



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE



KFZ-INFO

Juni 2024

Mitteilungen der Innung
des Kraftfahrzeuggewerbes
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation	Seite	4-5
Handel	Seite	5-6
Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen	Seite	6-7
Handwerk / Technik / Umweltschutz	Seite	7-9
Berufsausbildung / Weiterbildung	Seite	9-10
Tankstellen	Seite	11-12
Betriebswirtschaft / Steuern	Seite	12

Impressum

Herausgeber:

Wirtschaftsgesellschaft der Innung des
Kraftfahrzeuggewerbes, Rhein-Neckar-Odenwald mbH

Geschäftsstelle:

68309 Mannheim, Chemnitzer Straße 10
Tel. 06 21/4 96 73-0, Fax 06 21/496 73 29

Obermeister:

Dietmar Clysters, 68535 Edingen-Neckarhausen,
Rosenstraße 2

Redaktion:

Dietmar Clysters, Harald Gross,
Hans Busalt, Thomas Bauer

Konzeption & Gestaltung:

Woche Verlag GmbH, Edisonstraße 14, 68309 Mannheim

Druck:

Brückmann Druck & Werbetechnik, 68519 Viernheim

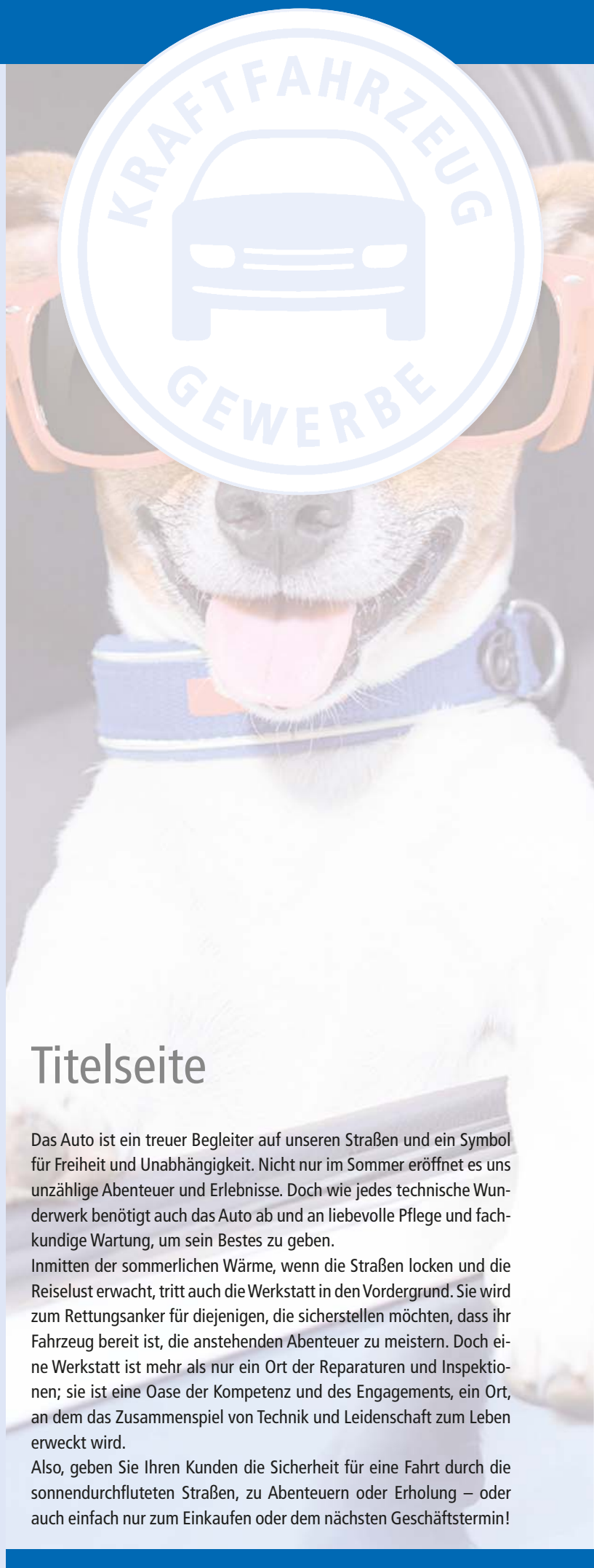
Erscheinungsweise 1x monatlich.

Titelseite

Das Auto ist ein treuer Begleiter auf unseren Straßen und ein Symbol für Freiheit und Unabhängigkeit. Nicht nur im Sommer eröffnet es uns unzählige Abenteuer und Erlebnisse. Doch wie jedes technische Wunderwerk benötigt auch das Auto ab und an liebevolle Pflege und fachkundige Wartung, um sein Bestes zu geben.

Inmitten der sommerlichen Wärme, wenn die Straßen locken und die Reiselust erwacht, tritt auch die Werkstatt in den Vordergrund. Sie wird zum Rettungsanker für diejenigen, die sicherstellen möchten, dass ihr Fahrzeug bereit ist, die anstehenden Abenteuer zu meistern. Doch eine Werkstatt ist mehr als nur ein Ort der Reparaturen und Inspektionen; sie ist eine Oase der Kompetenz und des Engagements, ein Ort, an dem das Zusammenspiel von Technik und Leidenschaft zum Leben erweckt wird.

Also, geben Sie Ihren Kunden die Sicherheit für eine Fahrt durch die sonnendurchfluteten Straßen, zu Abenteuern oder Erholung – oder auch einfach nur zum Einkaufen oder dem nächsten Geschäftstermin!



Innung

Ehrenobermeister Dieter Ernst im Alter von 87 Jahren verstorben

Am Montag, den 13. Mai 2024 verstarb Dieter Ernst nach Krankheit im Alter von 87 Jahren. Der langjährige Obermeister der Kraftfahrzeuginnung Rhein-Neckar-Odenwald prägte die Geschicke und Entwicklung der KFZ-Innung maßgeblich und entwickelte diese zur zweitgrößten Innung der Branche in Baden-Württemberg.

Der gelernte Diplom Ingenieur und Inhaber des gleichnamigen Autohauses in Mannheim und Betrieben in der Region, engagierte sich seit 1974 in der Innung.

Zuerst als Presssprecher, später als Vorstandsmitglied und ab 1980 bis zum Jahr 2010 als Obermeister.

Unter seiner Regie wuchs die Innung auf 550 Mitgliedsbetriebe an. Gemeinsam mit dem damaligen Geschäftsführer Günter Becker und dem Vorstand plante er den Bezug eigener Räumlichkeiten für die Geschäftsstelle, und stellte somit die Weichen für die Zukunft sowie eine effektive Mitgliederbetreuung. Später war er maßgeblich an der Planung und Umsetzung der neuen Büroräume in Mannheim-Vogelstang verantwortlich. Diese ist heute noch Anlaufstelle für die Mitglieder aus dem Innungsgebiet Rhein-Neckar-Odenwald. Deren Interessen vertrat er auch als Delegierter im Landesverband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg.

Neben seiner Tätigkeit im Kfz-Gewerbe vertrat er die Innung in weiteren Handwerksorganisationen.

Bereits 1979 wurde er in die Vollversammlung der Handwerkskammer gewählt und gehörte dem Vorstand der Handwerkskammer Mannheim Rhein-Neckar-Odenwald bis 2004 an. Sein Engagement wurde 1997 mit der Silbernen und im Jahr 2007 mit der Goldenen Ehrennadel des Handwerks – eine der höchsten Auszeichnungen, gewürdigt.

In die Kreishandwerkerschaft wurde Dieter Ernst ab 1980 zuerst als Delegierter und ab 1982 bis zum Jahr 2023 als Vorstandsmitglied gewählt. Der Bundesverband Kreishandwerkerschaften ehrte ihn im vergangenen Jahr für sein herausragendes Engagement.

Die Grundlagen für seinen beruflichen Werdegang legte er mit einer Leh-

re bei den Heinrich Lanz Werken (heute John Deere). Anschließend studierte er Maschinenbau an der Fachhochschule für Technik in Mannheim. Als junger Ingenieur machte Ernst seine ersten Erfahrungen bei Mercedes Benz in Untertürkheim und im Anschluss bei der Audi Niederlassung in München. Im Jahr 1962 ging er in das elterliche Unternehmen zurück.

Im Jahr 1970 hat Dieter Ernst die Geschäftsführung des Familienbetriebs VW/Audi Ernst in der Käfertaler Straße in Mannheim übernommen. Unter seiner Leitung entwickelte sich der 1925 gegründete Betrieb erfolgreich weiter und expandierte in der Region.

Im sozialen Bereich engagierte er sich bei zahlreichen Einrichtungen und Organisationen. Er hatte im Verwaltungsbeirat im Johann Peter Hebel Kinder- und Waisenheim immer ein offenes Ohr für die Belange der Kinder und Jugendlichen. Als Rotarier im Rotary Club Mannheim-Kurpfalz zeichnete er für den Bereich „Berufsdienst“ und das damit zusammenhängende soziale Engagement verantwortlich.

Wenn es seine zahlreichen Termine zuließen, widmete er sich der Musik. In jungen Jahren hatte er ein Gesangsstudium absolviert und seine Leidenschaft galt dem Klavierspielen und dem Besuch von klassischen Konzerten.

Das Handwerk verliert mit Ehrenobermeister Dieter Ernst einen ehrlichen, fairen und sehr engagierten Menschen, der immer ein offenes Ohr für die Belange seiner Mitmenschen hatte. Sein Einsatz ging weit über das „Normale“ hinaus. Seine Meinung und Einschätzung wurde gerne gehört. Damit prägte Dieter Ernst nicht nur „seine“ Innung“ sondern sein Umfeld insgesamt sehr positiv. So wird er in Erinnerung bleiben.



Die Kraftfahrzeuginnung Rhein Neckar Odenwald trauert um ihren Ehrenvorsitzenden

Dieter Ernst

Der Verstorbene war von 1980 bis 2010 Obermeister der Kfz Innung Rhein-Neckar-Odenwald. Darüber hinaus vertrat er über viele Jahre die Interessen des regionalen Kfz Gewerbes als Vorstandsmitglied bei der Handwerkskammer Mannheim, als Vorstand der Kreishandwerkerschaft und Delegierter des Kfz Landesverbandes Baden-Württemberg.

Herr Ernst hat durch seine ehrenamtliche Tätigkeit und seinen persönlichen Einsatz die Kfz Innung nachhaltig geprägt.

Mit Dieter Ernst verliert das Kraftfahrzeuggewerbe eine große Persönlichkeit. Wir sind ihm zu großen Dank verpflichtet und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Dietmar Clysters
Obermeister

Harald Gross
Geschäftsführer

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Wahlen bei der Delegiertenversammlung unseres Verbandes:

Präsident Michael Ziegler im Amt bestätigt, fünf neue Mitglieder im Geschäftsführenden Vorstand

Präsident Michael Ziegler (Innung Region Stuttgart) ist bei der Delegiertenversammlung unseres Verbandes einstimmig für weitere drei Jahre im Amt bestätigt worden.

Ebenfalls einstimmig wiedergewählt wurden die beiden Vizepräsidenten Rainer Biedermann, Obermeister der Innung Hohenlohe Franken, und Ludger Wendeler, Obermeister der Innung Göppingen, sowie die weiteren Vorstandsmitglieder Alfred Hubert (Rhein-Neckar-Odenwald), Birgit Leicht (Innung Bruchsal), Frank Schumacher (Direktmitglied Tankstellen), Werner Vogel (Innung Bodensee-Hochrhein-Schwarzwald) und Petra Wieseler (Innung Ulm).

Neu in den Geschäftsführenden Vorstand gewählt wurden Hansjörg Brutschin, Obermeister der Innung Freiburg, Dieter Burkart, Obermeister der Innung Mittelbaden, Thomas Meier, Obermeister der Innung Heilbronn-Öhringen, Bettina Schmauder (Innung Nürtingen-Kirchheim unter Teck) und Frank Schnierle, stellvertretender Obermeister der Innung Region Stuttgart, der für Torsten Treiber (Obermeister der Innung

Region Stuttgart) nachrückt, der nicht mehr für den Geschäftsführenden Vorstand kandidierte.

Zu Rechnungsprüfern gewählt wurden die Herren Rodger Baier (Innung Schwäbisch-Gmünd) und Udo Cunzemann (Innung Hohenlohe-Franken), der auf Karlheinz Spring (Innung Hohenlohe-Franken) folgt.



Was bewegt die Betriebe im Land? – Ergebnisse der ZDH-Umfrage

Das Europäische Parlament hat am 23.04.2024 den Bericht zum Recht auf Reparatur angenommen. Unsere Verbandsorganisation begrüßt diese Entscheidung grundsätzlich. Wichtig war, dass dem Kfz-Gewerbe kein verbindliches Reparaturformular auferlegt wurde, da dies zu einer erheblich erhöhten Bürokratiebelastung für die Betriebe geführt hätte, ohne den Kundinnen und Kunden einen Mehrwert zu bieten. Ferner war von besonderer Bedeutung, dass jeglicher (negativer) Einfluss auf die Sachmängelhaftung, mithin eine Verlängerung des Gewährleistungszeitraums im Falle einer Nachbesserung (Reparatur) einmalig um 12 Monate, verhindert werden konnte. Dies ist als großer Erfolg der Arbeit von Landesverband und ZDK zu werten – wir hatten dazu mehrere direkte Gespräche mit EU-Abgeordneten geführt.

Obwohl die Richtlinie auf den Automobilsektor keine unmittelbaren Auswirkungen hat, ist die Annahme dieses Beschlusses durch das Plenum des Europäischen Parlaments als positiver Trend und bedeutender Schritt nach vorn zur Förderung eines fairen Wettbewerbs zu werten, welche zukünftig auch beim Zugang zu Reparaturinformationen



und -tools für Kfz-Reparaturen eine wichtige Rolle spielen könnte: Die Richtlinie enthält eine deutliche Verpflichtung der vom „Recht auf Reparatur“ betroffenen Hersteller, „keine Hardware- oder Softwaretechniken einzusetzen, die die Reparatur von Waren (...) behindern, es sei denn, dies ist durch legitime und objektive Faktoren wie den Schutz der Rechte des geistigen Eigentums nach Unionsrecht und nationalem Recht gerechtfertigt.“ Weiter:

„Hersteller behindern insbesondere die Verwendung von Originalersatzteilen, gebrauchten Ersatzteilen, kompatiblen Ersatzteilen oder Ersatzteilen, die mittels 3D-Druck hergestellt wurden, durch unabhängige Reparaturbetriebe nicht, wenn diese Ersatzteile den Anforderungen des EU-Rechts bzw. des nationalen Rechts, bspw. den Anforderungen an die Produktsicherheit oder in Bezug auf das geistige Eigentum, entsprechen.“

Insbesondere die Verpflichtung der vom „Recht auf Reparatur“ betroffenen Hersteller zur Weitergabe von reparaturrelevanten Informationen kann für das Kfz-Gewerbe als erstes Signal des europäischen Gesetzgebers gedeutet werden, dass zukünftig auch Autohersteller ver-

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Fortsetzung von Seite 4

pflichtet werden könnten, freien Werkstätten den Zugang zu Fahrzeugdaten ohne Softwarehindernisse zu ermöglichen. In der Vergangenheit wurde bereits mehrfach in der Kommunikation mit politischen Mandatsträgern dargestellt, dass Softwarehindernisse den Zugang zu Fahrzeugdaten erschweren, die Reparaturmöglichkeiten insbesondere für kleine und unabhängige KFZ-Betriebe erheblich beeinträchtigen und insoweit auch innovative Lösungen für die Instandhaltung und Reparatur von Fahrzeugen verhindern.

„Die Entscheidung des Europäischen Parlaments ist ein bedeutender Fortschritt für die Verbraucher und die gesamte Automobilwirtschaft“, kommentierte Dr. Kurt-Christian Scheel, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). „Sie ebnet den Weg für mehr Transparenz und Fairness beim Zugang zu Reparaturin-

formationen und -tools, was sowohl den Verbrauchern als auch den Werkstätten zugutekommen wird.“ Besonders problematisch sind nach wie vor Softwarehindernisse, die den Zugang zu Fahrzeugdaten für Werkstätten erschweren. Diese Software-Hürden behindern nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere kleinerer Betriebe, sondern gefährden auch die Wahlfreiheit der Verbraucher und verhindern innovative Lösungen für die Instandhaltung und Reparatur von Fahrzeugen.

Der ZDK fordert daher die Europäische Kommission dringend auf, entschlossene Maßnahmen zu ergreifen, um dieses Problem anzugehen. Eine sektorspezifische Regelung zu Fahrzeugdaten ist unerlässlich, um faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer zu gewährleisten und damit die auch Interessen der Verbraucher zu schützen.

Handel

DAT-Barometer im April 2024:

Schwerpunkt Bestand

Die Elektrifizierung des Pkw-Bestandes schreitet voran, aber in verhaltenem Tempo. Um die Klimaziele zu erreichen, hilft jeder neue, rein batterieelektrische Pkw (BEV), denn rein rechnerisch sind dies Null-Emissionsfahrzeuge. Hinzu kommt: Die Automobilhersteller müssen große Stückzahlen an BEV auf die Straße bringen, um die europäischen CO₂-Vorgaben für ihre Flotte zu erfüllen. Sonst drohen empfindlich hohe Strafzahlungen. Allerdings bleibt bei großem Angebot die Nachfrage nach BEV verhalten. In den ersten drei Monaten dieses Jahres haben sich 29.000 Privatpersonen für ein neues und – man beachte – etwas über 31.000 für ein gebrauchtes BEV entschieden. Im Vergleichszeitraum 2023 waren es noch über 43.000 neue und nur knapp 16.000 gebrauchte BEV.

Treiber für den BEV-Markt sind vor allem gewerbliche Neuzulassungen. Von diesen wurden seit Jahresbeginn etwas über 52.000 BEV, vor einem Jahr mit rund 51.500 Einheiten nur geringfügig weniger zugelassen. Aufgrund dieser weiterhin relativ niedrigen Stückzahlen bleibt der Pkw-Bestand in Deutschland mit weit über 90 Prozent ein Verbrennerbestand, der fest in den Händen von Endverbrauchern ist. Und vor allem die gilt es, für Elektromobilität zu begeistern. Dass die Durchdringung von neuen Technologien im Pkw-Bestand funktionieren kann, zeigt u. a. das Beispiel der LED-Scheinwerfertechnik. Aber für die ist am Ende des Tages auch keine Ladeinfrastruktur und keine neue Antriebstechnologie notwendig gewesen.

Pkw-Bestand weiter von Verbrennern geprägt:

Im Gegensatz zu den Pkw-Neuzulassungen ist der Pkw-Bestand deutlich von Verbrennern geprägt. Weit über 90 Prozent aller 49,1 Mio. Pkw in Deutschland waren zum Stichtag 01.01.2024 mit einem Verbrennermotor ausgestattet. Darunter vor allem Benziner, die mit 62 Prozent den größten Anteil hatten. 29 Prozent entfielen auf Diesel-Pkw. Plug-

In-Hybride machten 2,0 Prozent aller Pkw im Bestand aus, rein batterieelektrische Pkw (BEV) 3,0 Prozent. Das sind in absoluten Zahlen ausgedrückt 1,4 Mio. E-Autos, die ausschließlich über eine Batterie angetrieben werden. Unter die restlichen 4,0 Prozent fallen Fahrzeuge mit anderen Antrieben wie Gas, Wasserstoff, aber vor allem auch Mildhybride.

Überwiegende Mehrheit der Pkw sind in privater Hand:

Betrachtet man den Pkw-Bestand zum Stichtag 1.1.2024, so sind mehrere Faktoren auffällig. Wichtigste Zahl hierbei: 88 Prozent aller Pkw bzw. rund 43 Mio. waren auf private Halter zugelassen. Nach Antriebsarten unterteilen sie sich mit zwei Dritteln Benziner, 27 Prozent Dieseln und 2,0 Prozent BEV ganz anders als die gewerblichen Zulassungen. Diese machen von allen 49 Mio. Pkw nur 5,7 Mio. Pkw aus und verteilen sich zu 30 Prozent auf Benziner, 39 Prozent Diesel und 10,0 Prozent BEV. PHEV kommen auf 9,0 und ein nicht unerheblicher Anteil von 12 Prozent entfällt auf Fahrzeuge, die vor allem wegen ihres Mildhybridantriebs strenggenommen den Verbrennern zugeordnet werden müssten.

Schwund von E-Fahrzeugen in der Statistik weiter sechsstellig:

Auffällig bei der Betrachtung der rein batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) und Plug-In-Hybride (PHEV) im Pkw-Bestand ist, dass deren Mengen sich anders entwickeln, als die Neuzulassungen es vermuten lassen. So wurden im gesamten Jahr 2023 524.219 BEV und 175.724 PHEV neu zugelassen. Rein rechnerisch müsste der Pkw-Bestand um diese Menge gewachsen sein. In der Realität ergibt sich allerdings eine deutliche Differenz. So „fehlten“ zum Stichtag 01.01.2024 im Vergleich zum 01.01.2023 knapp 130.000 BEV und rund 120.000 PHEV. Leider geben die Zahlen des KBA nicht preis, wieviel Prozent davon auf Totalschäden, Abmeldungen, Stilllegungen oder Exporte fallen.

Handel

BEV und PHEV sorgen nur bedingt für Frühjahresbelebung

Der März ist stets ein starker Zulassungsmonat. Aber isoliert betrachtet und im Vergleich zum Vorjahresmonat sind insbesondere die Zahlen von rein batterieelektrischen Pkw mit -29 Prozent stark zurückgegangen. Wa-



ren es im März 2023 noch 44.125 BEV-Neuzulassungen, kamen aktuell nur 31.384 Einheiten neu in den Markt. Auch hier lohnt sich der Blick auf die Verteilung nach privaten und gewerblichen Zulassungen. Im März 2023 haben sich rund 20.000 Endverbraucher für ein BEV entschieden, ein Jahr später waren es noch etwas über 11.000. PHEV bleiben seit dem Ende der Förderung auf konstant niedrigem Niveau.

Technologie-Durchdringung im Pkw-Bestand:

Im Pkw-Bestand dauert es eine gewisse Zeit, bis neue Technologien sichtbar werden – wie etwa der Durchdringungsgrad von Xenon- und LED-Scheinwerfern. Hierbei werden nur Fahrzeuge analysiert, die im jeweiligen Betrachtungsjahr bis zu fünf Jahre alt waren. Während die Xenon-Technologie immer seltener bei den modernen Fahrzeugen auftritt, nimmt der Anteil der mit LED-Scheinwerfern ausgestatteten Pkw stetig zu. 2017 verfügten nur 1,0 Prozent aller Pkw bis zu einem Alter von maximal fünf Jahren über diese Technologie. Im Jahr 2023 waren es bereits 21 Prozent.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Vorvertragliche Information ist das A und O beim GW-Verkauf:

Unvollständiger Schlüsselsatz

Obwohl das „neue Kaufrecht“ schon seit mehr als zwei Jahren gilt, liegt bislang kaum Rechtsprechung mit Bezug zu den neuen Regelungen vor. Daher berichten wir heute über ein Urteil des Amtsgerichts (AG, Az.: 17 C 79/23 Schöneberg), dem entnommen werden kann, wie wichtig es ist, Verbraucher bereits vorvertraglich über jede Abweichung des Fahrzeugs von den objektiven Anforderungen zu informieren und diese dann anschließend im Kaufvertrag ausdrücklich und gesondert mit dem Käufer zu vereinbaren.

Sachverhalt

Ein Verbraucher erwarb Anfang 2023 bei einem Gebrauchtwagenhändler einen gut 4 ½ Jahre alten Audi A6. Bei der Übergabe des Fahrzeugs unterschrieb der Käufer ein Auslieferungsprotokoll, in dem die Anzahl der übergebenen Fahrzeugschlüssel mit „zwei“ angegeben wurde. Laut Betriebsanleitung bestand der ursprüngliche Schlüsselsatz aus zwei Funk-/Komfortschlüsseln sowie einem Notschlüssel. Kurz Zeit später wies der Käufer den Händler darauf hin, dass laut Bordprogramm/Infotainment für das Fahrzeug drei Schlüssel angelernt worden seien und ihm auf Nachfrage bei Audi O. mitgeteilt worden sei, dass eine Deaktivierung des dritten Schlüssels nicht in vollem Umfang möglich sei und das Auto selbst mit einem deaktivierten Schlüssel geöffnet werden könne. Er forderte den Händler daraufhin unter Fristsetzung erfolglos auf, den Mangel zu beseitigen, später dann zum Austausch des Schlosses und zur Verfügungstellung neuer Schlüssel. Im Juni 2023 ließ

der Käufer in einer Drittwerkstatt neue Schließzylinder einbauen und verlangte vom Händler Erstattung der hierfür aufgewendeten Kosten. Der Händler verteidigte sich damit, dass er das Fahrzeug im Rahmen einer Auktion mit nur zwei Schlüsseln erworben habe und auch der Vorbesitzer lediglich zwei Originalschlüssel besessen hätte. Er hielt einen Austausch der gesamten Schließanlage aus Sicherheitsgründen für nicht erforderlich, weil eine missbräuchliche Verwendung des dritten Schlüssels unter diesen Umständen nicht zu befürchten sei. Außerdem sei er nicht verpflichtet gewesen, vor Verkauf des Fahrzeugs über das Infotainment zu prüfen, wie viele Schlüssel angelernt worden seien. Dem Käufer hätte es im Übrigen freigestanden, auf den Abschluss einer entsprechenden Beschaffenheitsvereinbarung hinzuwirken.

Entscheidung des Gerichts

Das sah das Gericht anders und sprach dem Käufer den geltend gemachten Schadensersatzanspruch zu.

Aus den Entscheidungsgründen ergibt sich folgendes:

1. Ein Auslieferungsprotokoll stellt keine Beschaffenheitsvereinbarung über ein bestimmtes Merkmal der Kaufsache dar (hier: der Anzahl der vom Händler geschuldeten Fahrzeugschlüssel), sondern lediglich eine Feststellung zu den neben dem Fahrzeug tatsächlich übergebenen Unterlagen sowie dem übergebenen Zubehör (hier: die Anzahl der übergebenen Fahrzeugschlüssel).

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Fortsetzung von Seite 6

2. Ein fehlender, aber im Bordprogramm angelernter Schlüssel, stellt eine Abweichung von der „üblichen Beschaffenheit“ eines Fahrzeugs dar. Der Käufer eines Fahrzeugs darf schon aus versicherungsrechtlichen Gründen erwarten, dass der Händler ihm entweder alle (angelernten) Schlüssel aushändigt (unabhängig davon, ob es sich dabei um einen weiteren Funk-/Komfortschlüssel oder den mechanischen Notschlüssel handelt) oder ihn auf das Fehlen eines Schlüssels hinweist. Das gilt auch dann, wenn es sich bei dem Fahrzeug um einen Gebrauchtwagen handelt.
3. Ist der Käufer ein Verbraucher, muss der Händler ihn vorvertraglich über jede Abweichung von den objektiven Anforderungen informieren und die Abweichung anschließend ausdrücklich und gesondert mit dem Verbraucher im Kaufvertrag vereinbaren. Das gilt auch für den Fall, dass die Vertragsparteien über ein Merkmal, das von den objektiven Anforderungen abweicht, eine Beschaffenheitsvereinbarung treffen wollen.
4. Durch die unberechtigte Nutzung des Notschlüssels (auch durch die Nachbestellung und das Inverkehrbringen von Ersatzschlüsseln) kann eine unmittelbare Zugriffsmöglichkeit auf das Fahrzeug geschaffen werden, welche die Gefahr des Missbrauchs durch Unbefugte in sich trägt. Derjenige, der eine Gefahrenlage – gleich welcher Art – schafft, ist nach ständiger BGH-Rechtsprechung aber grundsätzlich verpflichtet, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst zu verhindern. Da der Missbrauchsgefahr durch eine einfache, dem Händler zumutbare Abfrage im Bordprogramm des Fahrzeugs vorgebeugt werden kann, war der Händler – nach Ansicht des AG Schöneberg – vor Vertragsschluss zur Abfrage der Anzahl der angelernten Schlüssel über das Bordprogramm verpflichtet.
5. Führt die Deaktivierung eines mechanischen Notschlüssels nicht dazu, dass ein Unbefugter daran gehindert wird, das Auto mit dem

Schlüssel zu öffnen, kann der Käufer stattdessen Ersatz der Schließanlage bzw. Ersatz der hierfür von ihm aufgewendeten Kosten verlangen.

6. PRAXISTIPP

Nach dem neuen Kaufrecht müssen Verbraucher sowohl vorvertraglich als auch ausdrücklich und gesondert im Vertrag in einer Art und Weise über Abweichungen von den objektiven Anforderungen informiert werden, dass sie genau wissen, wovon in welchem Ausmaß abgewichen wird. Der bloße Hinweis „Anzahl der Fahrzeugschlüssel: 2“ kann zwar weiterhin verwendet werden, wenn es sich bei dem Käufer um einen Unternehmer handelt, würde den vorstehend genannten Anforderungen aber nicht genügen, wenn es sich bei dem Käufer um einen Verbraucher handelt. Er führt dem Verbraucher nämlich nicht vor Augen, dass ein Schlüssel fehlt.

In die vom ZDK unverbindlich empfohlenen Formulare „Dokumentation der Erfüllung der vorvertraglichen Informationspflichten beim Verkauf von Fahrzeugen oder Teilen/Zubehör“ und „Vereinbarung mit einem Verbraucher über Abweichungen der Kaufsache von einzelnen objektiven Anforderungen - Anlage zur Verbindlichen Bestellung /zum Kaufvertrag vom (...)“ könnte im Falle fehlender Fahrzeugschlüssel z.B. die nachfolgende Formulierung eingetragen werden.

Formulierungsvorschlag:

Fehlender Fahrzeugschlüssel

Das Fahrzeug wurde als Neuwagen mit ..X.. Fahrzeugschlüsseln ausgeliefert. Zwischenzeitlich sind nur noch ..Y.. von ..X.. Schlüsseln vorhanden.

Die ZDK-Formulare zur Sachmangelhaftung nach den neuen Regelungen ab 2022 (Stand: 01/2022) können auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Neue Luftqualitätsrichtlinie schafft

Flexibilität bei Ausnahmeregelungen zur Luftreinhaltung

Die aktuell vom Europäischen Parlament verabschiedete Luftqualitätsrichtlinie bietet nach Ansicht des Zentralverbands Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) genügend Flexibilität, um Fahrverbote möglichst zu vermeiden. So dürfen Städte bei vielen Stoffen an bis zu 18 Tagen im Jahr über dem Grenzwert liegen. Außerdem können sie besondere saisonale Gründe oder Gründe höherer Gewalt geltend machen, um von zusätzlichen Flexibilitäten Gebrauch machen zu können. „Diese Flexibilität ist entschei-

dend, um die praktische Umsetzung zum Schutz besonders empfindlicher und gefährdeter Bevölkerungsgruppen einerseits zu gewährleisten und andererseits Fahrverbote etwa für Berufspendler und Lieferverkehr möglichst zu vermeiden“, sagt ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel. „Auto-Mobilität ist ein wichtiges Gut und muss neben den technischen Möglichkeiten auch die Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit für die Nutzerinnen und Nutzer berücksichtigen.“

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Abgasnorm Euro 7 final beschlossen

Die neue Abgasnorm Euro 7 ist final beschlossen. Der EU-Rat hat am 12. April 2024 die Euro-7-Verordnung angenommen, in der Vorschriften über Emissionsgrenzwerte für Straßenfahrzeuge und die Haltbarkeit von Batterien festgelegt sind. E-Fuels finden keine Berücksichtigung.

Zwar muss die Verordnung noch unterzeichnet und durch Veröffentlichung im Gesetzesblatt in Kraft treten, doch ist dies reine Formsache. Gültig wird die neue Norm für Autos und Vans, die erstmals eine Typgenehmigung erhalten, erst 30 Monate nach Veröffentlichung im Gesetzesblatt. Dies dürfte dann also voraussichtlich frühestens gegen Ende 2026 der Fall sein. Fahrzeuge, die bereits über eine Typgenehmigung verfügen oder bei der Neuauflage eine bereits existente Typgenehmigung nutzen, müssen dann zwölf Monate später auf Euro 7 umgestellt werden. Bei Bussen, Lkw und Anhängern ist für die Euro 7-Umstellung eine Frist von vier Jahren für neue Typgenehmigungen und fünf Jahre für bereits bestehenden Typgenehmigungen vorgesehen.

Die neue Regelung, die im Grunde die heute gültige Euro-6-Norm weiterführt, bringt einige interessante Änderungen mit sich. Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor gelten weiterhin die bekannten Euro-6-Grenzwerte für Kohlenmonoxid, Stickoxide und Feinstaubpartikel. Auch die Testbedingungen, beispielsweise für den Kaltstart, bleiben unverändert. Allerdings werden Feinstaubpartikel in der neuen Norm nun auch ab einer Größe von 10 Nanometern gezählt. Die bisherige Grenze lag bei 23 Nanometern.

Neue Anforderungen werden in der Euro-7-Norm beispielsweise beim Abrieb von Reifen und Bremsen definiert. Für E-Autos gelten dabei sogar strengere Grenzwerte als für Autos mit Verbrennungsmotor oder Hy-

bridfahrzeuge. Vorgaben gibt es in Zukunft auch bei Dauerhaltbarkeitsanforderungen. Dies umfasst die Einhaltung der Kraftstoffverbrauchsangaben

Emissionsgrenzwerte oder die Lebensdauer von Traktionsbatterien, die in Elektro- und Hybridfahrzeugen eingesetzt werden. Nach fünf Jahren oder 100.000 gefahrenen Kilometern müssen die Akkus noch 80 Prozent der ursprünglichen Leistung besitzen. Nach acht Jahren oder 160.000 Kilometern sollen es mindestens 72 Prozent sein.

Insgesamt bleibt die befürchtete Verschärfung der Regelungen in der Euro-7-Norm, wie es z.B. die deutsche Regierung durchsetzen wollte, aus. Doch werden steigende Herstellungskosten pro Fahrzeug bereits durch die OEM signalisiert. Es wird ein Onboard-Monitoring-System (OBM) vorgeschrieben, das in der Lage sein soll, Emissionsüberschreitungen zu erkennen. Stickoxide (NO_x) sind über einen Sensor zu messen, Partikel (PM) dürfen über ein mathematisches Modell ermittelt werden. Zusätzlich sind alle Pkw mit einem On-Board Fuel Consumption Monitoring System (OBFCM) auszustatten, das den realen Verbrauch speichert. Somit entfällt die bisherige Ausnahmeregelung für reine Elektrofahrzeuge sowie gasbetriebene Fahrzeuge (CNG, LPG).

Weitere kostentreibende Maßnahmen bilden z.B. die Sicherstellung, dass Kilometerzähler, Einspritzsysteme, Antriebsbatterien, Emissionsminderungssysteme oder Steuergeräte nicht manipuliert werden können. Details und Ausführungsvorschriften sind hierzu aber noch festzulegen.



Ohne SERMI geht (fast) nichts!

Seit dem 1. April 2024 ist der Zugriff auf diebstahl- und sicherheitsrelevante Fahrzeug-OBDFunktionen sowie Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) in den Fahrzeugherstellerportalen und über die Hersteller-Diagnosegeräte gesperrt. Für den Zugriff auf diese Funktionen und Informationen benötigen Werkstätten zusätzlich ein personalisiertes elektronisches Zertifikat, welches bei der Konformitätsbewertungsstelle SERMA beantragt werden kann. Auch die Registrierung auf den jeweiligen Herstellerportalen ist mit entsprechendem Aufwand und verbundenen Kosten möglich. So oder so, der freie Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Daten ist nicht mehr möglich. Gewiss ist dies eine weitere Bürokratisierung im Verfahren zu SERMI, doch wird das Ringen um Daten mit den Herstellern zunehmend schwieriger. Ohne Daten ist jedoch keine für den Kunden zufriedenstellende Mobilitätsdienstleistung möglich.

Eine Einschätzung, welche Daten, Funktionen und Systeme in die Kategorie der diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen fallen, gibt es seitens der Hersteller nicht. Die Vielfalt der Fahrzeug-IT-Architekturen und zugehörigen Ausstattungsmerkmale führt dazu, dass es von Hersteller zu Hersteller, ja sogar von Fahrzeug zu Fahrzeug, unterschiedliche Klassifizierungen gibt. Jeder OEM legt für seine Modelle selbst fest, welche RMI betroffen ist. Betriebe merken oft erst direkt

am Fahrzeug, ob Informationen z.B. zu Stromlauf-

plänen, Zugriff auf Steuergeräte, Codierungen oder Anlernprozesse von SERMI betroffen sind. Die Praxis zeigt bereits, dass manche Hersteller zu 100 Prozent eine SERMI-Autorisierung voraussetzen. Überblickt man die komplexen Systemarchitekturen der Fahrzeuge, so wird schnell klar, dass es durchaus praktikabler für die OEM ist, SERMI großzügig über ein Fahrzeug zu spannen, als einzelne Bauteilgruppen mit einer Zugangsbeschränkung zu versehen. Somit geht ohne SERMI künftig in den Werkstätten fast nichts mehr. Nicht zu vernachlässigen ist allerdings der Blickwinkel, dass dies dem fairen und gleichberechtigten Zugang für alle Marktteilnehmer zu Fahrzeugdaten Vorschub gibt. Die SERMI-Zertifizierung könnte als Schablone dienen, um etwa auch für Security-Gateway-Zugänge Anwendung zu finden. Damit böte sich für Betriebe unter diesen Voraussetzungen und Perspektiven eine vorausschauende Investition in Ihre Werkstattzukunft an.

Über den Online-Shop unserer TAK Online-Akademie haben Sie die Möglichkeit, sich für einen kostenlosen Zugang für das E-Learning „Zugang zu modernen Fahrzeugsystemen“ zu registrieren: <https://www.tak-onlineakademie.de/courses>.



Handwerk / Technik / Umweltschutz

ZDK appelliert:

Ampel muss für Verlässlichkeit bei E-Mobilität sorgen

Die Ampel hat sich auf ein neues Klimaschutzgesetz geeinigt. Sie nimmt Abschied von Sektorenzielen, dafür zählt die Gesamtbilanz beim CO₂-Ausstoß. Die sogenannten Sektorziele, umfassend die Bereiche wie Verkehr, Energie und Landwirtschaft sollten ursprünglich jährliche, verbindliche Einsparungsziele für CO₂-Emissionen haben. Wenn nun ein Bereich die Klimaziele verfehlt, kann ein anderer ausgleichen.



UBW-Hauptgeschäftsführer Oliver Barta bezeichnet die derzeit geltenden kleinteiligen Sektorenziele als kontraproduktiv und wettbewerbsschädigend. Die Ankündigung von Ministerpräsident Winfried Kretschmann, nach der Einigung der Ampel-Koalition im Bund nun auch über eine Reform der Sektorenziele im baden-württembergischen Klimaschutzgesetz diskutieren zu wollen, begrüßt die baden-württembergische Wirtschaft. Ein sektorübergreifender Ansatz bei der CO₂-Minderung gibt den Akteuren mehr Flexibilität, die Einsparpotenziale dort zu realisieren, wo dies am effizientesten möglich ist.

Darüber hinaus wird immer deutlicher, dass die Festlegung von verbindlichen Klimaschutzziele auf Landesebene einen widersinnigen und standortschädlichen Ansatz darstellen. Es ist bereits extrem schwierig, globale Treibhausgas-Minderungsziele auf die EU und auf die EU-Mitgliedstaaten zu verteilen. Eine noch kleinteiligere Betrachtung ist nicht praktikabel und führt zu einer Benachteiligung der Wirtschaft im Südwesten. Die angekündigte Aggregation der Jahresemissionsgesamtmengen für alle Sektoren und eine mehrjährige und zukunftsgerichtete Betrachtung zur Verminderung der Treibhausgasemissionen sorgt letztendlich für mehr Effizienz beim Klimaschutz und für mehr Planungssicherheit bei Investoren und

den Unternehmen. Die Klimaziele werden auf Basis dieser neuen Vorgaben in Zukunft nach volkswirtschaftlicher Effizienz und nicht nach ideologisch gesetzten Sektorzielen erreicht.

Mit Blick auf die Ampel-Beschlüsse appelliert auch der ZDK an die Koalition, den Hochlauf der Elektromobilität verlässlich und zukunftssicher auszugestalten: „Es ist gut, dass das neue Klimaschutzgesetz erlaubt, von der verengten Sektorbetrachtung wegzukommen“, so ZDK-Präsident Joswig. „Dennoch muss die Elektromobilität im Fokus der Politik bleiben. Die extremen Einbrüche bei den Zulassungszahlen von E-Fahrzeugen im ersten Quartal 2024 sind verheerend, da wir statt 30 Prozent Minus eher 30 Prozent Plus gegenüber den Vorjahreswerten brauchen, wenn das Ziel von 15 Millionen BEV bis 2030 noch erreichbar sein soll.“

Deswegen sollten die Förderinstrumente umfassend bewertet und überprüft werden. Die Einnahmen durch die CO₂-Bepreisung im Verkehrssektor übersteigen um ein Vielfaches die hierfür erforderlichen Finanzmittel. „Schon deswegen verbietet sich jede Diskussion um die weitere Verteuerung von Verbrennern“, so Joswig. „Wer Verbrennermobilität verteuert, hilft der Elektromobilität nicht, sondern frustriert die Menschen und erhöht nur die Haltedauer der Fahrzeuge im Bestand.“

Ebenso dürfe der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie der erneuerbaren Energien nicht ins Stocken geraten. Bidirektionales Laden von E-Fahrzeugen in Kombination mit Solaranlagen und, falls erforderlich, mit einer Wallbox müsse wieder fester Bestand der Förderpolitik werden. „Noch zögern zu viele Kundinnen und Kunden beim Wechsel zur E-Mobilität aus Kostengründen und aus Unsicherheit über die Strompreisentwicklung“, so Joswig weiter.

Im jüngsten Bericht des Expertenrats für Klimafragen wurde erstmalig gegenüber dem Vorjahr der stärkste Rückgang der Emission um rund 10 % von 750 auf 674 Megatonnen CO₂-Äquivalent festgestellt. Seit 1990 ist dies der stärkste prozentuale Rückgang innerhalb eines Jahres. Somit wurde das implizite Ziel für die Gesamtemissionen erreicht. „Von diesem Erfolgskurs darf sich die Bundesregierung nicht abbringen lassen und muss im Verkehrsbereich intelligente Förderungen unter den richtigen Rahmenbedingungen schaffen, damit auch der Verkehrssektor 2025 seinen Beitrag zur Zielerreichung leistet“, so Joswig abschließend.

Berufsbildung / Weiterbildung

Auslandspraktika für Azubis im Herbst 2024 möglich

„Be Europe“ organisiert im Herbst 2024 erneut Auslandspraktika für Auszubildende im Handwerk. Die Zielländer für die vierwöchigen Auslandspraktika sind Irland, Österreich, Italien, Spanien, Griechenland und Tschechien. Eine Eigenbeteiligung von 100 bis 300 Euro deckt alle Fixkosten ab, da die Praktika durch das Programm „Erasmus +“ gefördert werden.

Die Termine der Praktika sind:

- Irland I 15.09. – 12.10.2024
- Österreich 22.09. – 19.10.2024
- Griechenland 13.10. – 09.11.2024

- Italien 22.09. – 19.10.2024
- Tschechien 21.10. – 09.11.2024
- Spanien 29.09. – 26.10.2024
- Irland II 27.10. – 23.11.2024

Der Bewerbungsschluss endet am 2. Juni 2024. Alle weiteren Informationen und die Anmeldebedingungen für Kfz-Betriebe erhalten Sie im Internet unter www.goforeurope.de. Sie haben Fragen oder Interesse an Postkarten im Papierformat? Melden Sie sich dazu gerne per Mail an gfe@handwerk-international.de.

Berufsbildung / Weiterbildung

Meisterprüfungen leicht rückläufig – Kraftfahrzeuggewerbe auf Pole Position

Wer einen Betrieb übernehmen möchte, hat derzeit als Meister gute Chancen - in den nächsten Jahren stehen viele Betriebe zur Übernahme bereit und der weit überwiegende Teil der Betriebe möchte übergeben. Zudem ist die Meisterqualifikation Vorgabe für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben wie beispielsweise die Abgasuntersuchungen, Sicherheitsprüfungen und Gasanlagenprüfungen. Die Anzahl der nachfolgenden Meister reicht also schon jetzt nicht aus – zumal sich nicht alle Meister selbstständig machen wollen. Gerade in Zeiten gesuchter Fachkräfte finden Meister auch in abhängiger Beschäftigung gute berufliche Chancen.

Am häufigsten wurden Meisterprüfungen im Kfz-Technikerhandwerk (546 Prüfungen) abgelegt. Dahinter folgen Elektrotechniker (355) und

Friseur (252). Von den insgesamt 3.142 Prüfungen wurden 605 Prüfungen von Frauen abgelegt. Der Anteil lag somit bei 19 Prozent. Ein Teil davon geht auf das Friseurhandwerk zurück mit 207 bestandenen Prüfungen. Im zweithäufigsten Beruf unter Frauen, dem Konditorhandwerk, wurden etwa 70 Prüfungen abgelegt.

Im Jahr 2023 haben in Baden-Württemberg insgesamt 3.142 Handwerker ihre Meisterprüfung bestanden. Das waren 2,5 Prozent weniger als vor einem Jahr. Neben den Meisterprüfungen wurden im vergangenen Jahr noch 2.522 Fortbildungsprüfungen erfolgreich abgelegt. Darunter 1.144 Ausbildereignungsprüfungen, 265 Prüfungen zum Gebäudeenergieberater (HWK) und 106 Prüfungen zum Betriebswirt nach der Handwerksordnung.

Neues Werbevideo „Kfz-Mechatroniker System- und Hochvolttechnik“

Im Rahmen der Initiative AutoBerufe wurde ein neues Video erstellt, welches einen aufregenden Einblick in die Ausbildung als Kfz-Mechatroniker mit Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik gibt. Mit dem Video sollen Jugendliche und deren Berater, die Eltern, Lehrer und Berufsberater über unsere Berufe und die Weiterbildungsmöglichkeiten im Kfz-Gewerbe informiert werden.

Das erwartet Sie im Video:

Ausbildung im Kfz-Gewerbe: Die beiden Azubis Kira und Fritz zeigen ihre spannende Ausbildung in einem HV-Ausbildungsbetrieb sowie die verschiedenen Themen und Aufgaben, denen beide innerhalb ihrer Ausbildung begegnen.

Zukunftsversierte Ausbildung: Das Video soll auch die zukunftsweisende Ausbildung in Zeiten von Elektroantrieben und steigender Elektronik in Autos aufzeigen. Chancen: Kira stellt die Chancen für junge Frauen im Beruf heraus, um mehr junge Frauen für ihren Beruf begeistern zu können.

Weiterbildungsmöglichkeiten: Das Kfz-Gewerbe bietet Talenten eine Vielzahl an Entwicklungsmöglichkeiten und Karrierewegen. Fritz möchte nach der Ausbildung noch den Meister machen, um später einmal

eine Führungsposition in der Werkstatt übernehmen zu können oder die Möglichkeit zu haben, sich selbstständig zu machen. Aber auch verschiedene Zertifikate wie z. B. Klima, Airbag oder Scheinwerfer können das eigene Aufgabenspektrum erweitern.

Voraussetzungen für die Ausbildung: Ein grundsätzliches Interesse an Autos, Lust sich handwerklich zu betätigen und Freude am praktischen Arbeiten in einer Werkstatt.

Schauen Sie sich das Video auf dem YouTube Kanal an und teilen oder nutzen es gern für Ihre Nachwuchswerbung. Das neue Video ist ein Instrument als zielgruppengerechte Informationsquelle für die Gen Z und nächste Generation Alpha. Mit diesem Video wird die spannende Kfz-Welt der Elektrofahrzeuge präsentiert und bietet dadurch die Chance, auch hierüber für neuen Nachwuchstalente oder potentielle Fachkräfte sichtbar zu werden.

Folgen Sie #wasmitautos weiter, denn bald erscheint das nächste Video.



Neuer Flyer und Informationswebsite zum Thema Praktikum

Praktika sind nachweislich eines der wirksamsten Instrumente zur beruflichen Orientierung: 61 Prozent der Unternehmen gewinnen ihre Auszubildenden über Praktika.

Erstmals gibt es auf der neu gelaunchten Website www.praktika-berufsorientierung.de/ der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und der Bundesagentur für Arbeit Informationen zum rechtlichen Rahmen, zu Haftungs- und Versicherungsfragen, zu Vergütungen, Vertrag und Kündigung bei Praktika gebündelt an einer Stelle. Grundlage sind die Erfahrungen des Netzwerks SCHULEWIRT-

SCHAFT. An geeigneten Stellen wird zu weiteren Informationen auf die Seiten der Partner verlinkt. Neben den klassischen Schülerbetriebspraktika rücken weitere Zielgruppen in den Fokus: Freiwillige oder geförderte Praktika nach Verlassen der Schule, Einstiegsqualifizierungen, digitale Praktika oder auch Unternehmenspraktika für Lehrkräfte.

Je nach Art des Praktikums sind unterschiedliche Aspekte zu beachten und gelten unterschiedliche Regelungen.

In einem Infoblatt, welches unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen

Tankstellen

JET-Tankstellen in Deutschland und Österreich stehen zum Verkauf

Der deutsche Tankstellenmarkt kommt nicht zur Ruhe. Nach Esso, OMV, TotalEnergies und Mabanaft möchte der nächste Konzern sein deutsches Tankstellennetz verkaufen.

Phillips 66, die Muttergesellschaft der JET Tankstellen Deutschland GmbH, hat in ihrem am 26. April veröffentlichten Quartalsbericht und im anschließenden Investorengespräch verkündet, die Firma wolle sich von ihren Tankstellennetzen in Deutschland und Österreich trennen. Der Verkaufsprozess sei bereits eingeleitet worden. Betroffen sind 811 Stationen in Deutschland und 162 in Österreich.

Mark E. Lashier, Präsident, CEO & Director von Phillips 66 äußerte sich gegenüber den Investorenvertretern: „Wir haben bereits Pläne angekündigt, Vermögenswerte zu veräußern, die nicht mehr zu unseren langfristigen Zielen passen, und wir haben uns zum Ziel gesetzt, über drei Mrd. USD an Erlösen zu erzielen. Die erwarteten Erlöse werden unsere strategischen Prioritäten unterstützen, einschließlich der Rendite für unsere Aktionäre. In diesem Quartal haben wir einen Prozess zur Veräußerung unseres Retail-Geschäfts in Deutschland und Österreich eingeleitet und die Mitarbeiter über die Pläne informiert. Der Abschluss der Veräußerungen ist abhängig von zufriedenstellenden Marktbedingungen und den üblichen Genehmigungen.“

Kevin J. Mitchell, Executive VP & CFO ergänzte, die Verkaufspläne betreffen bisher nur die Tankstellennetze in Deutschland und Österreich, nicht aber die Raffineriebeteiligungen in Europa, bspw. an der MiRO in Karlsruhe. Der Grund sei, dass die meisten Interessenten für Tankstellennetze nicht am Eigentum an Raffinerien interessiert seien. Wenn es einen interessierten Käufer gebe, dann sei das ein separates Gespräch, das auch separat geführt werde.

Weitere Informationen, bspw. über mögliche Käufer, gibt es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht. In beiden Ländern sind die JET-Tankstellennetze in Bezug auf ihren Kraftstoffabsatz hocheffizient. Ihr Absatzmarktanteil dürfte jeweils bei über 10,0 Prozent liegen, obwohl sie anzahlmäßig nur 5,7 Prozent (Deutschland) bzw. 6,3 Prozent (Österreich) der Tankstellen ausmachen.

Eines ist schon jetzt sicher: Dies ist nicht der letzte Bericht zu diesem Thema. Und: Spätestens ab heute sollten Mitglieder, die JET-Tankstellen betreiben und noch nicht die über unseren Verband angebotene Vertragsrechtsschutzversicherung bei der DEURAG abgeschlossen haben, darüber nachdenken, letzteres zu ändern. Informationen können bei Alexandra.Koutrouvi@kfz-bw.de angefordert werden.

Amtlicher Mineralölabsatz 2023

Nach der erst jetzt vorliegenden Mineralölabsatzstatistik des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) für das Jahr 2023 ist der gesamte Mineralöl-Inlandsabsatz im letzten Jahr um 5,2 Prozent gesunken – eine Konsequenz aus anhaltend hohen Energiepreisen und einer schwachen Konjunktur. Insbesondere die Nachfrage aus der chemischen Industrie, des Baugewerbes und der Logistikbranche ging zurück. So verringerte sich der Absatz von Rohbenzin (Ausgangsprodukt für die Chemieindustrie) 2023 um 16,9 Prozent auf 10,6 Millionen Tonnen, der Dieselabsatz sank um 3,6 Prozent auf 33,4 Millionen Tonnen.

Allein Ottokraftstoff verzeichnete im zweiten Jahr in Folge einen steigenden Absatz. Dieser wuchs um 2,5 Prozent auf rund 17,3 Millionen Tonnen.

Da die Absatzverluste bei Diesel konjunkturbedingt waren, half es auch nicht, dass die Tankstellenpreise in Deutschland 2023 im Schnitt 20 Cent / Liter unter denen des Jahres 2022 lagen. Das niedrigere Transportvolumen lag eben nicht am Dieselpreis, sondern an der geringeren Produktion von bzw. geringerer Nachfrage nach zu transportierenden Gütern. Auch die Tatsache, dass der Bestand von Pkw mit Dieselantrieb weiter sinkt, trug zum Minus beim Dieselabsatz bei.

Den Benzinabsätzen hingegen kam das niedrigere Preisniveau zugute. Private Reisen mit dem Pkw nahmen weiter zu, ebenso der Berufspendelverkehr. Hinzu kommt, dass der Bestand von Benzin-Pkw weiter steigt, zumindest, wenn man die Hybridfahrzeuge mit in die Rechnung einbezieht.

Geht man davon aus, dass auch 2023 ca. 96 Prozent der Ottokraftstoffe

und ca. 48 Prozent des Diesels über öffentliche Tankstellen vertrieben wurden, hat das deutsche Tankstellengewerbe gegenüber dem Vorjahr ca. 150 Millionen Liter oder umgerechnet 0,35 Prozent weniger abgesetzt. Der Anteil von E10 am gesamten Benzinabsatz ist weiter gestiegen, auf 25,9 Prozent im Jahresschnitt und sogar auf 27,6 Prozent im Dezember 2023, eine Entwicklung, die dem Bundesrat bei seiner Entscheidung geholfen haben dürfte, dass Tankstellen künftig nicht mehr E5 als Bestandsschutzsorte anbieten müssen.

Mineralölprodukte Mengen in Tonnen	Dezember 2023	Dezember 2022	Veränderung in %	Januar - Dezember 2023	Januar - Dezember 2022	Veränderung in %
Ottokraftstoff gesamt	1.463.827	1.347.843	+8,6	17.331.524	16.915.031	+2,5
Super Plus unverbleit	62.597	64.306	-10,0	868.717	758.919	+14,5
Eurosuper unverbleit	997.224	945.714	-9,8	11.969.599	12.141.609	-1,4
Super E10	404.006	337.823	+14,6	4.493.208	4.014.503	+11,9
Diesellokraftstoff	2.883.228	2.890.787	-5,6	33.379.687	34.643.779	-3,6

Tankstellen

Kraftstoff-News:

Aktueller Quartalsbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoff

Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt hat ihren Quartalsbericht „Kraftstoff-News“ veröffentlicht. Hauptmerkmal: „Die Kraftstoffpreise stiegen im ersten Quartal insbesondere für Benzin deutlich. Im Verlauf des Quartals stieg der Preis von E5 um ca. 11 Cent auf 1,886 Euro pro Liter. Der Preis von E10 Benzin stieg ebenfalls um ca. 11 Cent auf 1,829 Euro pro Liter. Diesel stieg um ca. drei Cent und kostete am Quartalsende 1,729 Euro pro Liter. Während die Benzinpreise zum Ende des Quartals kontinuierlich stiegen, war Diesel Mitte Februar am teuersten.“

Im weiteren Text macht sich das Kartellamt viele Gedanken über die unterschiedlichen Preisentwicklungen, um dann schließlich ganz nebenbei zu erwähnen: „Übrigens: Autobahntankstellen haben im Schnitt 39 Cent höhere Benzin- und 36 Cent höhere Dieselpreise im Vergleich zu Tankstellen abseits der Autobahn.“ Zu möglichen Ursachen dieser besonderen Preissituation findet sich in den Kraftstoff-News, wie übrigens auch in den letzten Jahresberichten – nichts. Der Quartalsbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Betriebswirtschaft / Steuern

Neue relevante Regelungen im Wachstumschancengesetz

Z. B. die Verpflichtung zum Empfang der E-Rechnung ab 1. Januar 2025

Nach einem langen politischen Hin und Her ist das sog. „Wachstumschancengesetz“ nun doch verabschiedet worden – allerdings in einem im Vergleich zum ursprünglichen Gesetzentwurf deutlich abgespeckten Umfang. Nachfolgend werden die wichtigsten, ggf. auf für Kfz-Unternehmen relevanten neuen Regelungen des Wachstumschancengesetzes (WachstumschancenG) kurz genannt.

1. Umsatzsteuer

- Eine der zentralen Neuerungen im WachstumschancenG ist die stufenweise Einführung der verpflichtenden elektronischen Rechnung (E-Rechnung). Bei Umsätzen zwischen inländischen Unternehmen müssen schon ab dem 1. Januar 2025 ausnahmslos alle Unternehmen verpflichtend E-Rechnungen empfangen können. Ab dem 1. Januar 2027 sind dann Unternehmen mit einem Vorjahres-Gesamtumsatz von mehr als 800.000 Euro verpflichtet, E-Rechnungen auszustellen (alle anderen Unternehmen dann ab dem 1. Januar 2028).
- Die Schwelle bzw. Grenze für die umsatzsteuerliche Ist-Versteuerung wurde mit Inkrafttreten zum 1. Januar 2024 von bisher 600.000 Euro auf künftig 800.000 Euro erhöht (vgl. § 20 UStG).

2. Einkommensteuer/Körperschaftsteuer

- Die Grenze für den über 1 Mio. Euro liegenden Betrag beim Verlustvortrag wird von 60 Prozent auf 70 Prozent zeitweise für Veranlagungszeiträume von 2024 bis 2027 erhöht.
- Die mögliche Sonderabschreibung nach § 7g Abs. 5 Einkommensteuergesetz (EStG) wird ab 2024 von bisher 20 Prozent auf künftig 40 Prozent der Anschaffungs- oder Herstellungskosten verdoppelt.
- Für nach dem 31. März 2024 und vor dem 1. Januar 2025 angeschaffte oder hergestellte bewegliche Wirtschaftsgüter wird die degressive AfA wieder befristet eingeführt. Allerdings wurde dabei der maximale Abschreibungssatz der degressiven AfA auf maximal 20 Prozent (bzw. maximal das 2,5-fache des linearen jeweiligen AfA-Satzes) reduziert.
- Für reine Elektrofahrzeuge (Anschaffung nach dem 31. Dezember 2023 und vor dem 1. Januar 2031) wird im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung der Ansatz der reduzierten Bemessungsgrundlage (0,25 Pro-

zent) erweitert. Die bisherige Grenze des Brutto-Listenpreises wird hier von 60.000 Euro auf nun 70.000 Euro erhöht.

- Ab dem Veranlagungszeitraum 2024 können Arbeitgeber die Beiträge für eine Gruppen-Unfallversicherung ihrer Arbeitnehmer nun generell pauschal mit 20 Prozent versteuern.
- Die für den Betriebsausgabenabzug maßgebliche Grenze für Geschenke gem. § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 Satz 2 EStG wird von bisher 35 Euro auf 50 Euro erhöht.
- Die Option zur Körperschaftsteuer gem. § 1a Körperschaftsteuergesetz (KStG) wird ab dem Veranlagungszeitraum 2024 auch für eingetragene GbRs möglich sein.

3. Abgabenordnung (AO): Erhöhung des Schwellenwerts für Buchführungspflicht auf 800.000 Euro

Die für die Buchführungsverpflichtung maßgebliche Grenze wird ab 2024 von bisher 600.000 Euro Gesamtumsatz im Kalenderjahr für gewerbliche Unternehmer (vgl. § 141 AO) auf 800.000 Euro erhöht (bzw. Anhebung der Betragsgrenze für den Betriebsgewinnen von 60.000 auf 80.000 Euro).

4. Fazit

Im Rahmen der Einführung der verpflichtenden E-Rechnung durch das WachstumschancenG bleibt den Unternehmen beim Versenden eigener E-Rechnungen zwar noch bis Anfang 2027 Zeit. Allerdings müssen alle Unternehmen schon bis Ende dieses Jahres sicherstellen, dass sie E-Rechnungen empfangen können. Hierzu sollte unbedingt frühzeitig mit dem eigenen Steuerberater Kontakt aufgenommen werden.

In Anbetracht der wirtschaftlich schwierigen Lage in Deutschland sind die mit dem WachstumschancenG verabschiedeten Entlastungen (3 Milliarden Euro statt beabsichtigter 7 Milliarden Euro) zu gering. Weitere Anreize für Investitionen und steuerliche Entlastungen für Unternehmen sind deshalb dringend notwendig. Vor allem aber muss die Politik die Handlungsnotwendigkeit beim Bürokratieabbau erkennen und diesen einleiten. Hierzu wird der ZDK in Kürze ein Positionspapier mit zahlreichen Vorschlägen veröffentlichen. Eine ausführliche Zusammenstellung der wichtigsten Inhalte des Wachstumschancengesetzes kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.