



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen



©Pixabay/erzyGorecki

# INNUNG-AKTUELL

**November 2022**

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

**DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE**

# Inhaltsverzeichnis

|                        |       |      |
|------------------------|-------|------|
| Impressum              | Seite | 2    |
| Titelseite             | Seite | 2    |
| Weiterbildung          | Seite | 3    |
| Verband                | Seite | 4-5  |
| Tankstellen            | Seite | 5    |
| Technik + Umweltschutz | Seite | 6-7  |
| Recht + Steuern        | Seite | 8-10 |
| Betriebswirtschaft     | Seite | 11   |
| Aktuell                | Seite | 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

## Ist Ihr Auto winterfit?

Für die kalte und dunkle Jahreszeit muss das Auto optimal vorbereitet sein. Wenn erster Pulverschnee die Bergkuppen verzuckert, wird es Zeit, das Auto auf die kalte Jahreszeit vorzubereiten. Worauf kommt es dabei an?

1. Frage: Sind die Winterreifen schon drauf? Noch nicht? Dann aber los! Jetzt kann morgens jederzeit Reifglätte auftreten. Winterliche Straßenbedingungen also, bei denen „angepasste Bereifung“ vorgeschrieben ist. Wer die noch nicht montiert hat, sollte umgehend einen Termin in seiner Werkstatt vereinbaren.
2. Lackpflege. Schäden, wie kleinere Steinschläge von der Urlaubsreise oder auch größere Ratscher, sollten noch vor der Streusalz-Saison beseitigt werden, sonst hat der Rost leichtes Spiel. Die Kfz-Werkstätten bieten dazu Smart-Repair-Methoden an.
3. Frostschutz. Gerade bei Fahrzeugen, die nicht regelmäßig gewartet werden, besteht oft Unklarheit: Reicht der Frostschutz im Kühler noch aus? Die Wirksamkeit bis minus 25 Grad sollte gegeben sein. Die Werkstatt findet das in wenigen Minuten heraus. Was oft übersehen wird: Auch das Kühlmittel muss in regelmäßigen Abständen von mehreren Jahren gewechselt werden. Denn Frostschutz ist auch Rostschutz und der verbraucht sich mit der Zeit. Mögliche Folgen: Korrosion und damit teure Schäden im Motor. Und nicht vergessen: Auch die Scheibenwaschanlage muss winterfest gemacht werden. Was noch an Flüssigkeit mit Sommerreiniger drin ist, sollte jetzt verbraucht werden, anschließend Wintermischung einfüllen.
4. Gummipflege. Sämtliche Tür- und Haubengummis mit einem entsprechenden Pflegestift behandeln, um das Anfrieren und dadurch mögliche Abreißen der Dichtung zu verhindern.
5. Sicht. Sind die Wischergummis noch einwandfrei? Oder ziehen sie Schlieren und lassen ungewischte Bereiche übrig? Dann ist es Zeit für ein Paar neue. Aber auch die Innenseiten der Scheiben können oft eine gründliche Reinigung vertragen, um den nebligen Durchblick zu verbessern.
6. Türschlösser. Der Tipp darf natürlich nicht fehlen, auch wenn es wohl kaum noch ein Fahrzeug ohne Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung gibt. Dann etwas nichtharzendes Öl in die Türschlösser sprühen, das verhindert ein Einfrieren und sorgt für leichtgängiges Schließen. Und den Türschlossenteiser natürlich in der Manteltasche aufbewahren und nicht im Auto.
7. Batterie. Hat sie schon ein paar Jahre treu gedient oder schwächelt sie bereits bei Temperaturen über dem Gefrierpunkt? Zeit für eine neue! Bevor der Winter richtig loslegt und das Auto im ungünstigsten Moment nicht mehr anspringt. Die Kfz-Werkstatt hat Messgeräte, die den Batteriezustand feststellen.
8. Ausrüstung. Liegt der Eiskratzer noch im Auto? Besser für die Verglasung ist natürlich ein Auftauspray. Und wer auch bei Schneefall unterwegs sein muss, legt sich eine warme Decke ins Auto, man weiß ja nie. So vorbereitet, lässt sich auch der grimmigste Winter lächelnd überstehen. Die meisten Kfz-Meisterbetriebe bieten in diesen Tagen passende Winterchecks an.



## Save the date !!

**Ab Montag, den 28. November 2022  
sind die neuen AU/SP-Siegel/Marken für das Jahr 2023 im Verkauf!**

**Vom Dienstag, den 27.12. bis Freitag, den 30.12.2022  
ist unsere Geschäftsstelle jeweils nur von 08.00 bis 12.00 Uhr geöffnet.**

## Weiterbildung

### Betriebefinder – erweiterte Kampagne für Ausbildungsbetriebe

Nach dem Ausbildungsstart ist vor dem Ausbildungsstart. Für die Ausbildungsbetriebe im KfzGewerbe beginnt erneut die Suche nach qualifizierten Nachwuchskräften für das nächste Ausbildungsjahr. Einen wichtigen Schritt haben die meisten schon getätigt – sie haben sich im Betriebefinder unter [www.wasmitautos.com](http://www.wasmitautos.com) registriert.

Um noch mehr Auszubildende zu erreichen, können Ausbildungsbetriebe den Betriebefinder nun auch mit einem eigenen Schlüsselbild bewerben, welches das visuelle Erscheinungsbild des Betriebefinders besonders hervorhebt. Des Weiteren gibt es ein neues Medien-Kit, welches speziell für die Bewerbung der Mitgliedsbetriebe entwickelt worden ist. Hier stehen Ihnen neu gestaltete Postings, Bilder und kleine Videos zur Verfügung, mit denen Sie ganz einfach eine eigene Mini-Kampagne auf Ihren Social-Media-Kanälen durchführen können. Alle Materialien inklusive einer Übersicht, wie Sie das Medien-Kit nutzen können, stehen bereits unter [www.autoberufe.de](http://www.autoberufe.de) zum Download bereit. Zusätzlich werden bis Ende des Jahres die Betriebsdaten um weitere Informationen,

wie z. B. die angebotenen Ausbildungsberufe und das Praktikumsangebot erweitern. So haben die potenziellen Azubis noch mehr Informationen, um den passenden Ausbildungsbetrieb herauszufiltern.

Das Projekt #wasmitautos Betriebefinder zielt darauf ab, möglichst vielen Betrieben mehr Sichtbarkeit im Internet zu verschaffen und so die Zielgruppe der 14- bis 22-Jährigen bestmöglich anzusprechen. Denn so kommt zusammen, was zusammengehört – potenzielle Auszubildende und Ausbildungsbetriebe!

Mit der Teilnahme am Betriebefinder nutzen Ausbildungsbetriebe die Möglichkeit, dort deutlich sichtbarer zu sein, wo sich die relevante Zielgruppe 24/7 aufhält – im Internet und den sozialen Medien. Nutzen Sie als Ausbildungsbetrieb die Reichweite des Bausteins #wasmitautos.

Mit einer durchschnittlichen Reichweite von 1,2 Millionen pro Monat, Tendenz steigend, transportieren wir den Betriebefinder und die Informationen zu den Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten passgenau in die Zielgruppe, die wir erreichen wollen – viel Erfolg!

### BFC bietet Projektarbeit in Betrieben an

Die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft (BFC) bittet aktuell um Ihre Mithilfe bei der Suche nach BFCProjektstudien. Denn der September ist immer die Zeit, mit interessierten Betrieben Kontakt aufzunehmen und zu fragen, wo derzeit der Schuh drückt: „Worum müssten Sie sich eigentlich mal dringend kümmern?“

Was wollten Sie schon längst angehen? Welche Veränderung macht auch in Ihrem Betrieb zwingende Anpassungen notwendig?“

Viele dieser Fragen beantworten die BFC-Studierenden im Rahmen ihrer Projektarbeiten. In der Zeit von Weihnachten bis Ostern widmen sich je drei BFC'ler diesen Aufträgen, die sie neben ihrem schulischen Tagesgeschäft abarbeiten. Die BFC'ler gehen unvoreingenommen und objektiv an die Aufträge heran, weil sie die eventuellen Befindlichkeiten der Mitarbeiter, Besonderheiten und Erfordernisse bei der Wahl ihres Auftrages (noch) nicht kennen.

Den BFC'lern werden alle zur Auswahl stehenden Themen ohne Nennung der Marke, der Firma oder des Ortes vorgestellt. Grund: Das Thema soll im Fokus der Studierenden stehen und nicht andere Dinge.

Die BFC bittet uns daher um Mithilfe und würde sich sehr freuen, wenn wir Betriebe finden, welche Ihr Thema zur Bearbeitung zur Verfügung stellen. Die Ernsthaftigkeit der Bearbeitung wird bei den BFC'lern sehr großgeschrieben. Da die Arbeit nicht nur in einem rund 40-seitigem Konzeptbuch abgegeben, sondern auch in der mündlichen Abschlussprüfung verteidigt werden muss, ist sie elementar zum

Bestehen der Prüfung zum Betriebswirt im Kfz- Gewerbe. Die Themen können aus den unterschiedlichsten Unternehmensbereichen stammen, sei es Werkstatt, Vertrieb, Marketing, Recht oder mehr. Hier ein paar Themenbeispiele der letzten Studienjahre (vielleicht als kleine Anregung):

- Vertrag gekündigt – was nun?
- Welchen Einfluss haben neue Geschäftsmodelle auf unsere zukünftige Geschäftsentwicklung?
- Social-Media-Fahrplan: So muss unsere künftige Erfolgsstrategie in den sozialen Medien aussehen!
- Aufnahme von E-Bikes und Pedelecs: Rechnet sich dieses Geschäftsfeld für uns?
- Nachfolge: Ich übernehme den Betrieb von meinem Chef! Wie sieht meine persönliche Nachfolgeplanung aus?

Unser Betrieb in bewegten Bildern – Konzeption, Entwicklung und Verfilmung unseres Betriebes mit Veröffentlichung auf unserer Website sowie sozialen Medien

• Entwicklung eines Controlling-Tools für unser Servicegeschäft  
Bei Interesse können Sie gerne mit der BFC unter der Telefonnummer 05551/2583 oder per E-Mail an [info@bfc.de](mailto:info@bfc.de) oder [gerl@bfc.de](mailto:gerl@bfc.de) Kontakt aufnehmen. Wir würden uns freuen, wenn Sie die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft mit Projektstudien unterstützen. Ein entsprechendes Themenblatt können Sie per E-Mail an [darlene.kamhardt@kfz-bw.de](mailto:darlene.kamhardt@kfz-bw.de) anfordern.



## Verband

### Baden-Württembergische Wirtschaft legt Forderungspapier zur Abfederung des Energiepreis-Schocks für Unternehmen vor

Um die existenzielle Bedrohung der Wirtschaft im Südwesten durch die gegenwärtige Energiekrise abzuwenden, haben die Unternehmer Baden-Württemberg (UBW) von Bund und Land ein durchgreifendes Entlastungsprogramm für die Firmen gefordert. Die Bundesregierung hat gestern mit ihrem Eckpunktepapier reagiert. Die Forderungen gehen aber darüber hinaus. Denn der massive Anstieg der Energiekosten ist laut UBW für viele Unternehmen schlicht nicht mehr zu verkraften.



„Wir müssen in der Energiepreiskrise dringend ‚vor die Lage‘ kommen“, erklärte UBW-Hauptgeschäftsführer Peer-Michael Dick. Deshalb fordern sie, dass die Grenzkosten von Gaskraftwerken nicht mehr preisbe-

stimmend im Strommarkt sein dürfen. „Damit die Gaskraftwerke dann dennoch bei hoher Stromnachfrage weiter für die Erzeugung bereitstehen, müssen die EU-Mitgliedstaaten die anfallenden Mehrkosten übernehmen“, so der UBW-Hauptgeschäftsführer.

„Die Dramatik beim Strompreis verlangt, dass vorübergehend wirklich alles, was geht, schnell wieder Strom produziert“, unterstrich Dick. So fordern die UBW einen schnellen Hochlauf aller Stein- und Braunkohlekraftwerke, eine Laufzeitverlängerung aller Kernkraftwerke und die maximale Nutzung der Potenziale erneuerbarer Energien. Ein Wohlstandsverlust werde sowieso eintreten, es dürfe aber nicht passieren, dass große Teile der Wirtschaft über fast alle Branchen ins Wanken geraten, weil nicht jede Kilowattstunde am Netz ist, betonte der UBW-Hauptgeschäftsführer. Zudem müsse die Stromsteuer deutlich abgesenkt und der Spitzenausgleich bei der Strom- und Energiesteuer für energieintensive Unternehmen bis 2024 verlängert werden. Darüber hinaus fordern die baden-württembergischen Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände weitere Liquiditätshilfen für die Firmen. Auch brauche es ein unbürokratischeres Vorgehen der Genehmigungsbehörden beispielsweise im Falle eines „Fuel Switch“ – also eines Umstiegs von Gas auf einen anderen Brennstoff.

Die vollständige Resolution kann auf [www.kfz-bw.de](http://www.kfz-bw.de) unter Mitglieder / Unser Service für Mitglieder / Downloads / Monatsdienst heruntergeladen werden.

### DAT-Barometer im September 2022: Schwerpunkt Pkw-Halter

Der Automobilmarkt steht still. Mit knapp unter 200.000 neu zugelassenen Pkw und nur rund 475.000 Besitzumschreibungen war nicht nur der Monat August ein eher schwacher Monat, sondern bereits seit Jahresbeginn zeigt sich eine rückläufige Entwicklung. Kumuliert liegt der Neuwagenmarkt 2022 zehn Prozent unter dem Vorjahr, und bei den Besitzumschreibungen sieht es mit -17 Prozent noch schlechter aus.

Sei es wegen steigender Energie- und Lebenshaltungskosten oder massiven Lieferengpässen, Fakt ist: Die Menschen haben derzeit offenbar andere Themen auf ihrer Agenda als den Autokauf – auch was die intensive Beschäftigung mit E-Mobilität betrifft. Immerhin: Die Akzeptanz für rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) ist leicht gestiegen. 17 Prozent würden sich beim nächsten Autokauf dafür entscheiden. Diese Pkw sind – im Gegensatz zu Plug-In-Hybriden – auch bei Privatpersonen gefragt: Von allen neu zugelassenen BEV ist in diesem Jahr gut die Hälfte auf diese Haltergruppe zugelassen worden. Die Plug-In-Hybride bleiben dagegen weiterhin fest in gewerblichen Händen.

Beim Thema Akku und dessen Lebensdauer könnte man vermuten, dass sich der eine oder andere Pkw-Käufer eher für ein Leasingmodell statt für den klassischen Kauf entscheidet – aber dem ist nicht so. Kaufen und besitzen ist nach wie vor wichtiger als leasen und nur nutzen.

Bei den Fahrzeugwerten verbleiben diese bei E-Autos weiter deutlich unter den Werten der Verbrenner.

Gebrauchte BEV erzielen derzeit etwas mehr als die Hälfte ihres ehemaligen Listenneupreises, Diesel und Benziner liegen deutlich darüber. Diese verharren nach einem rasanten Anstieg in den letzten Monaten nun seit April 2022 auf einem (hohen) Niveau.

#### Leicht gestiegene Akzeptanz alternativer Antriebsarten:

Befragt man die Pkw-Halter, also Personen, die seit durchschnittlich vier Jahren ihr Fahrzeug besitzen, welche wahrscheinlichste Motorart beim nächsten Kauf infrage käme, so würden sich 17 Prozent für ein BEV entscheiden, 22 Prozent für ein PHEV. Die meisten (40 Prozent) bevorzugten wie bei der letzten Befragung vor einem Jahr einen Benziner. Der Wunsch nach einem BEV (plus drei Prozentpunkte) oder PHEV (plus ein Prozentpunkt) ist im Verlauf des vergangenen Jahres nur leicht gestiegen.

#### BEV-Neuzulassungen haben hohen Privatkundenanteil:

Von allen 1,6 Mio. seit Jahresbeginn neu zugelassenen Pkw entfallen ein Drittel auf private, zwei Drittel auf gewerbliche Halter. Dies ist seit vielen Jahren eine Art ungeschriebenes Gesetz. Betrachtet man aber nur die BEV- und PHEV-Neuzulassungen, gibt es bezüglich der Halter-

# Verband

Fortsetzung von Seite 4

struktur Unterschiede: Bei allen neu zugelassenen BEV (insgesamt 228.084 Einheiten) beträgt der Privatkundenanteil 51 Prozent – und ist damit höher als bei der Summe aller Neuzulassungen.

Dagegen vereinen PHEV, die besonders für Dienstwagenberechtigte attraktiv sind, nur einen Privatkundenanteil von 33 Prozent auf sich.

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. Die Auseinandersetzung ist dadurch allerdings nicht gestiegen, sondern leicht gesunken: 37 Prozent der Pkw-Halter bestätigten eine intensivere Beschäftigung mit diesem Thema, vor einem Jahr waren es noch 39 Prozent. Etwas über die Hälfte sagt klar „nein“, und zwölf Prozent haben dazu keine Meinung. Auf die Frage, wie ein E-Auto eingesetzt würde, bestätigten 38 Prozent, dass sie es als zusätzlichen Pkw verwenden würden.

Als Ersatz für den bestehenden Wagen würden 44 Prozent ein E-Auto nutzen. 18 Prozent waren sich unschlüssig oder wollten dazu keine Aussage treffen.

## Leasing für E-Autos weiterhin eher nicht im Fokus:

Ähnlich wie vor einem Jahr waren auch aktuell die Pkw-Halter nicht von Leasingverträgen überzeugt, wenn es um die Beschaffung eines

E-Autos geht. Wichtig: Es handelt sich bei den Befragten um Pkw-Halter, nicht um Pkw-Kaufplaner. Das bedeutet, ein Autokauf steht aktuell nicht an, aber die Zahlen zeigen, dass nach wie vor die Mehrheit (43 Prozent) kein Leasing in diesem Zusammenhang nutzen würde.

Eine große Zahl ist sich bei dieser Frage auch komplett unschlüssig (27 Prozent), während 30 Prozent klar für ein Leasingmodell plädieren würden.

## Gebrauchtwagenwerte verharren auf hohem Niveau:

Der monatelange steile Anstieg der Gebrauchtwagenpreise scheint ans Ende gekommen zu sein. Seit April 2022 ist bei den dreijährigen Gebrauchtwagen kaum Bewegung zu sehen. Benziner werden beim Handel für 67,7 Prozent des ehemaligen Listenneupreises verkauft, Diesel für 65,1 Prozent.

Interessant ist die Entwicklung der gebrauchten BEV, deren Stückzahlen weiterhin sehr gering sind. Sie haben sich nach einer steilen Entwicklung nach unten wieder gefangen und verharren ebenfalls – wenn auch deutlich niedriger als Verbrenner – auf einem stabilen Niveau. Sie erreichen derzeit 55,4 Prozent ihres ehemaligen Listenneupreises.

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

# Tankstellen

## ZTG erreicht Provisionserhöhung für TotalEnergies-Pächter

Der Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG) konnte eine Provisionserhöhung für Pächter bei einer Videokonferenz mit der Tankstellenleitung der TotalEnergies Marketing Deutschland GmbH erreichen. Die Notwendigkeit von Provisionserhöhungen hat der ZTG seinen Gesprächspartnern bei allen großen Gesellschaften schon seit Jahren dargelegt. TotalEnergies wird nun mit Beginn des Jahres 2023 die Provisionen für ihre Tankstellenpächter von bisher 1,25 Cent pro Liter auf 1,75 Cent pro Liter erhöhen. Die Fixprovision von 1.000 Euro pro Monat bleibt unverändert.

Natürlich wird die den Pächtern zukommende Provisionserhöhung begrüßt, der ZTG machte aber gegenüber seinen Gesprächspartnern auch deutlich, dass diese allein natürlich nicht ausreichen wird, um die im kommenden Jahr und teilweise bereits jetzt entstehenden Kostenstei-

gerungen zu kompensieren. Bei einer Drei-Millionen-Liter-Station bedeutet die Provisionserhöhung eine Mehreinnahme von 15.000 Euro. Diese Summe soll nicht gering geredet werden, aber sie bedeutet für die meisten Pächter nur einen Bruchteil der durch steigende Personal- und Energiekosten erhöhten Ausgaben. Es werden auch auf vielen anderen Wegen Entlastungen notwendig sein, wenn man das bestehende Netz am Leben erhalten will.

Das gilt – und das sprach der ZTG ausdrücklich an – auch für das Eigentümer-Netz. Auch diese Betreiber, die in fünf bis zehn Jahre geltenden Verträgen gebunden sind, stehen vor dem Problem, dass sie den steigenden Kosten für einen Großteil ihres Umsatzes (Kraftstoffe und preisgebundene Waren im Shop) nicht selbst etwas durch Preiserhöhungen und damit Mehreinnahmen entgegensetzen können. Diese Möglichkeit haben nur die jeweiligen Lieferanten. Auch gegenüber diesen Vertragspartnern steht nach unserer Überzeugung TotalEnergies – wie natürlich auch ihre Wettbewerber – schon auf Grundlage des Verhaltenskodex für die Tankstellenbranche in der Verpflichtung, im Notfall Hilfen zur Verfügung zu stellen.

Dies schließt nicht aus, und diese Einschätzung teilen wir mit dem ZTG und TotalEnergies, dass wir angesichts der derzeitigen wirtschaftlichen Entwicklung vor einer Verkleinerung des deutschen Tankstellennetzes stehen, die viele, teils selbsternannte, Experten ja bereits vor Jahren prophezeit haben. Doch so lange, wie jede einzelne Station für eine Mineralölgesellschaft betrieben werden soll, muss der Betreiber „ein angemessenes, existenzsicherndes Einkommen erreichen können.“ Auch das regelt übrigens bereits der Verhaltenskodex.



©adobeStock/araho

# Technik + Umweltschutz

## Abschlussbericht zur AU- Mängelstatistik 2021

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat alle Datensätze für das Jahr 2021 für die AU-Mängelstatistik ausgewertet. Aufgrund der im Jahr 2021 vorgenommenen Umstellung von AU Plus auf AÜK Plus bezüglich der Erhebung der Daten zur AU-Mängelstatistik konnten nur von rund 28.600 anerkannten AU-Betrieben die entsprechenden betrieblichen Statistikdaten für den Abschlussbericht zur AUMängelstatistik 2021 ausgewertet werden.

Für den Erhebungszeitraum 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021 kann festgehalten werden, dass aufgrund der Anzahl der erfassten

Abgasuntersuchungen von über 10,0 Millionen AU-pflichtigen Kraftfahrzeugen (-17,2 Prozent Veränderung gegenüber dem Vorjahr) die vorliegenden Ergebnisse als repräsentativ anzusehen sind.

Die Ergebnisse zeigen, dass bei über 565.000 Kraftfahrzeugen (Pkw, Nutzfahrzeuge und Krafträder) Mängel festgestellt wurden – dies entspricht



einer durchschnittlichen Mängelquote von 5,7 Prozent. Die Gesamtzahl der erfassten AU-Mängel beträgt über 1,04 Millionen; in den verschiedenen Fahrzeugkategorien wurden Mängelquoten von 2,5 Prozent bis

12,3 Prozent ermittelt. Die Ergebnisse dieser Mängelstatistik wurden dem Vorjahr gegenübergestellt. Daraus geht hervor, dass die Verteilung der festgestellten abgasrelevanten Mängel, bezogen auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien, mit denen des Vorjahres vergleichbar ist.

Der Nutzen der Abgasuntersuchung (AU) an Pkw beziehungsweise an Nutzfahrzeugen sowie

der Untersuchung der Abgase an Krafträdern (AUK) wird unseres Erachtens mit der vorliegenden Mängelstatistik 2021 erneut belegt.

Der Abschlussbericht kann auf [www.kfz-bw.de](http://www.kfz-bw.de) unter Mitglieder / Unser Service für Mitglieder / Downloads / Monatsdienst heruntergeladen werden.

## THG-Prämie jetzt auch für Ladesäulen von Autohäusern

Der Handel mit der Treibhausgasprämie (THG-Prämie) wird durch die Branchenlösung von ZDK und ZusammenStromen nun auf Ladestrom ausgedehnt. Nunmehr können Autohäuser und Kfz-Werkstätten, die öffentlich gemeldete Wallboxen oder Ladesäulen auf ihrem Betriebsgelände installiert haben, von der Treibhausgasprämie (THG-Prämie) für Ladestrom profitieren. Beim Beantragen und Abrechnen der Förderung hilft die speziell auch für Kfz-Betriebe entwickelte Plattform Geld-für-eAuto.de, der ZusammenStromen GmbH. Mit dem Startup arbeitet der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) bereits erfolgreich bei der Vergütung der THG-Quote für Elektrofahrzeuge zusammen. Für Autohäuser bildet die Vermarktung der Kunden-THG-Quote viele Möglichkeiten generell zusätzliche Planungssicherheit zu gestalten und bietet zudem ein wirksames Instrument zur Kundenbindung.

Während E-Autos eine jährliche Zahlung erhalten, wird die Vergütung für Ladestrom auf Grundlage der geladenen Kilowattstunden abgerechnet. Voraussetzung dafür ist, dass die Ladepunkte grundsätzlich öffentlich zugänglich sind. Zu welchen Zeiten externe Besucher diese nutzen können, kann das Autohaus selbst bestimmen. Auch müssen die Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) gemeldet sind.

„Die Kriterien für einen solchen Ladepunkt richten sich nach der Ladesäulenverordnung und sind einfach zu erfüllen. Der Ladepunkt muss zwar für jeden erreichbar sein, der Zugang kann aber durch die Öffnungszeiten des Kfz-Betriebs zeitlich eingeschränkt werden“, sagt ZDK-Experte Marcus Weller.

Bei der Meldung an die Bundesnetzagentur kann jeder Ladesäulenbetreiber der Veröffentlichung seiner Daten widersprechen. So werden weder die Adresse noch Details zum Ladeanschluss bekannt gemacht. Auch Ladeapps oder Dienste wie Google können dann nicht auf diese Daten zugreifen.

Die Anmeldung der Ladepunkte übernimmt Geld-für-eAuto.de für Kfz-Betriebe, die sich auf der Plattform registrieren - wenn der Betrieb bereits registriert ist, kann einfach das bestehende Profil genutzt werden. Der Betrieb muss dann nur noch in selbst bestimmten Zeiträumen die geladenen Strommengen melden.

Anschließend erfolgt die Vergütung, auf Wunsch mit Ausweis der Umsatzsteuer. Auch bereits gemeldete Ladesäulen können über die Plattform abgerechnet werden.

Für einen gewerblichen Ladepunkt gibt es 15 Cent pro erfasster Kilowattstunde. Mit einer üblichen Ladeleistung von 40kWh am Tag sind damit ungefähr 2.000 Euro zusätzliche Erlöse im Jahr durch die THG-Prämie für Ladestrom möglich. Wird der Ladestrom an Kunden verkauft, muss die Ladesäule allerdings eichrechtskonform sein.

Aber auch bei einer nicht-gewerblichen Säule kann sich die Vergütung lohnen. „Wird der Strom vom KfzBetrieb nicht verkauft, lässt sich die eichrechtskonforme Zählung und Belegführung vermeiden. Bei einer privaten Wallbox lassen sich beispielsweise schon bei einer üblichen Fahrleistung mindestens 200 Euro über den THG-Quotenhandel Erlösen“, so Luca Schmadalla, CEO des Plattformbetreibers ZusammenStromen GmbH.

# Technik + Umweltschutz

## Überzeugende Praxistests:

## „E-Fuels for Future“ auf der Automechanika

Auf der Automechanika in Frankfurt am Main stellte der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) gemeinsam mit den „Autodoktoren“ Holger Parsch und Hans Jürgen Faul die Ergebnisse des Projekts „E-Fuels for Future“ vor. Der Praxistest und die Prüfergebnisse des ADAC zeigen: Die Abgas- und Verbrauchswerte liegen bei der Nutzung von E-Fuels auf einem vergleichbaren Niveau der Werte herkömmlicher Kraftstoffe und weit unterhalb der zulässigen und sehr



strikten Emissionsgrenzwerte in der EU. Auch bei den technischen Eigenschaften, der Leistung und dem Fahrverhalten sind keine Unterschiede spürbar.

Für das Projekt haben ZDK, ADAC und UNITI (Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen) ein gebrauchtes und technisch unverändertes Serienfahrzeug, einen Golf VII, mit E-Fuels betankt und über mehrere tausend Kilometer auf der Straße gefahren. „Die Auswertung der Messergebnisse durch den ADAC hat gezeigt, dass der Einsatz von synthetischen Kraftstoffen in Serienfahrzeugen problemlos möglich ist und es keine negativen Auswirkungen auf die Fahr- oder Motorleistung gibt. „Dies wollten wir in der Praxis zeigen und haben damit das Ziel unseres Projekts „E-Fuels for Future“ mehr als erreicht“, erklärt Werner Steber, Geschäftsführer der ZDK-Abteilung Werkstätten und Technik.

Die „Autodoktoren“ haben „E-Fuels for Future“ über mehrere Monate begleitet, sind das Testfahrzeug selbst viele hundert Kilometer gefahren und haben drei Videobeiträge dazu auf ihrem YouTube-Kanal [youtube.com/Autodoktoren](https://www.youtube.com/Autodoktoren) veröffentlicht, die bereits fast eine Million Zuschauer hatten.

Eine weitere gute Nachricht in Sachen E-Fuels: Das Europäische Parlament hat Mindestquoten für klimaneutrale synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) im Verkehrssektor beschlossen. Das wurde am 16. September bei einer Podiumsdiskussion auf dem ZDK-Stand der Automechanika diskutiert. So soll der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 mindestens 5,7 Prozent betragen.

Alexander Vorbau von UNITI: „Schon die Nutzung einer fünfprozentigen E-Fuels-Beimischung in herkömmlichen Kraftstoff entspräche bei den rund 46 Millionen Verbrenner-Pkw im deutschen Bestand bilanziell in etwa der CO<sub>2</sub>-Emissionsersparnis, die ein gesamter Pkw-Neuzulassungsjahrgang bietet, der ausschließlich aus E-Autos besteht, die mit reinem Grünstrom betrieben werden.“

„5,7 Prozent entsprechen 25 Milliarden Litern Kraftstoff, das ist eine Menge und bedeutet die Industrialisierung der E-Fuels-Struktur. Wir werden nun im europäischen Green Deal wasserstoffbasierte Kraftstoffe nach vorne bringen. Allein durch diese Beimischung können wir rund 60 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> vermeiden“, erklärte Dr. Tobias Block von der E-Fuel-Alliance. „Bei der Produktion von E-Fuels mit grüner Energie wird genauso viel CO<sub>2</sub> gebunden, wie später bei der Verbrennung wieder freigesetzt wird. Je günstiger die Produktion von E-Fuels wird, umso mehr kann zukünftig den fossilen Kraftstoffen beigemischt werden.“

Zudem braucht es keine Investitionen in Infrastruktur oder neue Fahrzeuge“, so Block weiter.

„Für unsere Kfz-Betriebe ergeben sich dadurch gerade viele neue Chancen für die Zukunft. Wir hatten in den letzten 30 Jahren nicht solche Technologiesprünge, wie wir sie nun in den nächsten Jahren erwarten. Wir haben aber bereits vor Jahren in die Ausbildung und Technik investiert und bauen unsere Kompetenzen im Bereich der Elektromobilität zum Beispiel durch eCar-Service weiter aus. Gleichzeitig lässt sich das Werkstattgeschäft mit den Verbrennerfahrzeugen im Bestand durch die Entwicklungen bei E-Fuels sichern“, erklärte ZDK-Vizepräsident und Bundesinnungsmeister Detlef Peter Grün.

Stefan Gerwens, ADAC: „Mobilität muss bezahlbar bleiben und das Klimaschutzziel im Verkehr erreicht werden. Nicht jeder kann sich ein neues Elektrofahrzeug leisten oder hat die Möglichkeit, ein solches Fahrzeug zu laden. Mit E-Fuels werden im Praxistest vergleichbare Messwerte bei Verbrauch und Schadstoffausstoß erreicht wie mit fossilem Kraftstoff. E-Fuels haben den Vorteil, dass sie klimaneutral sind und damit eine wichtige Ergänzung zur Elektromobilität sein können.“

Jens Gieseke, Mitglied des Europäischen Parlaments, will keine Zwangselektrifizierung. Kunden sollen wählen können, wie sie in Zukunft unterwegs sein wollen, so Gieseke. Wasserstoffbasierte synthetische Kraftstoffe schafften mehr Unabhängigkeit von fossiler Energie und von unzuverlässigen Lieferanten, gleichzeitig sichere die Technologieoffenheit die Zukunft der Automobilindustrie in Deutschland. Davon würden auch Drittländer profitieren: Chile habe etwa 70-mal mehr Potenzial an erneuerbaren Energien zur E-Fuels-Produktion, als das Land selbst verbrauchen kann. Damit würde auch der geringere Wirkungsgrad bei der Produktion von EFuels eine untergeordnete Rolle spielen. Und die Infrastruktur zum Transport durch Schiffe, die dann ebenfalls klimaneutral unterwegs wären, sei bereits vorhanden.

Alle Beiträge aus dem ZDK-Live-Stream zur Automechanika finden Sie unter [fabucar.de/automechanika2022](https://www.fabucar.de/automechanika2022)



# Recht + Steuern

## Neues Infektionsschutzgesetz und neue Corona-Arbeitsschutzverordnung

Das neugefasste Infektionsschutzgesetz sieht ab 1. Oktober 2022 bundesweit für alle Personen eine FFP2-Maskenpflicht in Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen, Arztpraxen, Praxen sonstiger humanmedizinischer Heilberufe und vergleichbaren Behandlungs- oder Versorgungseinrichtungen vor. Außerdem muss vor dem Zutritt in Krankenhäuser und Pflegeheimen ein negativer Corona-Test vorliegen.

Im Fernverkehr muss weiterhin eine FFP2-Maske getragen werden. Dagegen wurde die bisher geltende Maskenpflicht in Flugzeugen, die ursprünglich weitergeführt werden sollte, fallen gelassen.

Die Länder können darüber hinaus, angepasst an das jeweilige Pandemiegeschehen, in ihren Corona-Verordnungen auf Landesebene weitere Regelungen treffen wie beispielsweise eine Maskenpflicht im ÖPNV.

Details zu den Neuregelungen finden Sie in den FAQ zu den Änderungen des Infektionsschutzgesetzes des Bundesgesundheitsministeriums. Die Neufassung der Corona-Arbeitsschutzverordnung sieht folgende Maßnahmen ab 1. Oktober 2022 vor:

### 1. Festlegung und Umsetzung von Schutzmaßnahmen im betrieblichen Hygienekonzept, dabei sind insbesondere die folgenden Maßnahmen zu prüfen:

- die Umsetzung der AHA+L-Regel an den Arbeitsplätzen und
- Verminderung der betriebsbedingten Personenkontakte, z.B. durch Reduzierung der gleichzeitigen Nutzung von Räumen und
- Angebot von Homeoffice (keine Angebotspflicht, wenn die Reduzierung der Personenkontakten anderweitig möglich ist).
- Maskenpflicht überall dort, wo technische und organisatorische Maßnahmen zum Infektionsschutz allein nicht ausreichen.

- Testangebote für alle in Präsenz Beschäftigten.

### 2. Verpflichtung der Arbeitgeber zur Erhöhung der Impfquote und Unterstützung der Beschäftigten bei der Wahrnehmung von Impfangeboten beizutragen.

Praxishinweise zur Umsetzung der neuen Arbeitsschutzverordnung (Corona-ArbschV):

Unterweisung: Arbeitgeber können bewährte Hygieneschutzkonzepte wieder reaktivieren und auf Aktualität bezüglich der neuen Verordnung prüfen. Wenn sich durch die neue Corona-ArbschV Änderungen im betrieblichen Hygienekonzept des jeweiligen Betriebs ergeben, kann eine erneute Unterweisung erforderlich sein.

Abstand von 1,5m zwischen 2 Personen: Nach § 2 Abs. 2 der neuen Corona-ArbschV handelt es sich um eine Maßnahme, die der Arbeitgeber im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung insbesondere prüfen soll. Es ist ein Prüfauftrag an den Arbeitgeber, der den Betrieben flexible Spielräume bei der Maßnahmenfindung je nach Art der Tätigkeiten (vgl. § 5 Abs. 2 ArbSchG) einräumt. Nach der Begründung zur neuen Corona-ArbschV sollten Arbeitsplätze in Arbeitsstätten so angeordnet werden, dass ein Abstand von mindestens 1,5 Metern eingehalten werden kann, um Tröpfcheninfektionen zu vermeiden. Eine mögliche Unterschreitung des Mindestabstands sieht die Verordnung selbst in § 2 Absatz 3 vor. Technische Maßnahmen sind vorrangig vor organisatorischen Maßnahmen und diese wiederum vorrangig vor personenbezogenen Maßnahmen auf ihre Anwendbarkeit zu prüfen. Welche konkreten Maßnahmen daraus abgeleitet werden, ergibt sich aus der Gefährdungsbeurteilung.

## FAQ-Papier zum Mindestloohnerhöhungsgesetz

Mit dem Gesetz zur Erhöhung des Schutzes durch den gesetzlichen Mindestlohn und zu Änderungen im Bereich der geringfügigen Beschäftigung (Mindestloohnerhöhungsgesetz) steigt der gesetzliche Mindestlohn ab dem 1. Oktober 2022. Zusätzlich sieht das Gesetz Änderungen im Bereich der Mini- und Midijobs vor. Mit dem FAQ-Papier möchte die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) häufig gestellte Fragen beantworten und Hinweise zu den Neuregelungen geben. Dieses kann auf [www.kfz-bw.de](http://www.kfz-bw.de) unter Mitglieder / Unser Service für Mitglieder / Downloads / Monatsdienst heruntergeladen werden.

Mit der politischen Anhebung des Mindestlohns greift der Staat zum zweiten Mal nach dessen Einführung in die tarifautonome Lohngestaltung der Sozialpartner ein. Hunderte von Lohngruppen, die durch Arbeitgeberverbände und Gewerkschaften gemeinsam vereinbart wurden, verlieren ihre Gültigkeit. Stärkung der Tarifbindung sieht anders aus.

Die Betriebe stehen bereits aufgrund der Folgen des Angriffskriegs auf die Ukraine vor schweren wirtschaftlichen Herausforderungen. Durch den gesetzlichen Mindestlohn jetzt teils ganze Lohngitter neu verhandeln zu müssen, ist in der derzeitigen wirtschaftlichen Lage eine weitere schwe-

re Hypothek. In Zukunft muss die Mindestlohnkommission wieder eigenständig und ohne staatlichen Druck über die Mindestlohnentwicklung befinden. Eine Rückkehr zur bewährten Anpassungssystematik, unter Berücksichtigung der nachlaufenden Tariflohnentwicklung, ist dabei der einzig richtige Weg.

Die geplante Anhebung der Minijobgrenze ist zu begrüßen. Ohne eine Anhebung der Minijobgrenze von heute 450 Euro auf 520 Euro wären viele Minijobbende als Folge der gleichfalls geplanten Anhebung des politischen Mindestlohns gezwungen, ihre Arbeitszeit zu reduzieren, um nicht die Vorteile eines Minijobs zu verlieren. Aus dem gleichen Grund ist auch die geplante Dynamisierung der Geringfügigkeitsgrenze sinnvoll und notwendig. Die Erhöhung der Midijob-Grenze auf einen Monatsverdienst von 1.600 Euro (ab 1. Januar 2023 geplant 2.000 Euro) verstärkt das Problem der Teilzeitprivilegierung, setzt damit falsche Arbeitsmarktanreize gegen eine Ausweitung der Arbeitszeit und konkurrenziert so die im Gesetzentwurf genannte Zielsetzung. Statt Midijobs noch stärker zu privilegieren, sollten vielmehr Hindernisse abgebaut werden, die einer Ausweitung der Arbeitszeit entgegenstehen.



# Recht + Steuern

**Für Arbeitgeber jetzt noch wichtiger:**

## Hinweis an Arbeitnehmer, wenn Urlaub zu verfallen droht

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.

Nach zwei Urteilen des Europäischen Gerichtshofes (EUGH) aus dem November 2018 und einem Urteil des Bundesarbeitsgerichts (BAG) im Februar hatte diese Regelung eine Einschränkung bekommen. Nach Ansicht der Gerichte verstößt der automatische Verlust des Anspruchs auf Erholungsurlaub gegen das höherrangige Unionsrecht. Die Folge: Arbeitgeber sind zwar nicht gezwungen, den Urlaub gegen den Willen der Arbeitnehmer anzuordnen. Voraussetzung für den Verfall nicht genommenen Urlaubs zum Jahresende ist jedoch seitdem, dass Arbeitgeber ihre Angestellten förmlich darüber belehrt haben, dass der Urlaub zu nehmen ist und für den Fall, dass er nicht beantragt werde, auch verfalle.

Wir wiederholen diese Hinweise, weil der EUGH in drei aktuellen Entscheidungen vom 22. September seine Haltung zur Hinweispflicht des Arbeitgebers auf den drohenden Verfall des Urlaubs konsequent beibehalten hat. Mit den Entscheidungen haben sich die Konsequenzen für Arbeitgeber, die ihrer Mitwirkungspflicht nicht nachkommen, noch verschärft. Alle drei Fälle waren dem EUGH vom Bundesarbeitsgericht vorgelegt worden.

Das Fazit der Urteile vorweg: Der Urlaubsanspruch verfällt und verjährt nicht, wenn der Arbeitgeber seinen Mitwirkungspflichten nicht nachgekommen ist.

In zwei Fällen hatten Arbeitnehmer geltend gemacht, dass ihre Urlaubsansprüche aus den Zeiten, in denen sie wegen Langzeiterkrankung bzw. wegen Bezugs von Erwerbsminderungsrente keinen Urlaub nehmen konnten, nicht verfallen seien. Nach einem älteren Urteil des BAG, das auch vom EUGH bestätigt worden war, verfallen bei andauernder Arbeitsunfähigkeit die gesetzlichen Urlaubsansprüche spätestens 15 Monate nach dem Ende des Urlaubsjahrs. In seinen beiden aktuellen Urteilen hat der EUGH nun entschieden, dass der Urlaubsanspruch auch bei Langzeiterkrankung oder Erwerbsminderung nicht einfach nach 15 Monaten verfallen darf. Falls der Arbeitgeber es versäumt habe, Beschäftigte auf den Urlaub und den möglichen Verfall hinzuweisen, dürfe der gesetzliche Urlaubsanspruch von Arbeitnehmern aus dem Jahr, in dem sie zunächst gearbeitet haben und Urlaub hätten nehmen können, nicht einfach verfallen, wenn sie in diesem Jahr erkranken oder die Erwerbsminderung eintritt.

Ob die jeweiligen Arbeitgeber dies in den vorgelegten Fällen getan hatten, muss nun noch das BAG prüfen.

In einem dritten Fall hatte eine Klägerin wegen hohen Arbeitsanfalls bei ihrem Arbeitgeber über mehrere Jahre ihren Urlaub nicht bzw. nicht vollständig nehmen können. Bei Ausscheiden aus dem Arbeits-

verhältnis waren insgesamt 101 (!) Tage bezahlten Jahresurlaubs aufgelaufen, für welche die Klägerin Abgeltung verlangte. Ihr Arbeitgeber argumentierte, dass ein Großteil der Urlaubsansprüche nach der üblichen Frist von drei Jahren zum Jahresende verjährt sei. Dieser Auffassung erteilte der EUGH eine Absage: Zwar habe der Arbeitgeber ein berechtigtes Interesse daran, nicht mit Urlaubsanträgen konfrontiert zu werden, die auf mehr als drei Jahre vor Antragstellung erworbene Ansprüche zurückgehen. Voraussetzung sei aber, dass er zuvor auf den möglichen Urlaubsverfall hingewiesen und dafür gesorgt habe, dass der Arbeitnehmer seinen Urlaubsanspruch auch tatsächlich wahrnehmen konnte.

Dies war im vorliegenden Fall nicht gegeben. (Anmerkung: Was nicht verwundern kann – die Ansprüche setzen sich aus den Jahren 2011 bis 2017 zusammen, also vor dem ersten EUGH-Urteil zu diesem Themenkomplex). Eine Verjährungspflicht beginnt also erst ab dem Zeitpunkt zu laufen, an dem der Arbeitgeber seiner Hinweispflicht 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](http://www.kfz-bw.de) unter Mitglieder / Unser Service für Mitglieder / Downloads / Monatsdienst heruntergeladen werden kann.

## Recht + Steuern

### BAG äußert sich zur Pflicht des Arbeitgebers, eine elektronische Zeiterfassung einzuführen

In einem aktuellen Beschluss hat sich das Bundesarbeitsgericht (BAG, Az: 1 ABR 22/21) im Rahmen eines Verfahrens zur betrieblichen Mitbestimmung auch zum Thema „elektronische Zeiterfassung durch den Arbeitgeber“ geäußert und sinngemäß folgendes beschlossen:

Ein Arbeitgeber ist nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) verpflichtet, ein Zeiterfassungs-System einzuführen, mit welchem die von Arbeitnehmern geleistete Arbeitszeit erfasst werden kann.

Aufgrund dieser gesetzlichen Pflicht kann jedoch der Betriebsrat die betriebliche Einführung eines solchen (elektronischen) Arbeitszeiterfassungs-Systems nicht über sein Mitbestimmungsrecht nach § 87 Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) bzw. nicht mithilfe der Einigungsstelle erzwingen.

#### Fazit:

1. Das obige BAG-Urteil ist überraschend und nur schwer nachvollziehbar. Denn unabhängig von diesem neuen BAG-Urteil gibt es bereits jetzt umfassende Verpflichtungen zur Arbeitszeiterfassung (z.B. nach dem Mindestlohngesetz, dem Arbeitnehmer-Entsendegesetz oder dem Arbeitszeitgesetz).
2. Unverständlicherweise greift das BAG mit seiner unionskonformen Auslegung des § 3 Abs. 2 Ziff. 1 ArbSchG und der daraus hergeleiteten Pflicht zur Arbeitszeiterfassung in gewisser Weise auch in den aktuellen Gesetzgebungsprozess ein und kommt dem Ergebnis der Koalitions- und Sozialpartnergespräche zur EuGH-Entscheidung „CCOO“ zuvor. Im anstehenden Gesetzgebungsverfahren wird dann aber in Bezug auf § 3 ArbSchG zu berücksichtigen sein, dass dort auch die Art der Tätigkeit und die Zahl der Beschäftigten eine Rolle spielen.

3. Außerdem ist die Pressemitteilung des BAG ziemlich knapp und bleibt damit weitgehend unbestimmt. Ohne Kenntnis der genauen Beschlussgründe können der Pressemitteilung des BAG bis dato nur zwei gesicherte Feststellungen entnommen werden: Erstens steht dem Betriebsrat - entgegen der Rechtsauffassung der Vorinstanz (LAG Hamm) - eben kein Initiativrecht zur Einführung eines Arbeitszeiterfassungs-Systems zu. Zweitens sieht das BAG – anders als der EuGH – sogar eine gesetzliche Pflicht des Arbeitgebers, ein System der Erfassung der Arbeitszeit zur Verfügung zu stellen.

4. Deshalb lassen sich die Konsequenzen aus dem BAG-Urteil abschließend erst nach dem Vorliegen der ausführlichen bzw. ausformulierten Urteilsgründe beurteilen. So gibt es in der Pressemitteilung weder Hinweise bzw. Vorgaben zur Art der Erfassung (z.B. ob elektronisch oder händisch) noch solche zum maßgeblichen Zeitpunkt der Erfassungspflicht. Gleiches gilt für die Beurteilung der Frage, ob der Arbeitgeber weiterhin die Pflicht zur Aufzeichnung der Arbeitszeit an den Arbeitnehmer delegieren kann.

5. Ergäbe sich aus den Beschlussgründen jedoch eine Ausweitung der Arbeitszeiterfassung auf sämtliche Beschäftigte aller Branchen würde dies die Bürokratielasten für (kleine und mittlere) Unternehmen erheblich erhöhen. Dies würde insbesondere dann gelten, wenn der Arbeitgeber nicht nur die über die achte Stunde hinausgehende Arbeitszeit, sondern die gesamte tägliche Arbeitszeit des Arbeitnehmers systematisch erfassen müsste. Auch ein „Aus“ vieler flexibler Arbeitszeitabreden (z.B. die Vertrauensarbeitszeit) wäre dann zu befürchten.

### Eine unangemessene Ausbildungsvergütung liegt vor, wenn diese 80 Prozent der stundenlohnbasierten tariflichen Ausbildungsvergütung nicht erreicht

In einem aktuellen Urteil hat das Landesarbeitsgericht (LAG, Az.: 2 Sa 280/21) Schleswig-Holstein zur Frage, auf welcher Basis die Angemessenheit einer Ausbildungsvergütung zu berechnen ist, sinngemäß folgendes entschieden:

Eine vereinbarte Ausbildungsvergütung, welche die in einem einschlägigen Tarifvertrag enthaltenen Vergütungen um mehr als 20 Prozent unterschreitet, ist in der Regel nicht angemessen im Sinne des § 17 Berufsbildungsgesetz (BBiG). Beim dafür notwendigen Vergleich der tariflichen Ausbildungsvergütung mit der tatsächlichen Vergütung ist eine tarifvertraglich vorgesehene Ausbildungszeit von 37,5 Stunden pro Woche auf eine 40 Stunden-Woche hochzurechnen, wenn im Ausbildungsbetrieb die Auszubildenden tatsächlich so lange arbeiten.

#### Fazit:

Auslöser u.a. für das hier besprochene Urteil des LAG Schleswig-Holstein könnten Aktivitäten des DGBRechtsschutz sein, welcher dieses Thema nach unseren Erkenntnissen derzeit wohl sehr aktiv begleitet. Das Urteil bestätigt zunächst einmal mehr den allgemeinen Grundsatz, dass eine vereinbarte Ausbildungsvergütung dann unangemessen ist,

wenn sie die in einem einschlägigen Tarifvertrag enthaltenen Vergütungen um mehr als 20 Prozent unterschreitet. Ist die Unangemessenheit festgestellt, dann kann der Auszubildende die Zahlung der tariflichen Ausbildungsvergütung verlangen.

Allerdings beschäftigt sich die Entscheidung auch mit der bislang noch nicht höchstrichterlich geklärten Frage, auf welche Berechnungsbasis sich der Vergleich zwischen tariflicher Vergütung und tatsächlicher Vergütung bezieht. Nach Ansicht des LAG Schleswig-Holstein sind nicht die tariflichen mit den vereinbarten Monatsvergütungen zu vergleichen, sondern ausdrücklich die sich daraus errechnenden Stundenlöhne.

Ob diese Sichtweise unbedingt zwingend ist, werden sicherlich erst künftige Urteile zeigen. Man kann hier nach ZDK-Auffassung nämlich genauso argumentieren, dass die Bruttomonatsvergütung des Auszubildenden als Gegenleistung für die Ausbildung an sich geschuldet wird und eben keinen konkreten Stundenbezug beinhaltet. Im Übrigen kann man sich in einigen Regionen sicherlich zusätzlich die Frage stellen, ob die zugrunde gelegte tarifliche Vergütung überhaupt noch als Vergleich für § 17 Abs. 4 BBiG herangezogen werden kann.

# Betriebswirtschaft

## Gemeinschaftsdiagnose #2-2022 – Herbstgutachten

Das Herbstgutachten zur Analyse und Prognose der wirtschaftlichen Lage in Deutschland wurde von der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, der zahlreiche Wirtschaftsforschungsinstitute angehören, vorgelegt. Das 145. Gutachten trägt den Titel „Energiekrise: Inflation, Rezession, Wohlstandsverlust“.

Durch die stark gestiegenen Gaspreise erhöhen sich die Energiekosten massiv und werden von einem drastischen gesamtwirtschaftlichen Kaufkraftentzug begleitet. Die Pressemitteilung der Gemeinschaftsdiagnose fasst daraus ableitend u.a. die Prognose für das Bruttoinlandsprodukt zusammen.

Die Wirtschaftsforscher prognostizieren für dieses Jahr lediglich eine Steigerung des Bruttoinlandsprodukts von 1,4 Prozent. Für das Jahr 2023 soll das Bruttoinlandsprodukt um 0,4 Prozent zurückgehen, aber im Jahr 2024 wieder um 1,9 Prozent ansteigen.

Im Jahr 2023 soll die Teuerungsrate bei 8,8 Prozent und im laufenden Jahr bei 8,4 Prozent liegen. Erst im Jahr 2024 soll die Zwei-Prozent-Marke wieder in Aussicht stehen.

Die konjunkturellen Aussichten verschlechtern sich vor allem aufgrund der reduzierten Gaslieferungen aus Russland. „Mit ihnen ist ein erheblicher Teil des Gasangebots weggefallen und auch das Risiko gestiegen, dass die verbleibenden Liefer- und Speichermengen im Winter nicht ausreichen werden, um die Nachfrage zu decken.“ Die Institute rechnen für den kommenden Winter (bei normalen Witterungslage) mit keiner Gasmangellage, dennoch bleibt die Versorgungslage äußerst angespannt. Mittelfristig sollte sich dieses Problem etwas entspannen, die Gaspreise dürften jedoch erheblich über Vorkrisenniveau liegen. Für Deutschland implementiert dies einen bleibenden Wohlstandsverlust.

Die Wirtschaftsforscher prognostizieren weiterhin, dass die Nachfrage nach neuen Arbeitskräften aufgrund der konjunkturellen Schwächephase zurückgeht. Die Unternehmen werden allerdings den Fachkräftemangel im Blick den vorhandenen Personalbestand halten wollen, „sodass die Erwerbstätigkeit nur vorübergehend geringfügig sinken dürfte“.

## BMF-Schreiben veröffentlicht zur vorübergehenden Verlängerung der Reinvestitionsfristen bei den Rücklagen für eine Ersatzbeschaffung (R 6.6 EStR)

Sofern eine Reinvestitionsrücklage am Schluss des nach dem 29. Februar 2020 und vor dem 1. Januar 2021 endenden Wirtschaftsjahres noch vorhanden ist und nach § 6b Abs. 3 Satz 5, Abs. 8 Satz 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 3 Satz 5 oder Abs. 10 Satz 8 Einkommenssteuergesetz (EStG) aufzulösen wäre, endet die Reinvestitionsfrist nach gesetzlichen Vorgaben am Schluss des darauffolgenden Wirtschaftsjahres.

Mit BMF-Schreiben vom 13. Januar 2021 und 15. Dezember 2021 hatte die Finanzverwaltung bereits klargestellt, dass sich die in den Einkommensteuerrichtlinien (R 6.6 Abs. 4 Satz 3 bis 6, Abs. 5 Satz 5 und 6 sowie Abs. 7 Satz 3 und 4 EStR) geregelten Fristen für die Ersatzbeschaffung oder „Reparatur bei Beschädigung“ entsprechend jeweils um ein Jahr verlängern, wenn die genannten Fristen ansonsten in ei-

nem nach dem 29. Februar 2020 und vor dem 1. Januar 2021 endenden Wirtschaftsjahr abgelaufen wären.

Nach dem nun vorliegenden neuen Anwendungsschreiben verlängern sich die vorgenannten Fristen um drei Jahre, soweit die Rücklage ansonsten am Schluss des nach dem 29. Februar 2020 und vor dem 1. Januar 2021 endenden Wirtschaftsjahres aufzulösen wäre. Darüber hinaus verlängern sich die genannten Fristen jeweils um zwei Jahre, wenn die Rücklage am Schluss des nach dem 31. Dezember 2020 und vor dem 1. Januar 2022 endenden Wirtschaftsjahres aufzulösen wäre und um ein Jahr, wenn die Rücklage am Schluss des nach dem 31. Dezember 2021 und vor dem 1. Januar 2023 endenden Wirtschaftsjahres aufzulösen wäre.

## Betriebswirtschaftliche Auswirkungen der aktuellen Krisensituation

Gemeinsam mit den Handwerkskammern und den Fachverbänden des Handwerks hat der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZdH) die Handwerksbetriebe zu den Auswirkungen der andauernden geopolitischen Krisensituation befragt. Die Betriebsbefragung wurde vom

31. August bis zum 7. September 2022 durchgeführt. Insgesamt haben sich 4.195 Handwerksbetriebe beteiligt. Die Auswertung der Studie kann auf [www.kfz-bw.de](http://www.kfz-bw.de) unter Mitglieder / Unser Service für Mitglieder / Downloads / Monatsdienst heruntergeladen werden.

## Unternehmensinsolvenzen im deutschen Kfz-Gewerbe leicht gestiegen

Die Zahl der Insolvenzen im Kfz-Gewerbe ist im ersten Halbjahr 2022 wieder gestiegen, nachdem sie im Jahr 2021 trotz der Corona-Krise gesunken war. Wie aus einer Veröffentlichung des Statistischen Bundesamts hervorgeht, mussten 206 Betriebe aus der Branche ihre Zah-

lungsunfähigkeit anzeigen – inklusive der Motorradbetriebe, des Zubehörhandels und der Autowaschanlagen.

Das waren zehn Betriebe mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

# Betriebswirtschaft / Steuern

## Vorbereitung für die Winterreifen-Saison

Für den Reifenwechsel zur Wintersaison stellt der ZDK Kundeninformationen und Aktionsmaterial für Kfz-Betriebe zur Verfügung und begleitet das Thema Winterreifen mit Öffentlichkeitsarbeit und PR-Aktivitäten.

Autofahrer/innen werden über die Bedeutung guter Reifen und regelmäßiger Wartung für die Verkehrssicherheit informiert.

Die Kernbotschaft lautet „Sicherheit durch Qualität“.

Ab Oktober wird die Winterreifen-Aktion auch wieder mit redaktionellen Beiträgen und Postings in den sozialen Medien beworben. Ein Argumentationspapier für den Wechsel von Sommer auf Winterreifen, ein Muster-Kundenanschreiben sowie eine Checkliste zur Reifenwechselsaison wurde bereits jetzt für die Betriebe vorbereitet. Alle Materialien sowie Bestellformulare für Werbemittel finden Sie unter [kfgewerbe.de/reifenwechsel](http://kfgewerbe.de/reifenwechsel).

## Deutsche wissen nicht, was Einkommensschutz bedeutet

Über drei Viertel der Bevölkerung haben eher wenig oder sogar gar keine Ahnung, wie sie sich gegen einen Ausfall ihres Einkommens versichern können – vier von zehn wünschen sich aber mehr Aufklärung.

Das geht aus einer bevölkerungsrepräsentativen Erhebung der NÜRNBERGER zum Thema Einkommensschutz vor.

„Schon unsere Millennials-Studie 2018 hat uns vor Augen geführt, dass die Generation Y sich zwar des Risikos bewusst ist, berufsunfähig zu werden, es aber verdrängt.

Wir sind deshalb auf dem Weg vom Risikoträger zum Gesundheitspartner und tragen Sorge dafür, dass gesunde Menschen gesund bleiben und kranke gesund werden“, sagt Harald Rosenberger, Nürnberger Leben-Vorstand. „Unsere neueste Studie zum Thema Einkommensschutz zeigt aber auch: Wir müssen noch mehr in die Aufklärung investieren.“

### Mangelnde Kenntnis über Versicherungsprodukte

Das wohl bekannteste Produkt zur Absicherung des Einkommens ist für die Mehrheit der Deutschen die Lebens- (81 Prozent), dicht gefolgt von

Unfall- (80 Prozent) und Berufsunfähigkeitsversicherung (79 Prozent). „Hier wird das Defizit offensichtlich. Weder die Lebens- noch die Unfallversicherung schützt vor einem Ausfall des laufenden Einkommens. Das machen nur die Berufsunfähigkeitstarife“, erklärt Rosenberger.

Alternativprodukte wie die Grundfähigkeit- oder Dread-Disease-Versicherung kennen nur sieben bzw. vier Prozent der Bundesbürger. „Das Thema Einkommensschutz ist für alle Menschen in dieser volatilen Welt von großer Bedeutung.

Die Palette der Versicherungen ist umfassend, und wir können für jede Lebenssituation den passenden Schutz bieten. Gerade hier müssen wir massive Aufklärungsarbeit leisten“, betont der Experte.

### Interessenten wenden sich an:

Andreas Konietzny  
Generalagentur im Kfz-Gewerbe  
Tel.: 0711-230850-60  
Mobil: 01522-8923468  
[andreas.konietzny@nuernberger-automobil.de](mailto:andreas.konietzny@nuernberger-automobil.de)

## Kennen Sie das schon? Meisterschild „Meisterbetrieb der Kfz-Innung“

Eine hervorragende Qualität der Darstellung von Kfz-Innungsbetrieben schafft das Meisterschild. Es ist in verschiedenen hochwertigen Ausführungen im Innen- und Außenbereich modular einsetzbar.

Sämtliche Ausführungen zum Meisterschild „Meisterbetrieb der Kfz-Innung“ finden Sie auf [www.kfz-meister-shop.de](http://www.kfz-meister-shop.de) unter der Rubrik Meisterschild und Zusatzzeichen/Meisterschild und Mitgliedsschild.