3/2025

KFZ-GEWERBE INTERN

Landesverband des Kraftfahrzeug-gewerbes Sachsen e.V.

www.kfz-sachsen.de

Inhaltsverzeichnis

Kfz-Gewerbe aktuell

ZDK-Positionspapier – „Erneuerbare Kraftstoffe: Schlüssel zur klimaneutralen Mobilität“ 3
Kurz und knapp 4
NÜRNBERGER BERUFSUNFÄHIGKEITSVERSICHERUNG MIT TOP STABILITÄT 4

Technik, Sicherheit und Umweltschutz

Fahrtenschreiberpflicht für Wohnmobile 5
Kältemittel – Informationen für Kfz-Betriebe und Autohäuser zur Verordnung (EU) 2024/573 (F-Gase-Verordnung) und zur Chemikalien-Klimaschutzverordnung (ChemKlimaschutzVo) 5

Betriebswirtschaft und Steuern

Umsetzung Energieeffizienzgesetz (EnEfG) 7
Quartalsbericht Elektromobilität Q 1/2025 8
Quartalsbericht Elektromobilität Q 1/2025 9
FabuCarfix seit Februar scharf gestellt 10
Explodieren die Reparaturpreise in den Kfz-Werkstätten?? 11
THG-Quote 2025 – Aktuelle Entwicklungen und neue Chancen für Kfz-Betriebe 12

Recht

Umweltbonus – Hinweis zur Authentizität der Abfrage des wirtschaftlich Berechtigten 13
Digitale Barrierefreiheit – FAQ und Praxishinweise zum Barriere-freiheitsstärkungsgesetz (BFSG) 13

Berufsaus- und Weiterbildung

Erhöhung der Bundesmittel für die Überbetriebliche Lehrlingsunterweisung (ÜLU) und Investitionen in Berufsbildungszentren gefordert 14

Aus den Innungen

Sachsen 15

ZDK-Positionspapier

„Erneuerbare Kraftstoffe: Schlüssel zur klimaneutralen Mobilität“

Bereits zwei Wochen nach der Vereidigung der neuen Bundesregierung hat der ZDK im Rahmen einer Fachveranstaltung des 24. Automobildialogs im Berliner Hauptstadtbüro des ZDK die Forderung nach einer verstärkten politischen und regulativen Förderung von E-Fuels und anderen alternativen Kraftstoffen an hoher politischer Stelle geltend gemacht: So wurden die in einem ZDK-Positionspapier gebündelten Vorschläge mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Herrn Christian Hirte MdB und Vertretern aus Wirtschaft und Wissenschaft diskutiert. Bei den fünf zentralen Forderungen geht es im ZDK-Positionspapier um folgende Maßnahmen: Als Kfz-Gewerbe fordern wir eine technologieoffene Regulierung, die alle klimafreundlichen Antriebe gleichbehandelt. Zur Förderung regenerativer Kraftstoffe sollen bürokratische Hürden abgebaut, Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe staatlich gefördert und finanzielle Anreize wie Steuererleichterungen und CO_2-Bepreisung geschaffen werden. Zudem soll die CO_2-Minderungswirkung von erneuerbaren Kraftstoffen in der EU-Flottenregulierung angerechnet werden, um E-Mobilität und klimafreundliche Verbrenner gleichzustellen.

Zentrale Forderungen des Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe:

1. Technologieneutralität in der Regulierung: Gesetzliche Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene sollten alle klimafreundlichen Technologien zulassen und gleichberechtigt behandeln. Der Abbau von Hemmnissen und Blockaden in den rechtlichen Rahmenbedingungen ist

erforderlich, um Investitionen in Klimaschutzlösungen zu erleichtern.

2. Förderungen von Produktionskapazitäten: Regenerative Kraftstoffe sind in der Herstellung teurer als fossile Kraftstoffe. Der ZDK fordert daher finanzielle Anreize wie staatliche Förderpro-gramme, insbesondere für die Herstellung der ersten industriellen Mengen von bspw. E-Fuels. Die Bundesregierung muss den Aufbau von Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe durch finanzielle Anreize wie staatliche Zuschüsse und steuerliche Erleichterungen für den Bau von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Kraftstoffe gezielt fördern. Nur durch eine Skalierung der Produktion können Kostensenkungen und ein breiter Markthochlauf erreicht werden, was sich positiv auf die Endverbraucherpreise niederschlägt.

3. Nutzungsanreize setzen: Es gilt, die Nutzung klimafreundlicher Kraftstoffe anzureizen und diesen im Sinne des Klimaschutzes zur Marktdurchsetzung zu verhelfen. Eine Möglichkeit hierfür wäre die die Energiesteuersätze auf regenerative Kraftstoffe auf das EU-Mindestmaß zu senken und auf europäischer Ebene die Reform der Energiesteuerrichtlinie anzugehen. In Kombination mit einer nationalen bzw. europäischen CO_2-Bepreisungen fossiler Kraftstoffe, kann dies den Einsatz und die Weiterentwicklung solcher Kraftstoffe stützen. Ziel sollte sein, die Bereitschaft zur Nutzung nicht-fossiler Kraftstoffe bei Verbrauchern zu steigern.

4. Bürokratieabbau: Für Unternehmen, die alternative Kraftstoffe produzieren oder vertreiben, ist ein Abbau der Bürokratie unerlässlich, um die Marktdurchdringung zu erleichtern und Innovationspotenziale auszuschöpfen. Um den Ausbau der Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe zu beschleunigen, müssen Genehmigungsverfahren für Anlagen zur Herstellung vereinfacht und durch schnelle Zulassungsverfahren der Vertrieb regenerativer Kraftstoffe ermöglicht werden.

5. Technologieoffene Antriebsregulierung für die Zukunft: Der ZDK setzt sich auf europäischer Ebene für eine regulative Gleichberechtigung von Elektromobilität und erneuerbaren Kraftstoffen ein und lehnt das faktische Verbrenner-Aus ab. Wir erheben daher die Forderung, die bestehende Flottenregulierung für Neufahrzeuge so anzupassen, dass die CO_2-Minderungswirkung von erneuerbaren Kraftstoffen auf die CO_2-Minderungsziele innerhalb der Regulierung angerechnet werden kann. Idealerweise findet dies über eine bilanzielle Anrechenbarkeit statt. Die von der EU geplante Schaffung einer Carbon Neutral-Fuels-Fahrzeugkategorie sollte diese Anrechenbarkeit ebenfalls beinhalten. Eine technologieoffene Herangehensweise ermöglicht eine nachhaltige Antriebsregulierung, die sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt.

Kurz und knapp

Technische Informationen; Aktuelle Informationen zum Diagnosesystem EuroDFT:

Ab sofort ist das Diagnosesystem EuroDFT dauerhaft im Preis gesenkt. Das Grundgerät ist nun bereits ab 1.899 Euro erhältlich und somit 1.000 Euro günstiger als bisher. Mit dieser Maßnahme möchte die Adis-Technology GmbH Ihre Einkaufsvorteile direkt an die Endkunden weitergeben und diese Diagnoselösung noch attraktiver für Kfz-Betriebe machen. Das EuroDFT ermöglicht die umfassende Diagnose und Programmierung mit Original-Herstellersoftware und steht für höchste Flexibilität und Zukunftssicherheit.
Des Weiteren werden ab sofort alle EuroDFT-Geräte mit dem Betriebssystem Windows 11 ausgeliefert. Für Bestandskunden mit gültigem Standardsupportvertrag ist die Umstellung auf Windows 11 bis Oktober kostenlos möglich. So soll sichergestellt werden, dass alle EuroDFT-Systeme stets auf dem aktuellen Stand bleiben und sämtliche Sicherheitsanforderungen erfüllen.
Rückfragen können Sie gerne direkt an die ADIS-Technology GmbH richten.
Die Kontaktdaten, sowie weitere Details zu den Geräten und Verträgen finden Sie unter www.eurodft.com

Verbraucherstreitbeilegung: Die Tage der OS-Plattform sind gezählt!

Nach der ODR-Verordnung waren Kfz-Betriebe, die über das Internet Kauf- oder Dienstleistungsverträge abschließen, seit dem Jahr 2016 verpflichtet, auf ihren Webseiten einen leicht zugänglichen Link auf die **OS-Plattform der Europäischen Kommission zu setzen**. Diese soll nunmehr zum **20.07.2025 eingestellt** werden. Mit dem Wegfall der Verlinkungspflicht wird ein **kleiner Beitrag zum Bürokratieabbau** geleistet.
Wegen der bevorstehenden Einstellung der OS-Plattform zum 20.07.2025 hat das EU-Parlament außerdem beschlossen, dass Verbraucher schon seit dem 20.03.2025 keine Beschwerden mehr auf der OS-Plattform einreichen können.

NÜRNBERGER BERUFSUNFÄHIGKEITS-VERSICHERUNG MIT TOP STABILITÄT

Die langfristige Stabilität von Anbietern ist in der Berufsunfähigkeitsversicherung ein entscheidendes Kriterium beim Abschluss des Vertrages.

Die NÜRNBERGER steht beim neuesten BU-Stabilitätsrating von Franke und Bornberg, veröffentlicht im map.report der Spitze.
Damit stellt die NÜRNBERGER einmal mehr Ihre finanzielle Stärke sowie Ihre Beitragsstabilität unter Beweis.

Berufsunfähigkeitsversicherung oder Grundfähigkeitsversicherung mit Fokus auf Nachhaltigkeit

Was macht die BU4Future/Grundunfähigkeitsversicherung anders?

- Kapitalanlage mit besonderem Fokus auf Nachhaltigkeit in Höhe der Deckungsrückstellung
- Zertifizierter Druck und klimakompensierter Versand
- Mit dem Abschluss kann ein Umwelt- oder soziales Projekt unterstützt werden
- Kostenfreie Gesundheitsplattform Coach:N – mehr als 3.000 digitale Gesundheitskurse
- Spezialisten-Service BetterDoc – unabhängiger Partner zur Facharztsuche mit Terminservice

Für unsere EKS4Future-Produktlinie investieren wir mit besonderem Fokus auf die 3 Bereiche Umwelt, Soziales und gute Unternehmensführung. Für die Beurteilung dieser Kriterien wird beispielsweise auf Informationen eines ESG-Datenanbieters zurückgegriffen. Die Investition in eine nachhaltige Kapitalanlage erfolgt dabei mindestens in Höhe der Deckungsrückstellung des entsprechenden EKS4Future-Produktes.

Der Auswahlprozess* für die Kapitalanlagen mit besonderem Fokus auf Nachhaltigkeit lässt verschiedene Anlageklassen zu. Derzeit investieren wir mittels nachhaltiger Fondslösungen in die globalen Aktienmärkte. Neben der Berücksichtigung der ESG-Kriterien soll im Kundeninteresse sichergestellt sein, dass diese Kapitalanlagen auch ein attraktives Chance-Risiko-Profil bieten.

*Dieser Auswahlprozess verfolgt das Ziel Investitionen auszuwählen, die dem Thema Nachhaltigkeit zusätzlich zur allgemeinen Nachhaltigkeitsstrategie der NÜRNBERGER besonders Rechnung tragen.

Ihr Ansprechpartner:
Christian Stettner,
Vertriebsdirektor
Leitung: Gewerbe und Verbände
NÜRNBERGER AutoMobil
Versicherungsdienst GmbH,
Ostendstraße 100, 90482 Nürnberg
Telefon: 09 11-5 31 32 47
Mobil: 01 51-53 84 09 97
E-Mail: christian.stettner
@nuernberger-automobil.de

Fahrtenschreiberpflicht für Wohnmobile

Häufige Fragen und Antworten

Bild: © Kirill Gorlov – stock.adobe.com

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) stellt einen umfassenden Überblick zu den wesentlichen Aspekten der Fahrtenschreiberpflicht bei Wohnmobilen auf Ihrer Seite bereit.

In den vergangenen Wochen kam es vermehrt zu Anfragen zur Fahrtenschreiberpflicht bei Wohnmobilen. Aufgrund der weiterhin bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf die gesetzlichen Anforderungen und deren konkrete Anwendung möchten wir Sie auf die Internetseite des BALM verweisen. Das BALM stellt dort einen umfassenden Überblick zu den wesentlichen Aspekten der Fahrtenschreiberpflicht bei Wohnmobilen bereit:

Wann ist ein Fahrtenschreiber erforderlich?

Ein Fahrtenschreiber ist für Wohnmobile mit einer zulässigen Höchstmasse (zHM) von über 7,5 t vorgeschrieben, wenn diese der Güterbeförderung dienen. Dies ist der Fall, wenn:

- Ein Anhänger gezogen wird (Wohnmobilkombination).
- Das Wohnmobil über eine spezielle Ladevorrichtung für Güter (z. B. Pferde, Autos, Motorräder) verfügt.

Ausnahmen von der Fahrtenschreiberpflicht

- Wohnmobile mit einer Anhängerkupplung, aber ohne Anhänger und ohne spezielle Ladevorrichtung benötigen keinen Fahrtenschreiber.
- Für Wohnmobile mit einer Befestigungsmöglichkeit für Fahrräder o. ä., aber ohne Anhänger und ohne spezielle Ladevorrichtung wird das Fehlen eines Fahrtenschreibers vom BALM nicht geahndet.
- Bei nichtgewerblichen Güterbeförderungen mit Fahrzeugen bis einschließlich 7,5 t zHM ist kein Fahrtenschreiber erforderlich.

Sonderregelung für gewerbliche Gütertransporte

- Bei Wohnmobilen, die der gewerblichen Güterbeförderung dienen, gilt die Fahrtenschreiberpflicht bereits ab einer zHM von mehr als 3,5 t (z. B. bei der professionellen Beförderung von Rennwagen).

Fahrerkarte

- Fahrer von Wohnmobilen die der nichtgewerblichen Güterbeförderung dienen und eine zHM von über 7,5 t haben, benötigen eine Fahrerkarte, die bei der zuständigen Landesbehörde erhältlich ist. Eine Liste der zuständigen Landesbehörden finden Sie auf der BALM-Webseite.

Diese Infos finden Sie auch direkt auf der entsprechenden Seite des BALM: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Standardartikel_Buehne/2025/Fahrtenschreiberpflicht_Wohnmobile.html

Kältemittel

Informationen für Kfz-Betriebe und Autohäuser zur Verordnung (EU) 2024/573 (F-Gase-Verordnung) und zur Chemikalien-Klimaschutzverordnung (ChemKlimaschutzVo)

Die am 11. 03. 2024 in Kraft tretende Verordnung (EU) 2024/573 über fluorierte Treibhausgase bringt für Kfz-Werkstätten und Autohäuser ein paar Neuerungen mit sich. Ziel der Verordnung ist es, die Emissionen fluorierter Treibhausgase (F-Gase) bis 2030 um zwei Drittel gegenüber 2014 zu reduzieren.

Die Verordnung sieht daher eine schrittweise Reduzierung der Verfügbarkeit von teilfluorierten Kohlenwasserstoffen (HFKW – Hydrofluorkohlenwasserstoffe) vor, mit dem Ziel, diese bis 2050 vollständig einzustellen. Des Weiteren hat die EU ein Gesamtbudget für HFKW-Emissionen festgelegt, das in CO_2-Äquivalenten (CO_2e) ausgedrückt wird und jährlich reduziert wird (Phasedown). Dies bedeutet, dass alle Unternehmen, die HFKW in die EU importieren oder herstellen, eine Quote benötigen. Die Quoten werden im F-Gase Portal der EU vergeben. Unternehmen, die HFKW entsorgen oder zurückgewonnene HFKW verwenden, benötigen keine Quote.

Quoten werden in CO_2-Äquivalenten (t CO_2e) vergeben, nicht in kg oder Litern des eigentlichen Gases.

Formel zur Berechnung:
CO_2-Äquivalent = Menge (kg) × Globales Erwärmungspotenzial (GWP)

Beispiel:
1 kg R-134a (GWP = 1.430) entspricht 1,43 t CO_2e.

Wenn ein Unternehmen 100.000 kg R-134a importieren möchte, entspricht dies:
100.000 × 1.430 = 143.000 CO_2e

Das Unternehmen benötigt also eine Quote von 143.000 t CO_2e.

Eine Quote ist nicht erforderlich, sofern Unternehmen ausschließlich recycelte oder zurückgewonnene HFKW verwenden, die verwendeten Mengen unter der Freigrenze liegen, oder F-Gase ausschließlich verwenden (z. B. für die Wartung).

Zudem werden neue Verwendungs- und Inverkehrbringungsverbote erlassen, sofern technisch machbare, klimafreundlichere Alternativen vorhanden sind.

Im Rahmen des Artikel 20 der Verordnung (EU) 2024/573 über fluorierte Treibhausgase wurde von der EU-Kommission ein digitales System implementiert (F-Gas-Portal). Dieses dient der Regulierung des Quotensystems, den Anforderungen an die Lizenzvergabe für Importe und Exporte sowie der Berichterstattung über fluorierte Treibhausgase.

Unternehmen, die Fahrzeuge mit Klimaanlagen, die F-Gase enthalten, aus nicht EU-Ländern importieren oder exportieren, müssen sich im F-Gas-Portal der Europäischen Union registrieren. Entsorgungsunternehmen, insbesondere Altfahrzeugverwerter, sind in der Regel nicht verpflichtet, sich im EU-F-Gas-Portal zu registrieren, sofern sie keine fluorierten Treibhausgase (F-Gase) oder Produkte, die solche Gase enthalten, importieren oder exportieren. Allerdings unterliegen Altfahrzeugverwerter anderen spezifischen Verpflichtungen im Umgang mit F-Gasen. Bei der Demontage von Altfahrzeugen müssen sie sicherstellen, dass F-Gase, beispielsweise aus Klimaanlagen, fachgerecht zurückgewonnen und umweltgerecht entsorgt werden. Die Registrierungspflicht im EU-F-Gas-Portal betrifft hauptsächlich Unternehmen, die F-Gase oder entsprechende Produkte in die Europäische Union einführen oder aus ihr ausführen.

Bild: © industrieblick – stock.adobe.com

Der ZDK ist vor kurzem an das Umweltbundesamt herangetreten, um den aktuellen Sachstand der Überarbeitung der Chemikalien-Klimaschutzverordnung (ChemKlimaschutzVo) und insbesondere Neuerungen hinsichtlich des Sachkundenachweises zu erfragen. Zunächst verzögert sich die nationale Umsetzung der EU-Verordnung (EU) 2024/573 aufgrund der aktuellen politischen Lage in Deutschland und vorgezogenen Neuwahlen. Laut Umweltbundesamt kann mit einer Verzögerung bis mindestens Ende 2025 gerechnet werden. Aktuell wird die Schulungsrichtlinie der Verordnung (EU) 2024/573 auf EU-Ebene überarbeitet. Aktuell befindet der ZDK sich in in enger Abstimmung mit der TAK und dem Umweltbundesamt, um die Schulungsinhalte abzustimmen.

Wichtige Voraussetzungen für Kfz-Werkstätten

- Mitarbeiter, die mit Kältemitteln arbeiten, müssen eine Sachkundebescheinigung gemäß der Chemikalien-Klimaschutzverordnung besitzen.
- Unternehmen müssen beim Bezug von Kältemittel gegenüber dem Handel die Sachkunde nachweisen

Kfz-Werkstätten und Autohäuser, die ausschließlich Wartungs- und Reparaturarbeiten an Fahrzeugklimaanlagen durchführen und keine Fahrzeuge oder Geräte aus nicht EU-Ländern importieren oder exportieren, sind in der Regel nicht verpflichtet, sich im EU-F-Gas-Portal zu registrieren.

Wichtige Voraussetzungen für Autohäuser/Importeure

Wer muss sich registrieren?

- Importeure und Exporteure von Fahrzeugen mit Klimaanlagen, die F-Gase enthalten.
- Unternehmen, die Produkte oder Geräte importieren oder exportieren, die F-Gase gemäß den Anhängen I, II oder III der Verordnung enthalten.

Registrierungsprozess:

1. **Erstellung eines EU-Logins:** Zunächst muss ein persönliches EU-Login-Konto erstellt werden.
2. **Anmeldung im EU-F-Gas-Portal:** Mit den EU-Login-Daten erfolgt die Anmeldung im EU-F-Gas-Portal.
3. **Ausfüllen und Einreichen des Registrierungsformulars:** Das entsprechende Formular ist vollständig auszufüllen und einzureichen.
4. **Überprüfung durch die Europäische Kommission:** Die Kommission prüft den Antrag und validiert die Registrierung bei Vollständigkeit und Richtigkeit.

Wichtige Hinweise:
Nach der Registrierung müssen einzelne Transporte in die EU oder aus der EU jeweils im Vorfeld im F-Gas-Portal angemeldet werden. Dort wird ein Code erzeugt, der in den Zollpapieren abgefragt wird.

Umsetzung Energieeffizienzgesetz (EnEfG)

Das **Energieeffizienzgesetz (EnEfG)** kann auch **Autohäuser und Kfz-Werkstätten** betreffen – je nachdem, wie groß das Unternehmen ist und wie viel Energie verbraucht wird. Die Auswirkungen sind allerdings **nicht für alle gleich**, sondern hängen von bestimmten Schwellenwerten ab.

Für viele **kleinere Kfz-Betriebe und Autohäuser** gilt das EnEfG **nicht unmittelbar** – aber ab einer bestimmten Größe wird es **relevant und verpflichtend**.

Es ist sinnvoll, **frühzeitig Energieverbräuche zu erfassen** und sich ggf. mit einem Energieberater auszutauschen.

Was gilt nun genau?

1. Gilt das EnEfG überhaupt für Autohäuser/Kfz-Werkstätten?

Ja – **wenn** bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Besonders wichtig ist:

- **Energieverbrauch ab 2,5 GWh pro Jahr?** Dann gelten Pflichten nach dem EnEfG.
- **Energieverbrauch ab 7,5 GWh pro Jahr?** Diese Betriebe sind verpflichtet, eine tiefergehende Analyse sowie eine konkrete Bewertung der Maßnahmen zu erstellen sowie mehr Transparenz über Nutzen, Kosten und Zeitrahmen zu schaffen.
- Die Pflicht richtet sich nicht **nach der Branche**, sondern nach dem **Energieverbrauch**.

Zur Einordnung:
2,5 GWh = 2.500.000 kWh? Das ist relativ viel und betrifft meist größere Betriebe, z. B. Autohäuser mit mehreren Filialen, großen Ausstellungsflächen, Lackierereien oder energieintensiven Werkstattbereichen.

2. Was bedeutet das konkret für betroffene Autohäuser/Werkstätten?

Bild: © DOC RABE Media – stock.adobe.com

a) Einführung eines Energie- oder Umweltmanagementsystems

- Verpflichtung, ein zertifiziertes Energie- oder Umweltmanagementsystem (z. B. ISO 50001 oder EMAS) einzuführen.
- Alternativ kann auch ein Energieaudit nach DIN EN 16247 durchgeführt werden – aber das reicht langfristig nicht aus.

b) Energieeinsparmaßnahmen identifizieren und melden

- **Alle identifizierten, wirtschaftlich durchführbaren Maßnahmen** zur Energieeinsparung müssen gemeldet werden.
- Diese Maßnahmen müssen im sog. **Energieeffizienzregister** dokumentiert werden.

c) Umsetzung nicht verpflichtend – aber Transparenzpflicht

- Unternehmen sind **nicht gezwungen, die Maßnahmen umzusetzen**, aber sie müssen offenlegen, **welche Maßnahmen identifiziert** wurden und **ob bzw. wann sie umgesetzt werden**.

3. Was sind typische Einsparpotenziale in Autohäusern/Werkstätten?

- Umstellung auf **LED-Beleuchtung**
- **Optimierung der Heizungsanlagen** (z. B. Wärmerückgewinnung, Regelungstechnik)
- **Photovoltaikanlagen** auf dem Dach
- **Druckluftsysteme optimieren** (Leckagen, Steuerung)
- Digitalisierung und Optimierung **von Prozessen und Maschinenlaufzeiten**

4. Was passiert, wenn man nichts macht?

- Bei Nichteinhaltung der Pflichten kann es zu Bußgeldern kommen.
- Außerdem drohen Imageverluste, wenn große Betriebe gesetzliche Anforderungen ignorieren – besonders bei Ausschreibungen oder bei Partnern (z. B. Herstellern), die auf Nachhaltigkeit achten.

Fazit:

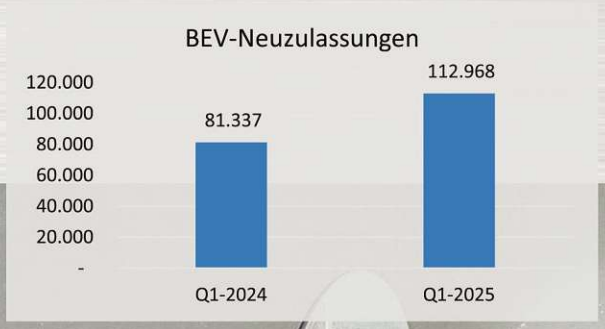
Für viele **kleinere Kfz-Betriebe und Autohäuser** gilt das EnEfG **nicht unmittelbar** – aber ab einer bestimmten Größe wird es **relevant und verpflichten**d.

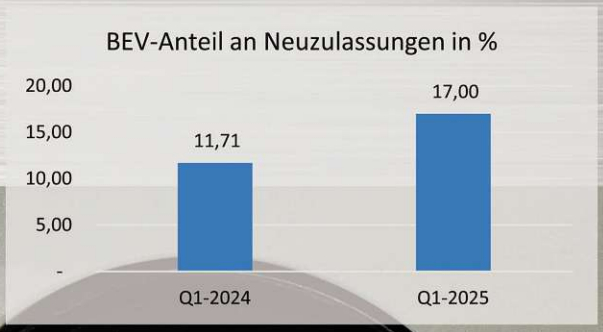
Es ist sinnvoll, **frühzeitig Energieverbräuche zu erfassen** und sich ggf. mit einem Energieberater auszutauschen.

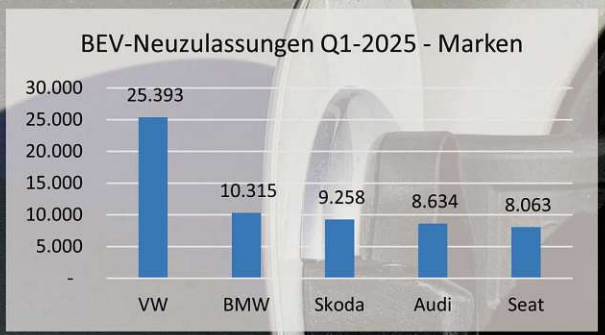
Auf der Internetseite des **Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)** www.bafa.de finden Sie weitere Informationen.

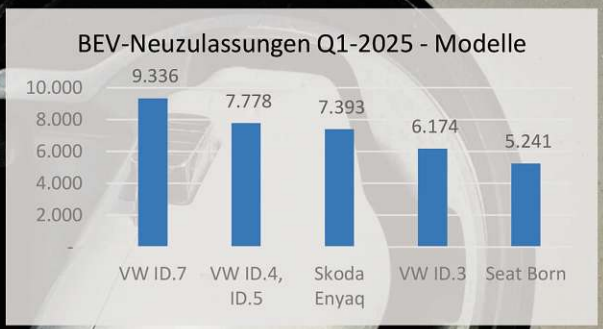
Quartalsreport Elektromobilität Q1-2025

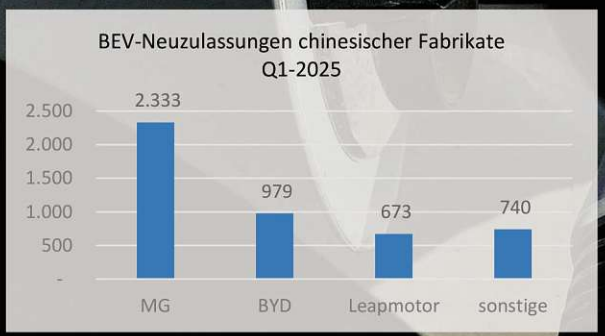
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

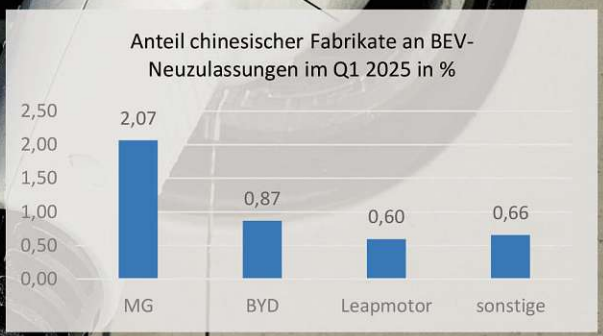


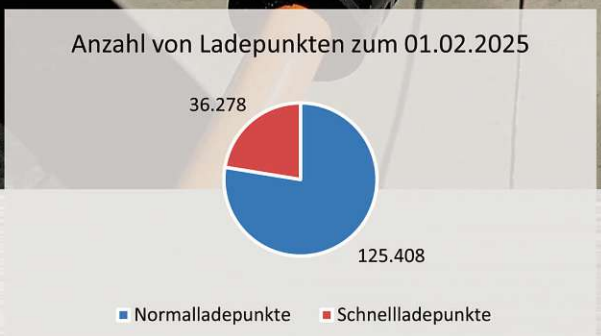












Quartalsreport Elektromobilität Q1-2025

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität aus dem Koalitionsvertrag

Vor wenigen Tagen wurde der Koalitionsvertrag zwischen der Union und der SPD vorgestellt. Obwohl die in der Vergangenheit häufig diskutierte direkte Kaufprämie (noch) nicht realisiert wurde, fanden diverse Aspekte, die den Hochlauf der Elektromobilität anstoßen sollen, Eingang in den Koalitionsvertrag.

Zu den finanziellen Maßnahmen zählen unter anderem die Erhöhung der Bruttopreisgrenze auf 100.000 € für die steuerliche Begünstigung vollelektrischer Dienstwagen sowie eine Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge. Zudem wurde die Befreiung von der Kfz-Steuer für Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2035 verlängert. Analog dazu entfällt die Maut für emissionsfreie Lkw im Jahr 2026. Außerdem ist ein Programm geplant, das Haushalten mit kleinem und mittlerem Einkommen den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität erleichtern soll.

Die genannten finanziellen Anreize sollen – anders als in der Vergangenheit – nicht nur den Absatz von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV), sondern auch von Plug-in-Hybriden (PHEV) und Range Extendern (EREV) begünstigen. Damit geht die schwarz-rote Koalition, im Gegensatz zur vorherigen Ampelregierung, einen entscheidenden Schritt in Richtung Technologieoffenheit.

Da nicht nur der Preis, sondern auch die noch nicht flächendeckend ausgebaute Ladeinfrastruktur ein Hemmnis für die Elektromobilität darstellt, plant die neue Bundesregierung außerdem den weiteren Ausbau einer bedarfsgerechten, nutzerfreundlichen und flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw – einschließlich der dafür erforderlichen Finanzierung. Auch das gewerbliche Depotladen soll stärker gefördert werden.

Diese Maßnahmen spiegeln ebenfalls die angestrebte Technologieoffenheit wider: Nicht nur die Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge soll ausgebaut werden, sondern auch die für Nutzfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb.

FabuCarfix seit Februar scharf gestellt

NEUES WERKSTATTPORTAL – Z E R T I F I Z I E R T VON DEN „AUTODOKTOREN“

Das neue Werkstattportal FabuCarfix ist offiziell gestartet. Ab sofort können Autofahrende ihren Servicebedarf auf der Plattform melden, wie die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) mitteilte. Das Portal ist ein Gemeinschaftsprojekt der DAT, des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), der Plattform FabuCar und der bekannten Autodoktoren. Die Plattform will den Werkstattservice für Endkunden erleichtern und die Betriebe gezielt mit passenden Anfragen versorgen. Bereits im Sommer vergangenen Jahres startete der Aufbau des Werkstattnetzwerks.

FabuCar ist sowohl in der Kfz-Branche als auch mit Endkunden bereits gut vernetzt. Im gleichnamigen Onlineforum können sich Autofahrende bei Problemen und Reparaturfällen austauschen und gegenseitig Reparaturtipps geben – laut FabuCar haben sich bereits 140.000 User registriert. Mit FabuCar Pro gibt es zudem ein geschlossenes Forum für Kfz-Mechatroniker, die sich hier ohne „Störung“ durch Endkunden bei schwierigen Reparaturfällen helfen. Den über 35.000 registrierten Nutzern stehen eine Tecdoc-Schnittstelle und eine Suchfunktion zur Verfügung, mit der die Reparaturtipps beispielsweise nach Motorkennbuchstaben oder Fehlercodes durchsucht werden können.

Drittes „Pfund“ von FabuCar sind Deutschlands bekannteste Kfz-Mechatroniker – die „Autodoktoren“ Hans Jürgen Faul und Holger Parsch. Und die beiden Stars spielen auch eine wichtige Rolle für das neueste Projekt von Fabu Car, dem Werkstattportal FabuCarfix.

Im ersten Schritt wurden bundesweit 700 Werkstätten aufgenommen, welche die umfangreichen Standards der Organisatoren erfüllen. Gemeinsam mit den „Autodoktoren“ aus dem bekannten TV-Format (powered by FabuCar) und der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) wurden Qualitätsvorgaben und -kriterien entwickelt. Demnach durchlaufen interessierte Werkstätten einen Verifizierungsprozess nach FabuCarfix-Vorgaben. So wird ein Werkstattprofil erstellt, welches unter anderem die Werkstattausrüstung, die Qualifikation der Mitarbeitenden und eine eventuelle

fachliche Spezialisierung enthält. Neben freien Werkstätten können sich auch Vertragswerkstätten oder spezialisierte Betriebe, wie etwa Oldtimerfachbetriebe, registrieren. Ziel ist es, dass nur Werkstätten mit passenden Kompetenzen für die jeweilige Anfrage kontaktiert werden. Diese Phase ist erfolgreich abgeschlossen und der Live-Betrieb hat nun begonnen.

FabuCarfix dreht den Ansatz klassischer Werkstattportale quasi um. Autofahrende, die für ihr Fahrzeug einen Reparatur oder Servicebedarf haben, können auf der Plattform FabuCarfix eine Anfrage mit Fahrzeugdaten zum Fahrzeug, Fehlerbeschreibung oder dem Reparaturbedarf und ergänzende Bilder oder Videos dazu hochladen. Abgefragt werden darüber hinaus Fahrzeugdaten wie Fahrgestellnummer, Kilometerstand, letzter Servicetermin und mehr. In dem vom Kunden festgelegten Umkreis wird die Bedarfsanfrage an die FabuCarfix angeschlossenen Werkstätten weitergeleitet. Jeder dieser Betriebe kann prüfen, ob sie für den beschriebenen Auftrag freie Kapazitäten haben und entscheiden, ob die Auftragsübernahme in Frage kommt. Die erste Werkstatt, welche den Auftrag übernehmen will, erhält den Zuschlag und tritt dann direkt mit dem Kunden in Kontakt. Die Kommunikation ist auch per Telefon möglich. FabuCar hat auch eine in das Portal integrierte Chatfunktion vorgesehen. Über diese lassen sich nämlich auch Auftragserweiterungen kommunizieren und vom Kunden freigeben.

Durch die Vorgaben der Werkstätten ist zudem sichergestellt, dass nur Anfragen an sie ausgespielt werden, die sie auch erfüllen können und wollen. Beispielsweise bekommen nur solche Betriebe eine Kundenanfrage nach einer Getriebespülung, die auch ein entsprechendes Spülgerät angegeben haben.

Mit FabuCarfix sollen Werkstätten im Tagesgeschäft entlastet und ihnen gleichzeitig eine Möglichkeit an die Hand gegeben werden, kurzfristig Aufträge von Autofahrenden zu generieren. „Durch die strukturierte Bedarfsmeldung inklusive aller notwendigen Fahrzeugdaten in Kombination mit Fotos und Videos wird den Werkstätten viel Telefoniererei erspart“, betont Peter Bredol, Geschäftsführer für Technik & Berufsbildung im Zentralverband.

Sobald ein Kunde seinen Servicebedarf meldet, werden die Werkstätten über E-Mail, Push-Notification oder eine spezielle „FabuCarfix-Lampe“ auf dem Werkstattschreibtisch informiert. Die Betriebe können dann anonym entscheiden, ob sie mit dem Kunden in Kontakt treten möchten. Erst nach Zustimmung wird die Kommunikation über Chat oder Telefon ermöglicht.

Explodieren die Reparaturpreise in den Kfz-Werkstätten?

Jüngste Berichterstattungen in den Medien greifen die in den vergangenen Jahren gestiegenen Reparatur- und Ersatzteilkosten auf.

Meist klagen Versicherer über die gestiegenen Kosten und je nach Berichterstattung gerät das Kfz-Gewerbe in ein negatives Licht. Ursachen für Preissteigerungen sind einerseits die enormen Preissteigerungen von Ersatzteilen und andererseits die immer komplexer werdenden elektronisch vernetzten Bauteile in Neufahrzeugen, die bei Reparaturen neu angelernt werden müssen. Aber auch der Trend zur Elektromobilität treibt die Kosten: Betriebe müssen Werkzeuge und Schulungen für zwei Systeme bereithalten.

So sind die Preise für Kfz-Ersatzteile laut einer Auswertung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zwischen August 2023 und August 2024 im Schnitt um 6,2 Prozent gestiegen. Hinzu kommen gestiegene Frachtkosten durch gestörte Seewege und dadurch oft erforderliche teure Luftfracht. Aber auch die begrenzte Verfügbarkeit von Teilen sowie der Designschutz sichtbarer Teile und die Lizenzgebühren der Automobilhersteller tragen zu den Kostensteigerungen bei. Das führt dazu, dass solche Teile für den freien Teilemarkt immer häufiger unrentabel werden, wodurch wiederum für Originalteile höhere Preise durchgesetzt werden können.

Auch die immer komplexeren Systeme moderner Fahrzeuge, die ja in erster Linie für mehr Sicherheit sorgen sollen, wirken sich auf die Reparaturkosten aus. Ein Beispiel: Die Auswechselung eines Außenspiegels, der u. a. mit Sensorik für die Rundum-Kameraansicht ausgerüstet ist, zieht dann zwangsläufig eine Neukalibrierung dieses Assistenzsystems nach sich.

Auch die Fehlersuche bei den hoch digitalisierten Fahrzeugen, die mit umfangreicher Sensorik und anspruchsvoller Software ausgerüstet sind, ist aufwändig und erfordert Spezialisten und modernste Werkstattausrüstung. Alles das muss sich über die Nutzung amortisieren. Letztendlich profitieren jedoch alle von dieser Entwicklung: Hochentwickelte Sicherheitssysteme schützen nicht nur die Fahrzeuginsassen, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer und tragen so zu einer sicheren und effizienten Mobilität bei.

Die Werkstatt-Kosten werden durch angepasste Stundenverrechnungssätze aufgefangen, die in der Regel auf Herstellervorgaben basieren und darüber hinaus auch die Gemeinkosten der Kfz-Betrieben abbilden müssen. Außerdem stehen die Kfz-Betriebe vor der

Herausforderung steigender Lohn- und Lohnnebenkosten. Zudem müssen Aufwendungen für permanente Mitarbeiterschulungen und Fortbildungen von den Betrieben verdient werden.
Der weiter gewachsene Pkw-Bestand in Deutschland (plus 0,5 % am 1. Januar 2025 auf rund 49,34 Millionen Fahrzeuge) und das auf 10,6 gestiegene Pkw-Durchschnittsalter (Vorjahr 10,3) tragen dazu bei, dass die Reparaturkosten weiter steigen. Je älter ein Fahrzeug, desto höher sind die Aufwendungen. Das bestätigen die aktuellen Zahlen aus dem DAT-Report 2025.

Bild: © industrieblick – stock.adobe.com

Vor allem die fabrikatsgebundenen Betriebe haben hohe Aufwendungen für die Transformation hin zur Elektromobilität einzupreisen. Hier spielen die Vorgaben der Hersteller eine wichtige Rolle. Es geht um zusätzliche Qualifikationen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie um zusätzliche Werkstattausrüstung, wie z. B. Prüf- und Diagnosegeräte, wie etwa einen sogenannten Balancer, mit dem die einzelnen Batteriezellen auf ein gemeinsames Niveau gebracht werden, Batterietester zur Diagnose des Batteriezustandes, spezielle Hubwagen für die Batterie, spezieller Tisch für die Arbeit an Batterie, Quarantäneplatz. Das alles schlägt sich im Stundenverrechnungssatz nieder. Für die markengebundenen Autohäuser gilt es, die entsprechenden Vorgaben der Hersteller und Importeure zu erfüllen, so dass permanente Schulungen für die unterschiedlichen Fahrzeugtypen und die Bereitstellung von Spezialwerkzeugen permanent sicherzustellen sind. Diese Kosten werden an die Verbraucherinnen und Verbraucher entsprechend weiterbelastet. Insgesamt gilt: Die Betriebe berechnen weiter, was an Kosten entsteht, und dazu gehört ja nicht nur die Bremsscheibe plus Handelsspanne. Mit dem Stundenverrechnungssatz müssen alle Kosten abgedeckt werden. Das sind Personalkosten, Sozialabgaben und Nebenleistungen, Weiterbildungskosten, Fixkosten, wie Miete oder Pacht für Werkstattgebäude und Grundstücke, Energie- und Nebenkosten, Abschreibungen und vieles mehr.

An diesen Tatsachen kommen auch die Versicherer nicht vorbei, die ja selbst in ihren Versicherungsprämien ihre Kosten für Personal, entsprechende Schulungen, die Ausbildung, Büromieten, Investitionen in Immobilien, steigende Gehälter und Marketingmaßnahmen einpreisen müssen. Allein die Prämiensteigerungen auf gestiegene Werkstattkosten zu schieben ist zu kurz gegriffen.
Nicht zu vergessen: Auch für die Versicherer hat sich einiges geändert. Aufgrund gestiegener Werkstattauslastung lassen sich immer weniger Kfz-Betriebe auf Rahmenverträge mit ihren Versicherern ein, die zu niedrigsten Margen ein stabiles Auftragsgeschäft durch Versicherungsschäden zusichern.

Grundsätzlich führt kein Weg daran vorbei, dass – sowohl Kfz-Betriebe als auch Versicherer – mit steigenden Kosten kämpfen.

THG-Quote 2025

Aktuelle Entwicklungen und neue Chancen für Kfz-Betriebe

Seit dem 01.04.2025 gelten bei ZusammenStromen neue Konditionen, die echte Vorteile bieten – sowohl finanziell als auch im Hinblick auf Kundenbindung:

- **THG-Prämie für PKW (M1):** 90 €
- **THG-Prämie für leichte Nutzfahrzeuge (N1):** 135 €
- **Vergütung für öffentlichen Ladestrom:** 3,8 Cent/kWh
- **Werbeprämie:** 25 € für jeden geworbenen Nutzer

Diese Prämien ermöglichen es Autohäusern nicht nur, **unkompliziert zusätzliche Erlöse** zu generieren, sondern auch, Kundinnen und Kunden aktiv in das Thema Elektromobilität einzubinden – zum Beispiel durch gemeinsame THG-Anträge oder gezielte Beratung zu Fördermöglichkeiten.

Alle Details zur Kooperation mit ZusammenStromen sowie umfangreiche Infos rund um die THG Quote kann im aktualisierten **Fragen- und Antworten-Katalog bei Ihrem Landesverband abgerufen werden**.

Eine Registrierung ist auf der von ZusammenStromen betriebenen Webseite www.geld-für-eAuto.de möglich. Um die Vorteile des Accounts für Kfz-Betriebe nutzen zu können, muss in Schritt 1 der Registrierung angegeben werden, dass diese für einen Kfz-Betrieb erfolgt.

Kfz-Betriebe können sich aber auch unter diesem Direktlink registrieren: **www.geld-fuer-eauto.de/Register/kfz_betrieb**

Jetzt informieren, Potenziale nutzen – und gemeinsam mit Ihren Kunden von der THG-Quote profitieren!

Umweltbonus

Hinweis zur Authentizität der Abfrage des wirtschaftlich Berechtigten

Obwohl die Förderung durch den Umweltbonus bereits am 17. Dezember 2023 ausgelaufen ist, sorgen derzeitige E-Mail-Anfragen des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zur Identifizierung des wirtschaftlich Berechtigten für Verunsicherung bei vielen Betrieben. Der rechtliche Hintergrund dieser Abfragen ist fundiert – dennoch ist weiterhin besondere Vorsicht vor Phishing geboten. Bei Zweifeln empfiehlt sich der direkte Kontakt mit dem BAFA.

Auch nach dem Auslaufen des Umweltbonus beschäftigt sich der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) weiterhin mit Fragen rund um die Förderung. In den vergangenen Wochen und Monaten erhielt der ZDK vermehrt Rückmeldungen von Kfz-Betrieben, die über E-Mails des BAFA berichten. Darin werden Antragsteller aufgefordert, Angaben zur Authentizität des sogenannten „wirtschaftlich Berechtigten" zu machen.

Viele Betriebe äußern angesichts der wachsenden Zahl betrügerischer E-Mails die Sorge, es könne sich um Phishing oder gefälschte Nachrichten handeln – eine nachvollziehbare Reaktion.

Tatsächlich stehen die Abfragen jedoch im Zusammenhang mit EU-rechtlichen Verpflichtungen. Die anteilige Finanzierung des Umweltbonus durch Mittel der Europäischen Union macht eine erhöhte Transparenz notwendig. Rechtsgrundlage ist die Verordnung (EU) 2021/241 vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (DARP). Diese verpflichtet Deutschland als Mitgliedstaat zur Umsetzung bestimmter Transparenz- und Kontrollanforderungen – darunter auch die Erhebung von Informationen zum wirtschaftlich Berechtigten.

Das BAFA hat hierzu eine entsprechende Information auf seiner Website veröffentlicht.
BAFA-Hinweis zur Authentizitätsabfrage im Rahmen des Umweltbonus

Trotz des rechtlichen Hintergrunds empfehlen wir allen Betrieben weiterhin zu einem besonders sorgfältigen Umgang mit sensiblen Daten und unbekannten E-Mails.

Digitale Barrierefreiheit

FAQ und Praxishinweise zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)

- *Das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) vom 22. 07. 2021 tritt am 27. 06. 2025 in Kraft und ist **ab dem 28. 06. 2025 anzuwenden**.*
- *Das Gesetz zielt darauf ab, den Abbau von Barrieren im Alltag voranzutreiben und die Inklusion von Menschen mit Behinderungen zu fördern.*
- *Es besteht für Betriebe ein dringender Handlungsbedarf, wenn sie den Anforderungen des BFSG unterliegen.*

Webseiten, über die **Verbraucherverträge mittels E-Commerce (B2C-E-Commerce) aber auch z. B. Terminbuchungen** ermöglicht werden, müssen künftig so ausgestaltet sein, dass sie von Menschen mit Beeinträchtigungen ohne Erschwernis genutzt werden können.

Betriebe, die **weniger als zehn Personen** beschäftigen und welche die entweder einen **Jahresumsatz von höchstens 2 Mio. €** erzielen oder deren **Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 2 Mio. €** beläuft, **unterliegen nicht den Vorgaben des BFSG**.

Ob ein Betrieb den Anforderungen des BFSG unterliegt, kann von ihm hier geprüft werden.

Sollte der Betrieb den Anforderungen des BFSG unterliegen, müssen seine Webseiten, Apps und Online-Shops beispielsweise:

- In mehr als einem sensorischen Kanal zur Verfügung stehen, also neben Schrift zum Beispiel eine Vorlesefunktion beinhalten.
- Die Texte müssen gut lesbar sein. Dies betrifft die Schriftgröße und den Kontrast.
- Die Informationen müssen wahrnehmbar, bedienbar, verständlich und robust sein.

Betroffenen Betrieben empfehlen wir eine zügige Kontaktaufnahme mit einem spezialisierten IT-Dienstleister, um mit dessen Hilfe die relevanten Webseiten, Apps und Online-Shops entsprechend den gesetzlichen Vorgaben barrierefrei gestalten zu lassen.

Weitere Informationen zur Barrierefreiheit können sie sowohl unter www.zdh.de entnehmen als auch der Webseite der Bundesfachstelle Barrierefreiheit.

Erhöhung der Bundesmittel für die Überbetriebliche Lehrlingsunterweisung (ÜLU) und Investitionen in Berufsbildungszentren gefordert

Der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) fordert eine Anhebung der Bundesmittel für die Überbetriebliche Lehrlingsunterweisung (ÜLU) von derzeit 70 Millionen Euro auf 100 Millionen Euro jährlich.

Diese Erhöhung ist notwendig, um den gestiegenen Kosten für Energie, Personal und Materialien gerecht zu werden und den Bundesanteil an den Lehrgangskosten wieder auf ein Drittel anzuheben. Die ÜLU ist ein unverzichtbarer Bestandteil der Ausbildung im Handwerk, insbesondere im Kfz-Gewerbe, weshalb eine langfristig stabile Finanzierung unerlässlich ist.

Anpassung der ÜLU an aktuelle Rahmenbedingungen

Seit 2022 liegt der Bundeshaushaltsansatz zur Förderung der ÜLU konstant bei 70 Millionen Euro. In der Praxis bedeutet dies, dass der Bundesanteil an den tatsächlichen Lehrgangskosten aktuell auf maximal 25 % begrenzt ist – obwohl sich die Rahmenbedingungen, insbesondere die Kosten für Energie, Personal und Materialien, spürbar verändert haben. Es steht außer Frage, dass die ÜLU weiterhin eine zentrale Rolle in der Ausbildung im Handwerk spielt – auch und gerade im Kfz-Gewerbe. Eine langfristig tragfähige Finanzierung ist daher von großer Bedeutung. Der vom ZDH angeregte Aufwuchs auf 100 Millionen Euro jährlich würde hier einen wichtigen Beitrag leisten, um dem ursprünglichen Prinzip der Drittelförderung zwischen Bund, Ländern und Betrieben wieder näherzukommen.

Investitionen in die Zukunftsfähigkeit der Berufsbildungszentren

Auch im investiven Bereich besteht ein zunehmender Bedarf an Planungssicherheit und Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Die Berufsbildungszentren des Kfz-Gewerbes stehen – wie viele andere Bildungsstätten auch – vor Herausforderungen bei der Erhaltung ihrer technischen und baulichen Leistungsfähigkeit.

Die vom ZDH formulierte Zielmarke von 220 Millionen Euro bis 2030 (davon 150 Millionen Euro über das Bundesministerium für Bildung und Forschung und 70 Millionen Euro über das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) stellt aus unserer Sicht eine sinnvolle Grundlage für die mittelfristige Ausstattungsplanung dar.

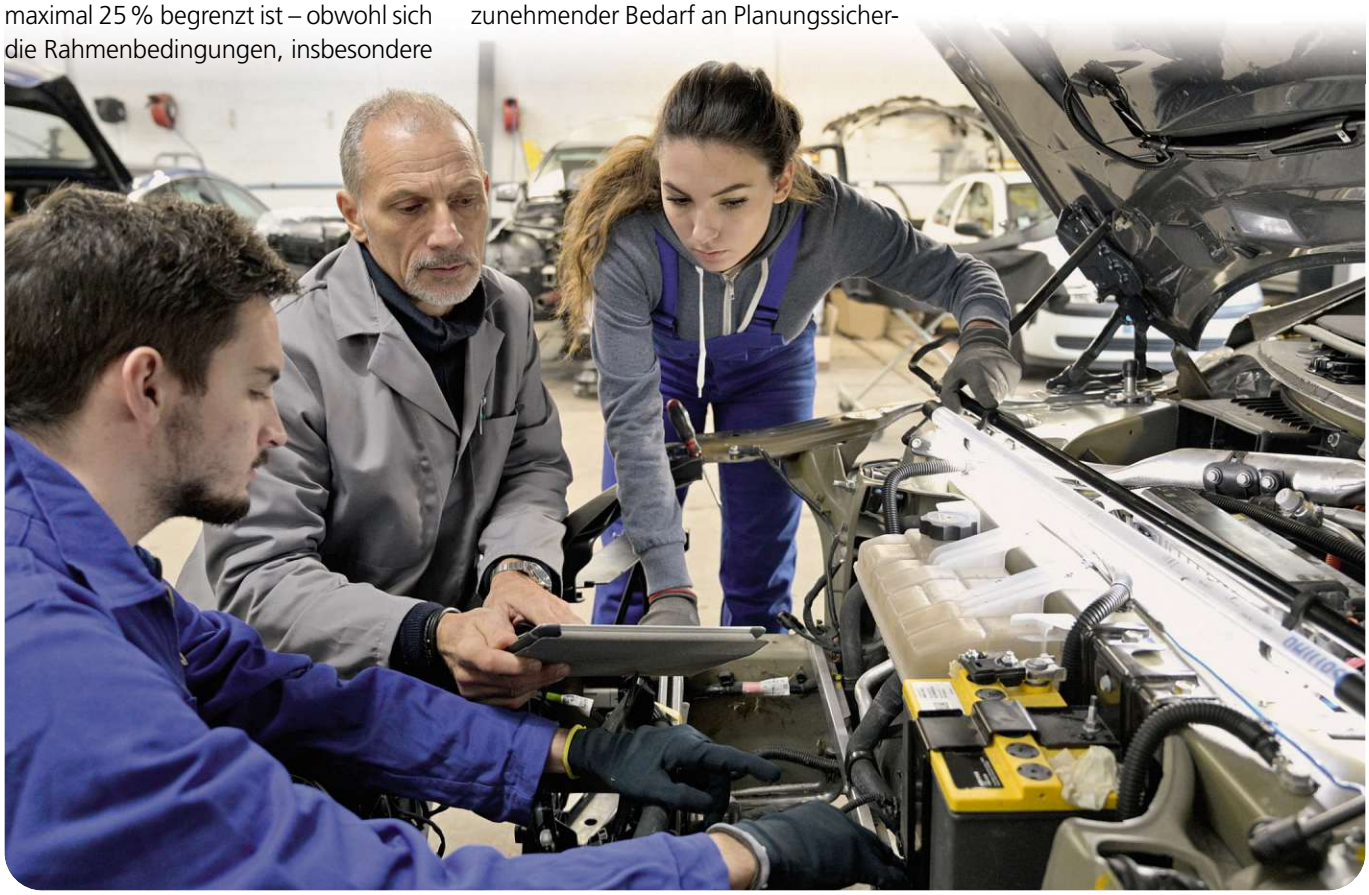


Bild: © goodluz – stock.adobe.com

Podiumsdiskussion von links: Thomas Peckruhn, Imelda Labbé, Jörg Dittrich, Michael Schneider

von links: Thomas Peckruhn, Imelda Labbé, Gabriela Msuya, Jörg Dittrich, Michael Schneider

Bundesinnungsmeister Detlef Grün

3. Sommerempfang des sächsischen Kfz-Gewerbes auf dem Sachsenring in Oberlungwitz

Präsident Michael Schneider begrüßte u. a. VDIK-Präsidentin Imelda Labbé, ZDH-Präsident Jörg Dittrich, ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn, Vertreter der Innungen und deren Betriebe sowie Landesverbände und Partner zum diesjährigen Sommerempfang im Verkehrssicherheitszentrum auf dem Sachsenring.

Schneider zeigte in seiner Ansprache Enttäuschung zur politischen Entwicklung, dass Wahlversprechen, wie Bürokratieabbau, Senkung der Lohnnebenkosten, Anpassung des Erbschaftsrechts sowie Gleichstellung von akademischer und beruflicher Ausbildung, bisher nicht eingelöst wurden. Auch ein verpflichtendes Praktikum im Handwerk sei wichtig für den Abbau von Fachkräftemangel. Unklare Strategien der Hersteller gefährden die individuelle Mobilität, Kosten explodieren und drohen, Autofahren zum Luxusgut zu machen, so Schneider. Imelda Labbé, Präsidentin des VDIK, forderte ebenso von der Bundesregierung „dringende Impulse". Sie betont, dass die Herausforderungen durch Transformation, Digitalisierung, Autonomisierung und Fachkräftemangel groß sind. Für E-Fahrzeuge sollen die Maßnahmen nicht in Kaufprämien umgesetzt werden, sondern durch Steuerentlastungen und günstigere Strompreise.

Auch ZDH-Präsident Jörg Dittrich wies auf die aktuelle Wirtschaftskrise hin und forderte einen Bürokratieabbau, Senkung der Lohnnebenkosten statt Mindestlohndiskussion. Handwerksleistungen wie Ölwechsel oder ein Friseurbesuch dürfen nicht zum Luxusgut werden. Bei der anschließenden Podiumsdiskussion mit den Referenten Labbé und Dittrich sowie dem ZDK-Vizepräsidenten Thomas Peckruhn und Michael Schneider wurden die wichtigsten Punkte der Ausführungen herausgefiltert und diskutiert sowie Fragen der Teilnehmer beantwortet.

Gespräche unter Teilnehmern

Terminplan			
August			
19.	16:30 Uhr	Expertensitzung Landesaufgabenerstellungsausschuss	Dresden
SEPTEMBER			
2.	16:30 Uhr	Expertensitzung Landesaufgabenerstellungsausschuss	Dresden
6.		Deutsche Meisterschaft im Handwerk Landesausscheid	Chemnitz
9.	**09:30 Uhr**	**Vorstandssitzung Landesverband**	**Dresden**
9.		Großer Parlamentarischer Abend (SHT)	Dresden
13.		Meisterschaft im Handwerk Landesausscheid	Chemnitz
16.	09:00 Uhr	Jahresgespräch Innungen/LASuV	Dresden
20.		Tag des Handwerks	Deutschland
22.–23.		ZDK-/ZVK-Mitgliederversammlung	Erfurt
29.	16:30 Uhr	Sitzung Landeaufgabenerstellungsausschuss	Dresden

Impressum:
Offizielles Mitteilungsblatt des Landesverbandes des Kraftfahrzeuggewerbes Sachsen e.V.,
Tiergartenstraße 94, 01219 Dresden, Telefon: (0351) 25 95 50, Fax: (0351) 2 59 55 77

Internet: www.kfz-sachsen.de

E-Mail: info@kfz-sachsen.de

Verantwortlich für den Inhalt: Präsident Michael Schneider

Redaktion: Hauptgeschäftsführerin Gabriela Msuya.
Mit Namen oder Initialen gezeichnete Beiträge stellen die Meinung des Verfassers dar,
aber nicht unbedingt die Ansicht des Verbandes

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Verlag und Druck:
Vogel Communications Group GmbH & Co. KG, Max-Planck-Straße 7/9,
97082 Würzburg, Telefon: (0931) 418-2207, Fax: (0931) 418-2150.