



Freie Sicht – Freie Fahrt

Mit Guckloch losfahren oder den Motor warmlaufen lassen –
das sind keine guten Ideen.

Wenn man unterwegs mit Guckloch
in der vereisten Frontscheibe erwischt wird,
kostet es 10 bis 35 Euro.

KFZ-INFO

Dez. 2023 | Jan. 2024

Mitteilungen der Innung
des Kraftfahrzeuggewerbes
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation	Seite	3
Handel	Seite	4-5
Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen	Seite	5-8
Handwerk / Technik / Umweltschutz	Seite	9-10
Berufsbildung / Weiterbildung	Seite	10-12
Betriebswirtschaft / Steuern	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

Freie Sicht – freie Fahrt

Scheibenkleister, nicht schon wieder! Zugefrorene und beschlagene Scheiben halten uns im Herbst und Winter oft vom schnellen Start in den Tag ab. Was also tun, um dem gefährlichen Blindflug auf den ersten hundert Metern zu entgehen? Mit Guckloch losfahren oder den Motor warmlaufen lassen – das sind keine guten Ideen. Und sie kosten: das Guckloch in der vereisten Frontscheibe 10 bis 35 Euro, das Warmlaufen 80 Euro. So behalten Autofahrer den Durchblick.

Auf Spurensuche

Der Grund für beschlagene und gefrorene Scheiben: Trifft warme Luft auf eine kalte Oberfläche, bildet sich Kondenswasser. Weil warme Luft mehr Feuchtigkeit aufnehmen kann als kalte, kommt es vor, dass diese Feuchtigkeit an den kalten Autoscheiben kondensiert. Die Gläser beschlagen oder gefrieren sogar. Wie aber kommt die Feuchtigkeit ins Fahrzeug? In erster Linie bringen sie Autofahrer und Insassen mit nasser Kleidung und feuchten Schuhen selbst mit. Die warme, feuchte Atemluft tut ihr Übriges. Hinzu kommen vor allem bei älteren Fahrzeugen defekte Dichtungen, verstopfte Ablaufkanäle und Innenraumfilter.

Soforthilfe für klare Scheiben

- Fenster kurz öffnen, damit die feuchte Luft entweichen kann.
- Bei hartem Eis empfiehlt sich die Kombination von Enteiserspray und Eiskratzer.
- Richtig lüften: Gebläse und Temperatur auf höchster Stufe Richtung Frontscheibe stellen. Nicht auf Umluft schalten!
- Mit Antibeschlag-Schwamm oder -tuch die Innenscheiben zusätzlich putzen. So geht es schneller.
- Klimaanlage zuschalten. Sie trocknet die Luft.
- Feuchte Sachen und Schuhe vor dem Einsteigen abklopfen.

Vorbeugende Schritte für klare Scheiben

- Vor dem abendlichen Abstellen kurz die Scheibenwaschanlage bedienen. Auf sauberen Scheiben kann das Eis nicht so leicht haften.
- Laternenparker montieren eine Halbgarage oder Windschutzscheibenabdeckung.
- Luftentfeuchterkissen im Auto deponieren.
- Nasse Gummimatten regelmäßig trocknen.
- Dichtungen checken. Sind sie defekt, gelangt Feuchtigkeit ins Auto.
- Ablaufrinnen von Laub befreien.
- Innenraumfilter prüfen lassen. Er sorgt für einen intakten Luftaustausch und darf nicht zugesetzt sein.

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Nachbesserungen beim Straßenverkehrsgesetz auf die lange Bank geschoben

Beim umstrittenen Bewohnerparken hat der Bundestag Forderungen des Handwerks nach einer angemessenen Berücksichtigung von Betrieben beim Anwohnerparken auf die lange Bank geschoben. Zuvor hatte der Bundesrat Ende September 2023 zur Novelle des Straßenverkehrsgesetzes Stellung genommen und sich pro Handwerk positioniert. Mit Zustimmung des Landes Baden-Württemberg fordert der Bundesrat unter anderem beim Anwohnerparken eine Gleichstellung



von Bewohnern und Betrieben. Dann könnten auch Betriebe Anwohnerparkausweise erhalten. Der Bundestag hat diese Position nicht übernommen, sondern lediglich am 20. Oktober dazu einen Prüfauftrag gegeben. Zum Hintergrund: Ein großes Problem stellt zurzeit das Parken am Betriebsitz für Unternehmen mit Standorten in Bewohnerparkgebieten dar.

rationen auf innerstädtischen Standorten ansässig sind und durch ihre kundennahe Lage viele Wege und Emissionen einsparen. Nicht alle haben Betriebshöfe, auf denen sie ihre Fahrzeuge und die ihrer Kunden abstellen können. Zahlreiche Unternehmen sind deshalb auf das Parken an der Straße angewiesen.

Denn laut den derzeitigen Regelungen kann ein Bewohnerparkausweis nur an Bewohner erteilt werden. Betriebe sind keine Bewohner und damit auf eine Ausnahmeregelung angewiesen. Wird diese verwehrt, werden die Fahrzeuge wie ein gebietsfremdes Fahrzeug behandelt. Es fallen Parkgebühren an.

Zudem müssten die Fahrzeuge regelmäßig umgeparkt werden. Noch gibt es viele Kfz- und Handwerksunternehmen, die teils seit Gene-

Wirtschaftsgipfel BW – EU:

„Transformation gestalten – Wettbewerbsfähigkeit sichern“

– Baden-Württembergische Wirtschaftsministerin fordert neue europäische Wirtschafts-Agenda

„Wir benötigen ein neues Mindset und einen neuen Spirit in der EU“, forderte Wirtschaftsministerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut im Rahmen des Wirtschaftsgipfels Baden-Württemberg – EU, der am 25. und 26. Oktober zum fünften Mal stattfand. Auf Einladung von Wirtschaftsministerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut kam eine Delegation der baden-württembergischen Wirtschaft, darunter auch unser Verband mit Präsident Michael Ziegler und Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß, in Hintergrundgesprächen und öffentlichen Foren mit Vertreterinnen und Vertretern der Europäischen Institutionen zusammen und diskutierte in Brüssel die Herausforderungen der aktuellen Transformationsprozesse in Baden-Württemberg und Europa.

Hoffmeister-Kraut und die Wirtschaftsvertreter forderten einen Bürokratieabbau ein: „Über 50 Prozent der Bürokratielasten kommen von der EU. Wir brauchen eine Entlastung und ein Belastungsmoratorium für den Mittelstand.“ In diesem Zusammenhang regte Hoffmeister-Kraut einen europäischen „KMU Quarterback“ an, der von Anfang an bei allen EU-Dossiers hin auf eine KMU-gerechte Umsetzung steuern müsse. Die Wirtschaftsministerin betonte, dass die baden-württembergischen KMU diese Entlastungen auch brauchen, um die gewünschte ökologische Transformation erfolgreich bewältigen zu können. „Der Staat kann die Wirtschaft nicht zentral von oben transformieren“, betonte die Ministerin. Sie fordert ein grundlegend neues Mindset: „Die Balance zwischen den Zielen von Transformation und Wettbewerbsfähigkeit muss wiederhergestellt werden“.

Gleichzeitig setzte sie sich in Brüssel für wettbewerbsfreundliche Rahmenbedingungen ein: Die Wirtschaftsministerin betonte die Rolle der wirtschaftsstarken Regionen der EU und forderte gleiche Rahmenbedingungen und insbesondere im Beihilferecht einen fairen Wettbewerb: „Die starken Regionen Europas müssen als Zugpferde gestärkt werden, denn diese haben eine positive Strahlkraft für die gesamte europäischen Wirtschaft.“ Im Weiteren warb die Wirtschaftsministerin in Brüssel für Wasserstofftechnologien aus Baden-Württemberg. An Europa läge es nun, die richtigen Weichen bei der Infrastruktur zu stellen.



Bei der Innovationspolitik legte sie einen Schwerpunkt auf die Künstliche Intelligenz: „Wir benötigen eine innovationsfreundliche Regulierung, die für die europäischen KI-Unternehmen gute Rahmenbedingungen schafft.“ In Brüssel verwies Hoffmeister-Kraut auch auf beispielhafte Modelle wie den Innovationspark Künstliche Intelligenz (Ipai) oder das CyberValley.

Das Positionspapier des Wirtschaftsministeriums kann heruntergeladen werden unter: „Positionspapier: Eine neue Balance zwischen Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Ein neuer Spirit für die EU“.

Handel

DAT-Barometer im Oktober 2023: Schwerpunkt Pkw-Halter

Private Pkw-Halter kaufen wenige Elektroautos – wenige neue, noch weniger gebrauchte. Wenn heute ein Autokauf anstehen würde, dann bleibt der Verbrenner – insbesondere der Benziner – die erste Wahl. Woran liegt das? Die Nutzung eines E-Autos sehen die Endverbraucher durchaus als umweltfreundlich, für ein Drittel ist es gar ein perfektes Alltagsauto. Wenn es aber darum geht, ob E-Autos die Antriebsart der Zukunft sind, dann bleiben die Lager gespalten: Zu gleichen Teilen herrscht Zustimmung und Ablehnung. Einig sind sich die Befragten bei den Kernthemen: Anschaffungspreise für E-Autos sind zu hoch, die Technologie noch nicht ausgereift, und der Akku wird als größter Unsicherheitsfaktor gesehen.

Welche Auswirkungen haben diese Einschätzungen auf die Umstiegspläne der Autobesitzer? Knapp die Hälfte kann sich zwar den Wechsel auf ein rein batterieelektrisches Auto durchaus vorstellen. Der Zeitpunkt liegt für die meisten aber noch in weiter Ferne. Zusammenfassend kann man feststellen: Jeder Vierte hält die Weichenstellungen der Politik und Ausrichtung des Technologiewandels einzig auf Elektromobilität für richtig und wichtig. Knapp zwei Drittel stehen nicht hinter der einzigen Fokussierung auf Elektromobilität, sie sind eher für Technologieoffenheit. So ist es kein Wunder, dass sich nur knapp ein Drittel wegen der E-Prämien überhaupt intensiver mit Elektromobilität auseinandergesetzt hat. Wenn es um den Einsatz eines E-Autos als Erst- oder Zweitwagen geht, dann könnten sich 44 Prozent der Pkw-Halter vorstellen, einen BEV als Erstwagen zu fahren. Jeder Fünfte ist sich aber noch unentschieden.

Benziner und Diesel steigen wieder in der Gunst:

Wenn sich ein Pkw-Halter jetzt ein Auto kaufen würde bzw. müsste, für welche Motorart würde er sich am wahrscheinlichsten entscheiden? Die Mehrheit würde einen Benziner (43 Prozent) wählen, ein Diesel käme für 16 Prozent infrage. Beide Werte sind im Vergleich zum Vorjahr um drei Prozentpunkte gestiegen. Die rein batterieelektrischen Pkw (BEV) sind mit 14 Prozent um drei Prozentpunkte zum Vorjahr gesunken. Plug-In-Hybride liegen mit 20 Prozent ebenfalls knapp unter dem Vorjahr (22 Prozent), Voll- und Mildhybride bleiben mit 5,0 Prozent auf Vorjahresniveau.

Gemischte Gefühle bei Umwelt und Alltagstauglichkeit:

Von 58 Prozent werden E-Autos als umweltfreundlich bei ihrer Nutzung eingestuft. Ein Drittel der Pkw-Halter sieht in einem BEV sogar das perfekte Alltagsauto, knapp die Hälfte aber nicht. Bei der Frage, ob BEV die Antriebsform der Zukunft seien, sind sich 39 Prozent der Pkw-Halter sicher, 40 Prozent nicht. Das zeigt, wie gespalten die Lager hier sind. Das Statement „Die Neuanschaffung eines Autos mit Verbrenner – anstatt Elektromotor – würde mir ein etwas schlechtes Gewissen bereiten (Klimakrise, Luftreinhaltung etc.)“ bestätigen nur 25 Prozent. Knapp zwei Drittel (61 Prozent) sehen das nicht so.

Anschaffungskosten und Unsicherheitsfaktor Batterie:

Die Befragung der Pkw-Halter im September 2023 hat gezeigt, dass E-Autos in der Anschaffung als zu teuer eingeschätzt werden (80 Prozent stimmen dem zu). Neben den Kosten ist auch die Sicht der Endverbraucher auf die Technologie ein weiterer Hemmschuh für den Hochlauf: 67 Prozent bestätigen die Aussage „E-Autos sind bezogen auf die Technologie noch nicht ausgereift – daher warte ich die weitere Entwicklung ab.“ Hinzu kommt, dass 75 Prozent in der Batterie einen großen Unsicherheitsfaktor sehen. Hierzu gehören hohe Kosten bei einem notwendigen Ersatz oder auch die schwierige und in Teilen komplexe Brandbekämpfung.

Zögern beim Umstieg auf E-Mobilität:

„Was denken Sie, wann werden Sie auf ein reines Elektroauto (BEV) umsteigen?“ Während zwei Prozent bereits ein BEV besitzen, steht die Reaktion der anderen 98% auf diese Frage noch aus. Diese verteilen sich auf 32 Prozent „Nicht-Umstiegswillige“ und 18 Prozent ohne konkrete Vorstellung („weiß nicht“). Bleiben 48 Prozent und damit knapp die Hälfte aller Befragten, die sich einen Umstieg konkret vorstellen können. Allerdings liegt der Zeitpunkt für die meisten Personen mehr als fünf Jahre entfernt (36 Prozent). Immerhin fast ein Drittel könnte sich den Umstieg innerhalb der nächsten zwei Jahre vorstellen.

Mehrheit ist für Technologieoffenheit:

Die Automobilbranche befindet sich im Technologiewandel, der auch politisch gefördert und forciert wird. Die Frage ist, welche Sicht die Pkw-Halter auf dieses Thema haben. 25 Prozent der Befragten sehen die Weichenstellungen der Politik und die Ausrichtung des Technologiewandels einzig in Richtung Elektromobilität als richtig und wichtig. Die Mehrheit (59 Prozent) kann diesem gewollten Technologiewandel nichts abgewinnen und ist für Technologieoffenheit. 16 Prozent wissen dazu keine Antwort oder haben sich damit noch nicht auseinandergesetzt.

Auseinandersetzung mit E-Prämie/E-Auto als Erst- oder Zweitwagen: Seit Beginn der E-Prämie im Jahr 2020 rückt die E-Mobilität noch stärker in den Fokus der Menschen. Die Auseinandersetzung mit diesem Thema ist durch die E-Prämie allerdings nicht gestiegen, sondern mittlerweile deutlich gesunken: 29 Prozent der Pkw-Halter bestätigten eine intensivere Beschäftigung mit diesem Thema, vor einem Jahr waren es noch 37 Prozent, 2021 39 Prozent. Etwas über die Hälfte sagt aktuell klar „nein“, und 13 Prozent haben dazu keine Meinung. Auf die Frage, wie ein E-Auto eingesetzt würde, bestätigten 37 Prozent, dass sie es als zusätzlichen Pkw verwenden würden. Als Ersatz für den bestehenden Wagen würden 44 Prozent ein E-Auto nutzen. 19 Prozent waren sich unentschieden oder wollten dazu keine Aussage treffen.

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

Handel

Studienvorstellung Servicemarkt 2040

©Servicemarkt

Strategien und Perspektiven für freie Werkstätten

AG. Die neueste Studie zum Servicemarkt 2030/2040, die die e-mobil BW jetzt unter fachlicher Begleitung unseres

Verbandes herausgegeben hat, zeigt, dass die Branche vor einem tiefgreifenden Wandel steht – mit weitreichenden

Auswirkungen auf Beschäftigung und Servicemarktpotentiale gerade freier Werkstätten.

Auch wenn bislang die Anzahl der freien Kfz-Servicebetriebe im Verhältnis zu den markengebundenen Betrieben gestiegen ist, sieht die Zukunft des freien After-sales nicht ausschließlich rosig aus. Das Marktvolumen und die Anzahl der Betriebe werden deutlich sinken. Die Studie prognostiziert einen Rückgang bis 2030 um 20 Prozent und bis 2040 um 40 Prozent. Ebenso hat dies signifikanten Einfluss auf die Beschäftigtenzahl, welche analog hierzu deutlich abnimmt. Wenn Betriebe langfristig weiter bestehen wollen, dann müssen sie jetzt Strategien entwickeln, um Fachkräfte zu halten und Kunden mit ausgefeilten Konzepten zu binden. Denn Kfz-Werkstätten müssen sich verstärkt auf neue Antriebsvarianten, verändertes Kunden- und Mobilitätsverhalten sowie Fachkräfte- und Auszubildendenmangel einstellen. Zudem erhalten Regelungen zum Zugang zu Fahrzeugdaten eine zunehmende Bedeutung für die Wettbewerbssituation im Markt.

Für Verbandspräsident Michael Ziegler bietet die Studie „nicht nur eine detail-



Von links nach rechts: Tim Siegel (e-mobil BW), Bettina Schmauder (Schmauder & Rau GmbH), Anja Heint (ATH-Heint GmbH & Co. KG), Verbandspräsident Michael Ziegler, Dan Bronkal (Robert Bosch GmbH, Automotive Aftermarket), Georges Mourad (MAHLE Aftermarket), Prof. Dr. Stefan Reindl (Institut für Automobilwirtschaft)

lierte Analyse des aktuellen Marktfelds, sondern ist auch ein klarer Weckruf für unsere Branche. Sie zeigt unmissverständlich, dass der freie Servicemarkt vor entscheidenden Veränderungen steht. Der Zugang zu Daten und die Fähigkeit, diese effektiv zu nutzen, wird im Zentrum der zukünftigen Geschäftsmodelle stehen. Unsere Mitglieder müssen sich dieser Herausforderung rechtzeitig stellen und neue Kompetenzen aufbauen.“

Die am 21. September in der Zukunftswerkstatt 4.0 in Esslingen vorgestellte Studie unter dem Titel „Servicemarkt 2040: Perspektiven und Strategien für freie Werkstätten“, steht online kostenfrei zur Verfügung unter:

<https://www.e-mobilbw.de/service/publikationen>

Elektronische Zulassung von Kraftfahrzeugen (i-Kfz 4):

Der ZDK-Handlungsleitfaden wurde aktualisiert

Bekanntlich ist zum 01.09.2023 die Neufassung der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) veröffentlicht worden. Mit der dort enthaltenen i-Kfz-Stufe 4 ist nun auch die Online-Zulassung für juristische Personen eingeführt worden, deren Start derzeit aber aufgrund von Schnittstellenproblemen beim KBA und oft fehlender i-Kfz-Fähigkeit der einzelnen Zulassungsstellen leider noch sehr schleppend verläuft.

Nichtsdestotrotz hat der ZDK den am 31.07.2023 veröffentlichten Handlungsleitfaden (Bericht im Monatsdienst August 2023) an einigen Stellen zur Großkundenschnittstelle (GKS) konkretisiert. Insbesondere wurde dort klargestellt, dass ein Autohaus (mit mehr als 500 erwarteten Zulassungen im Jahr) für eine Registrierung als Großkunde (GK)

für die Kommunikation der eigenen IT mit der GKS eine eigene durchaus kostenintensive Software benötigt, die entweder selbst programmiert oder eingekauft werden muss.

Hintergrund:

Der Handlungsleitfaden zum Thema i-Kfz soll einen Überblick über die grundlegenden Fragestellungen verschaffen. Insbesondere werden die Voraussetzungen für die Online-Zulassung erläutert, die Abwicklung der einzelnen Zulassungsverfahren beschrieben sowie die Zulassung über die GKS ausführlich erklärt.

Der aktualisierte i-Kfz-Handlungsleitfaden des ZDK kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Aktualisierte ZDK-Broschüre „Gutgläubiger Erwerb vom Nichtberechtigten:

Überblick über die derzeitige Rechtslage

Die Rechtsprechung befasst sich immer wieder mit der Frage, unter welchen Voraussetzungen ein Käufer, der ein Fahrzeug von einer Person gekauft hat, die weder dessen Eigentümer ist noch vom Eigentümer zum Verkauf des Fahrzeugs ermächtigt wurde, das Eigentum an dem Fahrzeug gutgläubig erworben hat.

Dies hat der ZDK zum Anlass genommen, die Broschüre „Gutgläubiger Erwerb vom Nichtberechtigten“ zu aktualisieren. Die 3. Auflage der Broschüre kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden. Sie bietet dem Kfz-Handel einen umfassenden Überblick über die aktuelle (komplexe) Rechtslage.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Broschüre „Aus- und Einbaukosten im Mangelfall“ – Ersatzansprüche der Kfz-Betriebe“

Stellt sich nach dem Einbau eines Ersatz- oder Zubehörteils heraus, dass das verbaute Teil mangelhaft ist, können Kfz-Betriebe dem Grunde nach die zusätzlich für den Ausbau des mangelhaften und den Einbau eines mangelfreien Teils angefallenen Kosten von ihrem Lieferanten ersetzt verlangen. Die erforderliche Rechtsgrundlage hat der Gesetzgeber nach jahrelanger intensiver Lobbyarbeit des Kfz-Gewerbes u.a. mit Wirkung zum 1. Januar 2018 geschaffen.

Dennoch kommt es immer wieder vor, dass Lieferanten sich weigern, Kfz-Betrieben die Aus- und Einbaukosten zu erstatten. Dann stellt sich für den betroffenen Betrieb die Frage, ob er eine Kostenerstattung erfolgreich im Klagewege geltend machen kann.

Das wiederum hängt von der maßgeblichen Anspruchsgrundlage ab. Sie richtet sich danach, ob der Kfz-Betrieb das vom Lieferanten erworbene (mangelhafte) Teil im Rahmen eines Reparatur- oder Kundenauftrags in ein Fahrzeug eingebaut oder angebracht hat oder ob er das (mangelhafte) Teil im

Rahmen eines Thekenverkaufs an einen Kunden verkauft hat.

Und was gilt, wenn der Kunde das verbaute (mangelhafte) Teil selbst mitgebracht hatte?

Die Broschüre „Aus- und Einbaukosten im Mangelfall – Ersatzansprüche der Kfz-Betriebe“ soll dem Leser einen Überblick über die derzeitige Rechtslage verschaffen und ihn damit bei der Entscheidung unterstützen, ob es sich lohnen könnte, die Aus- und Einbaukosten vom Lieferanten einzuklagen. Eine anwaltliche Beratung im Einzelfall soll und kann sie allerdings nicht ersetzen. Die Broschüre kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden



Hinweis an Arbeitnehmer, wenn Urlaub zu verfallen droht: Alle Jahre wieder

Bis zum Jahr 2018 waren Arbeitgeber gegenüber Arbeitnehmern, die ihren Urlaub noch nicht oder noch nicht vollständig genommen hatten, in einer relativ komfortablen Situation. Es galt einfach §7 Abs. 3 Bundesurlaubsgesetz. Danach verfällt Urlaub, der in einem Urlaubsjahr



nicht beantragt wurde, zum Jahresende. Nur in Ausnahmefällen kann der Urlaub auf das nächste Jahr übertragen werden – allerdings nur bis zum 31. März des Folgejahres.

Seither vertritt das Bundesarbeitsgerichts (BAG) jedoch die Auffassung, dass Voraussetzung für den Verfall nicht genommenen Urlaubs zum Jahresende ist, dass Arbeitgeber ihre Angestellten förmlich darüber belehrt haben, dass der Urlaub zu nehmen ist und für den Fall, dass er nicht beantragt werde, auch verfallende.

Es folgten drei weitere Entscheidungen mit dem Fazit: Der Urlaubsan-

spruch verfällt und verjährt nicht, wenn der Arbeitgeber seinen Mitwirkungspflichten nicht nachgekommen ist.

Zusammenfassend können wir daher nur dringend raten, die Hinweise zu befolgen, die wir bereits Anfang 2019 gegeben haben. Arbeitgeber müssen zwingend folgendes beachten, damit Urlaubsansprüche verfallen können:

- Der Arbeitgeber hat alle Arbeitnehmer (auch Langzeiterkrankte, so sinnlos es erscheinen mag) individuell aufzufordern, ihren Urlaub zu nehmen. (Tipp: Ein kurzer Hinweis an den Arbeitnehmer über die Resturlaubstage oder ein genereller Appell hierzu an die Belegschaft am „Schwarzen Brett“, reicht nicht aus).
- Die Aufforderung muss hinreichend konkret formuliert sein. (Tipp: Ein allgemeiner Hinweis auf eine Regelung im Arbeits- oder Tarifvertrag reicht nicht).
- Die Aufforderung muss einen eindeutigen Hinweis auf den Verfall des Urlaubs bei nicht rechtzeitiger Inanspruchnahme enthalten.
- Die Aufforderung zur Inanspruchnahme des Urlaubs muss rechtzeitig erfolgen. (Tipp: Im Anschluss an die Aufforderung muss der Arbeitnehmer die Resturlaubstage auch zeitlich noch vollständig nehmen können, bevor sie verfallen).
- Aus Beweisgründen sollte die Aufforderung des Arbeitgebers in Textform erfolgen und dem Arbeitnehmer nachweisbar zugestellt werden. Ein unverbindliches Muster kann dem „Arbeitgeberhinweis zur Inanspruchnahme des Urlaubs“ des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) entnommen werden, welches auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Geldwäscheprävention

1. FIU-Registrierungspflicht startet ab 1. Januar 2024 für Kfz-Händler

2. Bußgelder für fehlende Transparenzregistereintragungen werden verhängt

Über die Pflicht zur ordnungsgemäßen Eintragung von Gesellschaften ins Transparenzregister als auch auf die Registrierungspflicht von Güterhändlern in das Verdachtsmeldeportal der FIU haben wir bereits informiert. Da die zeitliche Umsetzung so langsam drängt, möchten wir die vorgenannten Pflichten mit diesem Artikel in Erinnerung rufen.

1. Start der Registrierungspflicht zum 1. Januar 2024 beim Verdachtsmeldeportal der FIU

Zu den Pflichten eines Güterhändlers zählt es ab dem 1. Januar 2024 auch, eine Registrierung beim als „goAML“ bezeichneten Verdachtsmeldeportal der FIU (Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen) vorzunehmen (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 GwG). Dabei kann natürlich die für die Abgabe einer Verdachtsmeldung bereits jetzt notwendige Registrierung schon aktuell vorgenommen werden. Eine frühzeitige Registrierung war auch bisher schon zu empfehlen, da die FIU u.a. für die verpflichteten Güterhändler viele hilfreiche Informationen zur Geldwäschebekämpfung zur Verfügung stellt. Dies gilt nun aber umso mehr, weil rund um den Start der Registrierungspflicht zum 1. Januar 2024 technische Probleme des Portals nicht unwahrscheinlich sind. Denn dann werden sich wahrscheinlich innerhalb kurzer Zeit zu viele Unternehmen gleichzeitig registrieren wollen.

Hinweis: Die Registrierungspflicht besteht für jeden Güterhändler unabhängig davon, ob überhaupt eine Verdachtsmeldung nach § 43 GwG abgegeben wird. Mit der verpflichtenden Registrierung bei „goAML“ möchte der Gesetzgeber u.a. die unverzügerte Abgabe von Verdachtsmeldungen durch die verpflichteten Güterhändler sicherstellen.

2. Bei Nichtmeldung des wirtschaftlich Berechtigten droht Festsetzung von Bußgeld

Mit dem Ausbau des Transparenzregisters zum Vollregister sind bekannt-

lich sämtliche unternehmerisch tätige Gesellschaften in Deutschland verpflichtet, ihren wirtschaftlich Berechtigten an das Transparenzregister zu melden. Für GmbH besteht diese Pflicht bereits seit dem 1. Juni 2022 und für alle übrigen Gesellschaften (wie z.B. KG, OHG) seit dem 31. Dezember 2022 (Ausnahme: Vereine).

Da der Übergangszeitraum (in dem die Verletzung der Meldepflicht noch kein Bußgeld ausgelöst hat) für die AG schon seit dem 1. April 2023 und für die GmbH seit dem 1. Juli 2023 ausgelaufen ist, werden nun vom zuständigen Bundesverwaltungsamt zahlreiche Bußgeldverfahren eingeleitet. Nur bei sonstigen Gesellschaften (z.B. KG, OHG) endet dieser Zeitraum zum 1. Januar 2024.

Laut den Informationen der Bundesregierung – welche auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden können – waren zum 30. Juni 2023 immer noch 736.000 GmbHs nicht (ordnungsgemäß) in das Transparenzregister eingetragen. Im Rahmen erster Überprüfungen hat das Bundesverwaltungsamt 6.740 Bußgelder verhängt. Dabei ist in nicht wenigen Fällen durchaus mit vierstelligen Bußgeldern zu rechnen (5264 Bußgelder unter 1000 Euro (Durchschnitt 232 Euro) und 1476 Bußgelder über 1000 Euro (Durchschnitt 4.334 Euro)).

Falls noch nicht geschehen, sollten betroffene Autohäuser die vorstehende Information deshalb nochmals zum Anlass nehmen und unverzüglich für eine ordnungsmäße Eintragung des eigenen Unternehmens in das Transparenzregister sorgen.

Hinweis: Fehlerhafte und nicht vorgenommene Erstmeldungen zum Transparenzregister können bekanntlich künftig auch eher auffallen. Denn alle Verpflichteten nach dem GWG müssen Unstimmigkeitsmeldungen an das Transparenzregister abgeben, wenn die vom Kunden zum wirtschaftlich Berechtigten angegebenen Daten nicht mit dem Transparenzregister übereinstimmen.

Werbung mithilfe „elektronischer Post“

Allgemein bekannt ist, dass eine Werbung mithilfe einer E-Mail nur dann zulässig ist, wenn zuvor eine ausdrückliche Einwilligung des Werbeempfängers vorliegt. Allerdings fällt unter den Einwilligungsvorbehalt des § 7 Abs. 2 Nr. 2 Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) generell Werbung, die unter Verwendung einer automatischen Anrufmaschine, eines Faxgerätes oder elektronischer Post vorgenommen wird. Fraglich ist, ob unter den Begriff der „elektronischen Post“ im Sinne der vorgenannten Vorschrift auch Werbemaßnahmen über Social Media fallen können.

Mit dieser Frage hat sich das Oberlandesgericht (OLG, Az.: 18 U 154/22) Hamm in einem Beschluss auseinandergesetzt und unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH) und Europäischen Gerichtshofes (EuGH) festgestellt, dass neben E-Mails, SMS und MMS auch sämtliche Nachrichten über Social Media-Dienste wie

Xing, Facebook, LinkedIn oder WhatsApp unter die Vorschrift des § 7 Abs. 2 Nr. 2 UWG fallen und somit vor Versendung einer Werbung über diese Medien immer eine ausdrückliche Einwilligung des Werbeempfängers vorliegen muss.

Fazit:

1. Eine Werbung unter Verwendung einer automatischen Anrufmaschine, eines Faxgerätes oder elektronischer Post, ohne dass eine vorherige ausdrückliche Einwilligung des Adressaten vorliegt, ist unzulässig.
2. Unter „elektronische Post“ fallen E-Mails, SMS, MMS sowie sämtliche Nachrichten über Social Media-Dienste wie Xing, Facebook, LinkedIn oder WhatsApp.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Arbeitsbescheinigungen dürfen seit dem 1. Januar 2023 nur noch elektronisch an die Agentur für Arbeit übermittelt werden:

Erinnerung

Ein aktuelles Informationsschreiben der Regionaldirektion Baden-Württemberg der Bundesagentur für Arbeit an den Baden-Württembergischen Handwerkstag (BWHT) nehmen wir zum Anlass, noch einmal an die Pflicht zur elektronischen Einreichung von Arbeitsbescheinigungen nach § 312 f Sozialgesetzbuch Drittes Buch (SGB III) zu erinnern.



In eben diesem § 312 f SGB III ist geregelt, dass der Arbeitgeber auf Verlangen des Arbeitnehmers oder auf Verlangen der Bundesagentur alle Tatsachen zu bescheinigen hat, welche für die Entscheidung über den Arbeitslosengeldanspruch erheblich sein können (Arbeitsbescheinigung). Ab dem 1. Januar 2023 dürfen nun jedoch folgende Arbeitsbescheinigungen nur noch elektronisch (d.h. nicht mehr in Papierform) an die Agentur für Arbeit übermitteln:

- Arbeitsbescheinigung gemäß § 312 SGB III
- Arbeitsbescheinigung für Zwecke des über- und zwischenstaatlichen Rechts gemäß § 312a SGB III (EU-Arbeitsbescheinigung)
- Nebeneinkommensbescheinigung gemäß § 313 SGB III

Die vorstehende Pflicht gilt dabei für alle Beschäftigungsverhältnisse, die ab dem 1. Januar 2023 beendet wurden bzw. noch werden. Sie ist unab-

hängig von der Größe oder der Branche eines Unternehmens einzuhalten. Für bis zu diesem Stichtag beendete Beschäftigungsverhältnisse, kann bzw. konnte ein Arbeitgeber ebenfalls das BEA-Verfahren (Abk. für: Bescheinigungen elektronisch annehmen) nutzen; er muss es aber nicht.

Aktuell beträgt die Nutzung von BEA bei den Arbeitgebern in Deutschland lediglich 76 Prozent. Die restlichen Bescheinigungen werden weiter in Papierform übersandt. Insofern geht die Bundesagentur davon aus, dass die noch anzutreffende Papierform auf Informationsdefizite der Arbeitgeber zurückgeht und auch die fehlende Umstellung einiger weniger Softwareprodukte auf das neue Verfahren eine Rolle spielt.

Aus diesem Grund sollen Arbeitgeber noch einmal an ihre Pflicht zur elektronischen Einreichung der Arbeitsbescheinigungen erinnert werden. Dies gilt umso mehr, da zum 1. Januar 2023 auch die Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten um die Pflicht zur BEA-Nutzung ergänzt wurden (vgl. § 404 Abs. 2 Nr. 19 SGB III) und deshalb eine fehlende elektronischer Übermittlung der Arbeitsbescheinigung oder einer Nebeneinkommensbescheinigungen ein Bußgeld zur Folge hat.

Für den Bereich des Kurzarbeitergeldes besteht zudem ebenfalls die Möglichkeit, der zuständigen Agentur für Arbeit die Daten mit dem Verfahren BEA digital zu übermitteln. Im Bereich des Kurzarbeitergeldes hat es der Gesetzgeber dem Arbeitgeber aber weiter freigestellt, welchen Weg er in Anspruch nehmen will.

Hinweis: Sollte der Softwareanbieter seine Software noch nicht auf das neue BEA-Verfahren umgestellt haben bzw. die Lohnabrechnungssoftware des Arbeitgebers ein BEA-Modul nicht beinhalten, dann sind die Arbeitgeber verpflichtet, die kostenlose Standardversion der Sozialversicherung im Internet zur Übermittlung der Bescheinigungen zu nutzen (weitere Informationen unter www.arbeitsagentur.de/BEA).

Kein Recht auf Reparatur im Automobilssektor:

Großer Erfolg für das Kfz-Gewerbe – Lobbyarbeit zahlt sich aus

Der Binnenmarktausschuss des Europäischen Parlaments (IMCO) hat sich für ein sogenanntes Recht auf Reparatur für Geräte wie beispielsweise Smartphones ausgesprochen. Hersteller sollen verpflichtet werden, bestimmte Geräte auch dann zu reparieren, wenn sie nicht unter die gesetzliche Garantie fallen und die Reparatur günstiger als ein Ersatzprodukt ist.



Im Weiteren stimmte der IMCO dafür, das europäische Reparaturformular zu einem freiwilligen Instrument zu machen. Eine Abstimmung über den Bericht ist für November im Plenum des EU-Parlaments geplant. Das Dossier geht voraussichtlich

im Dezember in den Trilog (Dreitertreffen der gesetzgebenden Institutionen der EU).

Erfolgreiche Intervention des ZDK und unseres Landesverbands
Der ZDK und unser Landesverband setzten sich erfolgreich gegen die Vorstellungen des Berichterstatters des EU-Parlaments, René Repasi, durch, den Automobilssektor in den Anwendungsbereich der Richtlinie einzubeziehen. Durch unsere erfolgreiche Intervention konnten verpflichtende Auflagen an die Kfz-Reparatur verhindert werden, welche – ohne spürbaren Mehrwert für die Kundinnen und Kunden – zu einer erheblichen bürokratischen Mehrbelastung unserer Mitgliedsbetriebe geführt hätten.

Dies gilt insbesondere für das europäische Reparaturformular, welches nunmehr nicht verpflichtend von Kfz-Reparaturbetrieben ausgefüllt werden muss. Das ZDK-Positionspapier zum „Recht auf Reparatur“ kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Einigung im Umweltausschuss zu Euro 7:

ZDK kritisiert fehlende Initiative zu eFuels

Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat am 12. Oktober seinen Bericht zur neuen Euro 7-Norm angenommen. Demzufolge sollen einige Emissionsgrenzwerte angehoben, Umsetzungsfristen verlängert und die von der Kommission vorgeschlagenen Aktualisierungen der Prüfparameter zurückgenommen werden.

„Wir begrüßen, dass die Diskussion um Euro 7 eine Wendung zum Realismus genommen hat. Technische Umsetzbarkeit bedeutet ein Mehr für den Umweltschutz bei Beibehaltung der individuellen Mobilität für viele Menschen“, so ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel. Noch sei aber unklar, wie die Vorgaben zu Feinstaubemissionen gemessen werden sollen.

Kritisch sieht der ZDK, dass das Europäische Parlament sich nicht für ehrgeizigere Ziele zu eFuels und für eine faire Berechnung von Abgaswerten durch die Einführung eines Carbon Correction Factors ausgesprochen hat. „Es ist fahrlässig, das hohe Potenzial für mehr Klima-

schutz auch im Fahrzeugbestand zu ignorieren“, betont Scheel. „Daher ist es umso wichtiger, dass die

EU-Kommission im angekündigten delegierten Rechtsakt zu eFuels realistische Ziele im Sinne der Erneuerbare-Energien-Richtlinie II setzt. Ein kompletter Verzicht auf eFuels als alternativen Kraftstoff würde das Erreichen der ambitionierten europäischen Klimaziele gefährden.“

Als nächster Schritt zur Verabschiedung der Norm stehen die Trilog-Verhandlungen zwischen Kommission, Parlament und Rat an. Der Rat hatte seinen Standpunkt bereits Ende September festgelegt, dem sich das Parlament angenähert hat. Der ZDK geht davon aus, dass die Trilog-Verhandlungen daher zügig voranschreiten werden.



Technologieoffene Ausgestaltung der CO2-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge

Die bisherige Position der Bundesregierung in Sachen CO2-Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge berücksichtigt nicht alternative und nachhaltige Kraftstoffe wie eFuels. Dies führt zu ungerechtfertigten Kosten, welche schlussendlich zu vermeidbaren volkswirtschaftlichen Mehrbelastungen führen.

Fakt ist, ab dem 1. Dezember 2023 werden für die Maut CO2-Emissionsklassen als neues Tarifmerkmal eingeführt. Für die Lkw-Maut wird folglich ein CO2-Aufschlag erhoben, pro Tonne CO2 wird ein Aufschlag in Höhe von 200 Euro fällig. Konkret bedeutet das, dass für alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen zusätzlich zur bestehenden Maut ein Mautteilsatz für den CO2-Ausstoß zur bisherigen Maut hinzugerechnet wird. Dieser Mautteilsatz kann je nach Fahrzeugklasse bis zu 0,16 Euro pro Kilometer betragen.

In einem offenen Brief an die Bundesregierung und die Ministerpräsidenten der Länder fordert der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) gemeinsam mit Verbänden der Logistik- und Busbranche sowie der Kraftstoff-, Nutzfahrzeug- und Zulieferindustrie, dass sich die Politik in Brüssel für einen „Carbon-Correction-Factor in Sachen CO2 -Regulierung für schwere Nutzfahrzeuge einsetzen soll. Anlass sind bevorstehende Verhandlungen in der EU zur Regelung der CO2-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge. Diese bieten die Chance sinnvolle und wegweisende Regulierungen anzuregen.

Der aktuelle Regelungsvorschlag der Bundesregierung lässt allerdings die bereits verfügbaren alternativen und nachhaltigen Kraftstoffe außer Acht und führt zu einer technologischen Festlegung auf lediglich batterieelektrische- und brennstoffzellenelektrische Antriebe sowie Wasserstoffmotoren. Erneuerbare Kraftstoffe können aber bereits

heute schon einen „erheblichen Beitrag zur Reduktion verkehrsbedingter CO2 -Emissionen leisten und müssen daher Berücksichtigung finden“, heißt es in dem Brief.

Die unterzeichnenden Verbände und Unternehmen bringen es auf den Punkt. „Aufgrund der ausschließlichen Betrachtung des Emissionsausstoßes am Endrohr können die Fahrzeughersteller und Zulieferer nur auf diese Technologien zurückgreifen, um die spezifischen CO2-Reduktionsziele zu erreichen; der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe wird nicht berücksichtigt und letztlich bestraft. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden dadurch unabhängig von der Antriebsenergie benachteiligt. Diese technologische Festlegung schränkt die Möglichkeiten von Speditionen, Transport- sowie Busunternehmen ein, durch den Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe wie Bio-LNG, eLNG, Bio-CNG, HVO100, B100 und auch künftig strombasierte synthetische Kraftstoffe Nutzfahrzeuge klimaneutral bzw. emissionsarm zu betreiben.“ Unter dem Strich wird die Möglichkeit zur Kosten- als auch Emissionsenkung im Segment schwere Nutzfahrzeuge nicht berücksichtigt. Mitunterzeichner ZDK-Präsident Arne Joswig erklärte: „Um überhaupt die ambitionierten Klimaschutzziele in Deutschland und Europa zu erreichen, brauchen wir den schnellen Hochlauf aller denkbaren klimaneutralen Technologien. Dies gilt insbesondere bei der technologieneutralen Ausgestaltung der CO2-Emissionsstandards auch für neue schwere Nutzfahrzeuge. (...) Die Bundesregierung muss sich deshalb bei den anstehenden Verhandlungen im Europäischen Rat für einen Carbon-Correction-Factor einsetzen, der die CO2 -Einsparungen durch erneuerbare Kraftstoffe berücksichtigt und anerkennt.“

Den Brief und das Zitat finden Sie unter www.kfzgewerbe.de im Bereich Verband/Politik.

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Jetzt bewerben – Der Umweltpreis für Unternehmen geht in die 21. Runde

Ab sofort können sich Unternehmen für den Umweltpreis 2024 bewerben. Der Preis ist mit 10.000 Euro je Kategorie dotiert und geht mit einer Auffrischung in die nächste Runde. „Wir haben den Preis an die heutigen Erfordernisse angepasst und damit die Wertigkeit des Preises und die Chancen der teilnehmenden Unternehmen deutlich erhöht“, sagte Umweltministerin Thekla Walker zum Start der Bewerbungsphase. „Unternehmen spielen eine Schlüsselrolle bei der Transformation hin zu einer umweltschonenden und nachhaltigen Gesellschaft – das wollen wir würdigen!“

Mit dem Preis zeichnet die Landesregierung außergewöhnliche Leistungen im Bereich des betrieblichen Umwelt- und Klimaschutzes und des nachhaltigen Wirtschaftens aus. Der Jurypreis wird in dieser Runde für „Herausragendes Engagement für Nachhaltigkeit“ vergeben. Erstmals ist die Bewerbung nur noch online möglich.

Die Preise werden in diesem Jahr erstmals in folgenden sechs Kategorien vergeben:

- Handel und Dienstleistung
- Handwerk, Betriebe mit bis zu 50 Mitarbeitenden

- Industrie, Unternehmen mit bis zu 250 Mitarbeitenden
- Industrie, Unternehmen mit 250 bis 1.000 Mitarbeitenden
- Industrie, Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden
- Unternehmen der Gesundheits- und Sozialwirtschaft

Die bisherige Kategorie Handwerk wurde auf 50 Mitarbeitende begrenzt. Damit hat die Zielgruppe der kleinen Handwerksbetriebe nun bessere Chancen, einen Preis zu erhalten. Handwerksbetriebe mit mehr als 50 Mitarbeitenden bewerben sich in der jeweiligen Industriekategorie.

Alle Bewerbungen nehmen automatisch auch an der Auslobung des Jurypreises teil, der zukünftig als einziger Preis auch zweimal vergeben werden kann. Damit hat jedes Unternehmen mindestens zwei Gewinnchancen.

Für den Umweltpreis können sich Unternehmen und Selbständige mit einem Unternehmensstandort in Baden-Württemberg bewerben. Die Bewerbungen sind auf einen Standort in Baden-Württemberg zu beziehen. Die Bewerbungsunterlagen stehen zum Online-Ausfüllen unter www.umweltpreis.baden-wuerttemberg.de zur Verfügung.

EuGH-Urteil zu Restriktionen beim Zugang zu OBD-Informationen

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit einem Urteil hersteller-spezifische Einschränkungen beim Zugang zu den On-Board-Diagnose (OBD)-Systemen von Fahrzeugen als rechtswidrig eingestuft. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) fordert ein höchstmögliches Maß an Sicherheit beim Zugang zum Fahrzeug und setzt sich mit Nachdruck für sinnvolle Maßnahmen im Reparaturmarkt ein. Dafür leistet das Urteil des EuGH einen bedeutenden Beitrag, weil es eine wichtige Grundlage für herstellerübergreifende Lösungen ist. ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel sagt: „Das Urteil ist im Sinne der Kunden, weil herstellerübergreifende harmonisierte Lö-

sungen für den sicheren Zugang zu Fahrzeug-Informationen gut für die Fahrzeugsicherheit sind und einen fairen Wettbewerb für die Fahrzeugreparatur ermöglichen. Deswegen fordern wir eine schnelle sektor-spezifische Gesetzgebung für den Zugang zu Fahrzeugdaten. In einer solchen Regulierung können geeignete Maßnahmen geschaffen werden, die unter Einhaltung höchstmöglicher Schutzvorgaben einen fairen Wettbewerb im Reparaturmarkt ermöglichen.“

Geeignete Autorisierungsverfahren, wie das SERMI-Verfahren, seien bereits eingeführt und könnten ebenfalls dafür genutzt werden, so Scheel weiter.

Berufsbildung / Weiterbildung

IQB-Bildungstrend bereitet Sorge wegen fehlender Grundkenntnisse

Zwar schein der Abwärtstrend gestoppt, dass ausgerechnet die Neuntklässler aber nicht die geforderten Mindeststandards erfüllten, sei jedoch Grund für Sorge, kommentierte Handwerk BW-Hauptgeschäftsführer Peter Haas die Ergebnisse des neuesten IQB-Bildungstrends.

„Wir sehen die aktuellen Ergebnisse des IQB-Bildungstrends mit großer Sorge. Die Neuntklässler - und damit diejenigen, die kurz vor einer Berufswahl und einem Start in die Ausbildung stehen – haben einmal mehr nicht die nötigen Grundkompetenzen in Lesen, Schreiben und Hören.“

Auch insgesamt sind die Ergebnisse alles andere als zufriedenstellend. Denn das Niveau weicht weiter zu stark von den geforderten Min-

destandards ab. Unsere Handwerksbetriebe sind für die Vermittlung von fachlichen und berufsqualifizierenden Kompetenzen verantwortlich und können fehlende Grundkompetenzen nicht auffangen. Land und Bund müssen hier endlich den Fokus auf die von uns vielfach geforderte Bildungswende legen:

Sichere Unterrichtsversorgung, Sicherstellung der Grundkompetenzen in Lesen, Schreiben und mathematischem Denken, umfassende und ergebnisoffene Berufsorientierung sowie die Gleichstellung der akademischen und beruflichen Bildung. Immerhin: Der rasante Abwärtstrend in Baden-Württemberg scheint gestoppt, das lässt zumindest hoffen.“

Berufsbildung / Weiterbildung

Qualifizierungsinitiative Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie gestartet

Die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie ist eine Schlüsseltechnologie für eine klimaneutrale Wirtschaft und Mobilität. Eine neue Qualifizierungsinitiative des Landes Baden-Württemberg ermöglicht es nun, Grundlagenwissen über Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie aufzubauen.



Gefördert durch das Zukunftsprogramm Wasserstoff BW (ZPH2) des Landes Baden-Württemberg hat das Bildungswerk der Baden-Württembergischen Wirtschaft e. V. gemeinsam mit dem Weiterbildungscampus der Hochschule Esslingen die Qualifizierungsinitiative Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie gestartet. Koordiniert werden alle Aktivitäten zum Thema Wasserstoff auf der neuen Plattform

H2BW durch die Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg, e-mobil BW GmbH.

Die nun entwickelten Qualifizierungsangebote ermöglichen interessierten Unternehmen und Einrichtungen den Zugang zum Thema Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie und vermitteln wichtiges Grundlagenwissen in acht Modulen:

- Grundlagen des Wasserstoffs für Politik & Verwaltung
- Grundlagen der Wasserstofftechnologien für Unternehmen: Chancen und Einsatzmöglichkeiten
- Wasserstoff als Baustein der klimaneutralen Produktion
- Rechtsrahmen Wasserstoff
- Sicherheit im Umgang mit Wasserstoff
- Brennstoffzellentechnologie und Anwendungspotenziale
- Elektrolysetechnologie und Marktpotenziale
- Speichertechnologien für Wasserstoff als Marktchancen

Jedes Modul ist einzeln und unabhängig voneinander buchbar. Das Qualifizierungsangebot ist kostenfrei und startet im November 2023.

Weitere Informationen und die Anmeldung finden Sie unter: www.plattform-h2bw.de/qualifizierung/wasserstoffwissen-bw

„Made4EU“ - Ein Projekt für KMU und ihre Auszubildenden Einladung zum Netzwerktreffen am 21. Februar 2024

Die EU stellt aktuell Kompetenzen und Fremdsprachenkenntnisse in den Mittelpunkt ihrer Agenda und investiert hierfür intensiv in die Aus- und Weiterbildung. Das hilft Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auf der einen Seite, die passenden Qualifikationen zu erwerben. Unternehmen sollen auf der anderen Seite dabei unterstützt werden, den Mangel an Fachkräften Schritt für Schritt zu überwinden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt darauf, junge Menschen in den Arbeitsmarkt zu bringen und ihnen im Rahmen ihrer Ausbildungszeit einen Erfahrungsaustausch im EU-Ausland zu ermöglichen.

Um Sie im zuletzt genannten Bereich zu unterstützen, wurde die Initiative „Made4EU“ gestartet. Im Rahmen dieser Initiative wird über die Fördermöglichkeiten in Baden-Württemberg informiert, außerdem besteht die Möglichkeit, sich mit anderen interessierten Unternehmen zu vernetzen. Die Auszubildenden können an einem Planspiel teilnehmen und dabei erleben, wie Entscheidungsprozesse auf europäischer Ebene ablaufen.

Interessierte Betriebe und Ihre Auszubildenden sind deshalb zum Netzwerktreffen „Made4EU“ eingeladen:

21. Februar 2024, 13.30 – 17.30 Uhr

Haus der Wirtschaft, Willi-Bleicher-Straße 19, 70174 Stuttgart.

Im Anschluss daran (ab 18 Uhr) startet der Empfang für die beteiligten Unternehmen. Dort bietet sich auch die Gelegenheit, sich über Angebote der Servicestelle „Go.For.Europe“ zu informieren. Die Servicestelle organisiert Auslandspraktika für Auszubildende aus Baden-Württemberg, informiert aber auch Betriebe über die Möglichkeit einer eigenen Akkreditierung für ERASMUS+.

Interessiert? Dann teilen Sie bis 30. November 2023 mit, ob und mit wie vielen Personen und Auszubildenden Sie an dem Netzwerktreffen teilnehmen möchten (per E-Mail an europa@stm.bwi.de). Für Fragen steht Ihnen die zuständige Referatsleiterin im Staatsministerium Dr. Pamela Sichel (E-Mail: pamela.sichel@stm.bwil.de; Tel. 0711 2153 1930) gerne zur Verfügung.

KulturPass – eine neue App für Auszubildende

Auszubildende im Handwerk, die in diesem Jahr 18 Jahre alt werden oder bereits geworden sind, bekommen durch die KulturPass-App der Bundesregierung 200 Euro für kulturelle Angebote geschenkt.

Darunter Konzerte, Festivals, Kinoabende und Theatertickets sowie Musik und Bücher oder Eintritte zu Museen. Bei über 2,2 Millionen Angeboten ist für alle etwas dabei. Um in der App das Budget freizuschalten, brau-

chen die jungen Erwachsenen den Personalausweis mit eID-Funktion, einen elektronischen Aufenthaltstitel oder eine eID-Karte. Die App ist sowohl für Android- als auch für iOS-Geräte als Download verfügbar.

Den Flyer zur KulturPass-App finden Sie unter www.handwerk-bw.de. Bei Fragen können sich Interessierte an folgende E-Mail-Adresse wenden: support@kulturpass.de

Berufsbildung / Weiterbildung

Gemeinsame Erklärung des Kfz-Gewerbes und der IG Metall zur Fachkräftesicherung im Kfz-Gewerbe

Die Gewinnung geeigneter Fachkräfte ist eine zentrale Herausforderung für die Zukunft des Kfz-Gewerbes. Die Sozialpartner sind gemeinsam der festen Überzeugung, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren von entscheidender Bedeutung ist, um das Fundament der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unseres Gewerbes mit qualifizierten Fachkräften und eine ausreichende Fachkräftebasis zu erhalten. Das wiederum ist die Voraussetzung dafür, dass wir im Kfz-Gewerbe unseren Beitrag für eine bezahlbare und nachhaltige individuelle Mobilität leisten können.



Daher wurde von unserem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und der IG Metall gemeinsam eine Erklärung zur Fachkräftesicherung im Kfz-Gewerbe und Unterstützung der Klimaziele im Verkehrssektor erstellt.

In dem Sozialpartnerpapier wurden gemeinsam Lösungsansätze beschrieben, die dazu beitragen können, die Attraktivität des Kfz-Gewerbes für Fachkräfte zu erhöhen. Dazu gehört beispielsweise,

- die Gleichwertigkeit zwischen beruflicher und akademischer Bildung zu verbessern,
- die kfz-spezifischen Berufsbildungsstätten zu stärken, sowohl durch eine zeitgemäße technische und bauliche Ausstattung als auch durch eine ausreichende Zahl an Lehrkräften,
- Aus- und Weiterbildungsordnungen schneller umzusetzen,
- die Qualifizierung von Lehrkräften und Ausbildern zu verbessern,
- weitere Zielgruppen anzusprechen und zu aktivieren.

Die Sozialpartner des Kfz-Gewerbes werben mit dieser Erklärung gemeinsam für mehr Investitionen in diesen zentralen Bereich. Das Sozialpapier kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Betriebswirtschaft / Steuern

Kommission nimmt neue KMU-Grenzwerte an

Am 17. Oktober hat die Europäische Kommission den delegierten Rechtsakt zur Anpassung der KMU-Größenkriterien angenommen.

Die neuen Grenzwerte sind wie folgt:

Unternehmenstyp		Aktuell (in Euro)	Neu (in Euro)
Kleinstunternehmen	Bilanz	350.000	450.000
	Umsatz	700.000	900.000
Klein (unteres Ende)	Bilanz	4.000.000	5.000.000
	Umsatz	8.000.000	10.000.000
Klein (oberes Ende)	Bilanz	6.000.000	7.500.000
	Umsatz	12.000.000	15.000.000
Mittel/groß	Bilanz	20.000.000	25.000.000
	Umsatz	40.000.000	50.000.000

Auf diese Grenzwerte in der Rechnungslegungsrichtlinie beziehen sich einige KMU-relevante Richtlinien und Verordnungen, wie beispielsweise die CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) oder die Taxonomie-Verordnung.

Die Anhebung der Grenzwerte hat daher insbesondere zur Folge, dass zukünftig weniger Unternehmen den CSRD-Berichtspflichten unterliegen werden.

Die neuen Grenzwerte gelten ab dem 1. Januar 2024. Mitgliedstaaten können Unternehmen aber bereits die Anwendung für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2023 erlauben.

Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe

Neue Zinskondition für Zubehör- und Reparaturfinanzierungen

Die Entwicklungen an den Finanzmärkten beeinflussen auch das Konditionsniveau der Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (BDK), sodass eine Anpassung der Zinskondition erforderlich ist.

Die aktuell gültigen Zinskondition für die Zubehör- und Reparaturfinanzierungen (ZRF) be-



trägt 4,99 Prozent. Unverändert bleiben der Prozess und die Vertragslaufzeiten von 12 bis 84 Monaten – sowie die Gültigkeit ab einem Finanzierungsbetrag von 800,00 Euro.

Eine ZRF-Infokarte sowie die aktuelle Zinsberechnungstabelle können unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.