



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE



KFZ-INFO

Dezember 2024 | Januar 2025

Mitteilungen der Innung
des Kraftfahrzeuggewerbes
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Weiterbildung	Seite	3-4
Verband	Seite	4-6
Tankstellen	Seite	6-7
Handel	Seite	7-8
Technik + Umweltschutz	Seite	9
Betriebswirtschaft	Seite	10
Recht + Steuern	Seite	11-12
Aktuell	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.



*Wir wünschen
allen Mitgliedern
eine besinnliche
Weihnachtszeit
und einen guten
Rutsch ins neue Jahr.*

Weiterbildung

Der #wasmitautos Betriebefinder auf Erfolgskurs!

Durch den Betriebefinder auf wasmitautos.com haben Schüler, die sich für eine Ausbildung im Kfz-Gewerbe interessieren, die Möglichkeit, gezielt nach Ausbildungsbetrieben in ihrem Umkreis zu suchen. Einfach die Postleitzahl oder den Ort eingeben, und schon werden passende Ausbildungsbetriebe angezeigt. Ob in der Heimatstadt oder in einer fremden Stadt – der Betriebefinder hilft dabei, den perfekten Ausbildungsbetrieb zu finden. Alle Innungsmitglieder haben die Möglichkeit, sich dort kostenlos einzutragen und ihre Reichweite damit zu vergrößern. Dieses innovative Tool bringt zusammen, was zusammengehört – Ausbildungsbetriebe und potenzielle Auszubildende.

Ergänzungsformular für Betriebe: Mehr als nur Basisinformationen

Der Betriebefinder bietet mittlerweile weit mehr als nur die Stammdaten. Kfz-Betriebe können sich über ein Ergänzungsformular attraktiv präsentieren. Hier können wichtige Informationen wie Ausbildungsberufe, Praktikum, Karrierewebsite oder Social-Media-Kanäle eingetragen werden. So wird der betriebliche Auftritt für die junge Zielgruppe noch informativer und interessanter.

Noch nicht gelistet? Jetzt eintragen!

Sie sind noch nicht im Betriebefinder gelistet? Kein Problem! Über diesen Link können Sie sich in fünf Minuten kostenlos eintragen: <https://www.wasmitautos.com/betriebeformular>

Mit jedem weiteren Nutzer wird der Betriebefinder noch attraktiver und hilft jungen Menschen, ihren Traumbetrieb zu finden.

Die Vorteile sprechen für sich

- Die hohen Aufrufzahlen zeigen, dass der Betriebefinder eine wichtige Anlaufstelle für Ausbildungssuchende ist. 25.000 Aufrufe | 2.500 Suchanfragen und 6.647 Klicks auf Websites & E-Mail-Adressen | 2,46 Minuten Verweildauer.
- Kfz-Ausbildungsbetriebe werden über die etablierte Plattform wasmitautos.com mit hoher Reichweite (24,6 Millionen Gesamtreichweite) sichtbar.
- Erste Bewerbungen gehen über den Betriebefinder bei Kfz-Betrieben ein.
- Smarte, niedrighschwellige Lösung, der Eintrag ist in fünf Minuten möglich. Es muss nur der Nachweis der Innungsmitgliedschaft erbracht werden (Kontroll-Nr.)

Der Informationsflyer des ZDK kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Der Wettbewerb um Talente wird härter. Stellen Sie sich daher strategisch gut bei der Nachwuchsgewinnung auf, dies ist das Fundament, um dem Fachkräfteengpass zu begegnen – viel Erfolg!

Notwendige Qualifikation für den Transport verunfallter E-Fahrzeuge

Die Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM) hat eine Pressemitteilung zum Bergen und Transportieren verunfallter E-Fahrzeuge veröffentlicht. Demnach sind die Kenntnisse der von den gesetzlichen Unfallversicherungsträgern definierten Ausbildungen 1S, 2S und 3S ausreichend. „Verunfallte Elektrofahrzeuge abschleppen und bergen – diese Qualifizierung brauchen Beschäftigte“ lautet der Titel der Pressemitteilung der BGHM. Sie wurde aktuell veröffentlicht und kann als Positionspapier verstanden werden.

Dem Papier zufolge gehen auch im Fall einer Panne oder eines Unfalls von rein batteriebetriebenen Elektroautos und Hybridfahrzeugen keine größeren Gefahren aus als von konventionellen Benzin- oder Gasfahrzeugen. Die Fahrzeughersteller hätten vielfältige technische Schutzmaßnahmen integriert, um die Fahrzeugnutzer und das Berge- und Werkstattpersonal zu schützen. Mit der Auslösung des Airbags oder dem Durchtrennen der Rettungsstellen würde sich das Hochvoltssystem (HV-System) abschalten. Darüber hinaus verhindere eine vollständige galvanische Trennung des HV-Systems von der Fahrzeugkarosserie, dass die Karosserie unter Spannung stehen könne.

Welche Ausbildung die Beschäftigten von Rettungs- und Bergediensten haben sollten, um sicher an verunfallten E-Fahrzeugen zu arbeiten, steht in der DGUV-Information 209-093 (Qualifizierung für Arbeiten an Fahrzeugen mit Hochvoltssystemen), erklärt die Mitteilung der BGHM. Demzufolge ist die Qualifikation zur „Fachkundig unterwiesenen Person“ (FuP – Stufe 1S) das Mindestmaß. Bei einer unklaren Situation oder wenn eine Gefährdung durch das Hochvoltssystem nicht

ausgeschlossen werden kann, ist eine „Fachkundige Person für Hochvoltssysteme“ (FHV – Stufen 2S oder 3S) hinzuzuziehen, so die Mitteilung weiter.

Das sei auch dann zu tun, wenn nach einem Unfall die Sicherheitseinrichtungen und die automatische Deaktivierung des HV-Systems nicht greifen oder wenn das nicht beurteilt werden kann und dadurch eine elektrische Gefährdung nicht ausgeschlossen ist. Eine solche Situation kann bei diversen Unfall-Szenarien der Fall sein, zum Beispiel bei einem Heckaufprall ohne Airbag-Auslösung, schweren Unfällen mit Brandereignis oder stark beschädigten Fahrzeugen.

Nicht neu ist die Aussage der BGHM, dass das Bergeteam vor Ort die speziellen Gefährdungen und Schutzmaßnahmen an Unfallstellen einschätzen und damit umgehen können muss. Die dafür notwendigen Kenntnisse würden die oben genannten Qualifizierungen gemäß DGUV Information 209-093 vermitteln. Sie allein berechtigen zum eigenverantwortlichen Arbeiten an Hochvoltfahrzeugen. Alle Kfz-Mechatroniker, die ihre Ausbildung nach der Ausbildungsverordnung vom 14. Juni 2013 erfolgreich abgeschlossen haben, besitzen bereits mit ihrem Gesellenbrief die Fachkunde nach Stufe 2S. Kfz-Mechatroniker, die ihre Ausbildung in dem Schwerpunkt „System- und Hochvolttechnik“ erfolgreich abgeschlossen haben, besitzen sogar die Qualifikation nach Stufe 3S. Eine nachträgliche Qualifizierung zu den Stufen 1S, 2S und 3S gemäß DGUV Information 209-093 werden von vielen Schulungsanbietern wie beispielsweise den Kooperationspartnern der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes GmbH (TAK) angeboten.

Weiterbildung

Deutsche Meisterschaft im Kfz Handwerk

Die Deutsche Meisterschaft im Handwerk (DMH) 2024 für den Ausbildungsberuf „Kraftfahrzeugmechatroniker“ auf Landesebene im Jahr 2024 ist wieder in Kooperation mit unserer Innung Region Stuttgart durchgeführt worden. Die Sieger und deren Ausbildungsbetriebe sind:

Kraftfahrzeugmechatroniker/-in

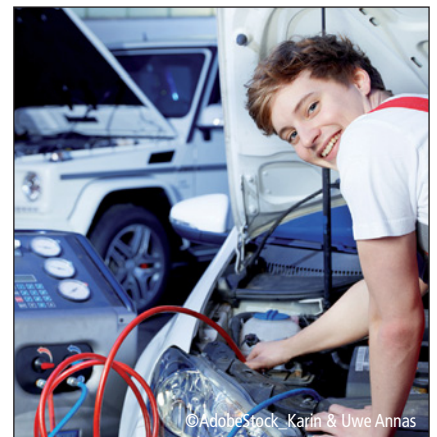
Rang	Name	Ausbildungsbetrieb
1	Otto Heinlein,	ahg Autohandelsgesellschaft mbH, 79108 Freiburg im Breisgau
2	Dennis Saller,	S&G Automobil AG, 75179 Pforzheim
3	Maximilian Bock,	autonik GmbH Auto Technik Crailsheim, 74564 Crailsheim
4	Simon Egle,	Markus Häring, 78628 Rottweil
5	Robin Schmitt,	Penske Sportwagenzentrum GmbH, 68229 Mannheim
6	Pascal Bindel,	Limbächer & Limbächer GmbH, 70794 Filderstadt-Bernhausen
7	Johannes Heinzelmann,	Autohaus Riess GmbH, 88630 Pfullendorf

Bei den Automobilkaufleuten ergaben sich folgende Platzierungen in Baden-Württemberg:

Automobilkaufmann/-frau

Rang	Name	Ausbildungsbetrieb
1	Michael Schlachter	Autohaus Brodmann, 78476 Allensbach
2	Lukas Ludwig	Autohaus von der Weppen GmbH & Co. KG, 70469 Stuttgart
3	Patricia Bauder	Autohaus von der Weppen GmbH & Co. KG, 77948 Friesenheim

Für den Landessieger der Mechatroniker und den Landessieger bei den Automobilkaufleuten geht der Wettbewerb anschließend noch weiter. Sie vertreten das baden-württembergische Kfz-Gewerbe am 8. November 2024 beim Bundeswettbewerb in Hamburg.



DAT Report – für Schulklassen und Auszubildende kostenfrei bestellen!

Bereits zur Automechanika in Frankfurt hatte die Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT) die Auszubildenden des Kfz-Gewerbes und die Vertreter von Berufsschulen zu einem kostenfreien Besuch der Messe eingeladen.

Aktuell hat die DAT nun zusätzlich angeboten, dass für Schulklassen oder Auszubildenden in den Kfz-Betrieben kostenfrei der aktuelle DAT-Report (aktuelle Jubiläumsausgabe) in gedruckter Form als Klassensatz bestellt werden kann.

Falls Interesse besteht, senden Sie einfach eine E-Mail an Herrn Erik Oel-

schläger (erik.oelschlaeger@dat.de) mit Angaben zur Anzahl der Exemplare, der Postadresse und des Ansprechpartners, zu welchen Händen die gewünschten Exemplare des DAT-Reports geschickt werden sollen. Die Bestellungen werden dann in der Reihenfolge der Eingänge abgearbeitet.

Seit 50 Jahren ist der DAT-Report eine wichtige Orientierungshilfe, um die Zusammenhänge in der Automobilbranche zu verstehen – und dies stets repräsentativ aus der Sicht der Endverbraucher. Es gehört zum Auftrag der DAT, Daten und Informationen flächendeckend bereitzustellen.

Verband

Unternehmer BW fordern konkrete Schritte zum „Masterplan Mittelstand“

Das baden-württembergische Wirtschaftsministerium hat den „Masterplan Mittelstand“ als neue Grundlage der Mittelstandspolitik vorgelegt. Unser Dachverband Unternehmer Baden-Württemberg (UBW) fordert, dass die im Masterplan angekündigte Task Force die Umsetzung der Handlungsempfehlungen schnell und wirksam angeht.

Im Fokus steht dabei laut UBW besonders der Abbau von Bürokratie und Regulierung. Die Landesregierung müsse sich „zu einem wirklich

substanziellen Bürokratieabbau durchringen“, so UBW-Hauptgeschäftsführungsmitglied Stefan Küpper. Konkrete Vorschläge lägen im Rahmen der Entlastungsallianz Baden-Württemberg bereits vor. Zudem fordert die UBW eine Stärkung des Wissens- und Technologietransfers. Wissenschaftliche Erkenntnisse müssten noch schneller in marktgängige Produkte und Dienstleistungen umgesetzt werden können. Unser Verband unterstützt alle diese Forderungen nachdrücklich.

Verband

Bundesinnungsverband will Geschäftsstellen von ZDK und ZVK trennen

Mitte Oktober hat in Berlin eine außerordentliche Mitgliederversammlung des Bundesinnungsverbandes stattgefunden. Hintergrund sind strukturelle Abweichungen im AÜK-System, die die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkKS) bei der Geschäftsstellenbegutachtung des Bundesinnungsverbandes Ende August beanstandet hatte und die nun abzuarbeiten und zu schließen sind. Eine kritische Abweichung bezieht sich dabei auf die nach DAkKS-Meinung nicht ausreichende Abgrenzung des AÜK-Systems vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und vom Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks (ZVK). Dies betrifft beispielsweise den ZDK/ZVK-Hauptgeschäftsführer oder den Bundesinnungsmeister, aber auch Mitarbeiter im AÜK-Team, die Doppelfunktionen innehaben.

Der ZVK ist der Bundesinnungsverband, dem nur die 14 Landesverbände angehören, der ZDK ist der gemeinsame Dachverband, dem beispielsweise auch die Händlerverbände angehören. Der ZVK ist Mitglied im ZDK. ZDK und ZVK sind also jeweils eigene juristische Personen, sie unterhalten aber seit rund 50 Jahren eine gemeinsame Geschäftsstelle. Nach außen tritt in der Regel nur der ZDK auf. Der ZVK als Bundesinnungsverband ist aber Träger der Inspektionsstelle, die die DAkKS akkreditiert hat.

Um Lösungen zu finden, wie diese strukturelle Abweichung im System geschlossen werden kann, wurden zuletzt verschiedenen Modelle diskutiert, beispielsweise eine eigene Säule „AÜK“ im Bundesinnungsverband mit eigenem und verantwortlichem Geschäftsführer bei Beibehaltung einer gemeinsamen ZDK/ZVK-Geschäftsstelle oder eine Entflechtung der gemeinsamen Geschäftsstelle von ZDK und ZVK mit einer Säule

„AÜK“ im ZVK. Bei der außerordentlichen Mitgliederversammlung des ZVK wurde nun zusätzlich ein Strukturvorschlag aus NRW eingebracht. Dieser beinhaltet die Trennung der gemeinsamen Geschäftsstelle von ZDK und ZVK. Beide Verbände sollen in der dann getrennten Geschäftsstelle jeweils einen Hauptgeschäftsführer bekommen; der ZVK-Hauptgeschäftsführer soll in Personalunion auch die Leitung des AÜK-Teams übernehmen.

Die ZVK-Mitgliederversammlung hat nach intensiver Beratung mit knapper Mehrheit (sieben Landesverbände dafür, sechs dagegen, eine Enthaltung) beschlossen, das NRW-Modell weiterzuverfolgen. Dies beinhaltet den Auftrag an den ZVK-Vorstand, Vorschläge für die konkrete Ausgestaltung dieses Modells in struktureller und personeller Hinsicht auszuarbeiten (wie soll die neue BIV-Geschäftsstelle aufgebaut sein, welche Themen soll sie bearbeiten, wie soll sie personell besetzt sein) und die wirtschaftlichen und rechtlichen Folgen (Beiträge, Arbeitsrecht, Steuerrecht, usw.) zu untersuchen. Zudem müssen die Gestaltungsoptionen mit dem ZDK verhandelt werden. Danach werden diese erneut innerhalb des ZVK zu beraten sein. Auch sind einige Rechtsfragen noch offen und derzeit Gegenstand einer Überprüfung.

Unser Verband spricht sich klar für den Erhalt einer Gemeinsamkeit von ZDK und ZVK und damit auch von Handel und Handwerk aus. Leider

hat es zu dem Thema in den letzten Wochen auch zahlreiche Beiträge in der Fachpresse gegeben, die vor allem von gegenseitigen Vorwürfen geprägt waren; dies ist sicher nicht hilfreich, wenn doch noch ein vernünftige Lösung erreicht werden soll, die letztlich von einer großen Mehrheit im Gewerbe mitgetragen werden soll. Unser Verband wird sich in den Gesprächen strikt danach richten, welche Lösungen sachlich für die Mitglieder am effizientesten und kostengünstigsten ist und wie die Schlagkraft der Gesamtorganisation am besten erhalten werden kann.

„In einer Phase des Umbruchs der Autobranche ist der Konflikt zwischen ZDK und ZVK unnötig und gefährlich zugleich. Die Probleme bei der Auditierung der AÜK sind für Betriebe, Innungen und Verbände zwar von sehr hoher Wichtigkeit, lassen sich mit gutem Willen aber auf unterschiedlichen Wegen lösen. Umsicht und Weitsicht sowie die Bündelung aller Kräfte im Kfz-Gewerbe sind dagegen unbedingt erforderlich, um den Herausforderungen des Marktes bestmöglich zu begegnen.

Wir appellieren deshalb an alle Beteiligten, in der momentan überhitzten Phase der Diskussionen über die Auslösung und die Ursachen des Konflikts zu reflektieren und das große Ganze im Auge zu behalten.

Es ist selten zu spät, auf dem Weg zu einem angestrebten Ziel die Richtung zu modifizieren, ohne die verfolgten Ziele aus dem Auge zu verlieren. Mit guter Absicht und der Bereitschaft, persönliche Konflikte im Sinne der gemeinsamen Sache zu begraben, ist eine Lösung des Konflikts im Sinne aller verfolgten Interessen und zum Wohle des gesamten Gewerbes möglich. Wir hoffen, dass alle Beteiligten diese Chance erkennen und den Willen mitbringen, wieder konstruktiv in den Dialog einzutreten, um eine gemeinsame, für alle Seiten tragbare Lösung zu erarbeiten. Das erfordert Größe und Überwindung auf beiden Seiten. Das Wohl unserer Betriebe, ob gebunden oder frei, ist alle Anstrengungen wert.

Dringender als je zuvor benötigen wir einen geschlossenen und starken Auftritt innerhalb des Gewerbes. Wir sollten keine Chance verstreichen lassen, um unserem Anspruch „Wir sind viele und wir sind stark“ gerecht zu werden. Alle Wege, die eine Geschlossenheit gefährden, schwächen unsere Position gegenüber der Politik und den Herstellern.“

ZDK für nachhaltige Kraftstoffe

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat sich in einer aktuellen Stellungnahme intensiv dafür eingesetzt, dass die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) kontinuierlich erhöht wird. Der ZDK betont, dass nur durch diese Maßnahme die nötigen Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe und Ladeinfrastruktur sichergestellt werden können, um die ehrgeizigen Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. In der Stellungnahme zur geplanten Änderung der 38. Ver-

Verband

Fortsetzung von Seite 5

ordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hat der ZDK zudem eine Überarbeitung des § 14 Absatz 4 gefordert, um zukünftige Übererfüllungen, die den Markt für nachhaltige Kraftstoffe destabilisieren, zu verhindern. Außerdem setzt sich der ZDK für strengere Kontrollen und Sanktionen ein, um Betrug im Bereich der Emissionsminderungen künftig effektiver zu bekämpfen.

Hintergrund dieser Stellungnahme ist, dass die Europäische Union bis 2030 eine drastische Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich erreichen möchte. Die THG-Quote verpflichtet Kraftstoffanbieter dazu, den CO₂-Ausstoß ihrer Produkte zu reduzieren. Doch aufgrund von Übererfüllungen von 3,4 Millionen Tonnen im Jahr 2022 droht ein Rückgang der Nachfrage nach nachhaltigen Kraftstoffen, was Investitionen in grüne Technologien behindert. Um diesen Trend umzukehren, plant die Bundesregierung, die Übertragung dieser Übererfüllungen für 2025 und 2026 auszusetzen. Der ZDK unterstützt diese Maßnahme, betont jedoch, dass eine sofortige und kontinuierliche Anhebung der THG-Quote notwendig ist, um das Vertrauen der Marktteilnehmer in nachhalti-

ge Lösungen wiederherzustellen und die Klimaziele rechtzeitig zu erreichen. Eine Verzögerung der Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bis 2026 könnte das Vertrauen in die THG-Quote und den Markt langfristig schwächen. Die vollständige ZDK-Stellungnahme finden Sie hier.



ZDK setzt sich für technologieoffene Förderung klimafreundlicher Fahrzeuge ein

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat sich im Rahmen des E-Fuels-only-Gesetzes aktiv für eine technologieoffene Förderung im Verkehrssektor eingesetzt. Der Verband begrüßt die geplante steuerliche Gleichstellung von Fahrzeugen, die mit E-Fuels betrieben werden, mit vollelektrischen Fahrzeugen. Gleichzeitig betont der ZDK, dass nicht nur E-Fuels, sondern alle klimaneutralen Kraftstoffe, die den Vorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) entsprechen, einbezogen werden sollten. Dies sei entscheidend, um die Klimaziele im Verkehrssektor vollständig zu erreichen.

In seiner Stellungnahme fordert der ZDK eine zügige Anpassung der Energiesteuerrichtlinie (ETD), um den Einsatz von E-Fuels und anderen erneuerbaren Kraftstoffen auf europäischer Ebene steuerlich zu fördern. Bis dahin plädiert das Kfz-Gewerbe für eine nationale Lösung, um dringend benötigte Investitionen in nachhaltige Kraftstoffe zu unterstützen.

Darüber hinaus weist der ZDK darauf hin, dass es aktuell auf europäischer Ebene keine klare gesetzliche Grundlage für „E-Fuels-only“-Fahrzeuge gibt. Daher setzt sich der Verband für eine flexible Gesetzgebung ein, die zukünftige EU-Definitionen einbeziehen kann. Der ZDK fordert auch, dass alle klimafreundlichen Antriebe, nicht nur Elektrofahrzeuge, im Steuerfortentwicklungsgesetz gleichwertig behandelt werden. Was der ZDK fordert:

- Gleichberechtigung aller klimafreundlichen Antriebsarten in der Gesetzgebung.
- Nutzung aller klimaneutralen Kraftstoffe nach RED-Vorgaben.
- Beschleunigte Anpassung der europäischen Energiesteuerrichtlinie (ETD).
- Klarstellung der EU-Regelungen für E-Fuels-Fahrzeuge.
- Steuerliche Gleichstellung von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antrieben.

Tankstellen

Couche Tard Vereinbarung zu Eigenmarkenprodukten

Aus dem Mitgliederkreis ist dem Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG) eine Ergänzung zum Tankstellen-Partner-Vertrag von Couche-Tard mit der Bitte um eine Bewertung überlassen worden.

Der vorliegende Vertragstext sieht Regelungen für die beabsichtigte Einführung von Eigenmarken vor, die nach dem Vertrag von Couche-Tard oder einem beauftragten Dritten angeboten werden. Solche der Eigenmarkenprodukte sollen nach der vertraglichen Konzeption an allen

Tankstellen in dem von Couche-Tard übernommenen Netz vertrieben werden.

Grundsätzlich kann die Einführung von Eigenmarken, wie sich am Beispiel der Orlen gezeigt hat, für alle Beteiligten, auch für die Betreiber der Tankstellen, als Erfolg darstellen. Die jetzt vorgelegte Vereinbarung enthält allerdings einige Regelungen, die sich als für die Tankstellenbetreiber problematisch erweisen könnten:

Tankstellen

Fortsetzung von Seite 6

- Gemäß der Vereinbarung ist der Tankstellenbetreiber verpflichtet, stets einen ausreichenden Vorrat an Eigenmarkenprodukten vorzuhalten. Die Menge der von dem Tankstellenbetreiber vorzuhaltenen Produkte wird nach der Vereinbarung so definiert, dass einerseits gewährleistet sein muss, dass Kunden stets die Gelegenheit haben, die Eigenmarkenprodukte in üblichen Mengen einzukaufen. Andererseits muss der Tankstellenbetreiber gewährleisten, dass die von Couche-Tard vorgegebenen Planungsprogramme zur Bestückung der Regale eingehalten werden.

Da die Produkte im Eigengeschäft durch den Pächter vertrieben werden, liegt das Risiko, Produkte nicht veräußern zu können, alleine bei dem Pächter. Hinzu kommt die in dem Vertrag ebenfalls vorgesehene Verpflichtung des Pächters, die Einhaltung gesetzlicher Regelungen, beispielsweise der Mindesthaltbarkeitsdaten, eigenverantwortlich zu prüfen. Im Ergebnis ist also auch der Warenverderb das alleinige Risiko des Tankstellenbetreibers.

Wünschenswert wäre es gerade im Zusammenhang mit der Einführung dieser Produkte, ein Kommissionsgeschäft einzurichten, so dass die Akzeptanz der Produkte bei den Kunden nicht auf Risiko des Tankstellenbetreibers festgestellt wird.

- Die Vereinbarung sieht darüber hinaus die Verpflichtung des Tankstellenbetreibers vor, Aktionsmaßnahmen, die einzelne Eigenmarkenprodukte besonders hervorheben, nach Anweisung von Couche-Tard vollständig umzusetzen. Das betrifft sowohl die Präsentation der Waren als auch die Bestimmung der Verkaufspreise. Der Vertrag sieht für die Durchführung von Aktionen vor, dass die grundsätzlich bestehende Berechtigung des Tankstellenbetreibers, die Verkaufspreise bis zu einer festgesetzten Höchstgrenze selbst zu bestimmen, für bestimmte Zeiträume ausgesetzt ist. So kann beispielsweise bei der Einführung neuer Produkte ein Verkaufspreis von Couche-Tard für drei Monate vorgegeben werden.

Ob auch im Falle solcher Aktionen eine auskömmliche Marge für den Tankstellenbetreiber gewährleistet ist, lässt dem vorliegenden Ver-

trag nicht verbindlich entnehmen. Die Einführung und verpflichtende Umsetzung der von Couche-Tard vorgegebenen Verkaufspreise kann deshalb dazu führen, dass einerseits keine auskömmliche Marge erreicht werden kann und andererseits Konkurrenzprodukte, die mit einer auskömmlichen Marge ausgestattet sind, schlechter verkauft werden. Das Risiko trägt der Tankstellenbetreiber allein.

Bislang ist lediglich eine begrenzte Anzahl von Eigenmarkenprodukten bekannt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Schmierstoffe, Frostschutzmittel und AdBlue. Die dafür angekündigten Margen sind allerdings durchaus auskömmlich. Es bleibt abzuwarten, ob das auch für zukünftig eingeführte Produkte gilt.

- Auch wenn der Vertrag im Zusammenhang mit dem bestehenden Tankstellenvertrag geschlossen wird, ist die Vereinbarung zum Vertrieb von Eigenmarkenprodukten von beiden Seiten unabhängig von dem Tankstellenvertrag zu kündigen. Für beide Seiten besteht eine Kündigungsfrist von drei Monaten zum Ende eines Geschäftsjahres. Wird keine Kündigung innerhalb dieser Frist ausgesprochen, verlängert sich der Vertrag jeweils um ein weiteres Jahr. Couche-Tard soll darüber hinaus berechtigt sein, den Vertrag außerordentlich zu kündigen, wenn der Partner trotz einer Abmahnung, die ihm mindestens eine Frist zur Abstellung vertragswidrigen Verhaltens von vier Wochen eingeräumt hat, Verpflichtungen aus dem Vertrag weiterhin nicht einhält.

Fazit:

Sofern die Margen, die für die aktuell bekannten Eigenmarkenprodukte genannt werden, auch für andere Produkte aufrechterhalten bleiben, kann der Verkauf dieser Produkte wirtschaftlich für den Tankstellenbetreiber attraktiv sein. Die starke Bindung an Vorgaben zur Präsentation dieser Artikel und, unter bestimmten Umständen, an die Preisvorgaben, stellen allerdings ein beachtenswertes Risiko für den Betreiber dar. Hinzu kommt das Risiko des etwaigen Verderbs von Waren, dass der Betreiber allein trägt.

Handel

ZDK: Strafzölle sind das falsche Signal

Für unseren Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) kommentiert Thomas Peckruhn, Vizepräsident und Sprecher des Fabrikatshandels in Deutschland, die Einführung von Strafzöllen durch die EU auf Automobilimporte wie folgt:

„Für den ZDK ist das Ergebnis der Abstimmung im EU-Ministerrat für die Einführung von Strafzöllen gegen chinesische Automobilimporte das falsche Signal. Wir bedauern sehr, dass die Haltung des Bundeskanzlers mit seinem klaren Nein keine Mehrheit gefunden hat. Strafzölle sind keine Lösung für einen fairen, globalen Handel. Nachteile sehen wir für die Verbraucher, da die zur Verfügung stehenden Produkte deut-

lich teurer werden. Das wird die ohnehin schon zurückhaltende Kauf-laune noch weiter verschlechtern. Und für die Automobilhändler, die sich zur Aufnahme einer chinesischen Marke entschieden und dafür Investitionen getätigt haben, ist das ein Schlag ins Kontor, weil diese Strafzölle den Wettbewerb zu verzerren drohen. Zusätzlich sehen wir die Gefahr, dass die Wahrscheinlichkeit für eine chinesische Gegenreaktion als sehr hoch einzuschätzen ist. Dies würde sämtliche Exporte für nicht in China produzierte Fahrzeuge betreffen und zu einer Schwächung des Wirtschaftsstandortes Deutschland und der hier ansässigen Hersteller und Zulieferer bedeuten.“

Handel

DAT-Barometer im Oktober 2024

Schwerpunkt Pkw-Halter

Die Elektromobilität kommt bei den Endverbrauchern nur langsam in die Gänge. Sicherlich spielt hierbei eine Mischung aus Unsicherheit, Skepsis und Unwissenheit eine wichtige Rolle. Dies zeigt sich aber nicht nur bei der Anschaffung, sondern auch bei der Sicht der Pkw-Halter auf den Umgang mit E-Autos, etwa wenn es um Werkstattbesuche geht.

Die repräsentative Befragung für das DAT-Barometer zeigt beispielsweise, dass mehr als die Hälfte der Pkw-Halter glaubt, dass nur spezialisierte Werkstätten E-Autos reparieren können. Über die Hälfte hat die Befürchtung, dass Werkstattbesuche und vor allem Unfallreparaturen teurer werden.

Hinzu kommt die Angst, dass sie bei der Entsorgung ihres BEV, z. B. in den Versicherungskosten, zur Kasse gebeten werden. Alles insgesamt denkbar ungünstige Voraussetzungen für den Hochlauf der E-Mobilität in Deutschland.

Doch egal ob Verbrenner oder batterieelektrisches Fahrzeug, Fakt ist: Bei der Mehrheit der Pkw-Halter hat sich das Fahrverhalten in den letzten fünf Jahren verändert. Denn fast die Hälfte der Befragten gibt an, dass ihre Fahrleistung in diesem Zeitraum abgenommen hat.

Als Hauptgründe dafür werden die veränderte berufliche Situation, die Nutzung von Alternativen aber auch ein geändertes Umweltbewusstsein genannt. Aus Sicht der Hersteller und des Handels bedeuten all diese Entwicklungen, dass sich die Rahmenbedingungen des Hochlaufs geändert haben.

Elektro bleibt, Verbrenner bleiben – zumindest aus heutiger Sicht – länger. Die noch fehlende Akzeptanz zeigt sich ferner sehr deutlich auf dem Gebrauchtwagenmarkt, denn gebrauchte BEV verlieren wesentlich stärker an Wert als vergleichbare Verbrenner.

Eher positive Sicht auf Werkstattkompetenz bezüglich E-Autos

Wenn es um E-Autos geht, herrscht bei den Endverbrauchern grundsätzlich noch viel Skepsis und Unsicherheit.

Fragt man sie aber nach der Kompetenz in den Werkstätten rund um E-Autos, so schätzt immerhin fast die Hälfte der Pkw-Halter (45 Prozent) die „eigene“ Werkstatt als befähigt dazu ein, BEV zu reparieren. Gut ein Viertel ist unsicher, und nur 29 Prozent bezweifeln, dass ihre eigene Werkstatt imstande wäre, ein E-Auto zu reparieren.

Generell denkt über die Hälfte der Pkw-Halter (57 Prozent), dass nur spezialisierte Werkstätten imstande wären, solche Fahrzeuge reparieren zu können.

Die wenigsten Pkw-Halter glauben an veränderten Servicebedarf bei BEV

Beim Thema Elektromobilität und Werkstatt geht lediglich ein Drittel der repräsentativ befragten Pkw-Halter grundsätzlich von einem veränderten Servicebedarf aus: Unabhängig davon, ob sie ein E-Auto besitzen

oder nicht, denken 33 Prozent, dass Werkstattbesuche mit einem BEV seltener als bei einem Pkw mit Verbrennungsmotor werden, 30 Prozent schätzen die Aufenthalte als kürzer ein.

Zwar ist es schwierig, die Kosten eines Werkstattbesuches von Laien beurteilen zu lassen, dennoch ist es interessant, dass mehr als die Hälfte (51 Prozent) denkt, dass Werkstattbesuche mit E-Autos teurer werden. Und auch bei Unfallreparaturen meinen 58 Prozent der Pkw-Halter, dass eine höhere Rechnung drohen wird.

Pkw-Halter befürchten höhere Kosten bei Versicherungen für E-Autos. Die Angst, dass Endverbraucher bei der Entsorgung eines BEV nochmal „zahlen“ müssen, hält sich seit Jahren auf konstant hohem Niveau: Die Mehrheit der Pkw-Halter (62 Prozent) befürchtet, dass sie für die Entsorgung von E-Autos, etwa nach einem Unfall oder ab einem gewissen Alter, wenn die Verschrottung ansteht, zur Kasse gebeten werden.

Dies könnte z. B. auch in Form einer höheren Versicherungsprämie geschehen. Konkret nach den Versicherungen gefragt, denken 54 Prozent, dass diese für E-Autos in Zukunft deutlich teurer werden.

Gut 23 Prozent glauben das nicht, und weitere 23 Prozent können oder wollen hierzu keine Angaben machen.

Jahresfahrleistung der Pkw-Halter insgesamt rückläufig

Mehr als ein Drittel der im September 2024 befragten Pkw-Halter gibt an, dass ihre Jahresfahrleistung gegenüber der Zeit vor Corona gleichgeblieben ist. Für weitere 15 Prozent hat diese zugenommen, allerdings bestätigt die Mehrheit (46 Prozent), dass die Jahresfahrleistung bei ihnen in diesem Zeitraum abgenommen hat.

Fragt man nach den Gründen für die verringerte Kilometerzahl, so wird am häufigsten die veränderte berufliche Situation genannt, danach folgt bei fast genauso vielen Pkw-Haltern die Nutzung von Alternativen. Etwas über ein Viertel benennt als Grund ein verändertes Umweltbewusstsein – ähnlich viele geben die veränderte wirtschaftliche Situation an.

Verbrenner steigen im Wert, BEV stagnieren

Die Analyse der drei Jahre alten Gebrauchtwagen zeigt, dass die Schere zwischen Verbrennern und E-Autos weiter auseinandergeht.

So erzielten im September die drei Jahre alten Benziner, die vom Handel an Endverbraucher verkauft wurden, noch 63,6 Prozent ihres ehemaligen Neupreises, gebrauchte dreijährige Diesel noch 61,6 Prozent. Beide Werte sind im Vergleich zum Vormonat um 0,8 Prozentpunkte gestiegen.

Drei Jahre alte E-Autos erzielten wie im Vormonat noch 50,8 Prozent ihres ehemaligen Neupreises. Dadurch liegen diese Pkw nun nochmals deutlich unterhalb der Benziner.

Die ausführliche Darstellung der einzelnen Themen findet sich unter <https://barometer.dat.de/>.

Technik + Umweltschutz

Kfz-Gewerbe kooperiert mit Aviloo bei Batterietests: Rabatt für Innungsmitglieder

In Zukunft wird es immer wichtiger, den Zustand und die Kapazität von Batterien gebrauchter E-Fahrzeuge kostengünstig und zuverlässig bestimmen zu können. Nach eingehender Prüfung verschiedener Anbieter von Batteriediagnostik arbeitet der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) deshalb ab sofort mit der AVILOO GmbH aus Österreich zusammen.

Einhelliges Ziel der strategischen Kooperation: Durch zertifizierte und von einem unabhängigen Anbieter bereitgestellte Lösungen die Restkapazität von E-Traktionsbatterien präzise feststellen und so zu mehr Sicherheit und Transparenz im wachsenden Markt für gebrauchte E-Fahrzeuge und Plug-in Hybride beitragen.

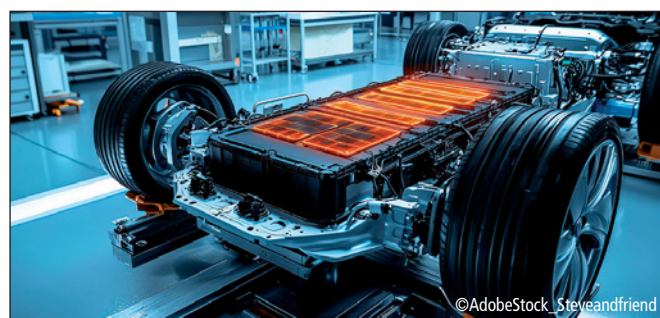
„Der Batteriezustand bei gebrauchten Elektrofahrzeugen ist ein wichtiger Verkaufsfaktor“, sagt Thomas Peckruhn, ZDK-Vizepräsident und Sprecher des Fabrikatshandels. „Und auch bei Beschaffung, Wiederverkauf und Privatkauf gebrauchter Stromer stehen wir vor der Herausforderung, dass der tatsächliche Batteriezustand (State of Health bzw. „SoH“) und die Restkapazität der Traktionsbatterie oftmals unbekannt sind. Für unsere Betriebe schaffen wir mit den herstellerunabhängigen Lösungen von AVILOO schnelle und einfache Abhilfe.“

Mit dieser strategischen Partnerschaft will der ZDK neben guten, einfachen und günstigen Lösungen für Kfz-Betriebe auch für Verbraucher mehr Sicherheit beim Gebrauchtwagenkauf schaffen und die Attraktivität des Marktes für gebrauchte E-Fahrzeuge steigern. Bei der Prüfung unterschiedlicher Anbieter ging es vor allem um die qualitative Aussagekraft des Batterietests und die Bezahlbarkeit des Tests.

Die Kooperation mit AVILOO umfasst die Diagnoselösungen „FLASH Test“ und „PREMIUM Test“, die den Mitgliedsbetrieben des ZDK künftig preisvergünstigt zur Verfügung stehen. Die TÜV- bzw. CARA-zertifizierten Produkte gehören zu den präzisesten und schnellsten Diagnose-Werkzeugen für die Antriebsbatterien von E-Fahrzeugen.

Eine internationale Remarketing-Studie von AVILOO aus diesem Jahr belegt, dass ein Batterietest-Zertifikat von neutraler, unabhängiger Stel-

le bereits jetzt ganz oben auf der Wunschliste von Kunden gebrauchter Elektrofahrzeuge steht. Laut Studie würde die Mitlieferung eines Batterietest-Zertifikats von 75 Prozent der Käufer gebrauchter E-Modelle erwartet.



Markus Berger, CEO von AVILOO, erklärt: „Im Falle des FLASH Tests erhält man bereits drei Minuten nach dem Anschluss der Test-Box an die OBD-Verbindung des Fahrzeugs das präzise, umfassende Testergebnis via E-Mail. Die Methode detektiert Batteriedefekte bis auf Zellebene und macht exakte Angaben zum Gesundheitszustand (SoH) der Batterie und zu ihrer Restkapazität. Dieser verlässliche Blick ins Innere gebrauchter E-Fahrzeuge garantiert eine lange vermisste Sicherheit für die Marktteilnehmer.“

Bei einem schlechten Testbericht mit niedrigem SoH- „Score“ oder sogar einem „Red Flag“-Alarm bei Batteriedefekten kommt dann der AVILOO PREMIUM Test zum Einsatz. Unter Einsatz derselben Test-Box können die vom FLASH Test bereits in Typ und Position erkannten Anomalien noch tiefergehend untersucht werden. Während der FLASH Test am stehenden Fahrzeug durchgeführt wird, erfolgt der PREMIUM Test während einer Batterieentladung von 100 Prozent auf unter 10 Prozent am fahrenden BEV und PHEV. Er soll Werkstätten vor allem durch die tiefe Detailanalyse dabei unterstützen, Fehler leichter einzugrenzen und mit überschaubarem Aufwand zu beheben.

Mietfahrzeuge (Selbstfahrer- bzw. Langzeit-Mietfahrzeug) und deren HU-/SP- Prüffristen

Im vergangenen Jahr wurde über das Bundesgesetzblatt Teil I die Neufassung der Nummer 2.2 der Anlage VIII StVZO vom 20. Juli 2023 hinsichtlich der Prüffristen für die Hauptuntersuchung (HU) an Mietfahrzeugen (Selbstfahrer- bzw. Langzeit-Mietfahrzeug) veröffentlicht. Die relevanten Punkte wurden vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in einer Kommentierung dargestellt. Die Kommentierung kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden. Die Veröffentlichung des Inhalts des Bundesgesetzblattes Teil I über die Neufassung der Nummer 2.2 der Anlage VIII StVZO und der ZDK-Komentierung erfolgt zeitnah im Verbandsorgan „kfz-betrieb“

und in „TEMI Plus“ (www.temiplus.de). Die Neufassung bezieht sich ausschließlich auf die HU an untersuchungspflichtigen Mietfahrzeugen (Pkw, KOM, Lkw, Anhänger, Wohnmobile) und ist seit dem 1. September 2023 von den berechtigten Untersuchungsstellen (Prüfstellen der Technischen Prüfstelle (TP) bzw. der Überwachungsorganisation) bei der technischen Fahrzeugüberwachung anzuwenden. Dies bedeutet jedoch auch, dass für die Sicherheitsprüfungen (SP) an untersuchungspflichtigen Mietfahrzeugen (KOM, Lkw, Anhänger) jeweils die Fristen, die in den Nummern 2.1.3 (KOM), 2.1.4 (Lkw) und 2.1.5. (Anhänger) der Anlage VIII StVZO aufgeführt sind, gelten.

Betriebswirtschaft

Umsatzsteuer – BMF-Schreiben zur E-Rechnung

Das Bundesfinanzministerium (BMF) hat eine Verwaltungsanweisung (BMF-Schreiben) zu der ab 1. Januar 2025 geltenden verpflichtenden E-Rechnung veröffentlicht. Der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) hatte sich gemeinsam mit den übrigen Spitzenverbänden der gewerblichen Wirtschaft bei der Erarbeitung des BMF-Schreibens eingebracht und zu dem Entwurf Stellung genommen.

Das BMF-Schreiben wurde im Vergleich zum Entwurf umfangreich ergänzt. Insbesondere folgende Ergänzungen sind für die Anwendung der E-Rechnung in den Handwerksbetrieben relevant:

- Kein Erfordernis einer elektronischen Signatur (Rz. 5 des o. a. BMF-Schreibens).
- Verwendung der USt-IdNr. oder der Wirtschafts-IdNr. als Indiz für Ansässigkeit des Rechnungsempfängers im Inland (Rz. 15).
- Verpflichtende Anwendung der E-Rechnung in Fällen des § 13b UStG (Rz. 17).
- Anwendung der E-Rechnung, wenn nur Teile der abgerechneten Leistungen der Pflicht zur Verwendung der E-Rechnung unterliegen (Rz. 17 und 21).
- Kleinbetragsrechnungen (Rechnungen, deren Gesamtbetrag 250 Euro nicht übersteigt) als E-Rechnungen mit konkludenter Zustimmung des Empfängers (Rz. 22).
- Hybride Rechnungsformate: Folgen von Abweichungen des Bildteils vom strukturierten Teil der Rechnung (Rz. 32).
- Leistungsbeschreibung: Die im strukturierten Teil der E-Rechnung enthaltenen Angaben müssen eine eindeutige und leicht nachprüfbare Feststellung der Leistung ermöglichen. Ergänzende Angaben (z. B. Stundennachweise) können in einem in der E-Rechnung enthaltenen Anhang aufgenommen werden. Ein Link erfüllt diese Voraussetzungen nicht (Rz. 35).
- Zivilrechtliche Einigung der Vertragsparteien über zulässige Rechnungsformate und Übermittlungswege (Rz. 36).
- E-Mail-Postfach zum Empfang einer E-Rechnung (Rz. 40).
- Nachweis der ordnungsgemäßen Übermittlung einer E-Rechnung (Rz. 43).
- Verträge als Rechnung (Rz. 44).
- E-Rechnungen bei Dauerschuldverhältnissen (z. B. Mietverhältnisse, Rz. 45, 46).
- End- oder Restrechnung bei zuvor erteilten Voraus- oder Anzahlungsrechnungen (Rz. 47 ff).
- Rechnungsberichtigung bei Umsätzen, für die noch keine Verpflichtung zur Verwendung einer E-Rechnung besteht (Rz. 50).
- Keine Verpflichtung zur Berichtigung einer Rechnung bei Änderung der Bemessungsgrundlage nach § 17 UStG (Rz. 51). Hinweis: z. B. Aufmaßänderungen.
- Kassensysteme: Ausstellung einer E-Rechnung bei vorheriger Ausstellung einer sonstigen Rechnung durch ein Kassensystem (Rz. 57).
- Vorsteuerabzug aus sonstigen Rechnungen bei Ausstellung der Rechnung im falschen Format (Rz. 58, 59).
- Aufbewahrung von zusätzlichen Angaben im Bildteil der Rechnung (Rz. 60).

KFZ-MEISTER SHOP Für Hingucker!

STUNDEN-VERRECHNUNGSSÄTZE

	Euro/Stk.
Mechanik	_____ Euro/Stk.
Elektrik	_____ Euro/Stk.
Karosserie	_____ Euro/Stk.
Lackierung	_____ Euro/Stk.

Unfall Autohaus Muster
Ihre Servicenummer: 0123-456789

Gute Fahrt!

KRAFTFAHRZEUG GEWERBE
Meisterbetrieb der Kfz-Innung

Ihr Meisterbetrieb der Kfz-Innung

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

Für juristische Personen, wie Handwerkskammern, Innungen, Kreishandwerkerschaften und Verbände enthält das BMF-Schreiben zusätzlich folgende Hinweise:

- Die generelle Verpflichtung zur Ausstellung einer Rechnung besteht auch bei Leistungen an eine unternehmerisch tätige juristische Person für deren nichtwirtschaftliche Tätigkeiten (Rz. 9). Hinweis: Es muss sich jedoch in diesem Fall nicht um eine E-Rechnung handeln.
- Verpflichtende Ausstellung einer E-Rechnung an eine juristische Person, wenn die Leistung sowohl für den wirtschaftlichen als auch für den nichtwirtschaftlichen Bereich (hoheitlicher/ideeller Bereich) erbracht wird (Rz. 17 und 21).
- Pflicht zur Erteilung einer E-Rechnung durch juristische Personen des öffentlichen Rechts (z. B. HwK, KH, Innungen) bei Leistungen an andere Unternehmer (Rz. 52). Hinweis: Das gilt auch bei Leistungen durch Verbände an andere Unternehmer.

Weitere Einzelheiten sind dem BMF-Schreiben zu entnehmen, das auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann.

Recht + Steuern

Wesentlichen arbeits- und sozialrechtlichen Änderungen durch das vierte Bürokratieentlastungsgesetz (BEG IV)

Das vierte Bürokratieentlastungsgesetz wird in weiten Teilen am 01.01.2025 in Kraft treten. Die Änderungen des Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetzes (BEEG) werden jedoch erst zum 01.05.2025 wirksam. Die wesentlichen arbeits- und sozialrechtlichen Änderungen:

Nachweisgesetz

- Die Schriftform im Nachweisgesetz wird durch die Textform ersetzt, sofern das Dokument für den Arbeitnehmer zugänglich ist, gespeichert und ausgedruckt werden kann und der Arbeitgeber den Arbeitnehmer mit der Übermittlung auffordert, einen Empfangsnachweis zu erteilen.
- Nur, wenn dies Arbeitnehmer verlangen, muss ihnen ein schriftlicher Nachweis erteilt werden.
- Der Anspruch des Arbeitnehmers auf Erteilung eines Nachweises in Schriftform beginnt erst mit dem Schluss des Jahres zu verjähren, in dem das Arbeitsverhältnis endet.
- Für Arbeitnehmer, die in einem Wirtschaftsbereich oder Wirtschaftszweig nach § 2a Abs. 1 SchwarzArbG tätig sind, bleibt die Schriftform gem. § 126 BGB bei der Nachweiserteilung erhalten.
- Entsprechendes gilt bei Änderungen der wesentlichen Vertragsbedingungen.

Arbeitszeugnisse

- Bei Einwilligung des Arbeitnehmers kann das Arbeitszeugnis in elektronischer Form erteilt werden (§109 GewO, § 630 S.3 BGB).
- Gemäß § 126a BGB ist für die elektronische Form eine qualifizierte elektronische Signatur erforderlich.
- Textform ist nicht ausreichend.

Befristung auf Regelaltersgrenze

- Für arbeitsvertragliche Vereinbarungen, wonach das Arbeitsverhältnis mit Erreichen der Regelaltersgrenze endet, genügt künftig die Textform (§ 41 Abs. 2 SGB VI).
- Für andere Formen der Befristung bleibt es jedoch bei der strengen Schriftform (§14 Absatz 4 TzBfG).

Elternzeit- und Elterngeld (ab 01.05.2025)

Textform anstatt Schriftform ist künftig ausreichend bei:

- Antrag auf Elternzeit (§ 16 Abs. 1 BEEG)
- Antrag auf Teilzeit während der Elternzeit sowie Ablehnung des Teilzeitwunsches durch den Arbeitgeber (§ 15 Abs. 7 BEEG)

Weitere Änderungen:

- Neue Definition „erwerbstätig“ obwohl vorübergehend nicht arbeitend (§ 1 Abs. 6a BEEG)
- Bezug von Krankentagegelds während Mutterschutzfristen sowie am Entbindungstag wird beim Bemessungszeitraum für die Höhe des Elterngelds ausgeklammert (§ 2b Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BEEG)
- Wegfall der Überprüfung der Einkommensminderung nach § 2b Abs. 1. Satz 2 BEEG

- Einheitliche Rechtsanwendung im Bereich der Lohnersatzleistungen, die nach der Nettoentgeltmethode berechnet werden
- Klarstellung: Ausländische Elterngeld oder Mutterschaftsleistungen vergleichbare Leistungen, werden auf Elterngeld angerechnet

Arbeitnehmerüberlassung

- Für den Überlassungsvertrag zwischen Verleiher und Entleiher ist die Textform ausreichend (§ 12 Abs. 1 AÜG).
- Die Erklärung des Entleihers gegenüber dem Betriebsrat vor der Übernahme eines Leiharbeitnehmers kann in Textform vorgelegt werden.

Pflege-/Familienpflegezeit

Textform anstatt Schriftform ist künftig ausreichend bei:

- Ankündigung zur Beanspruchung von Pflegezeit (§ 3 Abs. 3 S. 1, S. 6 PflegeZG)
- Ankündigung zur Beanspruchung einer Familienpflegezeit (§ 2a Abs. 1 FPfZG)
- Ankündigung einer Freistellung nach § 3 Abs. 1 oder Abs. 5 PflegeZG nach der Familienpflegezeit (§ 2a Abs. 1 S. 6 FPfZG)

Aushangpflichten & Vollmachtsdatenbank

- Der Arbeitgeber erfüllt nun die Aushangpflicht im Hinblick auf das Arbeitszeitgesetz und das Jugendarbeitsschutzgesetz, wenn er die geforderten Informationen über die im Betrieb oder der Dienststelle übliche Informations- und Kommunikationstechnik elektronisch zur Verfügung stellt.
- Zentrale Vollmachtsdatenbank für steuerberatende Berufe auch für soziale Sicherung

Digitale Rentenübersicht:

- Umfassendere Definition der erreichbaren Altersvorsorgeansprüche (§ 2 Nr. 5 RentÜG)
- Gesetzliche Grundlage für die statistische Erfassung und Auswertung der Nutzung der Digitalen Rentenübersicht geschaffen (§ 3 Abs. 5 RentÜG)
- Digitale Rentenübersicht wird originäre Aufgabe der Deutschen Rentenversicherung Bund (§ 8 RentÜG)

Unfallversicherung (SGB VII):

- Neuer Bericht zur Unfallversicherung im Bundestag alle 4 Jahre (§ 25 SGB VII)
- Anspruch des Versicherten auf Ausstellung einer Anzeige eines Versicherungsfalles in einem barrierefreien Format (§ 193 SGB VII)
- Bei Unfällen in Unternehmen, die Arbeitsschutzaufsicht unterliegen, hat der Unfallversicherungsträger die Anzeigedaten der zuständigen Behörde zu übersenden. Eine Durchschrift der Anzeige durch den Unternehmer ist nicht mehr erforderlich (§ 193 Abs. 7 SGB VII)

Insbesondere die Änderungen im Nachweisgesetz sind sehr zu begrüßen und werden sich positiv auf die arbeitsrechtliche Praxis auswirken.

Recht + Steuern

Auswirkungen der Selbstbestimmung in Bezug auf den Geschlechtseintrag auf das Arbeitsverhältnis

Am 1. November 2024 ist das Gesetz über die Selbstbestimmung in Bezug auf den Geschlechtseintrag („Selbstbestimmungsgesetz“, SBGG) in Kraft getreten. Seither können transgeschlechtliche, intergeschlechtliche und nichtbinäre Menschen ihren Geschlechtseintrag im Personenstandsregister und ihre Vornamen durch eine „Erklärung mit Eigenversicherung“ beim Standesamt ändern lassen.

Im Arbeitsverhältnis sind folgende Bestimmungen von Bedeutung:

- Geschlechterquote: Maßgeblich ist das im Personenstandsregister eingetragene Geschlecht zum Zeitpunkt der Gremienbesetzung (§ 7 SBGG).
- Neuausstellung von Dokumenten: Ausbildungs-, Dienstverträge sowie Zeugnisse und Leistungsnachweise sind auf Anfrage mit dem geänderten Geschlechtseintrag und Vornamen neu auszustellen, sofern ein berechtigtes Interesse glaubhaft gemacht werden kann. Die

Originaldokumente sind dem Arbeitgeber zurückzugeben (§ 10 SBGG).

- Bußgeldbewehrtes Offenbarungsverbot: Die frühere Geschlechtsangabe und der Vorname dürfen ohne die Zustimmung der Person nicht ausgeforscht oder Dritten gegenüber offenbart werden. Ist die Änderung bekannt, besteht kein Verstoß gegen das Offenbarungsverbot. Bußgeldbewehrt ist die Offenbarung bei Schädigungsabsicht und Eintreten eines materiellen oder ideellen Schadens (§§ 13, 14 SBGG).

Die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) hat eine Arbeitshilfe erarbeitet, die auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann. Sie soll eine Hilfestellung für Fragen bieten, die in der betrieblichen Praxis mit der Änderung des Geschlechtseintrags und Vornamens aufkommen können.

Neue Informationspflichten für Betriebe ZDH-Merkblatt „Informationspflichten im geschäftlichen Alltag“

Mit dem baldigen Geltungsbeginn der neuen EU-Produktsicherheitsverordnung am 13. Dezember 2024, welche die EU-Produktsicherheitsrichtlinie ablösen wird, werden neue Informationspflichten für Betriebe eingeführt, die Verbraucherprodukte per Fernabsatz verkaufen. Des Weiteren wird mit dem kürzlich verabschiedeten Bürokratienteas-

tungsgesetz IV ab 1. Januar 2025 die digitale Übermittlung von Arbeitsverträgen im Nachweisgesetz ermöglicht. Das Praxis Recht „Informationspflichten im geschäftlichen Alltag“ wurde an die künftige neue Rechtslage und an das aktuelle ZDH-Design angepasst und kann auf der Website des ZDH heruntergeladen werden.

Aktuell

Andreas Cremer spricht für den Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe

Der gelernte Journalist Andreas Cremer wird ab sofort Stellvertreter der Pressesprecher des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK).

Der 57-jährige gebürtige Rheinländer war unter anderem lange Jahre als Politik- und Wirtschaftskorrespondent der Nachrichtenagenturen Bloomberg und Thomson Reuters in Berlin tätig und ist mit den Prozessen des Medien- und Pressebetriebs der Hauptstadt bestens vertraut. Bei beiden internationalen Nachrichtenorganisationen war Cremer jeweils verantwortlicher Korrespondent im englischsprachigen Dienst für Themen, Veröffentlichungen und Reportagen rund um den Volkswagen-Konzern und seine Marken.

Im Jahr 2018 wechselte er auf die Unternehmensseite und übernahm bei der BMW Group in München die Position des Pressesprechers für Industriekooperationen, Drittkundengeschäft und Financial Services/BMW Bank.

Von 2020 bis September dieses Jahres war er in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Technologie- und Entwicklungsdienstleisters IAV in verschiedenen Funktionen tätig, zuletzt als Content Manager des Leiters des zentralen Technikbereichs Powertrain Systems.

Beim ZDK gehört Cremer ab sofort zur Abteilung Politik und Kommunikation und wird dort in seiner neuen Rolle unter anderem eng mit dem Pressesprecher des ZDK, Ulrich Köster, zusammenarbeiten.

Kennen Sie das schon? Werbematerial zum Winter-Check

Der Winter steht vor der Tür! Haben Sie Ihre Kunden schon auf Ihr Angebot zum Winter-Check aufmerksam gemacht? Gerne unterstützen wir Sie hierzu mit Plakaten, individualisierbaren Anzeigen zum kostenfrei-

en Download sowie vielen weiteren Artikeln rund um das Thema Winter. Diese finden Sie im Werbemittelshop unter www.kfz-meister-shop.de in der Kategorie Werbematerial unter Winter-Check/Winterreifen.