Anforderungen aus dem QM-System auch an der Basis, also bei den anerkannten Betrieben vor Ort, eingehalten und umgesetzt werden.

In Baden-Württemberg wurden insgesamt 13 Betriebe durch einen DAkKS-Begutachter überprüft.

Hierbei handelte es sich um zwölf AU-Betriebe und einen AUK-Betrieb. Bei allen diesen Betrieben konnte der DAkKS-Begutachter nicht nur alle QM-Anforderungen, sondern auch ei-



©ProMotor/T.Volz

ne vorbildliche Vorgehensweise feststellen. Die Betriebe wurden von den insgesamt zehn betroffenen Innungen sehr gut ins neue QM-System eingebunden.

Hierfür gilt unser ausdrücklicher Dank an die baden-württembergischen Kfz-Innungen, die in den letzten Jahren bei der Umsetzung des neuen QM-Systems in den Betrieben die maßgeblichen Akteure waren. Der DAkKS-Begutachter konnte den ausgewählten Betrieben ebenfalls das QM-System und deren Nutzen für den eigenen Betrieb nahebringen. Bei den betroffenen 13 Betrieben konnten keine Hinweise oder Abweichungen festgestellt

werden, sodass alles absolut reibungslos verlief. Wir danken ebenfalls allen beteiligten Betrieben für die zuverlässige Arbeitsweise – weiter so!

Verbundforschungsvorhaben Plattform InnoFuels gestartet

Am 14. März 2023 ist in Berlin die „Plattform InnoFuels“ unter Koordination des Karlsruher Institut für Technologie (KIT) offiziell gestartet. Die Plattform InnoFuels wird als Verbundforschungsvorhaben vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit rund fünf Millionen Euro gefördert und dient der Vernetzung, Weiterentwicklung und Rahmenbedingungen zum Hochlauf strombasierter Kraftstoffe und fortschrittlicher Biokraftstoffe.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnungsbau sind mit dem BMDV und weiteren Akteuren im Begleitkreis vertreten und haben das Projekt mit konzipiert.

Im Laufe des Vorhabens sollen weitere Bundesländer und Akteure eingebunden werden mit dem Ziel, ein bundesweites Netzwerk für dieses Thema zu schaffen.

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Einführung der Messung der Partikelanzahlkonzentration (PN-Messung) zum 1. Juli 2023

Das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) hat mit einem Schreiben vom 11. Mai 2023 über die verpflichtende Einführung der PN-Messung zum 1. Juli 2023 informiert.

Die Arbeitsgruppe zur Bewertung und Beurteilung der Verfügbarkeit der PN-Messgeräte des Bundesverkehrsministeriums unter Beteiligung der Länder hat in ihrer letzten Sitzung am 21. April 2023 festgestellt, dass grundsätzlich eine ausreichende und flächendeckende Verfügbarkeit von PN-Messgeräten in den berechtigten Untersuchungsstellen (Prüfstellen der Technischen Prüfstellen bzw. der Überwachungsorganisationen, anerkannte AU-Werkstätten) im Bundesgebiet besteht. Damit sei eine bürgerfreundliche und wettbewerbsneutrale PN-Messung an Euro 6/Euro VI-Dieselfahrzeugen möglich.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung beschlossen, dass an Dieselfahrzeugen (Euro 6/Euro VI) die PN-Messung zwingend ab dem

1. Juli 2023 anzuwenden ist. Diese PN-Messung ersetzt die bisherige Trübungsmessung an den betroffenen Dieselfahrzeugen. Zur Einführung der PN-Messung an den genannten Fahrzeugen zum 1. Juli 2023 wird es laut den obersten Landesverkehrsbehörden am 15. Juni 2023 eine Verkehrsblatt-Verlautbarung geben.

AU-Geräteleitfaden-Software-Version 6

Wir empfehlen allen anerkannten AU-Betrieben, die Software-Version 6 aufzuspielen. Zwar ist die Software-Version 6 nur für die PN-Messung eine zwingende Voraussetzung, sie eröffnet jedoch allen Betrieben die aufgeführten Vorteile, wie z.B. den Verzicht auf das zusätzliche Beiblatt „Inspektionsbericht (AU-Nachweis)“ mit DAkKS-Symbol oder die Möglichkeit zur Anpassung der Leerlaufdrehzahl, sofern Herstellervorgaben fehlen oder diese unzureichend, nicht anwendbar oder unplausibel sind.

CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

Die europäische Forderung eines faktischen Verbrennerverbotes ab 2035, einhergehend mit der Verschärfung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge, konnte durch politische Überzeugungsarbeit bekanntlich etwas entschärft werden. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und andere Akteure konnten erwirken, dass die Europäische Kommission zumindest einen Vorschlag für die Zulassung von Fahrzeugen, die nach dem Jahr 2035 ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, vorlegen muss.

Demnach wurde zumindest formal die Möglichkeit geschaffen, dass neue Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auch ab 2035 zugelassen werden können, wenn sie mit klimaneutral hergestellten synthetischen Kraftstoffen betrieben werden. Die diesbezügliche Verordnung (EU) 2023/851 wurde am 25. April 2023 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie ist am 15. Mai 2023 in Kraft getreten.

Für neue schwere Nutzfahrzeuge sollen die CO₂-Emissionsnormen ebenso verschärft werden. Dazu hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung vorgelegt. Zu diesem Verordnungsvorschlag hat der ZDK seine Stellungnahme mit Forderungen bei der Europäischen Kommission eingereicht. Zu den Kernforderungen zählt, dass bezüglich der CO₂-Reduzierung die Beiträge aller verfügbaren CO₂-neutralen und CO₂-reduzierenden Antriebe berücksichtigt werden müssen. Die Verwendung klimaneutraler Kraftstoffe soll mit 0 g CO₂/km beziehungsweise bei Verwendung klimaschonender Kraftstoffe mit 5 g CO₂/km berücksichtigt werden. Des Weiteren fordert der ZDK, dass die Anrechenbarkeit von CO₂-neutralen und CO₂-reduzierenden Kraftstoffen auf Basis einer gesamtheitlichen Betrachtung der realen CO₂-Bilanz dieser Kraftstoffe langfristig erfolgen sollte. Zudem sollten für die Herstellung CO₂-neutraler und CO₂-reduzierender Kraftstoffe

starke und wirksame Anreizmechanismen geschaffen werden, um planungssichere Investitionenbedingungen zu schaffen.

Die Stellungnahme mit Forderungen des ZDK kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

DAT-Studie zum Hochlauf der Elektromobilität bis 2030

Die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) hat ihre regelmäßigen Analysen rund um den Hochlauf der Elektromobilität in einer Studie zusammengetragen. Angereichert wurde diese durch Erkenntnisse zweier Hochschulstudien, die im Auftrag der DAT analysieren sollten, wie das Vorhaben der Bundesregierung, 15 Mio. E-Fahrzeuge bis 2030 im Pkw-Bestand zu realisieren, möglich werden kann.

Sie können die gesamte Studie hier kostenfrei bestellen:

<https://www.dat.de/publikationen/studie-hochlauf-elektromobilitaet/>
Die Kernaussagen aus der Studie sind:

- Die Elektromobilität wird von der Mehrheit der privaten Pkw-Halter und -Käufer noch mit Skepsis und Zurückhaltung betrachtet.
- Etwa ein Viertel aller Pkw-Halter sieht in einem rein batterieelektrischen Pkw ein perfektes Alltagsauto.
- Grundsätzlich wäre es möglich, bis 2030 auf die Zahl von 15 Mio. BEV im Pkw-Bestand zu kommen. Aber die Hebel, die sehr zeitnah in Bewegung gesetzt werden müssen, sind erheblich.

Handwerk / Technik / Umweltschutz

e-mobil BW Factsheet „Bidirektionales Laden“

Welches Potenzial für Wirtschaft und Klimaschutz steckt im bidirektionalen Laden? Wissenswertes zur Technologie stellt ein neues Factsheet der Landesagentur e-mobil BW zusammen. Dabei wird ein kurzer Überblick zu den technischen Voraussetzungen geboten. Zudem wird in verschiedenen Anwendungsfällen gezeigt, welches wirtschaftliche

Potenzial die Technologie beispielsweise für Privatpersonen und Unternehmen mit eigenen Flotten bietet. Insbesondere Übertragungsbetreiber können Anwender der bidirektionalen Ladetechnologie werden. Das Factsheet kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Berufsbildung / Weiterbildung

Neues Ausbildungsbündnis für Baden-Württemberg

Die führenden Wirtschaftsverbände aus Handwerk und Industrie, sowie Gewerkschaften, die Bundesagentur für Arbeit, das Land und die Kommunen haben aktuell ein neues „Bündnis zur Stärkung der beruflichen Ausbildung und des Fachkräftenachwuchses 2023 bis 2027“ unterzeichnet.

Ganz oben auf die Prioritätenliste gehört für die Wirtschaftsverbände dabei die Stärkung der Berufsorientierung. Die Wirtschaft befindet sich beim Ausbildungsangebot zwar fast auf dem Vor-Corona-Niveau, was aber nach wie vor fehlt sind die Bewerberinnen und Bewerber. „Viele Betriebe können offene Stellen lange Zeit nicht besetzen. Die Berufliche Orientierung ist daher der Schlüssel, um Schülerinnen und Schüler auf das breite Angebot an dualen Ausbildungsberufen aufmerksam zu machen und bestmöglich auf die Berufswahl vorzubereiten“, ist Peter Haas, Hauptgeschäftsführer von Handwerk BW, überzeugt.

„Das Ausbildungsbündnis hat sich in den vergangenen Jahren bewährt, gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg haben wir viel erreicht und werden dafür auch in Zukunft sorgen. Nur gemeinsam wird es uns gelingen, der dualen Berufsausbildung wieder neuen Rückenwind zu geben und die langfristigen Herausforderungen für die berufliche Ausbildung auch in den kommenden Jahren zu bewältigen“,

sagt Thomas Bürkle, Vizepräsident der Unternehmer Baden-Württemberg.

Für die kommenden Jahre hat das neue Ausbildungsbündnis die demografische Entwicklung, die Transformation zu einer digitalen und nachhaltigen Wirtschaft und der Umgang mit den Auswirkungen allgemeiner Krisensituationen, wie während der Corona-Pandemie als zentrale Herausforderungen erkannt.

Daraus ergeben sich für das Bündnis die folgenden fünf Handlungsfelder:

- Berufliche Orientierung – Wirksamkeit erhöhen
- Chancengarantie – Wege in Ausbildung aufzeigen
- Erfolgreiche Ausbildung – Lernorte bei der Qualitätsentwicklung unterstützen
- Transformation – für eine digitale und nachhaltige Wirtschaft ausbilden
- Duales Ausbildungssystem – Funktionsfähigkeit erhalten

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.baden-wuerttemberg.de.

Dort steht auch das aktuelle Ausbildungsbündnis, sowie eine Bilanz des vergangenen Bündnisses zum Download bereit.

Zwei neue Blinka-Staffel mit Lernvideos

Die Initiative „AutoBerufe – Zukunft durch Mobilität“ präsentiert neue, kostenlose Bildungsmaterialien des Grundschulprogramms BLINKA. Für das aktuelle Schuljahr

wurden zwei weitere Staffeln mit spannenden Lernvideos produziert, die sowohl Diversität im Straßenverkehr als auch die Zukunft von Mobilität aufgreifen.

Die zweite Staffel der BLINKA-Lernvideos sensibilisiert Kinder für den Umgang mit anderen Verkehrsteilnehmern: Wie nehmen Menschen mit Behinderung oder Ältere am Straßenverkehr teil?

In der dritten Staffel werden die technischen Möglichkeiten der Zukunftsmobilität gezeigt. Diese Staffel regt die Kinder insbesondere zum Austausch untereinander und zum Fantasieren an: Wie stellen sie sich Mobilität in ihrem Leben vor?

Diesen und vielen weiteren Fragen ist die BLINKA-Redaktion auf den



Grund gegangen und hat Videos entwickelt, zu denen sich Grundschulklassen austauschen und ihre Fantasie einsetzen können.

Es finden sich in der neuen BLIN-

KA-Mediathek neben den zwei neuen Staffeln mit spannenden Lernvideos auch sämtliche multimediale Bildungsmaterialien rund um Technik, Mobilität und Verkehrssicherheit für die 3. und 4. Klasse. Zusätzlich zu Videos und Audiobeiträgen gibt es dort alle BLINKA-Magazine, Bastelbögen, Ideen für den Unterricht sowie didaktische Unterstützung für Lehrkräfte. Dabei sind die Materialien sowohl für den Einsatz im Präsenztunterricht als auch für zuhause geeignet und orientieren sich an den Lehrplänen aller Bundesländer.

Die fächerübergreifenden und projektorientiert gestalteten Unterrichtsmedien finden Lehrkräfte und Eltern unter: <https://www.autoberufe.de/fuer-berater-lehrer/unterrichtsmaterial/grundschulprogramm-blinka/>

Tankstellen

Bundesverwaltungsgericht:

Tübingen darf Verpackungssteuer erheben

Seit Januar 2022 gilt in Tübingen materialunabhängig eine Steuer auf Einwegverpackungen. Damit sollen Einnahmen für den städtischen Haushalt erzielt, die Verunreinigung des Stadtbilds durch im öffentlichen Raum entsorgte Verpackungen verringert und ein Anreiz zur Verwendung von Mehrwegsystemen gesetzt werden. Besteuert werden Einwegverpackungen, -geschirr und -besteck, „sofern Speisen und Getränke darin bzw. damit für den unmittelbaren Verzehr an Ort und Stelle oder als mitnehmbares take-away-Gericht oder -Getränk verkauft werden“. Die Steuer beträgt für jede Einwegverpackung 0,50 Euro, für jedes Einwegbesteck(-set) 0,20 Euro. Der Steuersatz pro Einzelmahlzeit ist auf maximal 1,50 Euro begrenzt. Diese Verpackungssteuer bedeutet für die Tübinger Tankstellen (natürlich auch für viele andere Gewerbetreibende) einen echten Wettbewerbsnachteil.

Die Inhaberin des Tübinger McDonald's stellte gegen die Satzung einen Normenkontrollantrag, der vor dem Verwaltungsgerichtshof (VGH) Baden-Württemberg Erfolg hatte. Der VGH erklärte die Satzung insgesamt für unwirksam und begründete dies mit der fehlenden Örtlichkeit der Steuer, ihrer Unvereinbarkeit mit dem Bundesabfallrecht sowie der mangelnden Vollzugstauglichkeit der Obergrenze der Besteuerung. Wir haben darüber im Monatsdienst 3/2022 berichtet.

Auf die Revision der Stadt Tübingen hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig die kommunale Steuer nun für überwiegend rechtmäßig erklärt. Entgegen der Ansicht der Vorinstanz handle es sich bei der Verpackungssteuer um eine örtliche Verbrauchsteuer, für deren Einführung die Stadt Tübingen zuständig war. Bei den zum unmittelbaren Verzehr, sei es an Ort und Stelle oder als „take-away“, verkauften Speisen und Getränken sei der Steuertatbestand so begrenzt, dass ihr Konsum – und damit der Verbrauch der zugehörigen

Verpackungen – bei typisierender Betrachtung innerhalb des Gemeindegebiets statfinde. Damit sei der örtliche Charakter der Steuer hinreichend gewahrt.

Die kommunale Verpackungssteuer stehe als Lenkungssteuer auch nicht im Widerspruch zum Abfallrecht des Bundes. Sie bezwecke die Vermeidung von Verpackungsabfall im Stadtgebiet und verfolge damit auf lokaler Ebene kein gegenläufiges, sondern dasselbe Ziel wie der Unions- und der Bundesgesetzgeber. Die Abfallvermeidung stehe in der Abfallhierarchie an oberster Stelle, wie sich aus der EU-Verpackungsrichtlinie, der EU-Einwegkunststoffrichtlinie, dem Kreislaufwirtschaftsgesetz und dem Verpackungsgesetz ergebe; erst danach folgen Wiederverwendung, Verwertung und Beseitigung des Abfalls. Kommunale Steuern, die Einwegverpackungen verteuern, würden durch die verschiedenen unions- und bundesrechtlichen Vorgaben zum Abfallrecht nicht ausgeschlossen. Soweit das Bundesverfassungsgericht vor 25 Jahren seine gegenteilige Ansicht zur damaligen Kasseler Verpackungssteuer auf ein abfallrechtliches „Kooperationsprinzip“ gestützt habe, lasse sich ein solches dem heutigen Abfallrecht nur noch in – hier nicht maßgeblichen – Ansätzen entnehmen.

Zwar erweise sich die zu unbestimmte Obergrenze der Besteuerung von 1,50 Euro pro „Einzelmahlzeit“ und das der Stadtverwaltung ohne zeitliche Begrenzung gewährte Betretungsrecht im Rahmen der Steueraufsicht als rechtswidrig. Diese punktuellen Verstöße lassen jedoch die Rechtmäßigkeit der Satzung im Übrigen unberührt, so das Bundesverwaltungsgericht.

Bewertung: Derartige kommunale Insellösungen sorgen für Wettbewerbsungleichheit zwischen Städten und Kreisen. Wir sind nicht gegen Umweltschutz, aber der Gesetzgeber ist nun gefordert, für einheitliche und unbürokratische Lösungen zu sorgen.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit / Digitalisierung

Neuer ProMotor-Podcast:

Leistungswettbewerbe und Nachwuchsförderung

Die neue Folge des Podcasts ProMotor „Leistungswettbewerbe und Nachwuchsförderung“ (Folge 27) ist online. Stefan Mißbach erzählt, wie die Leistungswettbewerbe ablaufen und was er daraus für seine Berufspraxis mitnehmen konnte. Nicht nur für seinen eigenen Lebenslauf ist diese Auszeichnung ein Erfolg - auch sein Ausbildungsbetrieb hat etwas davon. Birgit Behrens von der ZDK-Berufsbildung erklärt, wie Ausbildungsbetriebe durch die Berufswettbewerbe bei der Nach-

wuchsgewinnung profitieren und wie sie ihre Lehrlinge dafür begeistern können.

Zu hören ist der Audio-Podcast auf Spotify, iTunes, YouTube (<https://www.youtube.com/kfzgewerbe>) 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 am besten „ZDK-Podcast“ ein.

Betriebswirtschaft / Steuern

Rückblick und Ausblick:

Die Prognose des ZDK für 2023 und 2030

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) legt seine Prognose zu den Absatzzahlen der Jahre 2023 und 2030 vor und stellt kurz die wesentlichen Herausforderungen der nächsten Jahre für die Autohäuser und Kfz-Werkstätten dar.

Im ersten Teil wird auf die Neuzulassungen von Pkw im Jahr 2023 eingegangen. Es wird erwartet, dass sich die Liefersituation bei Halbleitern normalisiert und die Lieferkettenprobleme

überwunden werden. Dem gegenüber steht jedoch eine angespannte Nachfrage und eine sinkende Anzahl abgeschlossener Kaufverträge, welche auf fehlende bezahlbare Klein- und Kleinwagen – vor allem bei batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen – und die angespannte wirtschaftliche Lage und die Inflation zurückzuführen ist.

Im zweiten Teil geht es um die Werkstattauslastung im Jahr 2023 und die Erwartungen des ZDK. Aufgrund der fehlenden Neukäufe ist weiterhin mit einer hohen Nachfrage nach Wartungs- und Reparatur-



leistungen, auch im Bereich Elektromobilität und Nachhaltigkeit zu rechnen. Es wird erwartet, dass die Werkstattauslastung im Jahr 2023 bei 86 Prozent liegt.

Bei dem Blick auf die Betriebe im Jahr 2030 wird nur ein leichter Rückgang bei den fabrikatsunabhängigen Werkstätten erwartet, aufgrund des hohen Fahrzeugbestandes und der damit verbundenen höheren Anzahl von Reparaturarbeiten. Bei den

fabrikatsgebundenen Betriebsstätten ist mit einem Rückgang von 10 Prozent bis zum Jahr 2030 zu rechnen. Dies lässt sich auf die Reduzierung der Vertriebsnetze der Hersteller und die sinkende Rentabilität kleiner Betriebsstätten zurückzuführen.

Bei der Anzahl der Beschäftigten rechnet der ZDK nur mit einem moderaten Rückgang, der auf die weiterhin hohe Kapazitätsauslastung der Werkstätten zurückzuführen ist.

Die vollständige Prognose kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile

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&O-Police Entscheider im Ernstfall vor dem finanziellen Ruin. Andererseits leistet die „Managerhaft-

pfligt“ 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