



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Rhein-Neckar-Odenwald

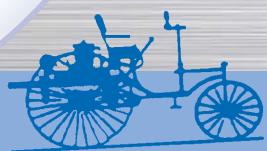


**Februar -
Sicher durch die Suppe**

KFZ-INFO

Februar 2026

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Rhein-Neckar-Odenwald



DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3-5
Tankstellen	Seite	3
Weiterbildung + Berufsausbildung	Seite	6-7
Verband	Seite	7-9
Wirtschaft	Seite	10-11
Technik + Umweltschutz	Seite	11-12
Recht + Steuern	Seite	12-14
Aktuell	Seite	14

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 21/4 96 73 29

Obermeister:

Dietmar Clysters, 68535 Edingen-Neckarhausen,
Rosenstraße 2

Redaktion:

Dietmar Clysters, Michael Schmitt,
Hans Busalt, Thomas Bauer

Konzeption & Gestaltung:

Woche Verlag GmbH, Edisonstraße 14, 68309 Mannheim
Tel.: 06 21/3 90 85 38, Mobil: 0179/222 999 5

Erscheinungsweise 1x monatlich.

Titelseite

Winterliche Hochdruck-Wetterlagen sind be-
rüchtigt für hartrückigen Nebel. Der um-
fasst oft nur wenige Meter, verharrt am Bo-
den, darüber scheint die Sonne. Doch die
Sichtbehinderung ist erheblich. Wer mit dem
Auto unterwegs ist, hängt sich dann gern an
das vorausfahrende Fahrzeug – oft mit zu
geringem Abstand. Bei plötzlichen Brems-
manövern kann es dann eng werden. Die
Faustregel besagt: Bei 50 Meter Sichtweite
maximal Tempo 50. Das ist auf der Land-
straße exakt der Abstand von einem
Leitpfahl zum anderen. Befindet man sich al-
so auf Höhe des einen und kann den näch-
sten noch nicht klar erkennen, liegt die Sicht-
weite unter 50 Meter. Und nur dann darf
auch die Nebelschlussleuchte in Betrieb ge-
nommen werden. Woraus folgt: Wer mit
eingeschaltetem Nebelschlusslicht schnel-
ler als 50 km/h fährt oder es bei Regen oder
Schneefall benutzt, macht etwas falsch und
kann mit einem Verwarnungsgeld von 20 Euro
belegt werden. Kommt es wegen der erheb-
lichen Blendwirkung der Nebelleuchte zu ei-
nem Unfall, kann das Doppelte fällig
sein. Anders sieht es bei den Nebelschein-
werfern aus: Diese dürfen nicht nur bei Ne-
bel benutzt werden, sondern ebenfalls bei
erheblicher Sichtbehinderung durch Regen
oder Schnee. Wobei „erheblich“ hier vom Au-
genmaß des Fahrers abhängt und an keine
klaren Vorgaben gebunden ist. Ohnehin stellt
dichter Nebel hohe Anforderungen an das
Verantwortungsbewusstsein der Fahrer.
Denn diese sollten auch wissen, welche
Lichtquellen an ihrem Fahrzeug gerade in
Betrieb sind. Denn die meisten jüngeren Mo-
delle verfügen über eine Lichtautomatik, die
das Abblendlicht bei einsetzender Dämme-
rung selbsttätig einschaltet. Der springende
Punkt: Die Automatik erkennt tagsüber auf-
tretenden Nebel nicht. Dann passiert es im-
mer wieder, dass vorn nur das Tagfahrlicht
brennt oder eben gar nichts, wenn das Auto
vor dessen Einführung gebaut wurde. Hinzu
kommt, dass bei Tagfahrlicht das Fahrzeug-
heck trotzdem dunkel bleibt. Denn bei den
weitaus meisten Modellen sind die Rücklich-
ter dann nicht mit eingeschaltet, im Nebel al-
so praktisch unsichtbar. Deshalb: In der dik-
ken Nebelsuppe keinesfalls auf die Lichtau-
tomatik verlassen, sondern immer von Hand
die korrekte Beleuchtung entsprechend der
Sichtweite einschalten.

Innung

Unser Außendienst informiert:

Mängelstatistik im Fokus

Die Qualität der täglichen Arbeit im Kfz-Handwerk sichtbar und nachvollziehbar zu machen, gewinnt weiter an Bedeutung. Ein zentraler Baustein dafür ist die Mängelstatistik nach Reparaturen, deren konsequente und einheitliche Führung für unsere Betriebe immer wichtiger wird. In den kommenden Wochen und Monaten wird unser Außendienst – Hans Busalt und Thomas Bauer – die Innungsbetriebe persönlich besuchen. Ziel ist es, über die Anforderungen, Hintergründe und den praktischen Nutzen der Mängelstatistik zu informieren und bei der Umsetzung direkt zu unterstützen.

Warum eine Mängelstatistik

unverzichtbar ist:

Die systematische Erfassung von Mängeln nach Reparaturen stärkt nicht nur



Akkreditierte Überprüfung
im Kraftfahrzeuggewerbe

die interne Qualitätssicherung, sondern hat direkten Einfluss auf zentrale Geschäftsbereiche im Kfz-Gewerbe.

1. Die Abgasuntersuchung (AU) als Kundenbindungsinstrument sichern: Eine nachvollziehbar geführte Mängelstatistik hilft dabei, die qualitative Leistungsfähigkeit der Werkstätten gegenüber prüfenden Instanzen zu dokumentieren.
2. Anerkennung und Glaubwürdigkeit stärken: Transparente Qualitätsdokumentation schafft Vertrauen sowohl in der Gesellschaft als auch bei politischen Entscheidern und gesetzgebenden Institutionen.
3. Interne und externe Audits sicher bestehen: Eine sorgfältig geführte Mängelstatistik gilt als relevanter Qualitätsnachweis. Sie hilft dabei, Audits strukturiert, nachvollziehbar und ohne unnötige Nachfragen zu bestehen.

Unterstützung

durch den Außendienst

Unser Außendienst informiert nicht nur, sondern unterstützt aktiv: bei der richtigen Erfassung der Daten, bei der Wahl geeigneter Lösungen sowie bei der Einführung einheitlicher Abläufe. Hans Busalt und Thomas Bauer stehen allen Innungsmitgliedern jederzeit beratend zur Verfügung.

Fazit:

Die Mängelstatistik ist ein entscheidender Faktor, um Qualität sichtbar zu machen, Vertrauen aufzubauen, gesetzliche Anforderungen zu erfüllen und wichtige Geschäftsfelder wie die AU zu sichern. Mit einer konsequent geführten Mängelstatistik stärken wir nicht nur unsere Betriebe, sondern das gesamte Kfz-Handwerk.

Tankstellen

E-Mail-Konto über Server der Mineralölgesellschaft

Allein aus unserer Mailkorrespondenz wissen wir, dass die Pächter mancher Mineralölgesellschaften für ihren Mailverkehr überwiegend eine ihnen von ihrer Gesellschaft gestellte Adresse nutzen. Nach unserer Kenntnis ist dies bei Aral (*@tankstelle.de), Circle K/Total (*@tankstelle-td.de), Enilive/Agip (*@ts-enilive.de), HEM (*@tamoil.net) und Team (*@team.de) der Fall.

Diese Handhabung ist auch völlig problemlos, solange der Tankstellenvertrag besteht. Bei Vertragsende sieht das anders aus. Mit Ende des Vertrags verlieren diese Betreiber auch den Zugriff auf den Server der Gesellschaft und damit auch auf den über diese Adresse gelau-

fenen Mailverkehr. In der Regel handelt es sich dabei aber um geschäftliche Mails, die schon aus steuerlichen Gründen revisionssicher nach GOBD gesichert werden müssen.



Auf die Gefahr hin, durch Wiederholung zu langweilen, geben wir daher erneut den folgenden Hinweis: Für eine Speiche-

rung in einem vom Mailserver unabhängigen Archiv gibt es viele Lösungen, die für Unternehmen und Privatnutzer verfügbar sind und eine rechtssichere Speicherung, Suchfunktion und langfristige Verfügbarkeit von E-Mails ermöglichen – sie müssen nur rechtzeitig genutzt werden.

Beliebte Anbieter sind beispielsweise MailStore, ecoDMS (ecoMAILZ), Lexware und easy software, die alle unterschiedliche Funktionen wie automatisierte Archivierung, Cloud-Lösungen oder Integrationen in bestehende Systeme bieten. Auch kostenlose Optionen wie MailStore Home für private Anwender oder Open-Source-Lösungen sind verfügbar.



Wir sind Ihr Wegweiser für Ihre IT

Wir sind ein kleiner mittelständischer IT-Dienstleister – daher kennen und verstehen wir den Bedarf kleiner und mittelständischer Unternehmen sehr genau.

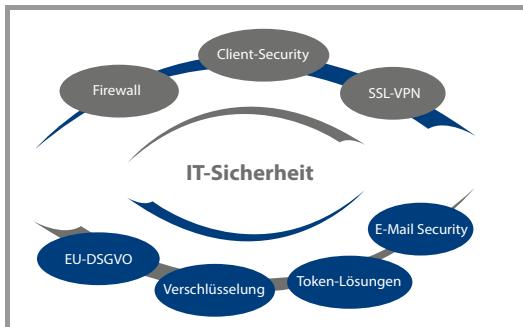


IT-Beratung

- Ganzheitliche IT-Beratung
- IT-Sicherheitskonzepte
- Dokumentenmanagementsysteme (DMS)
- Cloud vs. On-premise
- EU und Datenschutz, DSGVO/Riskmanagement
- Analyse und Dokumentation
- Managed Services/Wartungskonzepte
- IT-Service

Wir kümmern uns um Ihre IT-Sicherheit

- Analyse, Beratung und Umsetzung aus einer Hand
- Zugeschnitten auf Ihre Bedürfnisse und Anforderungen
- Wirtschaftlichkeitsanalysen inkl. Gutachten und Überprüfung vorhandener Lösungen



IT-Sicherheit

- Security Produkte
- Microsoft 365
- Datensicherung
- Cloud Lösungen
- Server und Storage Lösungen
- Telefonie/Business Kommunikation
- Netzwerkmanagement
- Hardware und Software



**Liebe Mitglieder,**

ein Teil von Ihnen kennt unser Konferenz- und Fortbildungszentrum bereits von den Mitgliederversammlungen. Viele wissen jedoch nicht, dass Ihnen das KFZ als Mitgliedsbetrieb exklusiv zur Verfügung steht – und das zu fairen Konditionen, die speziell für unsere Mitglieder entwickelt wurden.

Die Räume eignen sich ideal für Schulungen, interne Besprechungen, Workshops und Kundenveranstaltungen. Moderne Technik, flexible Raumkonzepte und eine angenehme Arbeitsatmosphäre bieten Ihnen beste Voraussetzungen für professionelle Veranstaltungen in zentraler Lage.

Gerne unterstützen wir Sie dabei, passende Formate zu planen oder das für Sie ideale Raumkonzept zu finden.

Ihre Ansprechpartnerin ist: Alicia Schiele
Telefon 0621 / 4967314
E-Mail aliciaschiele@tagungsraum-mannheim.de

Weitere Informationen finden Sie unter:
www.tagungsraum-mannheim.de

Wir freuen uns darauf, Ihren Betrieb bald in unserem Konferenz- und Fortbildungszentrum begrüßen zu dürfen.

Mit freundlichen Grüßen
Michael Schmitt



Weiterbildung + Berufsbildung

Deutsche Meisterschaft im Handwerk (DMH) 2025:

Deutscher Meister kommt aus Baden-Württemberg

Die Deutsche Meisterschaft im Handwerk (DMH) 2025 für den Ausbildungsberuf „Kraftfahrzeugmechatroniker“ auf Landesebene im Jahr 2025 ist wieder in Kooperation mit unserer Innung Region Stuttgart durchgeführt worden. Die Sieger und deren Ausbildungsbetriebe sind: Kraftfahrzeugmechatroniker/-in

Rang	Name	Ausbildungsbetrieb
1	Steffen Lang	Autohaus Walz GmbH, Kimmichwiesen 6, 75365 Calw
2	Wieland Silas	Mercedes-Benz Heritage GmbH, Max-Planck-Straße 4, 71254 Ditzingen
3	Karl Kirschner	Hans Peter Krause, Liststraße 11, 89518 Heidenheim
4	Maya Ruoß	Auto-Kohler GmbH & Co. KG, Wildbader Straße 1 – 3, 72250 Freudenstadt
5	Félix Schwartz	Autohaus Seebacher GmbH & Co.KG, Schopfheimer Str.3, 77743 Neuried
6	Mike Stammer	A.M.T. Autohaus GmbH, Pestalozziallee 18, 97941 Tauberbischofsheim
7	Marcel Langer	Autohaus Roth GmbH, Gottlieb-Daimler-Straße 10, 72172 Sulz am Neckar
8	Tom Ertl	Miko Service GmbH, Würzburger Straße 26, 74731 Walldürn

Für den Landessieger der Mechatroniker und den Landessieger bei den Automobilkaufleuten ging der Wettbewerb anschließend noch weiter. Sie haben das baden-württembergische Kfz-Gewerbe am 14. November 2025 beim Bundeswettbewerb in Koblenz vertreten.

Bei den Automobilkaufleuten sicherte sich Mark Guttek aus Baden-Württemberg beim Finale des Bundeswettbewerbes den ersten Platz. Er konnte sich in

Koblenz gegen sechs hochqualifizierte Mitbewerber durchsetzen und darf sich deshalb nun Deutscher Meister nennen.



In vier anspruchsvollen Wettbewerbsdisziplinen – vom Reifenservice über Fahrzeugbewertung und Unfallabwicklung bis zum Flottenmanagement – überzeugte er die Jury mit konstant hervorragenden Leistungen. Besonders seine souveräne Bewältigung der komplexen Unfallabwicklung und sein profundes Verständnis für die Firmenkundenbetreuung unterstrichen seine fachliche Kompetenz.

(Roland Blind)

Neues Kapitel „Nachwuchswerbung“ im Werkzeugkasten ist live – So gewinnen Betriebe mehr Bewerber!

Der neue Werkzeugkasten für das Rekrutieren von Auszubildenden hilft dabei, eine Arbeitgebermarke im Bereich Ausbildung aufzubauen, moderne Nachwuchswerbung zu betreiben, potenzielle neue Azubis zu erreichen, für das eigene Unternehmen zu gewinnen, einzustellen und diese gut an Bord zu holen und an das Unternehmen zu binden. Aktuell ist nun das neue Kapitel 3 „Nachwuchswerbung“ in dem Werkzeugkasten 2.0 ab sofort online. Es liefert konkrete Anleitungen, Vorlagen und Beispiele, damit Betriebe junge Menschen passgenau ansprechen und für eine Ausbildung im Kfz-Gewerbe gewinnen können.

Das steckt drin (Kurzüberblick):

- Kommunikationsstrategie: Schritt-für-Schritt, wie Betriebe im eigenen Einzugsgebiet Aufmerksamkeit für Ausbildungsplätze erzeugen.
- Azubijourney: Wie Schüler nach Ausbildungsplätzen suchen, welche Kanäle sie nutzen und wie Betriebe entlang der Touchpoints wirksam werden.
- Social Media: Leitfäden, Checklisten und Videoanleitungen für Instagram, TikTok, Snapchat und Facebook. Von Kanal anlegen bis Inhalte posten.
- Zielgruppe verstehen: Steckbriefe, relevante Argumente, hilfreiche Links sowie

Best-Practice-Beispiele aus der Branche. Ergänzend: Präsenz vor Ort, etwa Schnuppertage, Praktika und die Zusammenarbeit mit Schulen und Eltern.

Jetzt ansehen und teilen:

Wir würden uns freuen, wenn viele interessierte Ausbildungsbetriebe den Werkzeugkasten unter werkzeugkasten.autoberufe.de nutzen und damit ihre freien Ausbildungsplätze mit guten und motivierten Schulabgängern besetzen können.



©AdobeStock_Alexander Limbach

Weiterbildung + Berufsbildung

Bildungskongress:

„Exzellenz in der beruflichen Bildung – Zukunftsfähige Berufsausbildung mehr als ein Lippenbekenntnis?!“

Der Dachverband Unternehmer Baden-Württemberg (UBW) und der Berufsschullehrererverband Baden-Württemberg (BLV) laden am 6. Februar 2026 zu einem Kongress „Exzellenz in der beruflichen Bildung – Zukunftsfähige Berufsausbildung mehr als ein Lippenbekenntnis?!“ ein. Die Veranstaltung findet im Look 21 in Stuttgart statt.

Dieser Kongress will mit Blick auf die Landtagswahl den Stellenwert berufl-

cher Bildung hervorheben und Perspektiven für die kommende Legislaturperiode aufzeigen. UBW-Präsident Thomas Bürkle wird die Positionen der Arbeitgeber darlegen. Kultusministerin Theresa Schopper wird für die Landesregierung Position beziehen.

Expertinnen und Experten aus der Berufsbildungspraxis greifen in zwei Panels folgende Themen auf:

Karrierewege in und mit Ausbildung

Standortfrage Berufliche Bildung

In einer abschließenden Podiumsrunde mit Vertretern der Landtagsfraktionen von GRÜNE, CDU, SPD und FDP diskutieren die Parteien ihre Vorstellungen zur beruflichen Bildung für die nächste Wahlperiode. Die Veranstaltung wird von Markus Brock (SWR) moderiert.

Anmeldungen sind unter: <https://ubw-direkt.de/blv> mit dem Passwort BLV2026 möglich.

Verband

ZDK begrüßt E-Auto-Förderung

Grundsätzlich sind Kaufprämien kritisch zu bewerten. Wenn die Politik Elektromobilität aber fördern will, muss man es wenigstens richtig machen. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt deshalb, dass die Regierungskoalition nun konkrete Schritte beschlossen hat. Der ZDK ist dabei erleichtert darüber, dass die Förderung vor allem auch bei der Mittelschicht mit einem Bruttohaushaltseinkommen bis 80.000 Euro ankommen soll. Damit orientiert sich der Koalitionsbeschluss maßgeblich an der Mobilitätsprämie „Generation Zukunft“ des ZDK.

Der ZDK sieht darin einen wichtigen Impuls für den privaten E-Fahrzeugmarkt und schlägt darüber hinaus eine praxisnahe Unterstützung durch Ladegutscheine vor – hälftig finanziert von Staat und Energieversorgern. Diese sollen für Gebrauchtwagen gelten und gezielt preisensible Käuferinnen und Käufer erreichen. Begleitend hat der Verband seine

Empfehlungen für den Markthochlauf der E-Mobilität in einem 6-Punkte-Plan zusammengefasst.



Der ZDK spricht sich mit Nachdruck dafür aus, dass die Förderanträge und –zusagen direkt zwischen den Kunden und der KfW-Förderbank abgewickelt werden, so dass die Autohändler nicht die entsprechenden Einkommensnachweise prüfen und dokumentieren müssen.

Das geplante Förderpaket im Umfang von drei Milliarden Euro soll an ein zu versteuerndes Haushaltseinkommen von bis zu 80.000 Euro gekoppelt werden, pro Kind erhöht sich die Grenze um

5.000 Euro. Vorgesehen sind 3.000 Euro Basisförderung, die je Kind um 500 Euro – maximal um 1.000 EUR – steigen kann. Für besonders einkommensschwache Haushalte ist eine zusätzliche Aufstockung geplant. Laut Koalitionsbeschluss soll die Förderung im Jahr 2026 beim Kauf und Leasing von rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) und Plug-in-Hybriden greifen.

Ebenso wichtig bleibt aber die Forderung nach einer Senkung der Ladestrompreise und einem Ausbau insbesondere der Schnellladeinfrastruktur.

Weiter begrüßt der ZDK, dass die Regierungskoalition sich zudem auf europäischer Ebene für eine Abkehr vom geplanten Neuzulassungsverbot für Verbrenner ab 2035 einsetzen will. Nach dem Wunsch der Koalition sollen auch nach 2035 „hocheffiziente Verbrenner“ sowie Plug-in-Hybride und Fahrzeuge mit Range Extender weiterhin zugelassen werden können.

Verband

Ministerpräsidentenkonferenz beschließt föderale Modernisierungsagenda

Bund und Länder haben sich auf eine umfassende Modernisierungsagenda verständigt, die u. a. zahlreiche Vereinfachungen von Verwaltungsverfahren, Kompetenzbündelungen sowie Entlastungsmaßnahmen vorsieht. Entscheidend ist nun eine zeitnahe Umsetzung. In der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) vom 4. Dezember 2025 haben Bund und Länder die zweite Stufe der Modernisierungsagenda beschlossen, deren Gegenstand insbesondere die Vereinfachung des Verwaltungsvollzugs von Bundesrecht durch die Länder ist. In 237 konkreten Einzelmaßnahmen, die insbesondere aus dem Kreis der Bundesländer eingebbracht worden sind, werden für verschiedene Rechtsbereiche, wie etwa dem Bau-, dem Vergabe- oder dem Energierecht Verfahrensanforderungen abge-

senkt, behördlichen Zuständigkeiten und Kompetenzen gebündelt sowie Formulare vereinheitlicht und der Einsatz von künstlicher Intelligenz ermöglicht. Zudem wollen Bund und Länder bis spätestens Ende 2027 Fach- und Verwaltungs-



©AdobeStock_Pakin

kontrollen gezielt vereinfachen und durch risikoorientierte Ansätze reduzieren. Zugeleich sollen bei Verstößen schärfere Sanktionen greifen.

Darüber hinaus umfasst die föderale Mo-

dernisierungsagenda Maßnahmen zur bürokratischen Entlastung. Dies gilt in erster Linie für sämtliche Auskunfts-, Berichts- und Dokumentationspflichten der Wirtschaft. So wollen Bund und Länder die Erforderlichkeit dieser Pflichten bis Ende 2026 kritisch überprüfen und dabei mindestens ein Drittel der Berichtspflichten und die Hälfte der Dokumentationspflichten abschaffen.

Des Weiteren wird die unbedingte Belegausgabepflicht nach § 146a AO umgestellt. Künftig ist eine Belegausgabe nur noch auf Verlangen des Kunden erforderlich.

Mit der Modernisierungsagenda kommt die Bundesregierung ihren Ankündigungen nach. Entscheidend ist jedoch, dass die zu unterstützenden Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden.

Das Durchleitungsmodell als Schlüssel für einen fairen und wettbewerblichen Ladestrommarkt – Gemeinsames Positionspapier des ZDK, VDIK und BBM

Fairer Wettbewerb an der Ladesäule, unkompliziertes Laden für alle: Mit dem Durchleitungsmodell für Ladestromtarife könnten Politik und Wirtschaft die öffentliche Ladeinfrastruktur deutlich nutzerfreundlicher gestalten – und den Umstieg auf E-Mobilität spürbar beschleunigen. Darauf machen der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughsteller (VDIK) und der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) in einem gemeinsamen Positionspapier aufmerksam.

Vor der „Ladeinfrastruktur-Konferenz 2025“ des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) haben ZDK, VDIK und BBM die

Bundesregierung aufgefordert, die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen zügig anzupassen, damit das Durchleitungsmodell flächendeckend zur Anwendung kommen kann.

Das Durchleitungsmodell gewährt Stromanbietern einen diskriminierungsfreien Zugang zu öffentlichen Ladesäulen und ermöglicht es so dem Kunden, den eigenen Stromtarif im öffentlichen Raum zu nutzen – unabhängig vom Betreiber. Es sorgt für mehr Transparenz, einheitliche Abrechnung und echte Wahlfreiheit.

In dem gemeinsamen Positionspapier zeigen ZDK, VDIK und BBM auf, wie das Modell rechtlich, technisch und marktseitig weiterentwickelt werden kann, um lang-

fristig ein faires, wettbewerbliches und verbraucherfreundliches Marktdesign beim öffentlichen Laden zu gewährleisten.

Die drei Verbände kritisieren, dass das Durchleitungsmodell im „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ des BMV keine Berücksichtigung findet – obwohl es zentrale Hürden für Verbraucher und Unternehmen abbauen und den Markt deutlich nutzerfreundlicher machen könnte. ZDK, VDIK und BBM rufen daher die Bundesregierung auf, die Einbindung des Durchleitungsmodells erneut zu prüfen, um die Ladeinfrastruktur transparenter, wettbewerblicher und konsequent kundenorientiert weiterzuentwickeln.

Verband

Masterplan Ladeinfrastruktur lässt Kundenperspektive außen vor

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) bewertet den Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 als wichtigen und grundsätzlich richtigen Schritt, um den Ausbau einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen und



wettbewerblich organisierten Ladeinfrastruktur voranzubringen. Zugleich mahnt der Verband an, dass die Umsetzung stärker an der Realität des Marktes und den Erfahrungen aus dem täglichen Kundendialog ausgerichtet werden muss.

Trotz Kritik erkennt der ZDK im Masterplan viele positive Ansätze: Die Förderung von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern und die Zertifizierung der KfW als EU-Implementing Partner entsprechen zentralen Forderungen des Kfz-Gewerbes. Gemeinsam mit der Abschaffung nächtlicher Blockiergebühren und der Einführung von Reservierungsfunktionen stärken diese Maßnahmen Vertrauen, Nutzerfreundlichkeit und Investitionssicherheit.

Der Verband begrüßt zudem die Privilegierung des Ladeinfrastrukturausbau im Außenbereich und die klare Feststellung, dass Ladepunkte nicht als Tankstellen nach der Baunutzungsverordnung gelten. Diese Erleichterungen beschleunigen Planung und Genehmigung – und fördern so den Ausbau vor Ort.

Ebenso begrüßt der ZDK, dass der Masterplan das Potenzial des bidirektiona-

len Ladens anerkennt, kritisiert aber, dass hierbei die zentrale Rolle des Kfz-Gewerbes für Klimaschutz und Netzstabilität unterschätzt wird. Mit rund 115 GWh Speicherkapazität übertreffen E-Fahrzeugbatterien alle stationären Speicher in Deutschland. Autohäuser mit einer großen Menge batteriebetriebener Fahrzeuge könnten als dezentrale Energiespeicher mit großem Potenzial Netzengpässe abmildern, Lastspitzen glätten und die Energiewende stärken.

In seiner umfassenden Stellungnahme zum Masterplan fordert der ZDK ein Förderprogramm, steuerliche Entlastungen und die Einbindung des Kfz-Handels bei Standards und Geschäftsmodellen für Vehicle-to-Grid und Vehicle-to-Home Systeme.

Zugleich warnt der ZDK, bestehende EU-Vorgaben durch nationale Zusatzregelungen zu verschärfen.

Entbürokratisierung muss spürbar werden

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt die Kabinettsbeschlüsse zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes, zur Umsetzung der EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung (CSRD) sowie zur Anpassung des Lieferkettengesetzes. Aus Sicht des Kfz-Gewerbes ist die Richtung klar: Weniger Bürokratie bedeutet mehr wirtschaftliche Stabilität für die Betriebe.

Die zunehmende Regelungsdichte auf nationaler, wie europäischer Ebene stellt Werkstätten, Autohäuser und Handelsbetriebe vor immer größere Herausforderungen. Besonders die neuen Berichtspflichten aus der EU-Nachhaltigkeitsrichtlinie und den Anpassungen im Liefer-

kettengesetz drohen, alle Betriebe unverhältnismäßig zu belasten.

Der ZDK appelliert zugleich an Bundesregierung und EU-Kommission, die geplanten europäischen Vorgaben zur Nachhaltigkeitsberichterstattung mittelstandsgerecht auszugestalten. Gerade im Kfz-Gewerbe mit seinen über 40.000 Betrieben ist die Umsetzung umfangreicher Berichts- und Dokumentationspflichten weder personell noch wirtschaftlich realistisch.

Besonders mit Blick auf die anstehenden Änderungen im Energiesteuer- und Stromsteuergesetz fordert das Kfz-Gewerbe spürbare Entlastungen bei Energie- und Stromkosten, hierzu gehören ausdrücklich die Netzentgelte. Werkstät-

ten und Autohandel leiden unter den gestiegenen Energiepreisen. Der ZDK fordert daher eine Senkung der Stromsteuer auf das europäische Mindestmaß, Entlastungen bei den Netzentgelten, einfa-



chere Antragsverfahren und digitale Meldewege für Steuerentlastungen sowie verlässliche Übergangsfristen bei der Umsetzung neuer EU-Vorgaben.

Wirtschaft

BMF-Antwort an ZDK stellt klar, dass die Sonderabschreibung nach § 7 Abs. 2a EStG auch für gebrauchte Elektrofahrzeuge gilt

Die neue Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge nach § 7 Abs. 2a EStG wird nach vorherrschender Rechtsauffassung auch auf gebrauchte Elektrofahrzeuge angewendet. Das Referat für Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerdialog des Bundesfinanzministeriums (BMF) hat diese Sichtweise auf Anfrage des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) bestätigt.

Allerdings gab es seit der Veröffentlichung des Rundschreibens zahlreiche Hinweise aus Mitgliedsbetrieben, dass gewerbliche Kunden gebrauchte Elektrofahrzeuge nicht gekauft haben, weil deren Steuerberater aufgrund einer fehlenden offiziellen Antwort aus dem BMF und damit aufgrund fehlender endgültiger Rechtssicherheit von einem solchen Erwerb abgeraten haben. Da die mögliche Geltendmachung der Sonderabschreibung eine der zentralen Fragen beim Verkauf von gebrauchten Elektro-

fahrzeugen an gewerblichen Käufer ist und Autohäuser diesen Kunden belastbare Information zum Erwerb gebrauchter Elektrofahrzeuge an die Hand geben wollen, hat sich der ZDK noch einmal offiziell an das BMF mit der Bitte um Antwort gewandt.

Dieser Bitte ist das BMF nun nachgekommen und hat mit dem Schreiben klargestellt, dass die Geltendmachung der Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge nach § 7 Abs. 2a EStG nicht auf Neufahrzeuge beschränkt ist, sondern auch beim Kauf gebrauchter Elektrofahrzeuge anwendbar ist.

Fazit:

Die im Schreiben an den ZDK veröffentlichte Klarstellung des BMF hilft sowohl den Autohäusern bei der notwendigen Vermarktung gebrauchter Elektrofahrzeuge als auch allen gewerblichen Steuerpflichtigen bei der problemlosen Geltendmachung der Sonderabschreibung

für Elektrofahrzeuge. Betroffene können sich insoweit direkt auf die Aussagen des BMF berufen.

Beachten müssen die Steuerpflichtigen im Zusammenhang mit der Geltendmachung der Sonderabschreibung nur, dass sich die Elektrofahrzeuge in dessen Anlagevermögen befinden müssen. Solche Abschreibungen für im Umlaufvermögen befindliche Elektrofahrzeuge sind den gesetzlichen Vorgaben entsprechend ausgeschlossen.

Schließlich weist das BMF schon jetzt darauf hin, dass in Abstimmung mit den obersten Finanzbehörden der Länder noch ein zusätzliches klarstellendes Anwendungsschreiben veröffentlicht werden soll, um hinsichtlich der Sonderabschreibung nach § 7 Abs. 2a EStG sowohl weitere Anwendungsfragen zu klären als auch eine einheitliche bundesweite Rechtsanwendung und Rechtsklarheit zu schaffen.

Kurzzeitzulassungen drücken Restwerte und verunsichern Käufer

Hinzu kommt ein unerwünschter Nebeneffekt: Die hohen Eigenzulassungen im BEV-Segment belasten die Restwerte gebrauchter Elektroautos spürbar. Große

Zahlen kurz zugelassener Fahrzeuge gelangen nach wenigen Monaten zu deutlich reduzierten Preisen wieder in den Markt – und drücken das gesamte Preisniveau im

Gebrauchtwagensegment. Bei privaten wie gewerblichen Kunden löst dies weitere Verunsicherung aus und erschwert zusätzlich eine stabile Marktentwicklung.

Eigenzulassungen treiben BEV-Zahlen – private Nachfrage sinkt

Eigenzulassungen durch Hersteller und Handel sind ein bewährtes Mittel, um Modell- und Quartalsziele zu erreichen oder insbesondere auch die strengen CO2-Flottenvorgaben einzuhalten. Hier wird die Fehlsteuerung der europäischen Flottenregulierung offensichtlich: sie adressiert nur die Angebotsseite, nicht aber die Nachfrageseite. Die aktuelle Dynamik bei den Kurzzeitzulassungen fällt ungewöhnlich stark aus. Die Zulassungsstruktur des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) zeigt, dass die BEV-Wachstumsraten stark über-

zeichnet sind. In den ersten zehn Monaten dieses Jahres sind die BEV-Eigenzulassungen durch Hersteller und Handel im Vergleich zum selben Zeitraum im Jahr 2024 um 51 Prozent gestiegen – auf 102.520 Fahrzeuge. Allein die BEV-Eigenzulassungen der Hersteller haben sich im Vergleich zum Zehnmonatszeitraum im Jahr 2023 um das 2,5-fache auf 54.872 Fahrzeuge erhöht. In der gleichen Zeitspanne ging die Zahl privater BEV-Neuzulassungen um 7 Prozent und die der um die Eigenzulassungen bereinigten gewerblichen Zulassun-

gen um 6,4 Prozent zurück. „Ob Gesamtmarkt oder E-Fahrzeuge – die Zahlen zeigen sehr klar, dass die Hersteller den Absatz derzeit in erheblichem Maße selbst tragen. Die private und gewerbliche Nachfrage bleibt weiterhin sehr verhalten und entwickelt sich längst nicht so dynamisch, wie es für einen stabilen Markt nötig wäre“, betont Peckruhn. Ein Blick auf 2023 – als der staatliche Umweltbonus die BEV-Verkäufe noch maßgeblich incentivierte – verstärkt wie beschrieben diesen Eindruck.

Wirtschaft

Meinung zu chinesischen Herstellern bei Pkw-Kaufplanern noch nicht gefestigt

Eine klare Tendenz und Meinung zu Pkw-Marken aus China herrscht bei den Pkw-Kaufplanern noch nicht. Keines der abgefragten Statements konnte eine wirklich hohe Zustimmung auf sich vereinen: Unter den gewählten Statements wurden die Endverbraucher gebeten, einer oder mehreren

Aussagen zuzustimmen. 34 Prozent begründen den Wettbewerb, sie sehen darin Vorteile für Verbraucher. Fast genauso viele (33 Prozent) sind skeptisch hinsichtlich Qualität und Zuverlässigkeit der chinesischen Pkw-Marken. Mit 31 Prozent gaben nur geringfügig weniger an, dass sie es vorziehen,

sich an etablierte Hersteller zu halten. Und nur knapp ein Viertel (23 Prozent) ist zuversichtlich, dass sich etablierte Hersteller auch in Zukunft gegen die chinesischen Hersteller behaupten können. Die ausführliche Darstellung der einzelnen Themen findet sich unter DAT Barometer Oktober 2025.

Pkw-Automonat – Alle Zahlen Oktober 2025

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat die Oktober-Ausgabe des „Pkw-Automonats – Alle Zahlen“ zur Verfügung gestellt. Er weist eine deutschlandweite Übersicht über

Auftragseingänge und Neuzulassungen gegliedert nach Antriebsarten und gewerblichen bzw. privaten Haltern sowie CO2-Emissionen aus. Zudem beinhaltet er eine Übersicht zu Besitzumschreibun-

gen, Standzeiten und der Werkstattauslastung. Um die aktuellen Werte in Bezug zum Vor-Pandemieniveau zu setzen, wird die Tabelle um die Vergleichszahlen aus 2019 ergänzt.

Technik + Umweltschutz

Aviloo-Batterietest:

PHEV verschwindet unter dem Radar – zu Unrecht!

Ob Kauf oder Verkauf, die sichere Kenntnis um den Gesundheitszustand (SoH) der Batterie eines Elektrofahrzeuges begünstigt Werterhalt und Absatz. Durch ein aussagekräftiges Batteriezertifikat werden Unsicherheiten auf beiden Seiten der Theke gelöst. Doch was ist mit Batterien von Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV)?

Der Batterietest-Anbieter Aviloo hat gemeinsam mit dem ADAC in einer breiten Studie untersucht, wie der Verlust der Leistungsfähigkeit (Degradation) von Batterien bei PHEV ausfällt. Dafür wurden rund 28.500 Messdaten zur Batteriegesundheit (State of Health, SoH) von Fahrzeugen namhafter Hersteller ausgewertet. Der SoH-Wert gibt an, welcher Anteil der ursprünglichen Batteriekapazität noch verfügbar ist.

Die Ergebnisse sind deutlich. Zwar verläuft der Alterungsprozess je nach Her-

steller und Anteil der elektrisch gefahrenen Kilometer sehr unterschiedlich. Doch gilt der Grundsatz, je höher der elektrische Fahranteil, desto häufiger die Ladezyklen – und desto stärker fällt in der Regel die Batteriedegradation aus. Deshalb wird auch bei PHEV die klare Empfehlung ausgesprochen durch einen Batteriecheck vor dem Gebrauchtkauf den Restwert des Fahrzeuges zu bestimmen und nicht die Katze im Sack mitzunehmen. Weitere Details zur ADAC-Studie zu Plug-In-Hybriden finden Sie hier.

ZDK-Kooperation mit Aviloo

Um Sicherheit im Markt zu begünstigen und Restwertdiskussionen zu glätten, hat der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) eine Kooperation mit dem Batterietest-Anbieter Aviloo ins Leben gerufen. Die TÜV- bzw. CARA-zertifizierten Produkte gehören zu den präzise-

sten und schnellsten Diagnose-Werkzeugen für die Antriebsbatterien von gebrauchten E-Fahrzeugen und PHEV. Die Kooperation mit AVILOO umfasst die Softwarelösungen „FLASH Test“ und „PREMIUM Test“, die den Mitgliedsbetrieben des ZDK preisvergünstigt zur Verfügung stehen.

Das erzeugte Batterie-Zertifikat gibt den tatsächlichen Batteriezustand (State of Health bzw. „SoH“) und weitere Features wie ein Benchmarking zur real erzielbaren Reichweite des getesteten Fahrzeugs an. Ebenfalls wird eine Heatmap-Analyse visualisiert, die Defekte bis auf Zellebene aufzeigt.

Um die Preisvorteile nutzen zu können, ist die Eingabe der AVILOO-ID über die speziell für das Kfz-Gewerbe eingerichtete Landingpage erforderlich. Dazu ist für interessierte Betriebe die örtliche Kfz-Innung der Ansprechpartner.

Technik + Umweltschutz

Licht-Sicht-Test 2025

Beim Licht-Sicht-Test 2025 hatte mehr als jeder vierte Pkw (27,8 Prozent) Mängel an der Beleuchtung (Vorjahr 25,3 Prozent). Bei den Nutzfahrzeugen waren es 32,1 Prozent (Vorjahr 33,1 Prozent). Das ergibt die aktuelle Statistik des Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW). „Wenn mehr als jeder vierte Pkw mit mangelhafter Beleuchtung unterwegs ist, ist das nicht nur eine hohe Zahl – es ist

ein Sicherheitsrisiko“, so ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. „Gerade in der dunklen Jahreszeit tragen Autofahrer eine klare Verantwortung: Wer seine Lichtanlage regelmäßig prüft, schützt sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer. Ein kurzer Check kann Leben retten.“ Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU), Schirmherr des Licht-Sicht-Tests 2025, bekräftigt: „Mit dem Licht-Sicht-Test kann jeder von uns einen Bei-

trag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten. Nur mit richtiger Beleuchtung können Autofahrerinnen und Autofahrer in der Dunkelheit sicher und vorausschauend fahren. Sie brauchen optimale Sicht und sollten andere auch nicht blenden. Daher kann ich jeden nur weiter ermutigen, dieses Angebot unbedingt wahrzunehmen.“

Mehr als 2,5 Mio. Prüfplaketten für erfolgreiche Tests

Bei der größten bundesweiten Verkehrssicherheitsaktion wurden im Oktober mehr als 2,5 Mio. Prüfplaketten an Autofahrerinnen und Autofahrer für erfolgreich bestandene Licht-Sicht-Testprüfungen vergeben. Mit der Plakette für die Windschutzscheibe dokumentieren Fahrzeughalter der Polizei bei Verkehrskontrollen geprüftes Autolicht. Kirsten Lüthmann, Präsidentin der Deutschen Verkehrswacht, betont: „Weist Ihre Beleuchtung Mängel auf, bleibt die Sicht eingeschränkt. In der Regel bemerken Sie dies nicht. Gerade in der dunklen Jahreszeit ist daher eine Überprüfung im Fachhandel unerlässlich. Eine mangelhafte Beleuchtung erhöht das Unfallrisiko deutlich.

Die Ergebnisse des Licht-Sicht-Tests 2025 unterstreichen erneut die Bedeutung regelmäßiger Lichtkontrollen.“

Mängelverteilung im Detail

- Bei den Pkw waren 19,7 Prozent der Hauptscheinwerfer nicht in Ordnung (Vorjahr 16,8 Prozent).
- Der Anteil der Blender mit zu hoch eingestellten Scheinwerfern lag bei 9,5 Prozent (Vorjahr 8,2 Prozent).
- Zu niedrig eingestellte Scheinwerfer mit zu kurzer Reichweite und eingeschränkter Ausleuchtung der Fahrbahn sind in 8,5 Prozent der Fälle bemängelt worden (Vorjahr 7,4 Prozent).
- Bei der rückwärtigen Beleuchtungseinrichtung fielen 10,1 Prozent der Pkw mit

Defekten auf (Vorjahr 7,8 Prozent).

Nutzfahrzeuge

- Bei 23,1 Prozent der Nutzfahrzeuge gab es Mängel an den Hauptscheinwerfern (Vorjahr 22,9 Prozent).
- Zu hoch eingestellte Scheinwerfer mit Blendwirkung für den Gegenverkehr waren bei 12,7 Prozent der untersuchten Nfz auszumachen (Vorjahr 14,9 Prozent).
- Reduzierte Sichtweite durch zu niedrige Einstellung war bei 8,8 Prozent der Fall (Vorjahr 6,9 Prozent).
- Am Heck von 17,5 Prozent der Nutzfahrzeuge war die vollständige Funktionsfähigkeit der Leuchten nicht gegeben (Vorjahr 19,5 Prozent).

Recht + Steuern

Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge macht Änderung auf dem Pkw-Label erforderlich

Der Bundestag hat die Befreiung von Elektrofahrzeugen von der Kfz-Steuer verlängert. Dies macht auch eine Änderung auf dem Label erforderlich. Die Dena informiert zur notwendigen Änderung des Pkw-Labels wie folgt: „Zukünftig gilt die Steuerbefreiung für Neuzulassungen bis zum 31.12.2030, längstens jedoch bis

zum 31.12.2035. Demnach lautet die Fußnote 3 bei Hinweisen für Elektrofahrzeuge fortan: „Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Elektrofahrzeugs in der Zeit vom 18.05.2011 bis 31.12.2030 für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung gewährt, längstens jedoch bis zum 31.12.2035“. Ab Inkrafttreten der

Verlängerung, voraussichtlich zum 1. Januar 2026, müssen alle betroffenen Hinweise (Pkw-Label) mit der aktuellen Fußnote versehen sein. Eine Übergangsfrist ist bislang nicht vorgesehen. Ab diesem Zeitpunkt sind auch im Tool „Pkw-Label erstellen“ die Angaben in der Fußnote 3 zur Kfz-Steuerbefreiung angepasst.“

Recht + Steuern

ZDK-Rechtsprechungsübersicht zur Sachmangelhaftung unter Berücksichtigung der seit 2022 geltenden neuen Regeln

(17. Auflage, Stand: Dezember 2025)

Seit nunmehr 23 Jahren stellt der ZDK dem Kfz-Gewerbe eine Übersicht über die in der Rechtsprechung ergangenen Urteile zur Sachmangelhaftung mit Bezug zum Kfz-Gewerbe zur Verfügung. Sie soll Kfz-Betriebe oder die von Ihnen aufgrund einer gerichtlichen Auseinandersetzung beauftragten Rechtsanwälte in die Lage versetzen, sich schnell einen umfassenden Überblick über die aktuelle Rechtslage anhand der von der Rechtsprechung erlassenen Urteile und Beschlüsse zu verschaffen. Dem Leser wird daher die Möglichkeit eröffnet, in der Urteilssammlung – je nach Bedarf – nach Stichworten, Themen, Gerichten, Aktenzeichen oder Erscheinungsdaten gerichtlicher Entscheidungen zu recherchieren.

Wie schon in die 16. Auflage wurden auch in die 17. Auflage erste Urteile aufgenommen, die sich mit den Neuregelungen auf-

grund der im Jahr 2022 vorgenommenen Reform des Sachmangelhaftungsrecht befassen. Dabei ging es um folgende Themen/Entscheidungen:

- Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat entschieden, dass auch Zufriedenheitsgarantien Garantien i.S.d. § 443 BGB sind, bei denen die gesetzlichen Informationspflichten des § 479 BGB zu beachten sind.
- Das Oberlandesgericht (OLG) Köln hat sich zu den Anforderungen an eine ordnungsgemäße „negative Beschaffungsvereinbarung“ beim Verkauf eines Gebrauchtwagens mit verdecktem Unfallschaden geäußert.
- Das Landgericht (LG) München I hat klargestellt, dass es zwischen den vorvertraglichen Informationen und der Abgabe der Vertragserklärung des Käufers keiner sog. „Abkühlphase“ be-

darf. Das heißt, es ist nicht erforderlich, dass dem Verbraucher nach Erhalt der vorvertraglichen Informationen eine bestimmte Zeit zum Überlegen eingeräumt wird, bevor es zum Vertragschluss kommt. Auch ohne eine solche „Abkühlphase“ kann der Händler mit dem Verbraucher eine Verkürzung der Verjährungsfrist auf ein Jahr wirksam vereinbaren.

Das LG Kiel hat entschieden, dass Verkaufsschilder als „öffentliche Äußerungen“ zu werten sind. Fehler auf Verkaufsschildern müssen daher gegenüber Verbrauchern im Wege einer „negativen Beschaffungsvereinbarung“ berichtigt werden. Der bloße Hinweis „entgegen der Annonce Unfallschaden laut Vorbesitzer“ genügt den inhaltlichen Anforderungen an eine negative Beschaffungsvereinbarung nicht.

BGH schafft Klarheit:

Wer trägt das Risiko bei manipulierten Überweisungsdaten?

In einem branchenfremden Urteil hat der Bundesgerichtshof (BGH, Az.: IV ZR 54/24) die lange Zeit umstrittene Rechtsfrage entschieden, ob der Schuldner einer Geldleistung von seiner Leistungspflicht gegenüber dem Gläubiger frei wird, wenn ein unbekannter Dritter die Angaben des Gläubigers zum Konto ohne dessen Wissen manipuliert hat und die Versuche, die seitens des Schuldners auf das manipulierte Konto überwiesenen Geldbeträge zurückzuerlangen, gescheitert sind.

Auch wenn der Schuldner im Falle einer Geldüberweisung auf ein fremdes Konto Opfer einer betrügerischen Kontodatenmanipulation durch einen unbekannten

Dritten wird, muss er dennoch seine gegenüber dem Gläubiger eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen erfüllen. Er trägt die Gefahr des Verlusts des überwiesenen Geldbetrages.

Hat der Gläubiger durch ein Verhalten, das allein seiner Sphäre zuzurechnen ist, die Verlustgefahr erst geschaffen, kann es ausnahmsweise unangemessen sein, den Schuldner für die Gefahr des Geldverlustes bei der Geldübermittlung haften zu lassen. Hierfür reicht es aber nicht aus, dass eine Fälschung im Machtbereich des Gläubigers lediglich möglich erscheint; diese muss vielmehr feststehen und auf einem dem Gläubiger zuzurechnendem Verhalten beruhen.

Fazit:

Versendet ein Kfz-Betrieb Rechnungen unter Angabe der Kontodaten auf dem Postweg, steht ihm auch dann ein Anspruch gegen den Rechnungsaadressaten zu, wenn ein unbekannter Dritter die Postsendung unterwegs illegalerweise abfängt und die Kontodaten manipuliert und die zur Begleichung des Rechnungsbetrages erfolgten Geldüberweisungen des Rechnungsempfängers nicht auf seinem, sondern einem fremden Konto ankommen. Das Risiko, das der überwiesene Geldbetrag verloren geht, trägt allein der Rechnungsempfänger.

Recht + Steuern

Betriebliche Altersvorsorge;

Pensions-Sicherungs-Verein legt Beitragssatz für 2025 fest

Der für die Absicherung der von Arbeitgebern versprochenen betrieblichen Altersversorgung eingerichtete Pensions-Sicherungs-Verein (PSV) hat den Beitragssatz für das Jahr 2025 auf 1,2 Promille festgelegt. Grund für den höheren Beitragssatz im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist die gestiegene Anzahl der Insolvenzen mit einem entsprechend erhöhten Schadenvolumen.

Hinweis: Der Pensions-Sicherungs-Verein VVaG (PSV) ist ein Versicherungsverein



auf Gegenseitigkeit, in den alle Arbeitgeber eintreten müssen, die bestimmte bAV-Durchführungsformen zusagen. Dabei sichert der PSV die Ansprüche aus der betrieblichen Altersversorgung ab, falls ein Arbeitgeber zahlungsunfähig wird. So garantiert er den Schutz der Betriebsrenten der Arbeitnehmer und Rentner gegen das Risiko der Insolvenz ihres Arbeitgebers.

Geringfügigkeitsgrenze beim Minijob steigt auf 603 Euro

Mit der Fünften Mindestlohnanpassungsverordnung wird der gesetzliche Mindestlohn nun in zwei Schritten angehoben:

- zum 01.01.2026 auf 13,90 Euro brutto je Zeitstunde und
- zum 01.01.2027 auf 14,60 Euro brutto je Zeitstunde.

Um Arbeitnehmern geringfügige Beschäftigungen trotz Erhöhung des Mindestlohns auf dem zeitlich gleichen Ni-

veau zu ermöglichen, hatte der Gesetzgeber im Jahr 2022 die sog. Geringfügigkeitsgrenze über eine Anpassung des § 8



Abs. 1 Nr. 1 SGB IV derart dynamisiert, dass diese Geringfügigkeitsgrenze aufgrund einer genau festgelegten Formel (Mindestlohn x 130: 3 (auf volle Euro aufgerundet)) automatisch ansteigt, wenn der Mindestlohn erhöht wird.

Die bisherige Geringfügigkeitsgrenze von derzeit 556 Euro steigt nach dieser Gesetzeszykmatik somit zum 01.01.2026 auf 603 Euro und zum 01.01.2027 auf 633 Euro.

Aktuell

Die NÜRNBERGER...

Die NÜRNBERGER Beteiligungs-AG, also die Muttergesellschaft des NÜRNBERGER Automobil Versicherungsdienstes, und die VIENNA INSURANCE GROUP AG (VIG) haben eine Zusammenschlussvereinbarung unterzeichnet.

Die VIG ist aus Sicht der NÜRNBERGER ein idealer Partner, um die Transformation der NÜRNBERGER zu unterstützen und deren Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Gleichzeitig hat sich die VIG dazu verpflichtet, die Eigenständigkeit und Identität der NÜRNBERGER zu wahren.

Die Kooperationspartner und Vermittler des NÜRNBERGER Automobil Versicherungsdienstes und des TECHNO Versicherungsdienstes sollen zukünftig von einem deutlich erweiterten Produktpotfolio profitieren.

Schnellere Prozesse, neue digitale Lösungen und eine zukunftsfähige Infrastruktur sollen eine effiziente Kundenansprache unterstützen. Das künftige Geschäft entsteht aus innovativen Präventions-, Vorsorge- und Sachversicherungslösungen.

Ihr Ansprechpartner:

Vertriebsdirektor
Christian Stettner

Leitung Gewerbe und Verbände
NÜRNBERGER AutoMobil
Versicherungsdienst GmbH

Mobil: 0151-53840997
E-Mail: christian.stettner@nuernberger-automobil.de

(Carsten Beuß)