



## **Forderungen und Erwartungen des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) zur Bundestagswahl 2017**

Mit wichtigen Forderungen und Erwartungen an die kommende Bundesregierung macht der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) die Position der fast 38 000 überwiegend kleinen und mittelständischen Autohäuser und Werkstätten deutlich. Die Kernthemen: die Diesel-Debatte in der Verkehrs- und Umweltpolitik, Digitalisierung, technische Fahrzeugüberwachung, Berufsbildung und Entbürokratisierung. Die Forderungen im Einzelnen:

### **Rechtssicherheit für die Nutzung von Dieselfahrzeugen**

Die Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verunsichert Autohandel und Verbraucher. Der Diesel ist im Hinblick auf Klimaschutz und Einhaltung der europäischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte auf absehbare Zeit nicht zu ersetzen. Dringend geboten sind klare Aussagen der Politik, die den Autofahrern Rechtssicherheit für das Benutzen ihrer Fahrzeuge geben. Gefordert ist eine Politik mit Augenmaß, die neben berechtigten Umweltanliegen auch die Mobilitätsbedürfnisse der Steuerzahler berücksichtigt. Das Auto ist nach der Immobilie die teuerste, oft mühsam zusammengesparte private Anschaffung. Der Staat verliert jede Glaubwürdigkeit, wenn er auch junge Dieselfahrzeuge mit Fahrverboten belegt.

### **Lösungen für das Nachrüsten von Euro 5-Dieselfahrzeugen fördern**

Der ZDK spricht sich gegen Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge und für die Förderung der Entwicklung technisch funktionsfähiger Nachrüstlösungen zur Reduzierung des Stickoxid-Ausstoßes bei Euro 5-Dieselfahrzeugen aus. Hier sind insbesondere Autohersteller und Zulieferer, aber auch die Politik gefordert. Um die Akzeptanz bei den Autofahrern zu erhöhen und damit einen Markt dafür zu schaffen, sind Fördermaßnahmen zur Umrüstung notwendig, wie dies bereits erfolgreich bei Dieselpartikelfiltern geschehen ist. Das Kraftfahrzeuggewerbe steht bereit für die Umrüstung.



### **Politik zur Luftreinhaltung muss alle Verursacher einbeziehen**

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47 Abs. 4) ist festgelegt, dass Maßnahmen zur Luftreinhaltung entsprechend dem Verursacheranteil gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen. Hierzu zählt bei weitem nicht nur das Automobil. Das Umweltbundesamt (UBA) verzeichnet in den Jahren von 1990 bis 2014 einen Rückgang der Stickoxid-(NOx)-Emissionen um über 1,6 Millionen Tonnen oder 57,6 Prozent. Der gesamte Feinstaubausstoß in Deutschland ist laut dem UBA von 1995 bis 2014 um rund 30 Prozent von 316 000 Tonnen auf 221 000 Tonnen gesunken. Bei der Feinstaubbelastung haben die Industrieprozesse den Löwenanteil (rund 38%), gefolgt von der Landwirtschaft (rund 24%). Dann erst folgen Haushalte und Kleinverbraucher sowie der Straßenverkehr (jeweils rund 14%). Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu beachten. Die kommunale Verkehrspolitik ist im Hinblick auf die Maßnahmen zur Luftreinhaltung zu überprüfen. Grüne Welle und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss bringen beispielsweise eine Reduktion der Stickoxidemissionen um fast ein Drittel. Dieses Potenzial muss in allen Städten genutzt werden.

### **Planungs- und Rechtssicherheit für den Betrieb von Fuhrparks**

Die Fahrzeugflotten vieler Handwerker bestehen heute überwiegend aus dieselbetriebenen Transportern und Kleinlastwagen mit einer jährlich geringen Kilometer-Laufleistung. Aufgrund handwerkstypischer Ein- und Umbauten haben die Fahrzeuge einen hohen Wert und werden möglichst lange genutzt. Fahrverbote für diese Fahrzeuge würden zu erheblichen Umsatzeinbußen führen und die kleinteilige, zumeist auf die jeweiligen Stadtteile ausgerichtete Wirtschaftsstruktur des Handwerks gefährden.

Auch die Fuhrparks von Firmen, deren Mitarbeiter viel unterwegs sind, bestehen fast ausschließlich aus sparsamen, wenig CO<sub>2</sub> ausstoßenden Dieselfahrzeugen. Diese Unternehmen benötigen ebenfalls Planungssicherheit und Vertrauensschutz.

### **Wahrung der Balance zwischen Markt und Regulierung in der Automobilwirtschaft**

Bei der Etablierung alternativer Antriebe dürfen weder der aktuelle Fahrzeugbestand noch die derzeitige Kundennachfrage außer Acht gelassen werden. Anreize durch Regulierung sollten der



Nachfrage, Infrastruktur und Verfügbarkeit alternativer Antriebsformen entsprechend geschaffen werden. Der Fokus sollte hierbei nicht allein auf die E-Mobilität ausgerichtet werden. Andere Alternativen, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren und Ressourcen schonen, z.B. Gas und Kraftstoffe aus regenerativen Quellen, sind zu berücksichtigen. Ein Verbot bestimmter Antriebstechnologien darf es nicht geben. Verantwortungsvolle Umweltpolitik muss technologieoffen sein.

### **Stärkung des Wettbewerbsrechts für eine digitalisierte Wirtschaft**

Angesichts der zunehmenden Digitalisierung auch von Pkw muss das Wettbewerbsrecht eine Gleichberechtigung aller Marktteilnehmer beim Datenzugriff durchsetzen und die Etablierung von Datenmonopolen durch die Industrie verhindern. Das Kfz-Gewerbe darf nicht abhängig werden von der Automobilindustrie, sondern benötigt einen uneingeschränkten und direkten Zugriff auf die Daten im Kraftfahrzeug, um zukunftsorientierte Geschäftsmodelle umsetzen zu können. Darüber hinaus ist ein passfähiger Rechtsrahmen für den Austausch und die Nutzung digitaler personenbezogener und nicht personenbezogener Daten zu schaffen.

### **Breitbandversorgung sicherstellen, digitale Investitionen fördern**

Für die Betriebsstandorte des Kfz-Gewerbes muss ein flächendeckender Internetzugang mit hinreichenden Bandbreiten im Gigabit-Bereich bei Gewährleistung der Netzneutralität sichergestellt werden. Für die vernetzte Mobilität ist ein flächendeckendes 5G-Funknetz unabdingbar.

Im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung der Wirtschaft sollten Förderprogramme für die Ausstattung kleiner und mittelständischer Unternehmen mit zeitgemäßer Technologie aufgelegt werden, bei Autohäusern und Kfz-Werkstätten etwa für Powerwalls im Verkauf oder Tablets für die Reparaturannahme.

### **Einbindung des Kfz-Gewerbes in das Gesamtkonzept der technischen Fahrzeugüberwachung**

Das Kfz-Gewerbe ist in Deutschland seit vielen Jahrzehnten eine tragende Säule der technischen Fahrzeugüberwachung. Im Rahmen des dualen Systems werden von anerkannten Werkstätten



Sicherheitsprüfungen (SP), Abgasuntersuchungen (AU) und Gasanlagenprüfungen (GAP) durchgeführt. Darüber hinaus kann der Autofahrer auch Hauptuntersuchungen (HU) in Kfz-Werkstätten, die Prüfstützpunkte (PSP) sind, durchführen lassen. Die hohe Qualität der technischen Fahrzeugüberwachung in Kfz-Werkstätten wird durch die Anerkennung und Überwachung der PSP seitens der Kfz-Innungen als der im Regelfall zuständigen Stellen gewährleistet. Auch und gerade im Interesse der Verbraucher muss dieses bewährte System zur technischen Fahrzeugüberwachung in Deutschland auf Dauer erhalten bleiben. Die Einbindung des Kfz-Gewerbes in den Gesamtkomplex der technischen Fahrzeugüberwachung ist hierfür unabdingbar.

### **Berufliche Bildung stärken, Bildungszentren fördern**

Neben der dualen Ausbildung der Berufe Kfz-Mechatroniker/-in sowie Automobilkaufmann/-frau ist auch die berufliche Fort- und Weiterbildung im Kfz-Gewerbe als Grundpfeiler für den Erhalt der fast 38 000 überwiegend kleinen und mittelständischen Kfz-Betriebe auszubauen und zu stärken.

Um die Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung zu sichern, muss die anerkannt hohe Zukunfts- und Innovationsleistung der Kfz-Bildungs- und Kompetenzzentren durch Bereitstellung entsprechender Fördermittel weiter gestärkt werden.

Für die Aufrechterhaltung unseres anspruchsvollen dualen Ausbildungssystems ist es zwingend notwendig, die Fachkompetenz des Lehrpersonals auf höchstem Niveau zu gewährleisten und die Kontinuität in der Ausbildung durch qualifizierten Lehrkräfte-Nachwuchs zu sichern.

### **Hände weg vom Meisterbrief**

Der Meisterbrief als qualitative Berufszugangsvoraussetzung im Handwerk muss erhalten bleiben. Durch die Bestrebungen aus Brüssel darf die Qualität der deutschen Kfz-Meisterausbildung nicht nivelliert werden. Gerade im Bereich der beruflichen Aus-, Fort- und Weiterbildung müssen in der EU weiterhin strikt die Leitlinien der Subsidiarität gelten. Andernfalls steht die Qualität des international anerkannten und bewunderten dualen



Ausbildungssystem in Deutschland zur Disposition. Dies muss mit dem Gewicht der deutschen Stimme in Europa verhindert werden.

### **Bürokratie abbauen, überbordenden Verbraucherschutz eindämmen**

Die Gängelung der Unternehmen durch immer kleinlichere Vorschriften und die Verpflichtung zu extensiven Informationshinweisen, die kaum ein Verbraucher noch liest, geschweige denn versteht, nimmt auf nationaler wie europäischer Ebene überhand.

So dient die komplizierte und unpräzise formulierte Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vor allem dazu, notorischen Abmahnern unter dem Deckmantel des Umweltschutzes zu einem lukrativen Einkommen durch die systematische Verfolgung völlig verunsicherter Kfz-Betriebe zu verhelfen.

Die drohende erneute Verschärfung des Kaufrechts auf europäischer Ebene zu Lasten der Wirtschaft droht unter anderem dem Automobilhandel das Leben noch schwerer zu machen. Der ZDK erwartet und fordert, dass die deutsche Politik ihren Einfluss hiergegen geltend macht.

### **Das Bezahlen mit Bargeld nicht einschränken**

Die im Frühjahr 2016 von Bundesfinanzminister Schäuble vorgeschlagene Bargeldobergrenze darf kein Inhalt der nächsten Legislaturperiode werden. Im Kfz-Gewerbe sind hohe Barsummen zum Warenkauf, insbesondere Gebrauchtwarenkauf, üblich und im Sinne einer Geschäftsabwicklung Zug um Zug für beide Parteien sinnvoll. Bereits heute besteht bei hohen Bargeldzahlungen für Kfz-Händler im Sinne des Geldwäschegesetzes eine Vielzahl an Kontroll- und Dokumentationspflichten, die in aller Regel vorbildlich erfüllt werden.