

KFZ-GEWERBE INTERN

Verband des Kraftfahrzeuggewerbes
Mecklenburg-Vorpommern e.V.



www.kfz-mv.de





Inhaltsverzeichnis

Kfz-Gewerbe aktuell

Kraftfahrzeuggewerbe: vorläufige Bilanz des Autojahres 2023	3
Kurz und knapp	4
Ihr Schutz bei Phishing-Mails	5

Technik, Sicherheit und Umweltschutz

Abgasuntersuchung (AU) – AU-Geräteleitfaden zur Bedienerführung (Software-Versionen 4, 5, 5.01)	6
Muss ein Kfz-Betrieb einen Gefahrgutbeauftragten bestellen?	8

Recht

Bundestag beschließt Mautänderungsgesetz	9
Reparatur- und Wartungsinformationen I – EuGH-Urteil für eine Entlastung der Kfz-Betriebe und einen fairen Wettbewerb	10
Reparatur- und Wartungsinformationen II – EuGH-Urteil zum Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller	10
Sachmangelhaftung – Kostentragungspflicht im Falle eines unberechtigten Nacherfüllungsverlangens des Käufers	11
Sachmangelhaftung – Nacherfüllungsfrist beim Verbrauchsgüterkauf nach neuem Kaufrecht	12
Sozialrecht – Das neue „SV Meldeportal“ ist am 04. 10. 2023 gestartet, so dass das bisherige Portal „Sv.net“ Ende Februar 2024 abgeschaltet wird	14

Aus den Innungen

Mecklenburg-Vorpommern	15
------------------------------	----

Kraftfahrzeuggewerbe: vorläufige Bilanz des Autojahres 2023

Verunsicherte Kunden halten sich beim Neuwagenkauf eines E-Fahrzeugs zurück

Gut ausgelastete Kfz-Werkstätten, Kaufzurückhaltung bei Neufahrzeugen und ein stabiles Geschäft mit Gebrauchtwagen – so lässt sich die Lage des Kraftfahrzeuggewerbes im zu Ende gegangenen Jahr 2023 zusammenfassen. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen hat sich zwar im Vergleich zum vergangenen Jahr verbessert, bei den E-Fahrzeugen bestand jedoch insbesondere bei den privaten Kaufinteressenten eine deutliche Zurückhaltung.

Gründe dafür waren fehlende Angebote bezahlbarer Kleinwagen und die unklare Situation beim Umweltbonus.

Zwar wurde der Fördertopf für die rein batterieelektrischen Fahrzeuge nochmal um 400 Millionen Euro aufgestockt, gleichzeitig ist das Volumen für dieses Jahr von ursprünglich geplanten 1,4 Milliarden Euro auf 810 Millionen Euro reduziert worden. Außerdem verringert sich gleichzeitig die Fördersumme pro Fahrzeug und der Umweltbonus wird nur noch bis zum 31. Dezember 2024 gewährt.

Das Ende des Umweltbonus für E-Fahrzeuge kommt zu früh

Für das Kraftfahrzeuggewerbe kommt das Ende der Förderung für die E-Mobi-

lität zum Ende 2024 zu früh. Bei dem aktuellen Zulassungstempo ist das Regierungsziel des Hochlaufs der E-Mobilität auf 15 Millionen Fahrzeuge bis 2030 nicht zu erreichen. Wer solche politischen Ziele setzt, muss auch die dafür passenden Instrumente liefern. Dazu gehört der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland und in ganz Europa auch für Nutzfahrzeuge. Ganz wichtig sind darüber hinaus einfache Bezahlmöglichkeiten an den Ladesäulen. Auch muss über einen wettbewerbsfähigen Strompreis nachgedacht werden. Wichtig sind außerdem nicht-monetäre Anreize für E-Mobilität, wie



Kurz und knapp

Aus- und Einbaukosten im Mangelfall – Ersatzansprüche der Kfz-Betriebe



Stellt sich nach dem Einbau eines Ersatz- oder Zubehörteils heraus, dass das verbaute Teil mangelhaft ist, können Kfz-Betriebe dem Grunde nach die zusätzlich für den Ausbau des mangelhaften und den Einbau eines mangelfreien Teils angefallenen Kosten von ihrem Lieferanten ersetzt verlangen. Dennoch kommt es immer wieder vor, dass Lieferanten sich weigern, Kfz-Betrieben die Aus- und Einbaukosten zu erstatten. Dann stellt sich für den betroffenen Betrieb die Frage, ob er eine Kostenerstattung erfolgreich im Klagewege geltend machen kann. Das wiederum hängt von der maßgeblichen Anspruchsgrundlage ab. Sie richtet sich danach, ob der Kfz-Betrieb das vom Lieferanten erworbene (mangelhafte) Teil im Rahmen eines Reparatur- oder Kundenauftrags in ein Fahrzeug eingebaut oder angebracht hat oder ob er das (mangelhafte) Teil im Rahmen eines Thekenverkaufs an einen Kunden verkauft hat. Und was gilt, wenn der Kunde das verbaute (mangelhafte) Teil selbst mitgebracht hatte? Die über die Innung/Landesverband zu beziehende Broschüre „Aus- und Einbaukosten im Mangelfall – Ersatzansprüche der Kfz-Betriebe“ soll dem Leser einen Überblick über die derzeitige Rechtslage verschaffen und ihn damit bei der Entscheidung unterstützen, ob es sich lohnen könnte, die Aus- und Einbaukosten vom Lieferanten einzuklagen. Eine anwaltliche Beratung im Einzelfall soll und kann sie allerdings nicht ersetzen.

zum Beispiel die Freigabe von Sonderfahrspuren für batteriebetriebene Fahrzeuge und Plug-in-Hybride sowie freies Parken.

Kfz-Werkstätten sind gut ausgelastet

Auch weil es bei den Neuzulassungen hapert, sind die Kfz-Werkstätten zurzeit gut ausgelastet. Die Kaufzurückhaltung vieler Menschen führt dazu, dass sie ihre Fahrzeuge länger nutzen und dafür mehr in Wartung und Reparatur investieren. Das Pkw-Durchschnittsalter liegt inzwischen bei zehn Jahren.

Mittelständisches Kfz-Gewerbe hält Menschen und Wirtschaft mobil

In den 40.000 Autohäusern und Kfz-Betrieben beschäftigt das mittelständische Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland mit 475.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern doppelt so viele Menschen wie die Deutsche Bahn. Die Beschäftigten in den Autohäusern und Kfz-Werkstätten machen ihren Job und sorgen dafür, dass Menschen mit ihrem Auto zur Arbeit oder in den Urlaub kommen – ohne Streiks zu Hauptreisezeiten oder perma-

nente technische Probleme wie bei anderen Verkehrsträgern. Sie sorgen dafür, dass die Wirtschaft mobil bleibt. Die individuelle Automobilität ist für die Menschen auch in Zukunft unverzichtbar, ganz gleich mit welchem Antrieb.

Gute Ausbildung ist Basis des zukünftigen Erfolgs

Fundament des künftigen Erfolgs der Kfz-Betriebe sind gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, vor allem gute Auszubildende. Mit über 90.000 Auszubildenden im Jahr ist das Kfz-Gewerbe wieder eine der aktivsten Ausbildungsbranchen. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, muss schon ab der Grundschule in die Bildung junger Menschen investiert werden, nicht zuletzt im sprachlichen und mathematischen Bereich. Dafür sind hervorragend ausgestattete Berufsschulen und die Gleichbehandlung mit akademischen Ausbildungswegen bei der Berufsförderung notwendig. Anders ist das altersbedingte Ausscheiden vieler erfahrener Fachkräfte aus den geburtenstarken Jahrgängen der 1950er und 1960er Jahre nicht zu kompensieren.



Bild: © Karn & Uwe-Annas – stock.adobe.com



Bild: © danijelala – stock.adobe.com

Ihr Schutz bei Phishing-Mails

Alltag in Deutschland: Die Mitarbeiterin eines Autohauses öffnet die scheinbar seriöse E-Mail einer Bank. Darin wird sie aufgefordert, umgehend wichtige Daten zu aktualisieren. Und genau hier lauert die Gefahr.

Denn Phishing beschreibt eine Methode, mit deren Hilfe versucht wird, persönliche Daten von Internetnutzern zu erhalten. Dies geschieht sehr häufig mit gefälschten E-Mails.

Daher ist beim Thema Phishing meistens auch von Phishing-Mails die Rede. Allerdings kann Phishing auch durch eine gefälschte Webseite stattfinden, die täuschend echt aussieht.

Die Folgen sind gravierend, und möglicherweise bedeuten sie für kleinere und mittlere Betriebe sogar das Aus. Hier hilft Ihnen unsere Cyberversicherung. Wir unterstützen Sie bereits im Vorfeld mit Sicherheitstrainings und Prävention: Nutzen Sie zum Beispiel

unsere Online-Plattform mit realistischen Phishing-Simulationen und vielem mehr rund um die Informationssicherheit. So beugen Sie und Ihr Team vor, überhaupt Opfer eines Angriffs zu werden. Und wenn trotz aller Vorsicht dennoch etwas passiert, unterstützt die NÜRNBERGER Cyberversicherung gleich mehrfach, wenn der Betrieb wegen eines Cyber-Angriffs stillsteht. IT-Experten helfen sofort rund um die Uhr bei noch laufenden Hackerangriffen und bei der Wiederherstellung von Daten. Außerdem ersetzen wir die laufenden Fixkosten und den entgehenden Gewinn des Unternehmens. Kommen Dritte zu Schaden, kümmern wir uns auch um deren Schadensersatzansprüche. Und vom Datenschutzrecht bis zur Pressearbeit: Kommt es zum Schaden, ist für alles gesorgt.



NÜRNBERGER
VERSICHERUNG

GARANTA
Partner des 

Christian Stettner
Leitung Gewerbe und Verbände

NÜRNBERGER AutoMobil
Versicherungsdienst GmbH
Ostendstraße 100, 90482 Nürnberg

Telefon: 09 11-531 32 47
Telefax: 09 11-531 81 32 47
Mobil: 0151-53 84 09 97
Christian.stettner@nuernberger-
automobil.de

Abgasuntersuchung (AU)

AU-Geräteleitfaden zur Bedienerführung (Software-Versionen 4, 5, 5.01)

Mit der Einführung der Bedienerführung von AU-Abgasmessgeräten (AU-Geräteleitfaden) – Software Version 6 – nebst Anlage für die bedienergeführte AU-Durchführung an AU-pflichtigen Kraftfahrzeugen (Pkw, Nutzfahrzeuge, Krafträder) wurde, neben der Integration eines Prüfablaufes für die Messung der Partikelanzahlkonzentration (PN-Messung), weiterhin eine erleichternde Regelung für die AU-Durchführung an Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor bzw. Kompressionszündungsmotor aufgenommen.

Sofern die für die Abgasuntersuchung zur Verfügung gestellten Herstellervorgaben unzureichend, nicht anwendbar oder unplausibel sind, besteht für den AU-Prüfer die Möglichkeit, die in den Übersichten zu Ziffer 2.2 der AU-Richtlinie vorgegebenen gesetzlichen Werte (z. B. Motortemperatur $>60^{\circ}\text{C}$, erhöhte Leerlaufdrehzahl 2.500 min^{-1} bis 3.000 min^{-1} usw.) sowie die alternativen Möglichkeiten (Leerlauf- bzw. Abregeldrehzahl für das anzuwendende Drehzahlfenster [min./max.] messen) für die AU-Durchführung entsprechend anzuwenden. Diese für alle Untersuchungsstellen (Prüfstellen der Überwachungsorganisationen, AU-Werkstätten) erleichternde Regelung im Umgang mit den gesetzlichen Werten und den Herstellervorgaben ist jedoch nur für die AU-Durchführung auf Grundlage der Software-Version 6 möglich.

Mit der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird die bereits praktizierte Vorgehensweise bei fehlenden, unzureichenden, nicht anwendbaren oder unplausiblen Herstellervorgaben gemäß des Geräteleitfadens Software-Version 6 nunmehr

auch bei der Nutzung des Geräteleitfadens Software-Versionen 4, 5 und 5.01 den AU-Prüfern in den berechtigten Untersuchungsstellen erlaubt.

Für die Praxis bedeutet dies, dass der AU-Prüfer z. B. eine Leerlaufdrehzahl oder eine Abregeldrehzahl analog der

vermerkt wird: „#, Herstellervorgaben nicht anwendbar“.

Absolut unzulässig ist dabei jedoch, vorhandene AU-Daten Solldaten oder Herstellervorgaben manuell so zu verändern oder anzupassen, um eine Abgasuntersuchung erfolgreich abschlie-

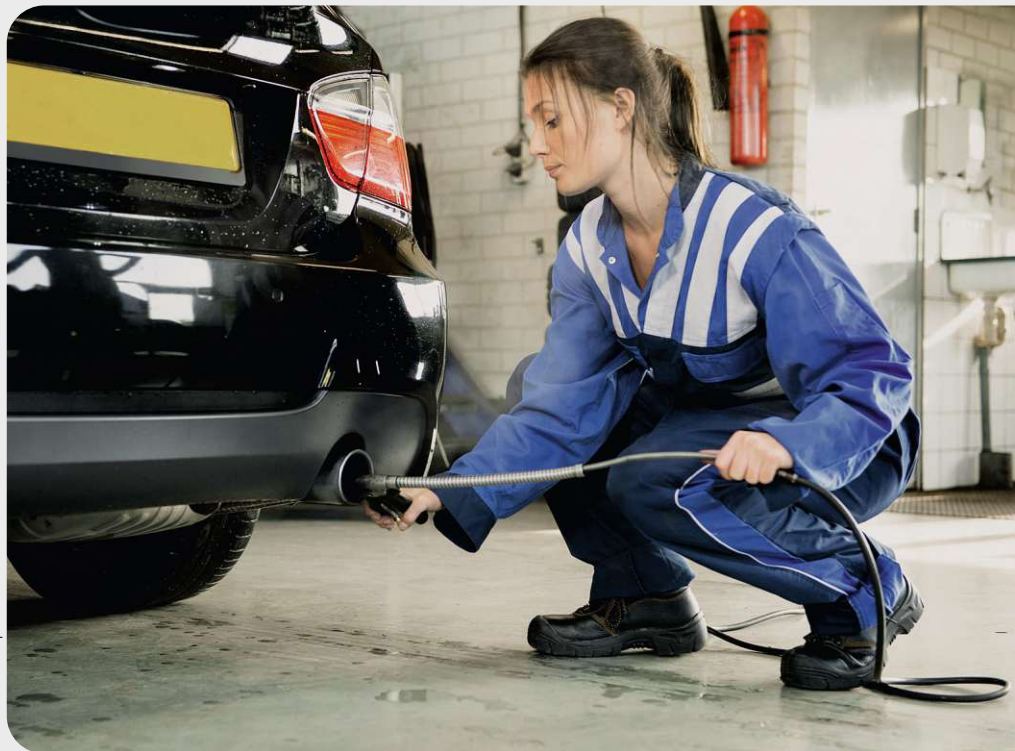


Bild: © corepics - stock.adobe.com

Vorgehensweise über die alternative Möglichkeit (Leerlauf- bzw. Abregeldrehzahl für das anzuwendende Drehzahlfenster [min./max.] messen) nach Geräteleitfaden Software-Version 6 ermitteln und bei der AU-Durchführung auch mit dem Geräteleitfaden Software Versionen 4, 5 und 5.01 anwenden darf. Dies gilt nur unter der Voraussetzung, dass sämtliche gesetzliche Solldaten gemäß Ziffer 2.2 der AU-Richtlinie eingehalten werden und zusätzlich auf dem AU-Nachweis unter Erläuterungen/Bemerkungen vom AU-Prüfer zwingend

Ben zu können, z. B. Herabsetzen der Motor-/Öltemperatur bzw. Heraufsetzen der CO-, Trübungs- oder PN-Grenzwerte usw.

Die folgenden zwei Übersichten verdeutlichen die Vorgehensweisen beim Umgang mit den gesetzlichen Werten und den Herstellervorgaben für die entsprechenden Prüfverfahren an Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor bzw. Kompressionszündungsmotor ohne bzw. mit einem OBD-System und an Krafträdern.

Gesetzliche Vorgaben bzw. alternative Vorgehensweisen bei Kraftfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor (Otto) und Kraffrad

	Otto			Kraffrad	
	ohne KAT	mit G-KAT	mit G-KAT und OBD	ohne KAT	mit G-KAT
Motortemperatur	$\geq 60^\circ \text{C}$				
Leerlauf drehzahl messen (Ist-Drehzahl)	Ist-Drehzahl	Ist-Drehzahl	Ist-Drehzahl	–	
Leerlaufdrehzahl – Sollwert	gemessene Ist-Drehzahl $\pm 150 \text{ min}^{-1}$	gemessene Ist-Drehzahl $\pm 100 \text{ min}^{-1}$	gemessene Ist-Drehzahl $\pm 50 \text{ min}^{-1}$	800 bis 1.200 min^{-1}	2.000 bis 3.000 min^{-1}
CO-Gehalt bei Leerlauf	$\leq 3,5 \text{ %Vol.}$	$\leq 0,5 \text{ %Vol.}^1$ $\leq 0,3 \text{ %Vol.}^2$	–	$\leq 4,5 \text{ %Vol.}$	–
Erhöhte Leerlaufdrehzahl	–	$2.500 \text{ bis } 3.000 \text{ min}^{-1}$		–	–
Lambda im erhöhten Leerlauf	–	0,97 bis 1,03		–	–
CO-Gehalt bei erhöhtem Leerlauf	–	$\leq 0,3 \text{ %Vol.}^1$ $\leq 0,2 \text{ %Vol.}^2$ $\leq 0,1 \text{ %Vol.}^3$	$\leq 0,2 \text{ %Vol.}^2$ $\leq 0,1 \text{ %Vol.}^4$	–	$\leq 0,3 \text{ %Vol.}$
AU-Nachweis	Software-Version 6: Sämtliche manuell eingegebenen oder geänderten Solldaten werden auf dem Nachweis mit dem Sonderzeichen „#“ kenntlich gemacht. Zusätzlich kann unter Erläuterungen/Bemerkungen vermerkt werden: „Herstellervorgaben nicht anwendbar“. Software-Versionen 4, 5 und 5.01: Bei manuell eingegebenen oder geänderten Solldaten muss vom AU-Prüfer unter Erläuterungen/Bemerkungen zwingend vermerkt werden: „#, Herstellervorgaben nicht anwendbar“.				

1) ohne EG-Typgenehmigung oder Fahrzeuge, die vor dem 01.07.2002 erstmals in den Verkehr gebracht worden sind.

2) Alle anderen Kraftfahrzeuge

3) Für nichtprüfbare Fahrzeuge ab Euro 6/Euro VI; diese werden nach dem alternativen Prüfverfahren (Otto mit G-KAT) inklusive einer Sichtprüfung der Kontrollleuchte Motordiagnose und ggf. des NO_x -Warnsystems (jeweils Vorhandensein und Funktion) geprüft.

4) Für Fahrzeuge ab Euro 6/Euro VI.

Gesetzliche Vorgaben bzw. alternative Vorgehensweise bei Kraftfahrzeugen mit Kompressionsmotor (Diesel)

	Diesel		
	ohne OBD	mit OBD bis Euro 5	mit OBD ab Euro 6
Motortemperatur	$\geq 80^\circ \text{C}$ bzw. übliche Betriebstemperatur von z. B. $\geq 60^\circ \text{C}$		
Leerlaufdrehzahl messen (Ist-Drehzahl)	Ist-Drehzahl	Ist-Drehzahl	
Leerlaufdrehzahl – Sollwert	gemessene Ist-Drehzahl $\pm 150 \text{ min}^{-1}$	gemessene Ist-Drehzahl $\pm 50 \text{ min}^{-1}$	
Standdrehzahl messen (Ist-Standdrehzahl)	–	Ist-Standdrehzahl	–
Abregeldrehzahl – Sollwert (Standdrehzahlbegrenzung)	keine elektr. Standdrehzahlbegrenzung	gemessene Standdrehzahl $\pm 100 \text{ min}^{-1}$	–
Trübungswert	Plakettenwert¹⁾, ansonsten $\leq 2,5 \text{ m}^{-1}$²⁾ bzw. $\leq 1,5 \text{ m}^{-1}$³⁾		–
Partikelanzahlkonzentration (PN)	–	–	$\leq 250.000 \text{ cm}^{-3}$
AU-Nachweis	Software-Version 6: Sämtliche manuell eingegebenen oder geänderten Solldaten werden auf dem Nachweis mit dem Sonderzeichen „#“ kenntlich gemacht. Zusätzlich kann unter Erläuterungen/Bemerkungen vermerkt werden: „Herstellervorgaben nicht anwendbar“. Software-Versionen 4, 5 und 5.01: Unter Erläuterungen/Bemerkungen muss vom AU-Prüfer zwingend vermerkt werden: „#, Herstellervorgaben nicht anwendbar“.		

1) Ist der Plakettenwert nicht verfügbar oder ist technisch begründet, dass er nicht anzuwenden ist, gilt der vom Hersteller für das Kraftfahrzeug vorgegebene Sollwert.

2) Für Fahrzeuge, die vor dem 01.10.2006 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

3) Für Fahrzeuge, die ab dem 01.10.2006 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

Muss ein Kfz-Betrieb einen Gefahrgutbeauftragten bestellen?

Anlass für diese Frage ist, dass gewerbliche Entsorgungspartner den Kfz-Betrieben einen kostenpflichtigen Dienstleistungsvertrag für die Bereitstellung eines externen Gefahrgutbeauftragten mit Beratungsleistung anbieten.

Kfz-Betriebe können u. a. durch selbst durchgeführte Transporte von Gefahrgütern oder die Übergabe von Gefahrgütern (z. B. zur Entsorgung) am Gefahrguttransport beteiligt sein.

Beispiele für Gefährliche Güter im Kfz-Betrieb (Frischware und Abfallstoffe) sind insbesondere:

- Gase in Flaschen aller Art und Spraydosen
- Brennbare Flüssigkeiten, Kraftstoffe, Lacke, Bremsenreiniger, etc.
- Ölfilter, Altöle (nur unbekannter Herkunft oder chlorierte)
- Selbstentzündliche Stoffe (Mietputztücher)
- Airbags und Gurtstraffer
- Lithiumbatterien (diagnostizierbare, unbeschädigte oder nicht defekte)

Ob ein Unternehmen einen Gefahrgutbeauftragten bestellen muss oder eine

fährlicher Güter beteiligt ist und ihm Pflichten als Beteiligter in der Gefahrgutverordnung Straße zugewiesen sind, zu einer schriftlichen Bestellung von mindestens einem Sicherheitsberater für die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeauftragter) verpflichtet.

Bestehen Ausnahmen von der Verpflichtung zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten?

Es muss kein Gefahrgutbeauftragter bestellt werden, wenn bei einem Transport die höchstzulässigen Gesamt mengen nicht überschritten werden (1.000 Punkte-Regel – Erläuterung dazu z. B. in der Broschüre KB008 der BGRCI).

Weitere wichtige Befreiungen nach § 2 GbV gelten für Unternehmen,

- denen ausschließlich Pflichten als Auftraggeber (= beauftragt einen Entsorgungsbetrieb) des Absenders (= versendet selbst oder für einen Dritten

stellt sind (z. B. Sondervorschriften oder begrenzte und freigestellte Mengen).

Weitere betriebliche Pflichten im Zusammenhang zum Umgang mit Gefahrstoffen/gefährlichen Gütern

Unabhängig von der Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten müssen Mitarbeitende zum Umgang mit Gefahrstoffen und gefährlichen Gütern unterwiesen sein. In diesem Zusammenhang gehört auch das Erstellen von Gefährdungsbeurteilungen und Betriebsanweisungen zu den betrieblichen Pflichten.

Fazit:

1. Die GbV verpflichtet einen Kfz-Betrieb zur schriftlichen Bestellung von mindestens einem Gefahrgutbeauftragten, sobald er an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt ist und ihm Pflichten als Beteiligter in der Gefahrgutverordnung Straße zugewiesen sind.

2. Der Kfz-Betrieb ist von dieser Verpflichtung befreit, wenn bei einem Transport die höchstzulässigen Gesamt mengen nicht überschritten werden.

3. Greift für den Kfz-Betrieb eine Befreiung nach § 2 GbV ein, besteht keine Verpflichtung zur Bestellung eines Gefahrgutbeauftragten.

4. Kfz-Betriebe sollten für die Anwendung der Befreiung die an der Beförderung beteiligten Massen an gefährlichen Gütern pro Jahr dokumentieren.

5. Die Betriebsführung des Kfz-Betriebs hat unabhängig von einer etwaig vorliegenden Befreiung die Durchführung von Unterweisungen und die Erarbeitung von Gefährdungsbeurteilungen zur Erfüllung der Arbeitssicherheitsvorgaben sicherzustellen.



Bild: © Scribbr – stock.adobe.com

Befreiung in Anspruch nehmen kann, wird in der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) geregelt und obliegt einer Prüfung im Einzelfall anhand der tatsächlichen Gegebenheiten (wie z. B. die anfallende Nettomasse pro Jahr) im jeweiligen Betrieb.

Nach § 3 Abs. 1 GbV ist ein Betrieb, sobald er an der Beförderung (u. a. Transport, Übernahme, Ablieferung, Ver- und Auspacken oder Be- und Entladen) ge-

gefährliche Güter) oder Entladern zugewiesen sind und die an der Beförderung gefährlicher Güter von nicht mehr als 50 Tonnen netto je Kalenderjahr beteiligt sind.

- die gefährliche Güter von nicht mehr als 50 Tonnen netto je Kalenderjahr für den Eigenbedarf in Erfüllung betrieblicher Aufgaben befördern.

- deren Tätigkeit sich auf die Beförderung gefährlicher Güter erstreckt, die von den Vorschriften des ADR freige-

Bundestag beschließt Mautänderungsgesetz

Der Bundestag hat am 20. Oktober 2023 im Rahmen des Mautänderungsgesetzes die Ausweitung der Mautpflicht für Lastkraftwagen beschlossen.

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

Seit 1. Januar 2024 sind mit Erdgas betriebene Fahrzeuge (CNG/LNG) nach einer Klassifizierung in Schadstoffklassen mautpflichtig, analog den mit Diesel angetriebenen Fahrzeugen.

Erdgasbetriebene Fahrzeuge sind aufgrund ihrer konkreten Eigenschaften, wie beispielsweise der spezifischen Kohlenstoffdioxid-Emissionen, in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eingeteilt.

Ab dem 1. Juli 2024 müssen alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen für die Benutzung von Bundesfernstraßen Maut entrichten. Konkret: Eine Mautpflicht kann nur eintreten, wenn das „Motorfahrzeug“ (d. h. das Zugfahrzeug) eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist. Auch Fahrzeugzüge mit insgesamt höherer Gesamtmasse unterfallen damit nicht der Mautpflicht, wenn das Zugfahrzeug max. 3,5 Tonnen hat.

Welche Fahrzeuge sind mautpflichtig?

Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die

1. für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und

2. deren technisch zulässige Gesamtmasse mehr als 3,5 Tonnen beträgt (Aufgrund europarechtlicher Vorgaben bildet zukünftig bei allen Mautregelungen die „technisch zulässige Gesamtmasse“ und nicht die „zulässige

Gesamtmasse“ den Anknüpfungspunkt).

Ausnahmen von der Maut über 3,5 Tonnen

- Dauerhaft: emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 4,25 Tonnen.
- Emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge bis 31. Dezember 2025.
- Sogenannte Handwerkerfahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von weniger als 7,5 Tonnen (Das Handwerk und vergleichbare Branchen sind von diesen Regelungen ausgenommen, die Maut entfällt hier auch nach dem 01.07.2024 auf Fahrzeuge über 7,5 Tonnen). Voraussichtlich wird es eine unbürokratische Voranmeldemöglichkeit für alle Handwerksbetriebe geben.



Reparatur- und Wartungsinformationen I

EuGH-Urteil für eine Entlastung der Kfz-Betriebe und einen fairen Wettbewerb

In der Rechtssache Carglass GmbH/ A.T.U Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG gegen FCA Italy SpA (Rechtssache C-296/22) hat sich der Europäische Gerichtshof (EuGH) in seinem Urteil vom 05. 10. 2023 für einen bedeutenden Schritt zur Entlastung der Kfz-Betriebe beim Zugang zu Fahrzeugdaten über die OBD-Schnittstelle entschieden.

Der EuGH entschied zugunsten der unabhängigen Werkstätten. Er führte aus, dass zusätzliche Schutzmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der Werkstätten beeinträchtigen und gegen die Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 verstoßen würden. Er stellte klar, dass unabhängige Wirtschaftsakteure uneingeschränkter Zugang zu den benötigten Informationen für ihre Aufgaben im Bereich der Fahrzeugreparatur und -wartung haben müssen, ohne dass für sie andere als die in der Verordnung vorgesehenen Bedingungen gelten. Konkret bedeutet dies, dass unabhängigen Marktteilnehmern der Zugriff auf den „vollständigen Diagnosestrom“ über die OBD-Schnittstelle gewährt werden muss. Im Weiteren muss das Lesen und Schreiben von

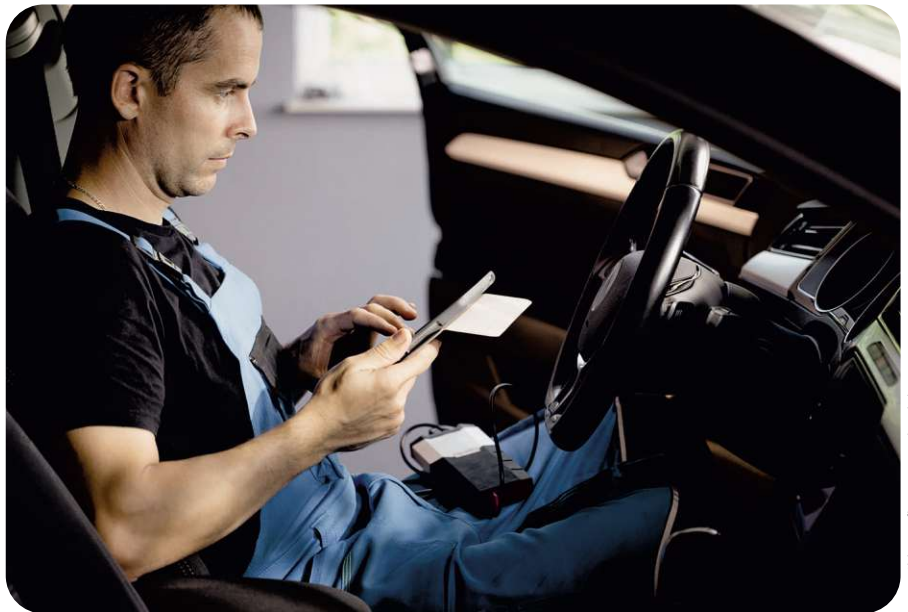


Bild: © uflypro – stock.adobe.com

Diagnosedaten im Stillstand und während der Fahrt des Fahrzeugs ermöglicht werden.

Der EuGH erkennt an, dass die Einhaltung der UNECE-Regelung R155 zur Cybersicherheit von Fahrzeugen die Fahrzeughersteller nicht von ihren Verpflichtungen im Rahmen der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 entbindet. Der EuGH stellt klar, dass die

durch die Fahrzeughersteller festgelegten Bedingungen für den Zugang zum Fahrzeug, wie eine dauerhafte Online-Anbindung und eine Registrierung beim Fahrzeughersteller, die Zugangsrechte unabhängiger Marktteilnehmer beschränken und somit nicht rechtmäßig sind. Die Fahrzeughersteller müssen nach diesem EuGH-Urteil ihre Strategien für den Datenzugriff und die Datensicherheit überprüfen.

Reparatur- und Wartungsinformationen II

EuGH-Urteil zum Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller

Der EuGH hat in seinem Urteil vom 09. 11. 2023 in der Rechtssache C-319/22 GVA gegen Scania CV AB erneut die Datenüberlassungspflichten der Automobilindustrie gegenüber unabhängigen Wirtschaftsteilnehmern wie Werkstätten, Ersatzteihändlern und Herausgebern technischer Informationen bestätigt. Der Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA) hatte gegen den Lkw-

Hersteller Scania CV AB auf Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen geklagt.

Im Mittelpunkt der Entscheidung stand die Frage, welche Informationen für die Reparatur und Wartung von Fahrzeugen in welcher Form zur Verfügung gestellt werden müssen. Weitere Kernfrage des Rechtsstreits betraf den Zugang zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)

und deren Rolle als potenziell personenbezogenes Datum im Rahmen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO).

Gemäß der Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 müssen Fahrzeughersteller unabhängigen Marktteilnehmern technische Informationen in Form von „maschinenlesbaren und elektronisch verarbeitbaren Datensätzen“ zur Verfügung stellen. Lange Zeit war um-

stritten, ob dies für alle Kategorien von technischen Informationen gilt, ob Fahrzeughersteller die FIN ihrer Fahrzeuge angeben und in welchem Format die Informationen bereitgestellt werden müssen.

Der EuGH hat diese Fragen nun zugunsten der unabhängigen Marktteilnehmer beantwortet. Nach dieser Entscheidung müssen für die Reparatur und Wartung der Fahrzeuge die Fahrzeughersteller die jeweilige FIN und alle damit zusammenhängenden technischen Informationen als Datensätze in einem Format anbieten, das für eine direkte elektronische Verarbeitung geeignet ist. Die Datenbanken, die die Fahrzeughersteller vorgehalten, müssen umfassend durchsuch-

bar sein. Die Suche muss nicht nur nach der FIN, sondern auch nach den vorgesehenen „zusätzlichen Merkmalen“, z. B. Radstand, Motorleistung oder Ausstattungsvariante, möglich sein sowie Informationen über alle Originalteile des Fahrzeugs enthalten.

Unabhängige Marktteilnehmer müssen in der Lage sein, technische Informationen aus dem Format zu extrahieren, in dem die Fahrzeughersteller ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung stellen, um diese Daten unmittelbar nach ihrer Erfassung für die Weiterverwendung zu speichern. PDF-Dateien werden dieser Anforderung nicht gerecht. Eine Datenbankschnittstelle, die eine maschinengesteuerte Abfrage er-

möglicht, muss jedoch nicht vorgehalten werden.

Auswirkungen für Betriebe im Kfz-Gewerbe

Dieses Urteil bringt weitere Klarheit zum Umfang und zur Art und Weise, wie Fahrzeughersteller den unabhängigen Wirtschaftsakteuren, (z. B. Reparaturwerkstätten und Ersatzteihändler) Zugang zu Reparatur-, Wartungs- sowie Ersatzteilm Informationen gewähren müssen. Konkret bedeutet dies, dass unabhängigen Marktteilnehmern Zugang zu technischen Informationen, wie u. a. über Originalteile des Fahrzeugs, nicht nur auf der Grundlage der FIN, sondern auch auf der Grundlage von zusätzlichen Merkmalen ermöglicht werden muss.

Sachmangelhaftung

Kostentragungspflicht im Falle eines unberechtigten Nacherfüllungsverlangens des Käufers

Tritt ein Fehler am Fahrzeug auf, reklamieren Käufer eines Gebrauchtwagens häufig einen Sachmangel. Stellt sich später aber heraus, dass der Fehler keinen Sachmangel darstellt, stellt sich die Frage, wer für die oft zeit- und kostenaufwendigen Kosten der Fehlersuche und die für den Transport des Fahrzeugs in die Werkstatt des Verkäufers angefallenen Transportkosten aufzukommen hat. Mit diesen Fragen hat sich das LG Neubrandenburg im Rahmen einer Schadensersatzklage des Käufers in seinem Urteil vom 02. 11. 2022 (Az. 1 S 20/21) befasst.

Sachverhalt

8 Monate nach Erwerb eines gebrauchten Opel Corsa blieb das Fahrzeug, für das der Käufer eine Garantiever sicherung abgeschlossen hatte, während einer Fahrt wegen eines Motorschadens liegen. Der Käufer, der von einem Sachmangel ausging, verlangte vom Verkäufer, das Fahrzeug in dessen Werkstatt abzuschleppen. Dort stellte der Verkäufer fest, dass die Steuerkette gerissen war. Im Gegensatz zum Käufer war er der Ansicht, dass kein Sachmangel vorlag, was später vom gerichtlich bestellten Sachverständigen bestätigt wurde. Er bot dem Käufer an, das Fahrzeug

kostenpflichtig zu reparieren. Die Garantiever sicherung erklärte ihre Einstandspflicht in Höhe des vereinbarten Erstattungsbetrags, der knapp die Hälfte der veranschlagten Reparaturkosten abdeckte. Dies lehnte der Käufer ab. Auf Wunsch des Käufers meldete der Verkäufer das Fahrzeug des Käufers ab, das auf dem Gelände des Verkäufers blieb. Ein halbes Jahr später verlangte der Käufer unter Fristsetzung die Reparatur und anschließende Herausgabe seines Fahrzeugs. Der Verkäufer war jedoch nur bereit, das Fahrzeug nach einer Zahlung von 300 € herauszugeben und berief sich auf sein Werkunternehmerpfandrecht. Der Anspruch gegenüber der Garantiever sicherung war zwischenzeitlich verfallen. Während der Standzeit auf dem ungeschützten Hof des Verkäufers waren zwischenzeitlich diverse Schäden an dem Fahrzeug entstanden. Hierfür und wegen Wegfalls der Einstandspflicht der Garantiever sicherung machte der Käufer später gerichtlich Schadensersatzansprüche geltend. Sein ursprüngliches Begehren, den Kaufver-



trag wegen eines Sachmangels rückabzuwickeln, ließ er fallen.

Entscheidung der Gerichte

Das in erster Instanz angerufene AG entschied, dass dem Käufer kein Anspruch auf Schadensersatz für die während der Standzeit entstandenen Schäden an dem Fahrzeug zustand, weil er nicht beweisen konnte, dass dem Verkäufer eine schuldhafte Pflichtverletzung zur Last gelegt werden konnte. Allerdings sprach es dem Käufer einen Schadensersatzanspruch wegen der entgangenen Garantiever sicherung zu, weil der Verkäufer die Herausgabe des Fahrzeugs nicht hätte verweigern dürfen. Diese Rechtsansicht teilte das LG Neubrandenburg nicht, so dass der Käufer letztlich leer ausging.

Aus den Entscheidungsgründen des LG Neubrandenburg ergibt sich folgendes:

1. Der Verkäufer hat die Herausgabe des Fahrzeugs zu Recht verweigert, weil ihm ein Zurückbehaltungsrecht (nach § 273 Abs. 1 BGB) wegen der nicht erfolgten Bezahlung der Abschleppkosten zustand. Dass sich der Verkäufer auf „sein Werkunternehmer-

pfandrecht“ berufen hatte, das mangels Abschlusses eines Werkvertrages gar nicht entstanden war, war unerheblich.

2. Kosten für die Prüfung des Nacherfüllungsverlangens des Käufers bei einem unberechtigten Nacherfüllungsverlangen des Käufers

■ Steht fest, dass das Fahrzeug keinen Sachmangel aufwies, kann der Verkäufer seine Kosten für die Prüfung des Nacherfüllungsverlangens des Käufers nur unter sehr engen Voraussetzungen ersetzt verlangen.

■ Ein unberechtigtes Mangelbeseitigungsverlangen des Käufers stellt eine zum Schadensersatz verpflichtende schuldhafte Vertragsverletzung dar, wenn der Käufer erkannt oder fahrlässig nicht erkannt hat, dass kein Mangel vorliegt, sondern die Ursache für die von ihm beanstandete Erscheinung in seinem eigenen Verantwortungsbereich liegt. Daher wird vom Käufer verlangt, dass er vor Inanspruchnahme des Verkäufers im Rahmen seiner Möglichkeiten sorgfältig prüft, ob die in Betracht kommenden Ursachen für das Symptom in seiner eigenen Sphäre liegen und nicht dem Verantwortungsbereich des Verkäufers zuzuordnen sind. Bleibt da-

bei ungewiss, ob tatsächlich ein Mangel vorliegt, darf der Käufer Mängelrechte geltend machen, ohne Schadensersatzpflichten wegen einer schuldhaften Vertragsverletzung befürchten zu müssen, auch wenn sich sein Verlangen im Ergebnis als unberechtigt herausstellt. In diesem Falle gehen die Prüfungskosten zu Lasten des Verkäufers.

■ Der Verkäufer muss Tatsachen darlegen, aus denen auf eine mögliche schuldhafte Pflichtverletzung des Käufers geschlossen werden kann.

3. Transport-/Abschleppkosten im Falle eines unberechtigten Nacherfüllungsverlangens des Käufers

■ Liegt kein Sachmangel vor, hat der Käufer die Transportkosten zu tragen.

■ Hat der Käufer den Verkäufer dazu aufgefordert, das Fahrzeug in dessen Werkstatt abzuschleppen, steht dem Verkäufer wegen der von ihm aufgewendeten Abschleppkosten ein bereicherungsrechtlicher Herausgabeanspruch gegen den Käufer zu.

■ Bis zur Erstattung der Abschleppkosten steht dem Verkäufer außerdem das Recht zu, die Herausgabe des abgeschleppten, auf seinem Hof befindlichen Fahrzeugs des Käufers zu verweigern.

Sachmangelhaftung

Nacherfüllungsfrist beim Verbrauchsgüterkauf nach neuem Kaufrecht

Möchte ein Käufer vom Kaufvertrag zurücktreten, muss er dem Verkäufer zuvor eine angemessene Nacherfüllungsfrist gesetzt haben, es sei denn, sie ist nach den gesetzlichen Regelungen ausnahmsweise entbehrlich. Dieser Grundsatz gilt seit der Reform des Sachmangelhaftungsrechts im Jahr 2022 nicht mehr für Verbrauchsgüterkaufverträge, die nach dem 01.01.2022 abgeschlossen worden sind. Was aber gilt, wenn der Verbraucher dem Verkäufer dennoch eine Frist zur Nacherfü-

lung gesetzt hat? Mit dieser Frage hat sich nunmehr das LG Düsseldorf in seinem Urteil vom 22.03.2023 (Az. 9 O 167/22) befasst.

Sachverhalt

Gegenstand des Rechtsstreits war ein gebrauchter Seat Leon, der 6 Tage nach Übergabe an die Käuferin einen Motorschaden erlitten hatte. Der Verkäufer, ein Gebrauchtwagenhändler ohne eigene Werkstatt, erklärte sich bereit, das absprachegemäß in seinen Betrieb abgeschleppte Fahrzeug zu untersuchen



Bild: © Industrieblick – stock.adobe.com



und gegebenenfalls zu reparieren. Die Käuferin drängte wegen ihrer zwei Kinder auf eine schnelle Reparatur. Mit Schreiben vom 15.06.2022, das dem Händler am 21.06.2022 zuing, forderte ein von der Käuferin beauftragter Rechtsanwalt den Händler auf, das Fahrzeug bis zum 28.06.2022 instand zu setzen und der Käuferin, die von ihr beglichene Abschleppkosten zu erstatten. Mit Schreiben vom 30.06.2022 trat die Käuferin vom Kaufvertrag zurück. Am 04.07.2022 wurde ihr vom Händler mitgeteilt, dass ihr Fahrzeug am nächsten Tag ab 11.00 Uhr abholbereit sei. Die Käuferin ließ ihm daraufhin mitteilen, dass sie kein Interesse mehr daran habe, den Kaufvertrag aufrechtzuerhalten. Am 05.07.2022 forderte der Händler die Käuferin auf, das Fahrzeug nunmehr abzuholen.

Entscheidung des Gerichts

Das LG Düsseldorf entschied, dass die Käuferin nicht wirksam vom Kaufvertrag zurückgetreten war, weil sie dem Händler keine angemessene Frist zur Nacherfüllung gesetzt hatte.

Aus den Entscheidungsgründen ergibt sich folgendes:

1. Sofern die übrigen Rücktrittsvoraussetzungen vorliegen, kann ein

Verbraucher wegen eines Mangels der Kaufsache auch ohne vorherige Nachfristsetzung vom Kaufvertrag zurücktreten, wenn der Verkäufer die Nacherfüllung trotz Ablaufs einer angemessenen Frist (im Sinne eines angemessenen Zeitraums) nicht vorgenommen hat. Diese Frist bzw. dieser Zeitraum beginnt ab dem Zeitpunkt zu laufen, an dem der Verbraucher den Verkäufer über den Mangel unterrichtet hat (§ 475d Abs. 1 BGB).

2. Hat der Verbraucher dem Verkäufer dennoch eine Nacherfüllungsfrist gesetzt, obwohl es ausgereicht hätte, wenn er lediglich den Ablauf eines angemessenen Zeitraums abgewartet hätte, gilt die dem Verkäufer aktiv gesetzte Frist. Sie beginnt nicht bereits mit der Mängelreklamation zu laufen, sondern erst ab dem Zeitpunkt, in dem sie aktiv gesetzt wurde.

3. Auch eine an sich nicht erforderliche Fristsetzung muss „angemessen“ sein. Eine zu kurz bemessene Frist ist nicht unwirksam, sondern setzt den Lauf einer angemessenen Frist in Gang.

4. Tritt der Verbraucher nach Ablauf der von ihm aktiv gesetzten, aber zu kurz bemessenen Frist vom Kaufver-

trag zurück, so ist der Rücktritt unwirksam, wenn er vor Ablauf der automatisch in Gang gesetzten angemessenen Frist erklärt wurde.

5. Ob eine Frist zur Nacherfüllung „angemessen“ ist, ist eine Frage des Einzelfalls. Entscheidend ist, dass dem Verkäufer eine Nacherfüllung innerhalb der Frist realistisch möglich sein muss.

6. Bei einer Nachbesserung sind für die Bestimmung der Angemessenheit der Frist folgende Umstände zu berücksichtigen:

- die Art des zu beseitigenden Mangels,
- die Komplexität der Kaufsache,
- etwaige die Nachbesserung erschwerende Umstände sowie
- das Leistungsinteresse des Käufers

7. In Fällen, in denen ein Austauschmotor beschafft und in ein Fahrzeug eingebaut werden muss, ist eine Frist von wenigen Tagen insbesondere dann unangemessen kurz, wenn der Verkäufer keine eigene Werkstatt unterhält. In einem solchen Fall ist eine Frist von mindestens zwei Wochen angemessen.

KFZ-MEISTER SHOP Für Hingucker!

STUNDEN-VERRECHNUNGSSÄTZE

	Ein-/Std.	Ein-/Std.
Mechanik	Ein-/Std.	Ein-/Std.
EMAGS	Ein-/Std.	Ein-/Std.
Karosserie	Ein-/Std.	Ein-/Std.
Lackierung	Ein-/Std.	Ein-/Std.

Unfall Autohaus Muster
Ihre Service Nummer: 0123-456789

Gute Fahrt! KRAFTFAHRENG GEWERBE
Meisterbetrieb der Kfz-Innung
Ihr Meisterbetrieb der Kfz-Innung

www.kfz-meister-shop.de | 24 Stunden geöffnet

Sozialrecht

Hinweis: Das neue „SV Meldeportal“ ist am 04. 10. 2023 gestartet, so dass das bisherige Portal „Sv.net“ Ende Februar 2024 abgeschaltet wird

Ab März 2024 ist das von einigen Arbeitgebern benutzte Portal „sv.net“ (Meldeportal zur Sozialversicherung) nicht mehr verfügbar. Sollten Kfz-Betriebe dieses Meldeportal bisher für ihre Sozialversicherungsmeldungen genutzt haben, müssen sie sich bis spätestens zum 29. 02. 2024 auf dem neuen „SV-Meldeportal“ anmelden.

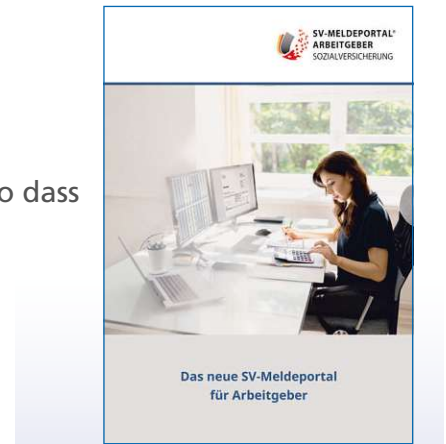
Es wird darauf hingewiesen, dass sich bis spätestens zum 29. 02. 2024 all diejenigen Arbeitgeber, die für ihre Sozialversicherungsmeldungen das bisherige Portal „Sv.net“ genutzt haben, unbedingt beim neuen „SV-Meldeportal“ angemeldet haben müssen.

Hintergrund: Die Sozialversicherungsträger sind gesetzlich seit langem verpflichtet, eine adäquate Ausföhlhilfe für den elektronischen Austausch von Meldungen, Beitragsnachweisen, Bescheinigungen

und Anträgen zur Verfügung zu stellen. Seit 2001 kommen die Krankenkassen dieser Pflicht mit dem Online-Angebot „sv.net“ nach.

Aufgrund stetig steigender Anforderungen an den Datenaustausch wurde das digitale Verfahren zur Meldung an die Sozialversicherung grundlegend angepasst. Entsprechend wurde ein komplett neues Meldeportal – das neue „SV Meldeportal“ – eingerichtet. Dieses Portal wurde zum 04. 10. 2023 freigeschaltet. Nach dem Ablauf einer Übergangsphase wird zum 29. 02. 2024 das bisherige Meldeportal „sv.net“ komplett abgeschaltet. Das bedeutet aber auch, dass sich bis zu diesem Termin alle bisher aktiven Nutzer auf dem neuen Portal angemeldet haben müssen.

Auf der Website <https://app.sv-meldeportal.de/de/login> können Unternehmen unmittelbar mit der Re-



gistrierung beginnen. Allgemeine Informationen zum Meldeportal sind unter der Internetadresse <https://www.sv-meldeportal.com/> zu finden.

Darüber hinaus kann bei Interesse ein umfangreicher Flyer zum neuen Meldeportal bei Ihrer Innung oder dem Landesverband abgerufen werden.

Wichtiger Hinweis: Die Nutzung des SV-Meldeportals ist 2024 grundsätzlich kostenfrei. Einzige Voraussetzung ist, dass sich betroffene Arbeitgeber bis zum 31. 03. 2024 als Nutzer registrieren. Erst ab 2025 ist die Nutzung des SV-Meldeportals dann für alle grundsätzlich kostenpflichtig.



Mitgliederversammlung der Kfz-Verbände wählt neuen Vorstand

Am 26. 10. 2023 fand im Schlosshotel am Fleesensee die Mitgliederversammlung des Kfz-Verbandes Mecklenburg-Vorpommern statt.

Zu Gast waren Detlef Peter Grün, ZDK-Vizepräsident und Bundesinnungsmeister sowie Claudia Kefferpütz, ZDK-Referentin Berufsbildung. Viele Fragen und Antworten zu aktuellen KFZ-Mobilitäts- und Zukunftsthemen wurden im gemeinsamen Austausch mit den Mitgliedern erörtert.

Claudia Kefferpütz sprach über Nachwuchs- und Fachkräftegewinnung und stellte u. a. den Werkzeugkoffer für ein optimales Recruiting unter autoberuf.de vor und den Betriebsfinder #WASMITAUTOS in dem sich jeder Ausbildungsbetrieb eintragen kann. In intensiven Gesprächen wurden nicht immer ganz einstimmige Meinungen zur nachwachsenden Generation ausgetauscht.

Udo Hintze bleibt Präsident des Landesverbandes des Kfz-Gewerbes Mecklenburg-Vorpommern.

Die Mitgliederversammlung wählten den 65-jährigen Unternehmer zum dritten Mal an die Verbandsspitze. Marcus Mischke bleibt Landesinnungsmeister und tritt zum vierten Mal eine weitere dreijährige Amtsperiode an.

Als Vizepräsidenten wurden Thomas Wilk (Schwerin) und Kai Kruse (Ostvorpommern) ebenfalls in den Vorstand des



Im Bild der neugewählte Vorstand der KFZ-Verbände v.links: Kai Kruse, Gerhard Klinckmann, Renée Werner (Geschäftsführerin), Mike Specht, Holger Neu, Andreas Gerds, Udo Hintze, Thomas Wilk, Volker Pusch, Ulrich Martens, Thomas Dehmke, Michael Last, Detlef Born

Verbandes wiedergewählt. Erstmals in den Vorstand wurde Thomas Dehmke, aus der Kfz-Innung Neubrandenburg, gewählt. In ihren Ämtern bestätigt wurden Andreas Gerds (Nordvorpommern), Detlef Born (Parchim) und Gerhard Klinckmann (Ludwigslust/Hagenow).

Beim Landesinnungsverband wurde Marcus Mischke zum Landesinnungsmeister und die Obermeister Holger Neu (Nordvorpommern) und Volker Pusch (Güstrow) zu den Stellvertretern wiedergewählt. Ulrich Martens (Wismar) und Mike Specht (Rostock) sowie Michael

Last (Rügen) runden den neuen LIV-Vorstand ab.

Udo Hintze dankte Thomas Aßmann (9 Jahre), Obermeister der Innung Neubrandenburg, und Obermeister Frank Abraham (14 Jahre), Obermeister der Kfz-Innungen Rügen, die nicht wieder zur Neuwahl kandidierten, für ihr ehrenamtliches Engagement.

Spendenübergabe an Kinderkrebshilfe

Die Kfz-Innung Region Schwerin konnte mit ihrer Spendenaktion im Rahmen ihrer Innungsweihnachtsfeier 1.000,- € an die Kinderkrebshilfe Schwerin-Mecklenburg überweisen. Die Kfz-Innung hatte Ihre Mitglieder am 17. 11. 2023 zur Weihnachtsfeier, in das Restaurant „Station Burgsee“ Historischer Bahnhof in Gadebusch, eingeladen.

Professor Peter Clemens, Vorsitzender des Fördervereins „Kinderkrebshilfe Schwerin-Mecklenburg“ bedankt sich sehr, im Namen der kranken Kinder, ihrer Familien und allen Mitarbeitern.



v.l. GF Evelyn Berndt, OM Thomas Wilk, Prof. Dr. Peter Clemens – Vorsitzender Förderverein Kinderkrebshilfe



v.l.: Detlef Peter Grün (BIM), Claudia Kefferpütz (ZDK-Referentin), Renée Werner (Geschäftsführerin KFZ-Verband)

Impressum

Mitteilungsblatt des Verbandes des Kfz-Gewerbes Mecklenburg-Vorpommern e.V.,
Am Liepengraben 4, 18147 Rostock, Tel.: (03 81) 44 45 74 83, Fax: (03 81) 44 45 74 84

Internet: www.kfz-mv.de

E-Mail: info@kfz-mv.de

Verantwortlich: Präsident Udo Hintze

Redaktion: Geschäftsführerin Renée Werner – Mit Namen oder Initialen bezeichnete 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: (09 31) 4 18-22 07, Fax: (09 31) 4 18-21 50.

