



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen



INNUNG-AKTUELL

Juni 2023

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Weiterbildung	Seite	3
Verband	Seite	4-5
Handel	Seite	5-7
Tankstellen	Seite	7-8
Technik + Umweltschutz	Seite	8-9
Aktuell	Seite	10
Recht + Steuern	Seite	10-12

Impressum

Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Innung Heilbronn-Öhringen

Geschäftsstelle:

Kreuzenstraße 98, 74076 Heilbronn
Telefon: 071 31/16 43 98
Telefax: 071 31/17 18 91

Obermeister Kfz-Innung:

Thomas Meier

Redaktion:

Siegfried Heer, Angela Arlt, Uwe Fritscher

Konzeption & Gestaltung:

Woche Verlag GmbH, Edisonstraße 14, 68309 Mannheim
Tel.: 06 21/3 90 85 38, Mobil: 01 79/222 999 5

Erscheinungsweise 1x monatlich.



Titelseite

SERMA

Standardisierter Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen

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

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

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

Weiterbildung

Allianz für Aus- und Weiterbildung – „Sommer der Berufsbildung“

Die Partner der Allianz für Aus- und Weiterbildung haben sich darauf verständigt, den „Sommer der Berufsbildung“ fortzusetzen und zu einer Marke weiterzuentwickeln. Der diesjährige „Sommer der Berufsbildung“ wird von Mai bis September stattfinden. Die inhaltliche Federführung liegt weiterhin gemeinsam beim Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) und dem Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH), die Zuständigkeit für Öffentlichkeit beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie.

Auch das Kfz-Gewerbe wird den Sommer der Berufsbildung begleiten, über die Initiative in unseren Social-Media-Kanälen informieren und entsprechende Posting-Vorschläge etc. auf www.autoberufe.de zur Verfügung stellen.

Inhaltliche Ausgestaltung

Das bestehende Motto „#AusbildungSTARTEN“ und die dazugehörige Wort-Bild-Marke sollen beibehalten werden. Der „Sommer der Berufsbildung“ wird sich wieder an den folgenden Schwerpunktthemen orientieren:

1. Zielgerichtete, innovative Berufsorientierung,
2. Attraktivität / Exzellenz in der beruflichen Bildung/ Karriere- und Berufschancen,
3. Vielfalt der Zielgruppen (Geflüchtete, Migranten, Studienzweifler).

Diese Themen werden über die gesamte Laufzeit des Sommers parallel aufgegriffen und nicht – wie in den Vorjahren – zeitlichen Blöcken zugeordnet. Der „Sommer der Berufsbildung“ wird im September das Thema Nachvermittlung aufgreifen und zum 30. September 2023 enden.

Die Aktivitäten der Allianzpartner und die Öffentlichkeitsarbeit werden sich auf der Bundesebene an den oben genannten Schwerpunktthemen ausrichten.

Start der Initiative

Der diesjährige Sommer der Berufsbildung wird in der ersten Maiwoche auch in diesem Jahr mit einer Videobotschaft von Bundeskanzler Olaf Scholz, einer Pressemitteilung der Allianzpartner sowie der Freischaltung der aktualisierten Website der Allianz starten.

Den Auftakt der Aktivitäten der Allianzpartner bildet am 31. Mai 2023 eine gemeinsame Veranstaltung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und des ZDH in Berlin. Nähere Informationen zu diesem Format werden wir Ihnen zeitnah zukommen lassen.

Öffentlichkeitsarbeit

• Hashtag und Wort-Bild-Marke

Um eine möglichst hohe Aufmerksamkeit auf die Aus- und Weiterbil-

dung und Berufsorientierung im Handwerk zu richten, kann der Hashtag zur Initiative (#AusbildungSTARTEN) und die Wort-Bild-Marke, für die es weiterhin eine Allianz-Variante und eine auf das Handwerk ausgerichtete Version gibt, genutzt werden.

Geplante Veranstaltungen in den Regionen sollten daher ebenfalls unter Nutzung des entsprechenden Hashtags im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit flankiert werden, um eine größere öffentliche Aufmerksamkeit bzw. Wiedererkennung zu erreichen.

Die Wort-Bild-Marke zum Sommer der Berufsbildung kann unter im ZDH-Sharepoint abgerufen werden.

• Homepage der Allianz für Aus- und Weiterbildung

Aktuelle Informationen der Allianz für Aus- und Weiterbildung und Beiträge zu den Themenschwerpunkten werden auf der Homepage der Allianz bereitgestellt werden. Eine Abfrage regionaler Aktivitäten wie in den vergangenen Jahren ist nicht geplant.

• Themenseite „Sommer der Berufsbildung“ des ZDH

Zum Start des Sommers der Berufsbildung wird der ZDH wie in den vergangenen beiden Jahren eine entsprechende Themenseite freischalten. U. a. sollen junge Menschen über die sozialen Medien auf diese Seite mit Informationen zur Berufsorientierung und Ausbildung im Handwerk geleitet werden. Über eine Deutschlandkarte soll zudem die Möglichkeit bestehen, direkt zu den Berufsorientierungsseiten und Ansprechpartnern der Handwerkskammern und Zentralfachverbände zu gelangen. Junge Menschen und dass sie beratende Umfeld sowie die interessierte Presse und Öffentlichkeit, die auch über soziale Medien auf diese Seite gelenkt werden, werden damit auf die Angebote in Ihrer Region aufmerksam gemacht und können dorthin weitergeleitet werden. Über eine Übersendung entsprechender Links für dieses Angebot an kielbassa@zdh.de freut sich der ZDH.

Ebenso ist geplant, einzelne Veranstaltungen und Angebote aus den Regionen zur Berufsorientierung und zur Fachkräftenachwuchsgewinnung auf der Themenseite vorzustellen. Ziel ist es, das Engagement des Handwerks sichtbar zu machen und gute Beispiele zu präsentieren. Sofern eine Veranstaltung oder eine Aktivität geplant ist, die für eine Darstellung auf der ZDH-Themenseite geeignet ist, wäre ein entsprechender Hinweis an schultze@zdh.de hilfreich.

Der „Sommer der Berufsbildung“ ist einmal mehr eine hervorragende Chance zur Vernetzung regionaler Veranstaltungen zur Ansprache und Gewinnung von Jugendlichen mit den Aktivitäten auf der Bundesebene und damit auch ein Angebot, regionalen Maßnahmen eine besondere Aufmerksamkeit zu verleihen.

Fachkräftebedarfs-Monitor

gibt kontinuierlichen Einblick in die Fachkräftesituation

Fachkräfte sind im Handwerk stark gesucht. Laut Bundesagentur für Arbeit (BA) waren im März 2023 in Baden-Württemberg rund 17.000 Stellen in Berufen des Handwerks offen. Dazu kommt noch eine hohe Dunkelziffer, da nicht jede Stelle der BA gemeldet wird. Der Fachkräftebedarfs-Monitor, welcher von HANDWERK BW erstellt wurde, analysiert die

Daten der BA und gibt einen Einblick, in welchen Berufen der Fachkräftebedarf besonders hoch ist. Beispielsweise dauert es im Kfz-Gewerbe im Schnitt 197 Tage, bis eine Stelle neu besetzt werden kann.

Die aktuelle Ausgabe des Fachkräftebedarfs-Monitors ist zusätzlich unter www.handwerk-bw.de abrufbar.

Verband

Umfrage Bürokratieabbau – Betriebe immer stärker belastet

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

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

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

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

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

Arbeitszeitgesetz muss grundlegend modernisiert werden

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

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

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

Verband

Baden-Württemberg:

Kein Gas mehr schon ab 2040

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

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

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

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

Handel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Handel

DAT-Barometer im April 2023 – Schwerpunkt Bestand

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



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

Pkw-Bestand weiter deutlich von Verbrennern geprägt

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

Elektrifizierung schreitet langsam voran

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

Deutlicher Schwund von E-Fahrzeugen in der Statistik

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

Frühjahrsbelebung auf dem Automarkt spürbar

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

Höhenflug der Gebrauchtwagenpreise gestoppt

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

Handel

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

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

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

Tankstellen

Gespräch mit der Aral AG

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

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

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

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

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

Tankstellen

Fortsetzung von Seite 7

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Technik + Umweltschutz

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

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

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

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

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

Technik + Umweltschutz

Veröffentlichung der DGUV Regel 109-009 „Fahrzeuginstandhaltung“

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

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

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

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

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

Wichtig für Kfz-Werkstätten:

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

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

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

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

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

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

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



Aktuell

Neuer ProMotor-Podcast: Data Act

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

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

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

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



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

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

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

Recht + Steuern

Beginn des Kündigungsverbots bei Schwangerschaft

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

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

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

Gleicher Lohnanspruch von Teilzeit- und Vollzeitbeschäftigten für identische Tätigkeiten

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

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

Fazit:

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

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

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

Recht + Steuern

Neue „Abmahnwelle“:

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

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

Fazit:

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

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

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

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

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

Fazit:

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

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

Recht + Steuern

Geldwäscheprävention:

Bußgeld bei Nichtmeldung des wirtschaftlich Berechtigten und Registrierungspflicht bei der FIU

Seit Ende Dezember 2022 sind alle Gesellschaften verpflichtet, ihren wirtschaftlich Berechtigten in das Transparenzregister einzutragen. Die Festsetzung von Bußgeldern bei Verstößen gegen diese Meldepflicht startet dabei zeitverzögert. Seit dem 1. April 2023 werden bei Nichtmeldung nun gegen Aktiengesellschaften Bußgelder verhängt, bei GmbH's ab dem 1. Juli 2023 und bei allen anderen Gesellschaften ab dem 1. Januar 2024. Genau ab dem letztgenannten Datum müssen sich nun auch alle Güterhändler bei der Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen (FIU) registrieren (unabhängig davon, ob sie Verdachtsmeldungen abgeben).



Bei Nichtmeldung des wirtschaftlich Berechtigten droht Festsetzung von Bußgeld

Letztmals haben wir mit Monatsdienst Januar 2022 auf den Ausbau des Transparenzregisters zum Vollregister hingewiesen und über die Verpflichtung sämtlicher deutscher Gesellschaften berichtet, ihren wirtschaftlich Berechtigten an das Transparenzregister zu melden. Diese Pflicht ist bekanntlich für GmbH z.B. zum 1. Juni 2022 und für alle übrigen Gesellschaften (wie z.B. KG, OHG) zum 31. Dezember 2022 in Kraft getreten. (Einzige Ausnahme: Bei Vereinen wurde die Erstmeldung an das Transparenzregister grundsätzlich vom zuständigen Vereinsregister vorgenommen.)

In einem Übergangszeitraum hatte die Verletzung dieser Meldepflicht noch kein Bußgeld ausgelöst. Aber Achtung: Dieser Übergangszeitraum läuft nun aus und seit dem 1. April 2023 ist für einen Teil der Unternehmen nun schon definitiv mit vom zuständigen Bundesverwaltungsamt festgesetzten Bußgeldern zu rechnen, wenn eine Verletzung der Meldepflicht festgestellt wird. Das Ende der Frist betrifft all diejenigen Gesellschaften, die aufgrund der Gesetzesänderung bis zu den oben genannten Terminen eine Erstmeldung zum Transparenzregister vornehmen mussten, weil bis dahin noch die gesetzliche Fiktion galt, wenn sich aus einem anderen Register (z.B. Handelsregister) schon der wirtschaftlich Berichtigte ergab. Soweit noch nicht geschehen, sollten deshalb nun alle Kfz-Unternehmen darauf achten, dass sie ihren entsprechenden Meldefristen unverzüglich nachkommen.

Dabei gelten für die Scharfschaltung der Bußgeldvorschriften folgende von der Unternehmensform abhängige Fristen:

- für Aktiengesellschaften (AG, SE) und KGaAb ab dem 1. April 2023
- für GmbH, Genossenschaften und Partnerschaften ab dem 1. Juli 2023 für alle sonstige Gesellschaften (z.B. KG, OHG) bis zum 1. Januar 2024

Fehlerhafte und nicht vorgenommene Erstmeldungen zum Transparenzregister können insoweit künftig auch eher auffallen, wenn man als Unternehmen selbst verpflichtet ist, den wirtschaftlich Berechtigten offen zu legen (z.B. bei gewissen Finanzgeschäften oder bei gewissen Wareneinkäufen bei Güterhändlern). Denn alle Verpflichteten nach dem GWG (wie z.B. ein Güterhändler auf Verkäuferseite) müssen Unstimmigkeitsmeldungen an das Transparenzregister abgeben, wenn die vom Kunden zum wirtschaftlich Berechtigten angegebenen Daten nicht mit dem Transparenzregister übereinstimmen.

Der Bußgeldtatbestand für die Nichteinhaltung der Mitteilungspflichten zum Transparenzregister ist in § 56 Abs. 1, Nr. 56, 58 u. 59 GWG geregelt. Nach diesen Vorschriften kann ein Bußgeld verhängt werden, wenn die Angaben zu den wirtschaftlich Berechtigten der registerführenden Stelle nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig mitgeteilt werden - bei vorsätzlicher Begehung bis zu 150.000 Euro und bei leichtfertiger Begehung bis zu 100.000 Euro.

Verpflichtende Registrierung beim Verdachtsmeldeportal der FIU (WPK)

Mit der letzten Gesetzesänderung des GWG wurde bekanntlich auch eine weitere Obliegenheit für alle Verpflichteten (also auch Kfz-Händler als Güterhändler) eingeführt. 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 die für die Abgabe einer Verdachtsmeldung bereits jetzt notwendige Registrierung natürlich schon aktuell vorgenommen werden. Eine frühzeitige Registrierung ist sogar zu empfehlen, da rund um den Pflichttermin 1. Januar 2024 aufgrund der Massen an Registrierungen Probleme nicht unwahrscheinlich sind.

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. Außerdem stellt die FIU für die Verpflichteten viele weitere hilfreiche Informationen zur Geldwäschebekämpfung zur Verfügung.