



## Vertrauen aufbauen - Bürokratie abbauen



## Vertrauen aufbauen – Bürokratie abbauen

Das Misstrauen des Staates gegenüber Unternehmen führt zu einem nie dagewesenen Aufwuchs an gesetzgeberischen Regulierungen, Berichtspflichten, Normen und letztlich auch eines stetigen Anwachsens von Gerichtsurteilen, die unbestimmte Rechtsbegriffe interpretierungsbedürftig machen und unternehmerisches Tun immer weiter einengen.

So verwundert es kaum, dass nur noch wenige **Handwerksmeisterinnen und -meister Lust auf eine Betriebsgründung** verspüren, obwohl sie genau hierfür prädestiniert wären. Deutschland gehen die Gründer und Unternehmer aus, wenn nicht endlich Bürokratieabbau ernst genommen wird.

**Der Staat muss grundsätzlich seinen Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmerinnen und Unternehmen Vertrauen schenken** und lediglich Fehlverhalten sanktionieren. Der Anspruch aber, schon präventiv durch immer mehr Berichtspflichten Unternehmen dazu zu bringen, ihr gesetzmäßiges Tun umfassend zu dokumentieren, schafft Frust, verhindert Wirtschaftsleistung und ist Nährboden für mehr Verwaltung, Kontrolle und Misstrauen.

Bundesjustizminister Dr. Marco Buschmann hat Dilemma treffend beschrieben: Während mit dem **Bürokratienteilungsgesetz rund eine Milliarde Euro Entlastung** für die Unternehmen geschaffen werden sollen, führt ein einziges **Gesetz zur Nachhaltigkeitsberichterstattung**, zu **Mehrbelastungen in der Größenordnung von 1,4 Milliarden Euro für deutsche Unternehmen**. Bürokratie wird zurecht mit der Hydra aus der griechischen Mythologie verglichen, einer vielköpfigen Wasserschlange, der zwei Köpfe nachwachsen, sobald nur einer abgeschlagen ist.

Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe ist ein wesentlicher Garant für die technische Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland. Umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit **470.000 Arbeitsplätzen** sind unsere **40.000 überwiegend familiengeführten klein- und mittelständischen Betriebe des Kfz- und Karosseriehandwerks** ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

### Bürokratieaufbau erschwert Investitionen und verstärkt Personalknappheit

Der **Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)** begrüßt die Bestrebungen der Bundesregierung, mit dem nun vorgelegten Entwurf eines **Vierten Bürokratienteilungsgesetzes** einen wesentlichen Beitrag zum Bürokratieabbau in der Bundesrepublik zu leisten. Die darin enthaltenen Vorschläge sind jedoch nach einer ersten Einschätzung nicht weitgehend genug und können die Betriebe des Kfz-Gewerbes allenfalls marginal entlasten.

Denn auch im Jahr 2024 wird die unternehmerische Handlungsfähigkeit nach wie vor zu stark durch aufwendige und langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren beeinträchtigt. Während **Verwaltungsvorgänge durch digitale Lösungen** längst verschlankt und beschleunigt sein müssten, ist in der Realität der umständliche analoge Austausch mit den Behörden an vielen Stellen nach wie vor unumgängliche Praxis.

Dies erschwert Planungsabläufe und verzögert dringend benötigte Investitionen der Betriebe des Kfz-Gewerbes inmitten des **Transformationsprozesses der gesamten Automobilwirtschaft** hin zur Elektromobilität, wofür beispielsweise zusätzliche Investitionen in Ausbildung und technisches Gerät bei veränderten Wertschöpfungsketten zu stemmen sind. Dadurch wird auch die Zukunftsfähigkeit empfindlich geschwächt.

## Unternehmerische Belastungsgrenze ist erreicht

In gleichem Maß hat der Gesetzgeber in den letzten Jahren mit immer neuen Vorschriften und Vorgaben für eine enorme Steigerung der bürokratischen Aufgaben gesorgt. Die Auswirkungen dieser Entwicklung sind längst im Arbeitsalltag der Betriebe spürbar und zeigen negative Konsequenzen: In Zeiten extremer Personalknappheit werden in zunehmenden Maße Kapazitäten an die Bearbeitung und Umsetzung bürokratischer Aufgaben gebunden. **Diese Kapazitäten fehlen an anderer Stelle in den Verkaufsräumen und Werkstätten.** Für die Unternehmen ist hier die Belastungsgrenze längst erreicht! Die Bereitschaft von Meisterinnen und Meistern zur Gründung oder Übernahme eines Betriebes hat dramatisch abgenommen. Bürokratie ist das Haupthindernis.

Sinnbildlich für die überbordende Bürokratie in den Betrieben steht die **Bestellung von Beauftragten** zu verschiedensten Aufgaben. Mitunter müssen **über 20 Einzelbeauftragte von den Unternehmen bereitgestellt** werden – z.B. Abfallbeauftragte, Abscheider-Sachkundiger, Arbeitssicherheitsbeauftragter, Asbest-Sachkundiger, Datenschutzbeauftragter, Entsorgungsverantwortlicher, Gefahrgutbeauftragter, Immissionschutzbeauftragter oder Geldwäschebeauftragten. Parallel dazu besteht die unternehmerische Verantwortung, ohnehin gesetzliche Vorgaben einschließlich aller erteilter Auflagen und weiterer Bestimmungen einzuhalten.

In diesem Zusammenhang ist die **Belastungsgrenze vieler Autohäuser und Werkstätten nicht nur erreicht, sondern oft schon überschritten.** Denn auch mittelständische Betriebe haben mittlerweile so viele – insbesondere in den letzten Jahren hinzugekommene – gesetzliche Pflichten zu beachten, die deren eigentliche Tätigkeit massiv erschweren (z.B. Geldwäscheprävention, Sanktionsdurchsetzungsgesetz (Russland), Datenschutz, Hinweisgeberschutz, Lieferkettensorgfaltspflichten, Nachhaltigkeitsberichterstattung etc.). Die Erfüllung immer neuer verwaltungsintensiver Gesetzesvorgaben führt zu erheblichen Belastungen, die vom eigentlichen unternehmerischen Tun immer weiter entfernt sind.

## Politische Versprechen für Entlastung durch Bürokratieabbau und digitale Verwaltung einhalten

Die Bundesregierung hat hier in ihrem Koalitionsvertrag viele Verbesserungen versprochen. Diese Verbesserungen beim Bürokratieabbau wären im Arbeitsalltag der Kfz-Betriebe höchst willkommen. Allerdings werden diese Versprechen auch mit dem nun vorliegenden Regierungsentwurf zum Vierten Bürokratieentlastungsgesetz nur in begrenztem Umfang realisiert.

Der Entwurf sieht lediglich vor, bisherige Schriftformerfordernisse in eher unproblematischen Bereichen abzuschaffen. Zu begrüßen ist der damit beabsichtigte Verzicht auf die Schriftform im Nachweisgesetz. Dieser Verzicht fehlt unter anderem jedoch im Berufsbildungsgesetz für Ausbildungsverhältnisse und kann in diesem Bereich nicht angewandt werden. Die Schwachstellen der Reform treten an dieser Stelle offen zu Tage.

Der ZDK möchte daher die Politik an die Umsetzung der selbstgesteckten Ziele beim Bürokratieabbau erinnern und schlägt im Folgenden Maßnahmen vor, die das mittelständische Kfz-Gewerbe schnell entlasten und sich positiv auf die unternehmerische Wirtschaftlichkeit auswirken können. **Autohäuser und Kfz-Reparaturbetriebe haben aufgrund ihrer Unternehmensstruktur häufig eine Ausrichtung sowohl auf das Handwerk als auch auf den Handel und müssen dadurch sehr viele gesetzliche Pflichten erfüllen.** Der Gesetzgeber kann die Unternehmen des Kfz-Gewerbes insofern in vielen Punkten bürokratisch entlasten: Besonders belastende Bürokratiehemmnisse im Kfz-Gewerbe – branchenrelevante Vorschläge zur Entflechtung des Paragrafendschungels

## I. Verkehr

### I.1. Keine Doppelprüfung (Eichung und Kalibrierung)

Im Rahmen der technischen Fahrzeugüberwachung führen Kfz-Werkstätten einige periodische Fahrzeuguntersuchungen durch (u.a. Abgasuntersuchungen an Kfz und Krafträdern, Gasanlagen- und Gassystemeinbauprüfungen, Sicherheitsprüfungen). 2021 konnte über eine **Änderung der Mess- und Eichverordnung** bereits erreicht werden, dass Abgas-Messgeräte nur noch kalibriert und nicht mehr geeicht werden müssen. Leider gilt diese von allen Beteiligten als bedeutender Bürokratieabbau empfundene positive Erleichterung **nicht für andere in der technischen Fahrzeugüberwachung** eingesetzten Messgeräte. So müssen bei der Sicherheitsprüfung (SP) weiterhin Manometer (Definition: Prüfgerät zur Funktionsprüfung der Druckluftbremsanlage) sowohl geeicht als auch kalibriert werden.

Solche **Doppelprüfungen (Kalibrierung und Eichung)** sind nach unserer Auffassung aber überflüssig, da die der technischen Fahrzeugüberwachung zugrunde liegende Richtlinie 2014/45/EU nur eine Kalibrierung der eingesetzten Messgeräte vorschreibt und die zusätzliche Eichung auch keinen technischen Mehrwert bringt.

Insoweit hat der ZDK die **Streichung der zusätzlichen Eichung** bereits in seiner Stellungnahme zur aktuell anstehenden Neufassung der StVZO gefordert. Bei derzeit 3.500 als für Sicherheitsprüfungen (SP) anerkannten LKW-Werkstätten und ca. 500.000 durchgeführten SP ließen sich allein im Kfz-Gewerbe ca. 2,1 Mio. € jährlich an überflüssigen Eichkosten sparen (ca. 3 Manometer pro Betrieb und jeweils ca. 200 € Eichkosten pro Jahr). Auch bei den Überwachungsorganisationen dürfte diese überflüssige Kostenbelastung mindestens genauso hoch ausfallen. Eine Lösung könnte sein, § 34 MessEV anzupassen. So wäre dort zu regeln, dass eichpflichtige Messgeräte nicht mehr der Eichpflicht unterliegen, wenn sie im Rahmen der technischen Fahrzeugüberwachung eingesetzt und kalibriert werden.

### I.2. Ausdehnung von Ausnahmen vom Mindestalter bei der Fahrerlaubnis Klasse C/CE (§ 10 FeV)

Auszubildende zum Kfz-Mechatroniker mit Schwerpunkt Nfz und fertig ausgebildete Gesellen, die noch nicht das 21. Lebensjahr vollendet haben, haben nicht die Möglichkeit, die Fahrerlaubnis der Klasse C/CE im Idealfall bereits während der Ausbildung zu erwerben. Dadurch ist die **Durchführung von Überprüfungsfahrten im Rahmen der Reparatur von Nutzfahrzeugen** nicht möglich. In vielen Fällen stört dies den Betriebsablauf erheblich, da ältere Kollegen mit C/CE-Führerschein einspringen müssen. Überdies werden die Bemühungen der Betriebe zur Mitarbeiterbindung konterkariert, was die Konkurrenzfähigkeit bei der Fachkräfteakquise insgesamt nachteilig beeinflusst.

**Ausnahmen für den frühzeitigen Erwerb der Führerscheinklassen C/CE** bereits ab Vollendung des 18. Lebensjahres kennt die Fahrerlaubnisverordnung (FeV) schon heute. Denn in § 10 Abs. 1 Nr. 7 b) bb) aaa) und bbb) FeV gibt es eng begrenzte, gesetzliche Ausnahmen für "Berufskraftfahrer/innen" und "Fachkräfte im Fahrbetrieb", denen der frühzeitige Erwerb der Führerscheinklassen C/CE im Rahmen der Ausbildung ermöglicht wird.

Um den **Fachkräftemangel auch in Nutzfahrzeugwerkstätten** zu begegnen ist eine frühzeitige Förderung der Auszubildenden notwendig. Insoweit könnte es sich deshalb als Lösung anbieten, dass der Bund bzw. das BMDV eine Klarstellung veröffentlicht, dass die Ausbildung als "Kfz-Mechatroniker/in mit Schwerpunkt Nfz-Technik" unter die gesetzliche Ausnahme in der Variante des § 10 Nr. 7 b) bb) ccc) fällt, die als Auffangklausel ausgestaltet ist. Danach ist der frühzeitige Erwerb des C/CE-Führerscheins ab dem 18. Lebensjahr dann möglich, wenn im Rahmen der Ausbildung vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse wie in den Varianten aa) und bb) vermittelt werden. Eine bessere, weil rechtlich eindeutiger Lösung wäre dagegen die Aufnahme einer eigenständigen Ausnahme für "Auszubildende

zum Kfz-Mechatroniker mit Schwerpunkt Nfz“ in den Katalog der Nr. 7 b) bb) im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens.

### 1.3. Fahrpersonalverordnung

Für **das Handwerk** gelten **Ausnahmen von den Anforderungen der Fahrpersonalverordnung** (Tachographenpflicht) im Umkreis von 100 km um den Betriebssitz. Diese Ausnahmen gelten nach Auffassung vieler Aufsichtsbehörden für **Handwerksbetriebe** nur dann, wenn der an der Werkleistung bzw. -lieferung direkt beteiligte Mitarbeiter die Lieferung mit dem Fahrzeug selbst durchführt und dessen Haupttätigkeit nicht das Fahren ist (z.B. Fahrzeuge reparieren und per tachographenpflichtigem Gespann an den Kunden zurückliefern). Anderenfalls kann die diese Ausnahmeregelung nicht in Anspruch genommen werden. Dann wären aber Fahrten dieser Mitarbeiter– selbst bei minimalen Fahrstrecken – tachographenpflichtig.

Es ist eindeutig klarzustellen, dass sich die **Ausnahmevorschrift auf alle Lieferfahrten** von Produkten, die im Handwerksbetrieb hergestellt/repariert/weiterbearbeitet werden, bezieht – und dies sollte unabhängig davon gelten, ob der jeweilige fahrzeuglenkende Beschäftigte am spezifischen Fertigungs-/Reparatur/Weiterbearbeitungsprozess persönlich beteiligt war. Die neuen EU-Regelungen ermöglichen diese erweiterte Interpretation. Dabei dürfen unter die Fahrtätigkeit auch nicht das Konfektionieren, das Vorbereiten des Transportes und das Einräumen fallen. Diese Klarstellungen sind dann auch auf das BKrFQG zu übertragen!

### 1.4. Ausnahmen bei der Berufskraftfahrerqualifikation (BKrFQG) klarstellen

Derzeit ist z.B. nicht eindeutig geklärt, ob **im Rahmen eines Reparaturauftrags auch Fahrten mit vollbeladenen Nutzfahrzeugen zur Werkstatt und zurück zur Spedition** unter das BKrFQG fallen oder nicht. Es ist praxisfremd hier zunächst ein komplettes Entladen des Aufliegers zu fordern, bevor er zwar mit C/CE-Führerschein, aber ohne zusätzliche BKrFQG-Qualifikation zu einer (ggf. kleinen) Reparatur in eine Nutzfahrzeugwerkstatt gefahren werden darf. Das BMDV hat beim Monitoring der Bürokratielasten hierfür selbst einen Platzhalter gesetzt. Insoweit gibt es auch im Kfz-Gewerbe Ansatzpunkte, wo weitere Klarstellungen und Ausnahmen zu Entlastungen führen würden.

Ebenso fallen nach derzeitiger Lesart auch solche **Überführungsfahrten unter das BKrFQG**, bei denen mit Nutzfahrzeugen Autos zwischen einzelnen Standorten von Autohäusern transportiert werden. Dieser Transport von zugelassenen oder abgemeldeten Fahrzeugen stellt nach Lesart der Behörden eine gewerbsmäßige Beförderung von Gütern dar, sodass das BKrFQG Anwendung findet. Allerdings stellt ein Transport von neuen und gebrauchten Fahrzeugen zwischen den einzelnen Betriebsstandorten eines Unternehmens nach Meinung des ZDK keinen mit dem üblichen gewerblichen Güterkraftverkehr vergleichbaren Sachverhalt dar, der zwingend die Anwendung des BKrFQG zur Folge haben sollte. Vielmehr halten wir diesen Sachverhalt für eher vergleichbar mit der Ausnahme, wie sie das Handwerk nach § 1 Abs. 2 Nr. 5 BKrFQG für die Beförderung von Material und die Ausrüstung zu Recht beanspruchen kann.

Zudem sollte klargestellt werden, dass **geringfügig beschäftigte Fahrer sowie sonstige Fahrer in Teilzeit** - entsprechend der Ausnahme für Handwerker bei Ausübung ihrer Tätigkeit - nicht unter die BKrFQG fallen. Denn die Handwerker Ausnahme gilt nur dann, wenn das Fahren nicht die Haupttätigkeit des Fahrers ist. Geringfügig Beschäftigte werden aber gerade nur wenige Stunden für eben solche Fahrtätigkeiten beschäftigt, so dass die Ausnahme eigentlich nicht greifen würde.

## I.5. Digitalisierung der Fahrtenbuch-Dokumentation bei Verwendung roter Kennzeichen

Über alle Fahrten von **Fahrzeugen mit roten Kennzeichen** sind fortlaufende Aufzeichnungen in Form eines Fahrtenbuches zu führen. Dieses Fahrtenbuch ist vollständig, gut leserlich und in dauerhafter Schrift auszufüllen und der Zulassungsbehörde auf Anforderung zusammen mit dem „roten Fahrzeugscheinheft“ vorzulegen. Dabei ist jede Fahrt sofort nach ihrem Abschluss im Fahrtenbuch zu dokumentieren. Alle Aufzeichnungen sind ein Jahr lang, beginnend mit der Eintragung der letzten Fahrt, aufzubewahren und zuständigen Personen auf Verlangen jederzeit zur Prüfung auszuhändigen.

Beispiel: Bei einem durchschnittlichen Händler mit ca. 700 verkauften Fahrzeugen p.a. sind 2000 jährlich durchgeführte Fahrten mit roten Kennzeichen durchaus realistisch. Für Fahrzeugscheinhefte und Fahrtenbücher kann hier allein mit Materialkosten von mehr als 1.600 € gerechnet werden. Hinzu kommen noch Personalkosten für die Dokumentation selbst. Dieser zeitliche Aufwand und die anfallenden Kosten für die Fahrzeugscheinhefte und die Fahrtenbücher stehen angesichts mittlerweile bestehender digitaler Möglichkeiten in keinem realistischen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn für die Zulassungsbehörden.

In § 16 Satz 2 bis 6 der **Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)** sollte deshalb eine digitale Lösung implementiert werden. Eine Kollision mit der dortigen Anforderung zur „dauerhaften Schrift“ ist aus unserer Sicht angesichts heutiger Datensicherungs-Lösungen nicht gegeben. Soweit die beteiligten Stellen dies anders sehen, müsste der Gesetzestext angepasst werden.

## II. Justiz

### II.1. Vortreiben der digitalen Verwaltung – insbesondere Funktionalität i-Kfz

Eine deutliche **Ausweitung der Digitalisierung bei Verwaltungsleistungen** ist dringend geboten. Insbesondere ist eine bundesweit einheitliche Lösung für Unternehmenskonten zu schaffen, mit denen Verwaltungsleistungen gesteuert werden können. Ein für das Kfz-Gewerbe relevanter Teilbereich ist hier die digitale Kfz-Zulassung - ikfz. Elementar für eine Bürokratieentlastung von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Kfz-Unternehmen wäre eine Weiterentwicklung der digitalen Zulassung. Es müssen Voraussetzungen geschaffen werden, unter denen Autohäuser dann unabhängig von ihrer Unternehmensgröße bzw. der Anzahl ihrer Zulassungsvorgänge auch außerhalb der Großkundenschnittstellen Fahrzeuge für Kunden zulassen.

### II.2. PKW-EnVKV praxisnäher ausgestalten

Auch ist dafür Sorge zu tragen, dass es zu keinen weiteren europäischen und nachfolgend nationalen Regelungen kommt, welche die Anforderungen an die Unternehmen im Wettbewerb – insbesondere in der Werbung - erhöhen. Als Beispiel seien hier nur die neuen EU-Initiativen zur Regulierung von Umweltwerbung zu nennen (z.B. Green Washing (COM (2022) 143 final mit Annex) und Green Claims (COM (2023) 166 final). Ein schon aktuelles Beispiel im deutschen Recht ist vor allem die PKW EnVKV, deren Neufassung jüngst in Kraft getreten ist. Nach wie vor **fehlt den neuen Vorschriften eine ausreichende Abgrenzungsschärfe**. Zudem hat sich auch die Komplexität der Vorschriften erhöht. Dies führt insgesamt dazu, dass eine zielgerichtete und den Kunden ansprechende Werbung für Neufahrzeuge kaum mehr möglich ist, ohne sich gleichzeitig einer Abmahngefahr auszusetzen.

### II.3. Beschäftigtendatenschutz sinnvoll anpassen

Der ZDK sieht Entlastungspotenzial in einer Änderung der §§ 67 u. 70 BDSG, deren Nachweispflichten (Erstellung eines Verarbeitungsverzeichnisses gem. § 70 BDSG u. Datenschutzfolgeabschätzung gem. § 67 BDSG) derzeit durch den damit verbundenen bürokratischen Aufwand viele Arbeitgeber belasten. Prüft eine Behörde, ob der Arbeitgeber seine datenschutzrechtlichen Pflichten vollständig und ordnungsgemäß erfüllt hat, muss er dies der Behörde gegenüber mit einem hohen Dokumentationsaufwand nachweisen.

Die Zeiten der Digitalisierung und die Entwicklung hin zum "**papierlosen Büro**" erfordert jedoch auch ein Umdenken im Datenschutzrecht. Die Bundesregierung sollte das BDSG hier auf die Vorgaben aus der DSGVO zurückführen.

### II.4. Datenschutz: Betrieblicher Datenschutzbeauftragter nur wenn Kerntätigkeit Datenverarbeitung

Im Wege der Konkretisierung des Artikels 37 Absatz 4 DSGVO hat die Bundesregierung nationale Regelungen zur verpflichtenden Bestellung eines **betrieblichen Datenschutzbeauftragten** erlassen. Ursprünglich wurde an den bisherigen Voraussetzungen und Schwellenwerten des deutschen Datenschutzrechts festgehalten. Durch das Zweite Datenschutz-Anpassungs- und Umsetzungsgesetz wurde die Personengrenze des § 38 Absatz 1 BDSG jedoch von zehn auf 20 Personen angehoben. Seitdem sind Betriebe verpflichtet, einen betrieblichen Datenschutzbeauftragten zu bestellen, „soweit sie mindestens 20 Personen ständig mit der automatisierten Verarbeitung personenbezogener Daten beschäftigen“.

Ungeachtet der Tatsache, dass die Anhebung des Schwellenwerts auf 20 Personen einen positiven Effekt auf die Bestellpflicht zahlreicher kleinerer Unternehmen hatte, **stellen Personengrenzen keine geeigneten Parameter zur Beurteilung eines Risikos für den Datenschutz dar**. Auch die automatisierte Datenverarbeitung führt nicht zwingend zu einem hohen Risiko. Wenn die Versendung einer E-Mail zwangsläufig als erhöhtes Risiko zu bewerten wäre, ist eine sachgerechte Unterscheidung zwischen wirklichen Risiken und unbedenklichen Verarbeitungsprozessen nicht mehr möglich.

Das gilt in gleicher Weise für die Häufigkeit einer Datenverarbeitung. Ob ein Mitarbeiter drei E-Mails oder 50 E-Mails am Tag versendet, sagt nichts über das Datenschutzrisiko aus. **Risikorelevant sind dagegen Kriterien wie der Datenumfang oder die Art der verarbeiteten Daten**. Anhand solcher Kriterien lässt sich die Datenschutzrelevanz eines Betriebs sachgerecht ermitteln. Es kommt im Sinne des risikobasierten Ansatzes darauf an, ob die Verarbeitung von Daten eine Kerntätigkeit des Betriebs ist.

Die Voraussetzungsvariante der Kerntätigkeit ist bereits in § 38 Absatz 1 Satz 2 BDSG i.V.m. Artikel 35 DSGVO geregelt. Eine Ergänzung von § 38 Absatz 1 Satz 1 BDSG ist nicht erforderlich. Da für eine entsprechende Ergänzung von § 38 Absatz 1 Satz 1 BDSG kein Raum ist und die gegenwärtigen Schwellenwerte nicht sachgerecht sind, sollte diese Vorschrift ersatzlos gestrichen werden.

## III. Arbeit und Soziales

### III.1. Aufwandsreduzierungen für den Mittelstand aus dem Lieferkettengesetz

Ein größeres Entlastungspotenzial für alle Unternehmen würde sich ergeben, wenn die im deutschen **Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz** enthaltenen Anforderungen für größere Unternehmen deutlich reduziert werden. Denn diese Pflichten werden in der „Liefer- bzw. Leistungskette“ eben auch an kleinere Unternehmen weitergereicht. Als Lösung werden hier unter anderem ein sog. „Safe Harbour“ (keine weitere Kontrollpflicht bei EU-Lieferanten) sowie ein offizielles Online-Tool für Risikoanalysen

vorgeschlagen. Ebenso ist darauf zu achten, dass bei der anstehenden Umsetzung der europäischen EU-Lieferketten-Richtlinie (CSDDD) ins deutsche Recht keine über diese Richtlinie hinausgehenden Pflichten entstehen.

### III.2. Störfälle bei der elektronischen Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung (eAU)

Bei der Einführung der eAU wurde versäumt, das **Leistungsverweigerungsrecht** des Arbeitgebers in § 7 EntgFG auch für die Fälle der nicht abrufbaren eAU zu regeln. Aufgrund dieser Rechtsunsicherheit erfolgt nun statt einer einfachen Zurückbehaltung des Gehalts ein mehrstufiges Verfahren mit mehreren Aufforderungen an den Arbeitnehmer. Für eine bessere Anwendbarkeit in der Praxis ist deshalb eine ausdrückliche Regelung einer Vorlagepflicht im Störfall bzw. eine Anpassung von § 7 EFZG an das neue Verfahren sinnvoll. Auch ist das gesamte Verfahren derzeit noch sehr fehleranfällig und damit verwaltungsaufwendig. Des Weiteren sollte das U1-Verfahren an den Abruf der eAU gekoppelt werden. Zu prüfen ist außerdem, wie das weiterhin bestehende Papierverfahren bei privaten Krankenkassen und die digitale eAU bei gesetzlichen Krankenkassen vereinheitlicht werden können.

### III.3. Ersatz des Schriftformerfordernisses im Nachweisgesetz durch Textform

Aufgrund von § 2 Abs. 1 S. 3 NachwG i.V.m. § 3 Abs. 1 NachwG müssen Unternehmen ihren Arbeitnehmern jegliche **Änderung der wesentlichen Arbeitsbedingungen in Papierform** mitteilen (z. B. auch schon bei einer Gehaltsanpassung). Gleiches gilt beim Abschluss des Arbeitsvertrages, bei dem auch die wesentlichen Arbeitsbedingungen in Papierform mitgeteilt werden müssen. Das hemmt die bürokratieentlastende Möglichkeit eines **digitalen Vertragsschlusses**. Diese könnte durch den einfachen Ersatz der Schriftform durch die Textform in § 126 b BGB erfolgen. Entsprechend ist dann die Ahndung eines solchen Verstoßes als Ordnungswidrigkeit anzupassen. Ggf. könnte man ganz auf das Schriftformerfordernisse im Arbeitsverhältnis (z.B. § 623 BGB) verzichten und die Übermittlung und den Abschluss von Arbeitsverträgen über einfache elektronische Signaturen ermöglichen.

### III.4. Vereinfachung durch Umlage bei der Künstlersozialabgabe

Nach § 24 Abs. 2 Nr. 1 KSVG sind relativ viele Unternehmen dann zur **Entrichtung der Künstlersozialabgabe** verpflichtet, wenn sie für ihr Unternehmen **Werbung oder Öffentlichkeitsarbeit** betreiben und hierbei selbständige Künstler (z.B. Webdesigner) oder Publizisten (z.B. Werbetexter) beauftragen.

Die Künstlersozialkasse erhebt nach dem KSVG von den zur Abgabe Verpflichteten eine **pauschale Umlage (Künstlersozialabgabe)** in einer jährlich neu festzulegenden prozentualen Höhe (KMSG) einer genau definierten Bemessungsgrundlage. Neben der Feststellung, ob überhaupt ein abgabepflichtiger Sachverhalt vorliegt, ist zudem auch die Bewertung der Bemessungsgrundlage für die Abgabe ein aufwendiges, komplexes und rechtsunsicheres und damit bürokratisches Verfahren. Dabei hilft die allenfalls teilweise mögliche Entrichtung der Abgabe über eine Ausgleichsvereinigung nur in Ansätzen, da die Unternehmen weiterhin für bestimmte Zeiträume in der Pflicht sind, die abgabepflichtigen Entgelte (Bemessungsgrundlage) festzustellen und zu melden.

Der ZDK fordert deshalb die **Entrichtung der Künstlersozialabgabe einfacher auszugestalten**. So wird für eine Entrichtung der Abgabe im Wege einer Pauschale plädiert, die sich am Beispiel der U1/U2-Umlage orientiert. Da dies zu einer deutlichen Zeit- und Kostenersparnis in den betroffenen Unternehmen führen würde, wäre in diesen Fällen eine enorme bürokratische Entlastung gegeben. Zudem wäre die Entrichtung der Abgabe dann nicht mehr Inhalt gesonderter Betriebsprüfungen durch die Deutsche Rentenversicherung (DRV).

### III.5. Berücksichtigung einer geänderten Geringfügigkeitsschwelle auch im KSVG

Die Bagatellgrenze bei der **Verwerterabgabe in der Künstlersozialversicherung** wurde bei ihrer Einführung orientiert an der damaligen Höhe der Geringfügigkeitsschwelle von 450 € (§ 24 Abs. 2 KSVG) festgelegt. Dieser Wert war insofern plausibel begründet. Durch Änderungen im Bereich der geringfügigen Beschäftigung wurde jüngst die Geringfügigkeitsschwelle zum 1. Oktober 2022 von 450 € auf 520 € angehoben und dynamisiert. Entsprechend der Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns steigt auch die Geringfügigkeitsschwelle. Die Bagatellgrenze in § 24 Abs. 2 KSVG wurde aber nicht analog angepasst. Vor diesem Hintergrund sollte auch im KSVG eine **Anhebung der Bagatellgrenze von 450 € auf die jeweils geltende Geringfügigkeitsschwelle** per Querverweis erfolgen.

### III.6. Arbeitszeitflexibilisierung

Arbeitgeberverbände fordern eine Änderung des § 3 ArbZG. Der ZDK schließt sich diesem Vorhaben an. Das derzeitige Arbeitszeitgesetz führt mit seiner **Inflexibilität bei der Arbeitszeitverteilung innerhalb des Betriebs** zu nicht unerheblichen Belastungen. Eine im Einklang mit der EU-Arbeitszeitrichtlinie stehende modifizierte Regelung mit einer Bemessung der Höchstarbeitszeit als Wochen- statt als Tagesarbeitszeit würde Arbeitgebern und Beschäftigten als Entlastungseffekt eine höhere Flexibilität bieten.

Mit der zu erwartenden Einführung einer Pflicht zur **revisions sicheren Dokumentation von Arbeitszeiten** wird ein **erheblicher bürokratischer Aufwand** geschaffen, der letztlich seitens des Arbeitgebers kaum zu bewerkstelligen ist. Dies gilt insbesondere für Tele-Arbeitsplätze bzw. Homeoffice. Die Überwachung der Arbeitszeiten auf Vertrauensbasis hat bisher nur selten zu Beanstandungen durch Arbeitgeber oder Arbeitnehmer geführt.

Bei Kfz-Unternehmen gibt es hier im **Nutzfahrzeugbereich und bei Abschlepp- bzw. Notfalldienstleistungen** vor allem Probleme, wenn außerhalb der üblichen, betrieblichen Öffnungszeiten noch notwendige Arbeiten zu erledigen sind. Denn das Arbeitszeitgesetz schreibt derzeit noch vor, dass nach Ende der Arbeitszeit erst 11 Stunden danach am darauffolgenden Tag weitergearbeitet werden darf (Beispiel: Notfalleinsatz um 23:00 Uhr, Weiterarbeit erst am nächsten Tag ab 10:00 Uhr möglich).

Im Rahmen des aktuellen Gesetzgebungsverfahrens sollte eine **praxisgerechte Lösung** geschaffen werden, die sich an der geltenden Praxis orientiert (d.h. die Beibehaltung eines auf Vertrauen basierenden Nachweises). Gleichzeitig sind Mehrkosten durch aufwendig zu beschaffende elektronische Erfassungs- und Dokumentationssysteme zu vermeiden.

### III.7. Vorbeschäftigungsverbot im Rahmen des Befristungsrechts

Wie eine Vielzahl von Arbeitgeberverbänden fordert auch der ZDK eine **Änderung des § 14 Abs. 2 Satz 2 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG)**, da die aktuelle Rechtslage zum sogenannten Vorbeschäftigungsverbot zu großer Verunsicherung und bürokratischem Aufwand in der betrieblichen Praxis führt. Denn der aktuelle Gesetzeswortlaut sieht vor, dass der **Abschluss eines sachgrundlos befristeten Arbeitsverhältnisses** dann nicht mehr zulässig ist, wenn mit demselben Arbeitgeber bereits in der Vergangenheit einmal irgendein befristetes oder unbefristetes Arbeitsverhältnis bestanden hat - selbst dann, wenn diese schon **mehrere Jahrzehnte zurückliegen**.

Da das Bundesverfassungsgericht die vom Bundesarbeitsgericht vorgenommene **Begrenzung des Vorbeschäftigungsverbots auf drei Jahre** im Jahr 2018 wieder gekippt hatte, gilt seitdem wieder das mit wenigen Ausnahmen versehene unbegrenzte Vorbeschäftigungsverbot (Ausnahmen sind z.B.: Verhinderung von Kettenbefristungen oder eine schon sehr lange zurückliegende, ganz anders geartete oder sehr kurz dauernde Vorbeschäftigung). In der betrieblichen Praxis hat dies zu großer Verunsicherung

und damit zu einem neuen administrativen Aufwand geführt, weil Arbeitgeber oft durch ein Mehr an Dokumentation (zu Vorbeschäftigungen) möglichst mehr Sicherheit erhalten wollen. Im Zweifel muss der Arbeitgeber nämlich abgleichen, ob Beschäftigte nicht schon in den letzten Jahrzehnten einmal bei ihm angestellt gewesen sind. Im Sinne des Datenschutzes ist dieses Vorgehen nicht.

Es ist zur Reduzierung dokumentarischer Belastungen von Arbeitgebern erforderlich, dass die aktuelle Regelung des TzBfG so abgeändert wird, dass ein bürokratischer Mehraufwand zum Vorbeschäftigungsverbot für alle Seiten beseitigt wird. Denn das **Vorbeschäftigungsverbot** kann auch zum Nachteil für Arbeitssuchende werden. Im schlimmsten Fall wird ihnen der Eintritt in ein Arbeitsverhältnis verwehrt, weil schon einmal ein Arbeitsverhältnis bestand und ein sofortiges unbefristetes Arbeitsverhältnis verhindert werden soll. Falls man die Frist nicht ganz streichen möchte, sollte die schon einmal vom BAG festgesetzte Frist von drei Jahren gesetzlich festschreiben werden, so dass länger zurückliegende Vorbeschäftigungen für eine Befristung unschädlich wären.

### III.8. Mutterschutzgesetz: Mutterschutzspezifische Gefährdungsbeurteilung

Der ZDK schlägt vor, § 10 Abs. 1 MuSchG wieder so umzuformulieren, dass entsprechend der bis 2018 geltenden alten Rechtslage ein Arbeitsplatz **erst bei Bekanntwerden der Schwangerschaft** einer Arbeitnehmerin auf seine **schwangerschaftsspezifischen Gefährdungen** hin zu untersuchen ist. Seit der Reform des Mutterschutzgesetzes im Jahr 2018 sind Arbeitgeber nämlich verpflichtet im Rahmen der **allgemeinen Gefährdungsbeurteilung** nach dem ArbSchG für jeden Arbeitsplatz auch eine abstrakt generelle, schwangerschaftsspezifische Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen.

Ohne einen Beitrag zum Mutterschutz zu leisten, wurde damit die schwangerschaftsspezifische Gefährdungsbeurteilung vorverlagert. Denn Arbeitgeber müssen **anlassunabhängig** (d.h. auch unabhängig davon, ob überhaupt eine Frau auf diesem Arbeitsplatz beschäftigt ist) ermitteln, welche Tätigkeiten nach Art, Ausmaß und Dauer mutterschutzsensibel sind und deshalb besondere Maßnahmen erfordern. Da die Durchführung der anlasslosen schwangerschaftsspezifischen Gefährdungsbeurteilung unnötig Personalressourcen bindet, bieten sich hier Entlastungsmöglichkeiten von Unternehmen.

### III.9. Anpassungen im Kurzarbeitergeld-Prozess

Der ZDK fordert die Änderung diverser Regelungen des SGB III und IV, um das **Verfahren rund ums Kurzarbeitergeld (KUG)** zu verbessern. Insoweit sollte die Abschlussprüfung des KUG nach dem Vorbild anderer Prüfungen auf relevante Fälle begrenzt werden. Zum Beispiel könnte man **grundsätzlich Kleinstbetriebe von der Prüfung ausnehmen** und das Erfordernis einer Prüfung nur bei dem Verdacht auf rechtsmissbräuchliches Verhalten vorsehen. Auch braucht es dringend eine weitere und vor allem schnellere Digitalisierung des gesamten Kurzarbeitergeldprozesses.

Besonders bürokratisch ist zudem der Umstand, dass selbst bei kleinsten, in der Prüfung festgestellten Differenzbeträgen aufwendige und komplexe Korrekturrechnungen vorgenommen werden müssen. Auch weil viele Entgeltabrechnungsprogramme eine geringe Rückrechnungstiefe besitzen (meist 2 Jahre) muss in vielen Fällen manuell korrigiert werden. Hier braucht es eine **praxistaugliche Bagatellgrenze**. Erst nach deren Überschreiten sollten Arbeitgeber verpflichtet sein, Korrekturen in der Entgeltabrechnung vorzunehmen.

In der Coronazeit hat sich im Kfz-Gewerbe ein ganz besonderes Problem mit der Berechnung des KUG bei Automobilverkäufern offenbart. Denn bei diesen ergaben sich aufgrund der regelmäßig nachgelagerten Auszahlung von Provisionen im Rahmen des Antrags auf KUG massive Probleme bei der Berechnung des Soll-Entgelts. Zunächst bestand das Bestreben der Arbeitsagenturen, bei dieser Berechnung nur das häufig eher niedrige Fixum des Verkäufers zugrunde legen und nicht zusätzlich auch die Provisionen für die zum Abschluss gebrachten Fahrzeugverkäufe. Zwar gab es in der Corona-Pandemie auf

Nachfrage des ZDK einen inoffiziellen Hinweis der BA, wie man diese Problematik einer positiven Lösung zuführen könnte. Für ggf. in der Zukunft anstehende größere KUG-Verfahren sollte es aber schon jetzt Regelungen geben, wie bei **provisionsabhängig beschäftigten Arbeitnehmern** (z.B. Automobilverkäufer) regelmäßig nachgelagert gezahlte Provisionen bei der Bemessungsgrundlage für das Soll-Entgelt zu bewerten sind. Weil auch Provisionen sozialversicherungspflichtiges Entgelt sind, ist für eine solche Regelung zu fordern, dass bei der Berechnung des Sollentgelts die nachgelagert ausgezahlten Provisionen auf jeden Fall zu berücksichtigen sind (z.B. über den Ansatz eines 3-Monats-Durchschnitts).

### III.10. Vereinfachung des Beitragseinzugsverfahren § 28h SGB IV

Um das Beitragseinzugsverfahren für Arbeitgeber generell zu vereinfachen, schlägt der ZDK vor, § 28h SGB IV derart zu reformieren, dass Arbeitgebern künftig die Möglichkeit gegeben werden sollte, den Gesamtsozialversicherungsbeitrag für alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei **einer einzigen Abrechnungsstelle abrechnen zu können**.

Gemäß § 28h SGB IV müssen Arbeitgeber die Beiträge für ihre jeweiligen Arbeitnehmer an die Krankenkasse zahlen, welche jeweils die Krankenversicherung durchführt (Einzugsstelle). Die Abrechnung muss somit nach Krankenkassen sortiert und getrennt abführt werden. Besonderheiten gelten zudem für Mitarbeiter, die privat krankenversichert oder geringfügig beschäftigt sind. Bürokratisch ist hier auch, dass Rück- und Rechtsfragen zum Beitragseinzug **mit einer Vielzahl von Kassen** geklärt werden müssen. Hier liegt ein erhebliches Potenzial (Zeit- und Kostenersparnis) für den Bürokratieabbau.

### III.11. Rechtssicherheit bei der Beitragsberechnung bei mehreren Midijobs

Durch die Anhebung der Midijobs-Grenze (Übergangsbereich) auf 2.000€ ist das betragsmäßige **Kostenrisiko zur Nachzahlung von Sozialversicherungsbeiträgen für Handwerksbetriebe** bei Mehrfachbeschäftigten **deutlich gestiegen**. Üben Beschäftigte mehrere Midijobs aus, muss der Arbeitgeber bei den Beschäftigten die Höhe der jeweiligen Verdienste abfragen, um die korrekte Höhe und die Anteile der Sozialversicherungsbeiträge zu berechnen. Bleiben weitere Midijobs bei der Berechnung aber vollständig oder in Teilen unberücksichtigt (etwa aufgrund mangelnder oder unzureichender Informationen der Beschäftigten) droht dem Arbeitgeber (der den Midijobber zuletzt eingestellt hat) das Risiko, dass fehlende Sozialversicherungsbeiträge sowohl arbeitgeber- als auch arbeitnehmerseitig rückwirkend für die letzten 4 Jahre nachgefordert werden. Gleichzeitig ist es für Unternehmen zusätzlich in der Praxis schwierig, die entsprechenden Beitragsanteile bei den Beschäftigten nachzufordern.

Vor dem geschilderten Hintergrund sollte zeitnah eine praktikable Lösung gefunden werden, um die gestiegenen finanziellen Risiken für Unternehmen mit beschäftigten Midijobbern zu verhindern. Denkbar wäre eine **Hinweispflicht der Einzugsstellen an die Arbeitgeber** über die Höhe der Gesamteinkommen, sofern für eine Person mehrere Beschäftigungen ausübt.

### III.12. Widerspruchsrecht beim Betriebsübergang rechtssicher gestalten

Mit dem Ziel mehr Rechtssicherheit zu erreichen, fordert der ZDK eine Reformierung des § 613a Abs. 6 BGB dahingehend, dass das **Widerspruchsrecht des Arbeitnehmers** nach § 613a Abs. 6 BGB **in jedem Fall drei Monate nach dem Betriebsübergang endgültig erlischt**. Zwar kann ein betroffener Arbeitnehmer auch aktuell im Falle eines Betriebsübergangs dem Übergang seines Arbeitsverhältnisses auf den Betriebserwerber nur innerhalb eines Monats widersprechen. Allerdings beginnt die Monatsfrist derzeit erst mit vollständiger Unterrichtung des Arbeitnehmers zu laufen, was **in der Praxis** unter Nachweisgesichtspunkten gewissermaßen **eine unbegrenzte Aufbewahrung der entsprechenden Unterlagen erfordert** und damit zu einem hohen bürokratischen Aufwand führt.

Da auch für Arbeitnehmer wenige Monate ausreichen sollten, um die wesentlichen neuen Arbeitsbedingungen zu erfassen, sollte **für das Widerspruchsrecht unbedingt eine zeitliche Höchstgrenze** vorgesehen werden. So würde folgende Formulierung Rechtssicherheit für Arbeitnehmer und Arbeitgeber schaffen und den bürokratischen Aufwand begrenzen: "Das Widerspruchsrecht erlischt endgültig, soweit von ihm nicht innerhalb von (bspw.) 3 Monaten nach dem Betriebsübergang Gebrauch gemacht wird."

## IV. Bildung

### IV.1. Schriftformerfordernisse im Berufsbildungsgesetz

Um mit Hilfe der Digitalisierung in der Berufsbildung Bürokratie abbauen zu können, schlägt der ZDK eine Überarbeitung folgender Normen vor: § 11 Abs. 1 Satz 1 BBiG, § 43 Abs. 1 Nr. 2 BBiG, § 16 Abs. 1 Satz 1 BBiG, § 37 Abs. 2 Satz 3 BBiG, § 62 Abs. 2 Satz 1 BBiG. Nach diesen Vorschriften ist derzeit die **elektronische Form des Ausbildungsvertrages ausgeschlossen**. Dies sollte aber ermöglicht werden.

Ausbildungsverträge werden aktuell zwar hauptsächlich digital ausgefüllt, um dann aber anschließend doch wieder ausgedruckt werden zu müssen. Denn der Vertrag ist händisch zu unterschreiben und im Anschluss als Kopie vorzulegen. Der § 11 Abs. 1 S. 1 BBiG **verursacht damit Medienbrüche und verhindert eine schnelle und digitale End-to-End-Lösung** für alle am Ausbildungsvertrag Beteiligten.

Ebenso ist auf ähnliche Weise die Ausstellung eines elektronischen Zeugnisses durch ausbildende Betriebe ausgeschlossen. Auch hat die Ergebnismitteilung an den Auszubildenden bei einer zweiseitigen Abschlussprüfung im ersten Teil der Abschlussprüfung schriftlich zu erfolgen (interessanterweise besteht bei einer zeitlich nicht in zwei Teilen auseinanderfallenden Abschlussprüfung kein Schriftformerfordernis). Der Gesetzgeber sollte zur Verhinderung von Medienbrüchen in den beschriebenen Fällen die **elektronische Form der Vertragsniederschrift bzw. der Nachweise oder der Mitteilungen ermöglichen**, um auch der kostensenkenden Digitalisierung des Ausbildungswesens Vorschub zu leisten.

### IV.2. Verbesserungen bei der Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen

Die Verfahren zur **Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen** stellen nach wie vor eine bürokratische Hürde für die Erwerbsmigration dar, da Ausbildungs- und Befähigungsnachweise gem. § 5 Abs. 2 BQFG nach wie vor in deutscher Sprache nachzuweisen sind und damit hohe Kosten für offizielle Übersetzungen verursachen. Eine sollte einheitliche Regelung im BQFG aufgenommen werden, dass die **erforderlichen Antragsunterlagen auch in englischer Sprache eingereicht** werden können. Dies könnte einerseits Übersetzungskosten sparen und andererseits eine schnellere Antragstellung fördern.

## V. Finanzen

### V.1. Geldwäscheprevention

Derzeit sind die Angaben zu den wirtschaftlich Berechtigten eines jeden Unternehmens auf jeden Fall ins Transparenzregister einzutragen. Ebenso sind aber auch die entsprechenden Unternehmensdaten ins Handelsregister einzutragen. Dies führt zu einer **Doppelerfassung der Daten sowohl im Transparenz- als auch im Handelsregister** – §§ 20, 21 GwG. Durch eine **staatlicherseits vorgenommene Spiegelung der Register und einen öffentlichen Glauben bzgl. des Transparenzregisters** sollte Doppelerfassungen vermieden und Kosten für fehleranfällige Eintragungen vermieden werden.

## V.2. Registrierungspflicht bei der FIU (Financial Intelligence Unit) für Kfz-Händler

**Kfz-Händler** müssen als verpflichtete Güterhändler in einer der wenigen betroffenen Branchen schon **ab dem 01.01.2024 eine Registrierung bei der FIU veranlassen**. Diese Verpflichtung ist Kfz-Unternehmen auferlegt worden, obwohl es europarechtlich erst in Zukunft verbindliche Vorgaben hierzu geben wird. Es ist insoweit aber noch gar nicht klar, ob nach diesen europarechtlichen Vorgaben auch Kfz-Händler ebenfalls zur Registrierung verpflichtet werden. Der ZDK fordert, die **Verpflichtung bis auf weiteres auszusetzen**.

## V.3. Streichung der Umsatzbesteuerung auf Auto-Altteile

Ein Ansatzpunkt zum Abbau von Steuer-Bürokratie bei Kfz-Werkstätten wäre der **komplette Verzicht auf die Umsatzbesteuerung von Auto-Altteilen**. Hintergrund ist, dass bei (Fahrzeug-)Reparaturen ausgebauten Altteilen (regenerierte Teile) dem Kunden (Auftraggeber) oft nicht zurückgegeben werden, obwohl diese noch einen Wert haben. Rein juristisch betrachtet liegt darin ein Tausch oder tauschähnlicher Umsatz mit Baraufgabe vor (vgl. § 3 Abs. 12 UStG), bei dem sowohl der Barbetrag als auch das zurückbehaltene Altteil Gegenleistung für die Reparaturleistung ist. Da in der Praxis aber der Wert des Altteils regelmäßig schwer ermittelbar ist, können derzeit die Altteile aus Vereinfachungsgründen nach Abschnitt 10.5 Abs. 3 des Umsatzsteuer-Anwendungserlasses **mit einem Durchschnittswert von zehn Prozent des sog. Bruttoaustauschentgelts** bewertet werden. Trotzdem ist diese Vorgehensweise komplex, fehleranfällig und bürokratisch, so dass auch viele Softwarelösungen diese Variante nur nach einer zusätzlichen Programmierung anbieten. Deshalb wäre eine komplette Streichung dieser Regelung eine bürokratische Entlastung für die Werkstätten, wenn man die **bei der Werkstatt belassenen Altteile komplett aus der Umsatzbesteuerung herauslassen** würde. Dagegen besteht bei einer lediglichen Streichung der Pauschalierung die Gefahr eines Nachteils für die Kfz-Werkstätten. Denn es darf insoweit **nicht passieren**, dass im Einzelfall bei der Werkstatt belassene, noch werthaltige Altteile dann **von jeder Werkstatt selbst bewertet und in die Gesamtbesteuerung des Vorgangs mit einbezogen werden müssen**. Dann hätte man eine noch nachteiligere und bürokratieaufbauende Situation für die Werkstätten.

## V.4. Abfrage von Umsatzsteuer-Identifikationsnummern erleichtern

Um den innergemeinschaftlichen (Fahrzeug-)Handel zu erleichtern, fordern ZDK und ZDH, die **Häufigkeit der Überprüfung der USt-IdNr. durch den Kfz-Händler** als leistenden Unternehmer in den Blick zu nehmen. Es muss das Ziel sein, dass der (Fahrzeug-)Lieferer die USt-IdNr. seines Abnehmers bzw. Auftraggebers nicht grundsätzlich bei jedem grenzüberschreitenden Umsatz auf seine Gültigkeit hin überprüfen muss. Vor allem sollte verhindert werden, dass der Händler diese Nummer **nicht mehrmals im Rahmen derselben Lieferung erneut kontrollieren muss**. (Hinweis: Die qualifizierte schriftliche Bestätigung des Bundeszentralamt für Steuern (BZSt) bezüglich der Gültigkeit der Nummer und der Angaben zum Unternehmer ist als Teil des Buchnachweises (§ 17c Abs. 1 UStDV) vom leistenden Unternehmer zu den Akten zu nehmen und aufzubewahren).

Stattdessen sollten Unternehmer **automatisch vom BZSt benachrichtigt werden**, wenn sich hinsichtlich der von ihnen abgefragten USt-IdNr. eine Änderung ergibt. Dadurch könnten wiederholte Abfragen vermieden werden, wodurch eine Verminderung des Aufwands sowohl für die Unternehmer als auch für das BZSt erreicht wird. Eine solche Benachrichtigung sollte zumindest dann erfolgen, wenn der Unternehmer den Wunsch nach einer Benachrichtigung bei seiner Abfrage angibt und zu diesem Zweck seine E-Mail-Adresse hinterlässt.

## V.5. Umsatzsteuer: Vereinfachungen bei Reihengeschäften im Abholfall

Für den **Fahrzeughandel sind Fahrzeugverkäufe über die Grenze** hinweg weiterhin mit einem hohen Risiko versehen. Gerade wenn ein gewerblicher Fahrzeugkäufer das Fahrzeug selbst abholt bzw. abholen lässt und in das Bestimmungsland überführt, können sich **negative steuerliche Folgen für den Verkäufer** ergeben. Denn für den Verkäufer ist bei umsatzsteuerlichen Reihengeschäften (§ 3 Abs. 6a UStG) oft nicht erkennbar, ob sein ausländischer Kunde das Fahrzeug selbst abholt oder es von einem weiteren Kunden in der Kette abholen lässt, den er dazu schriftlich bevollmächtigt hat. Aber gerade an der Beurteilung dieser Tatsache entscheidet sich, **wer in einem sog. umsatzsteuerlichen Reihengeschäft die umsatzsteuerfreie Lieferung in Anspruch nehmen kann** - der verkaufende deutsche Händler oder dessen ausländischer Käufer.

Für die Praxis muss im **Umsatzsteueranwendungserlass eine handhabbare Verwaltungsauffassung festgeschrieben** werden. Diese könnte so lauten, dass von einer Versendung durch den mittleren Unternehmer auch dann auszugehen ist, wenn dieser nachweisbar den letzten Abnehmer mit dem Transport beauftragt bzw. bevollmächtigt. Auf diese Weise wäre sichergestellt, dass die umsatzsteuerfreie Lieferung dem deutschen verkaufenden Händler zuzuordnen ist.

## V.6. Schaffung eines Antragsverfahrens bei der umsatzsteuerrechtlichen Organschaft;

Wie zahlreiche andere Wirtschaftsverbände und Kammern fordert auch der ZDK eine **Änderung bei der umsatzsteuerlichen Organschaft**. Eine große bürokratische Entlastung würde Unternehmen eine Anpassung des § 2 UStG bringen, wenn dort bei der umsatzsteuerrechtlichen Organschaft ein **Antragsverfahren für Unternehmen eingeführt** würde. Die bisherige von der Finanzverwaltung vorgenommene nachträgliche Betrachtung ist bisher von großer Rechtsunsicherheit für betroffene Betriebe geprägt (auch bei vielen Kfz-Unternehmen im Rahmen einer Betriebsaufspaltung oder bei Autohausgruppen). Insbesondere treten in Deutschland die Rechtsfolgen der umsatzsteuerrechtlichen Organschaft - anders als in vielen EU-Ländern - unabhängig von Kenntnis und Willen der Beteiligten direkt ein, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Angesichts einer **dynamischen Rechtsprechung des BFH** (strengerer Maßstab) zu den Eingliederungsvoraussetzungen der umsatzsteuerrechtlichen Organschaft, unterliegen Unternehmen einem ständigen Risiko, dass im Rahmen einer Betriebsprüfung eine bestehende Organschaft festgestellt wird, die irrtümlich nicht gelebt worden ist oder eine irrtümlich von den Beteiligten angenommene Organschaft vom Finanzamt in Zweifel gezogen wird.

Dieser Umstand **hat dann die nachträgliche Festsetzung von Steuern und Zinsen sowie einen durch eine rückwirkende Korrektur hervorgerufenen erheblichen administrativen Aufwand** (für den Steuerpflichtigen und die Finanzverwaltung) **zur Folge**. Die zeitnahe Einführung eines Antragsverfahrens wäre sowohl für die Steuerpflichtigen als auch die Finanzverwaltung vorteilhaft, da sie Rechtssicherheit bringt, das Verfahren beschleunigt und zu Kostenersparnissen führt. Insbesondere gibt es aufgrund zweier aktueller EuGH-Urteile zur umsatzsteuerlichen Organschaft keinen Grund mehr, die Schaffung eines entsprechenden Antragsverfahrens noch weiter aufzuschieben.

## V.7. Anpassungen bei geringwertigen Wirtschaftsgütern und Abschreibungsregelungen

Ähnlich wie die Bundessteuerberaterkammer (BStBK) sieht auch der ZDK ein hohes Entlastungspotenzial in einer Aktualisierung der §§ 6, 7 ff. EStG, in dem GWG-Grenze **auf 1.200 € angehoben und die AfA-Tabellen** (erstmal wieder nach 20 Jahren) **aktualisiert werden**.

Da Wirtschaftsgüter über einen zu langen Zeitraum abgeschrieben werden müssen, führt dies zu einem **erheblichen Aufwand bei Steuerpflichtigen und Finanzverwaltung**. Um die Inflation der letzten Jahre

nur ansatzweise auszugleichen, bedarf es (wie auch schon vom Bundesrat mehrmals gefordert) einer weiteren Anhebung der GWG-Grenze auf 1.200 €. Dabei wird empfohlen, gleichzeitig auch den Sammelposten abzuschaffen oder hilfsweise die Obergrenze für diesen Sammelposten spürbar anzuheben und dessen Abschreibungszeitraum von 5 Jahren auf 3 Jahre zu senken.

Es bedarf zudem der **Überprüfung und anschließenden Anpassung der mittlerweile 20 Jahre alten AfA-Tabellen**, da im Rahmen der Digitalisierung und aufgrund der immer kürzer werdenden Produktions- und Innovationszyklen eine Verkürzung der Nutzungs- und Abschreibungszeiträume angezeigt ist. Ebenso sollte die derzeit nur temporäre Wiedereinführung der degressiven AfA zeitlich entfristet und die noch nicht umgesetzte sog. "Superabschreibung" für Investitionen in Klimaschutz und digitale Wirtschaftsgüter möglichst praktikabel ausgestaltet werden.

#### V.8. Verkürzung und Vereinheitlichung der Aufbewahrungsfristen für Steuer- und Handelsbelege

Die Verkürzung der Aufbewahrungsfristen ist seit vielen Jahren eine von der Wirtschaft immer wieder erhobene Forderung zum Abbau der Bürokratiekosten. Entlastung brächte auf jeden Fall eine **Harmonisierung der handels- und der steuerrechtlichen Aufbewahrungsfristen**. Bereits 2011 hatte die damalige Regierung auch eine **Verkürzung und Vereinheitlichung der Aufbewahrungsfristen auf 5 Jahre** ins Spiel gebracht. Dies brächte eine deutliche Reduzierung des damit verbundenen Aufbewahrungsaufwandes. Es müsste allerdings auch sichergestellt sein, dass die Verkürzung der Aufbewahrungsfrist nicht zu einer Benachteiligung im Steuerverfahrensrecht führt. Diesem Ziel kommen die Änderungen im IV. Bürokratienteilungsgesetz unseres Erachtens noch nicht nah genug.

#### V.9. Handels- und steuerrechtliche Vorschriften im Bereich der Gewinnermittlung harmonisieren

Die zunehmende **Durchbrechung des Maßgeblichkeitsgrundsatzes der Handelsbilanz** für die Steuerbilanz zwingt immer mehr Unternehmen, **neben der Handelsbilanz eine gesonderte Steuerbilanz – mit entsprechenden Mehrkosten** – aufzustellen.

Durch eine **Harmonisierung der handels- und steuerrechtlichen Vorschriften** (Hinweis: Wurde auch in den Koalitionsvertrag aufgenommen) würde die Gewinnermittlung wieder stärker vereinheitlicht werden. Daher sollte das Maßgeblichkeitsprinzip der Handels- für die Steuerbilanz gestärkt werden.

#### V.10. Rechtsanspruch auf verbindliche Auskunft durch Finanzbehörden einführen

Unternehmen benötigen für ihre Aktivitäten Rechts- und Planungssicherheit. Aufgrund der zunehmenden Komplexität des Steuerrechts sind die Unternehmen auf verbindliche Auskünfte der Finanzverwaltung angewiesen. Bisher fehlt es an einem **Rechtsanspruch des Antragstellers auf Erteilung einer verbindlichen Auskunft**. Ferner sind auch bei Ablehnung des Antrags auf Erteilung einer verbindlichen Auskunft grundsätzlich (Bearbeitungs-)Gebühren zu entrichten, deren Höhe sich am Gegenstandswert orientieren kann, obwohl der Antragsteller wegen der Ablehnung keinen Vorteil erlangt.

Es sollte ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer verbindlichen Auskunft geschaffen werden. Ferner sollte von einer Gebührenpflicht bei Ablehnung eines Antrags auf verbindliche Auskunft abgesehen werden; zumindest sind die Gebühren sowohl bei einer negativen Auskunft und bei einer Ablehnung des Antrags auf den Ausgleich der Verwaltungskosten zu beschränken.

## VI. Umwelt

### VI.1. Abkehr von den erweiterten Registrierungspflichten im Verpackungsregister "LUCID"

Der ZDK fordert im Rahmen der **Registrierung im Verpackungsregister "LUCID"** nach § 9 Abs. 1, § 7 Abs. 2 S. 3 VerpackG die Rückkehr zur vorherigen Regelung, bei der sich nur der Hersteller registrieren musste und nicht wie jetzt auch der Inverkehrbringer (Hinweis: Letzteres sind z.T. auch Autohäuser die sich deshalb dann registrieren müssen). Insoweit gilt ab dem 1. Juli 2022 eine erweiterte Registrierungspflicht bei der ohne Ausnahme Hersteller/Erstinverkehrbringer im Verpackungsregister LUCID (mit Angaben zu den einzelnen Verpackungsarten und zum Markennamen) registrieren müssen, wenn sie mit Ware befüllte Verpackungen in Verkehr bringen, Es stellt sich die Frage, ob die geforderten Angaben in dieser Komplexität zur Erfüllung des gesetzlichen Zwecks erforderlich sind und ob nicht die alte Regelung für den gesetzlichen Zweck ausreichend ist.

### VI.2. Abfallbeauftragter: Gleichstellung von internen und externen Beauftragten

Betriebe, die nach der Abfallbeauftragten-Verordnung zur Bestellung eines Abfallbeauftragten verpflichtet sind, dürfen gemäß § 5 Abfallbeauftragten-Verordnung **nur auf Antrag und nach Bescheid der jeweils vor Ort zuständigen Behörde eine nicht dem Betrieb angehörige Person zum Abfallbeauftragten bestellen**. Angesichts der erheblichen Lohnkosten hochqualifizierter Arbeitnehmer, der Kosten regelmäßiger Fortbildungen sowie die lehrgangsbedingten Arbeitsausfälle können externe, spezialisierte Anbieter häufig eine aufwandsärmere Alternative zur Pflichterfüllung darstellen.

Die Bestellung von eigenen Mitarbeitern des Unternehmens und die Bestellung nicht betriebsangehörigen Personen zum Abfallbeauftragten muss in der Abfallbeauftragten-Verordnung **rechtlich gleichgestellt** werden. Zudem ist das **Antragsverfahren nach § 5 Abfallbeauftragten-Verordnung ersatzlos zu streichen**, weil es unnötige zusätzliche Bürokratie schafft.

## VII. Wirtschaft

### VII.1. Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD) auf wesentliche Punkte begrenzen

Seit Anfang 2024 müssen kapitalmarktorientierte Unternehmen ihrer Nachhaltigkeitsberichterstattung nachkommen, wenn Sie mehr als 500 Mitarbeiter beschäftigen und ihr Umsatz über 40 Mio € liegt. Mittlerweile sind diese Werte aufgrund weiterer bereits verabschiedeter **Vorschriften** sogar **auf Betriebsgrößen von 250 Mitarbeitern bei einem Gesamtumsatz von 50 Mio € abgesenkt** worden. Wegen der Konzentrationsprozesse im Automobilhandel fallen zunehmend auch viele Autohausgruppen darunter. Die deutsche Politik sollte sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass im Rahmen der laufenden Ausarbeitung weiterer europäischer Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD) die Ausweitung und die **Zunahme der Komplexität der Berichterstattungspflichten verhindert werden** (Reduzierung des Umfangs der Datenpunkte und der Informationsfülle der Standards). Gleichsam ist im Rahmen der deutschen Umsetzungsgesetze darauf zu achten, dass die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele selbst im Vordergrund steht und nicht die verwaltungsaufwendige und bürokratische Dokumentation derselben.

## VII.2. Förderverfahren müssen vereinfacht und beschleunigt werden

Einfachere Förderverfahren sind ein wichtiges Anliegen. Zu bemängeln sind die **hohen bürokratischen Belastungen im Rahmen von Förderverfahren**. Die Gründe, warum Unternehmen keine oder nur in geringem Maße öffentliche Förderung in Anspruch genommen haben, sind bei Bundes-, Länder- und EU-Programmen relativ ähnlich.

Viele Unternehmen schrecken vor einem Antrag auf Fördermittel zurück, weil sie die mit der **Geltendmachung von Fördermitteln verbundenen bürokratischen Auflagen** fürchten. Das Gesamtverfahren ist zu kompliziert. Für die Betriebe bedeuten Förderprogramme zeitaufwendige Antragstellungen, lange Bearbeitungszeiten und – vor allem – langes Warten auf die Förderentscheidung. Förderprogramme dienen Maßnahmen, mit denen wichtige (politische) Ziele erreicht werden sollen. Doch Förderverfahren dauern häufig zu lange, sind zu diffizil, nicht digital und die Formulare unverständlich. Die größten **Entlastungen** könnten bereits durch eine **verständlichere Sprache, einheitliche Begriffe bei Formularen und Hinweisblättern** sowie durch **besseres Informationsmaterial** und einen **besseren Informationszugang** erzielt werden. Aber auch eine **bessere Erreichbarkeit und Auskunftsfähigkeit der Bewilligungsstellen** oder **digitale Antragsverfahren mit Online-Formularen** würden unnötige Bürokratie einsparen.

Letztlich liegt in der Komplexität der Gesamtverfahren auch eine Gefahr für die Betriebe, da möglicherweise Fehler passieren, die einen Verstoß gegen Fördermittelbedingungen zur Folge haben können. Dabei ist das Kernproblem, dass auch unbeabsichtigte Verstöße (z.B. versehentlich unvollständige Angaben im Förderantrag) gegen Fördermittelbedingungen regelmäßig zum Widerruf von Fördermittelbescheiden und damit bereits ausgezahlter Fördermittel führen.

## Vertrauen in Unternehmen ist Grundlage von Wirtschaft

Die Bundesregierung muss sich auf ein **wirksames Belastungsmoratorium** verständigen., denn in der Summe der gesetzlichen Anforderungen an die Unternehmen zeigt sich mittlerweile, dass auch vorgenannte **Grundsatzbeschlüsse nicht die erwünschten Verbesserungen bringen**. Von den Unternehmen wird von einem Bürokratieabbau nichts wahrgenommen, weil immer neue Regulierungen hinzukommen.

Für **zwei Jahre** sollte sich der Gesetzgeber darauf verständigen, **neue Belastungen zu vermeiden** und allenfalls dann zu beschließen, wenn ihre **bürokratiearme Umsetzung gewährleistet** ist und gleichzeitig **Prozesse und Verfahren vereinfacht** werden. Neue Regularien mit Berichtspflichten (Lieferketten-gesetz, Nachhaltigkeitsberichterstattung) sind Ausdruck eines großen **Misstrauens gegenüber Bürgerinnen und Bürgern, sowie Unternehmen** generell. Statt Fehlverhalten Einzelner zu sanktionieren, werden umfassende und zeitaufwändige Berichtspflichten eingeführt, deren Kontrolle und Sichtung wiederum zu mehr staatlicher Aufgaben und Bürokratie führt.

## Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin und dem Stammhaus in Bonn in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

**Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland:** Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 470.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 95.000 Auszubildende aus und machen einen Umsatz von rund 220 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der Mobilität in Deutschland.

## Kontakt

Stefan Laing  
Fachreferent Rechtsabteilung

Marcel Bürger  
Politischer Referent

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Franz-Lohe-Straße 21  
53129 Bonn

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.  
Zentralverband (ZDK)  
Markgrafenstraße 35  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 228 9127 227  
E-Mail: [laing@kfzgewerbe.de](mailto:laing@kfzgewerbe.de)

Telefon: +49 (0) 30 817 2024 41  
E-Mail: [buerger@kfzgewerbe.de](mailto:buerger@kfzgewerbe.de)

Internet: [www.kfzgewerbe.de](http://www.kfzgewerbe.de)

**Stand 22.04.2024**

