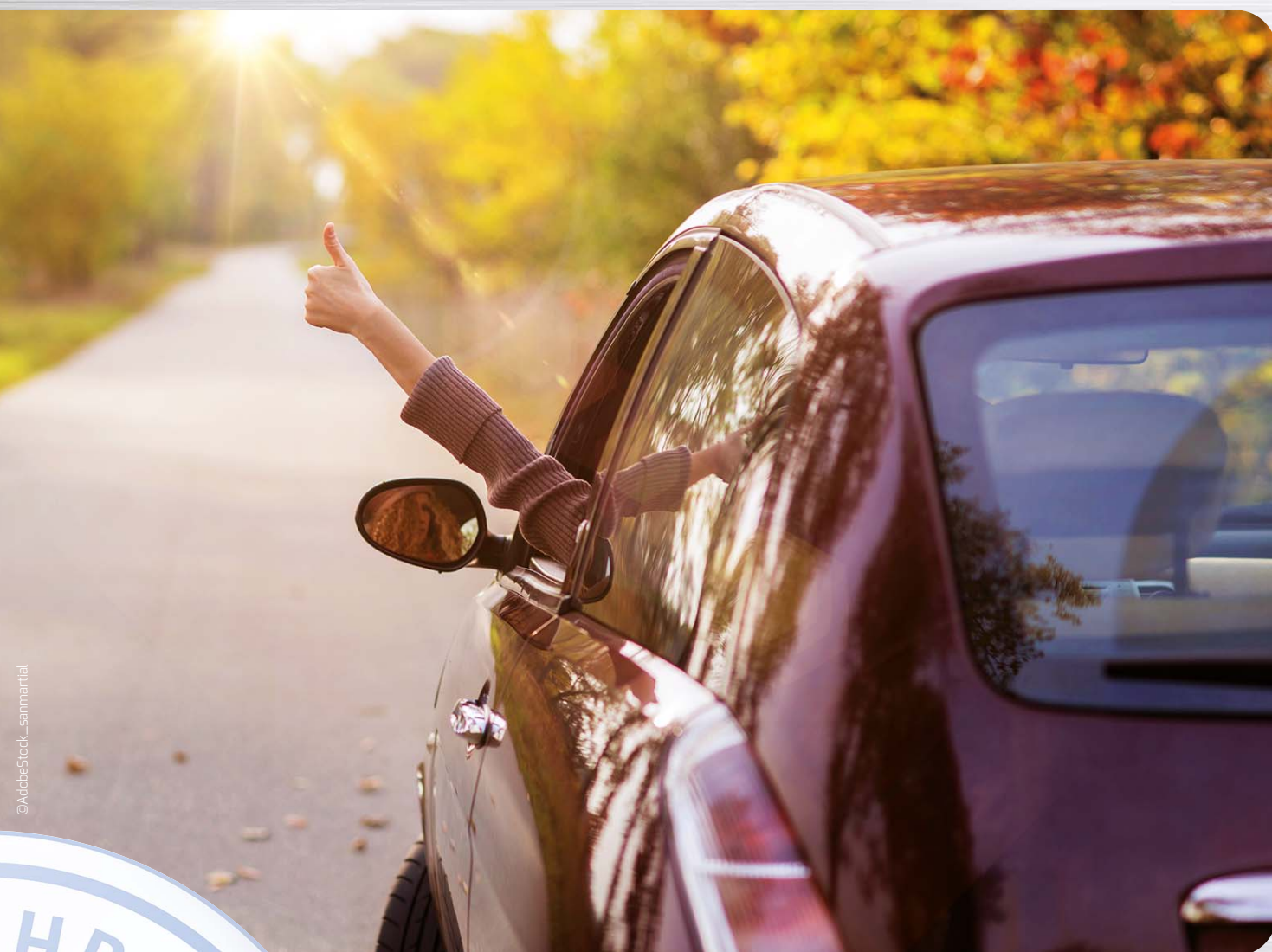




DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen



INNUNG-AKTUELL

März 2026

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Weiterbildung + Berufsausbildung	Seite	4
Verband	Seite	4-5
Wirtschaft	Seite	5-7
Technik + Umweltschutz	Seite	8-9
Recht + Steuern	Seite	10-12
Aktuell	Seite	12

Impressum

Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Innung Heilbronn-Öhringen

Geschäftsstelle:

Kreuzenstraße 98, 74076 Heilbronn
Telefon: 0 7131/16 43 98
Telefax: 0 7131/17 18 91

Obermeister Kfz-Innung:

Thomas Meier

Redaktion:

Silke Meier, Angela Arlt

Konzeption & Gestaltung:

Woche Verlag GmbH, Edisonstraße 14, 68309 Mannheim
Tel.: 06 21/3 90 85 38, Mobil: 01 79 / 222 999 5

Erscheinungsweise 1x monatlich.

Titelseite

Frühlingserwachen!

Das Frühjahr startet und jetzt gilt es Salzreste, Matsch und die Belastungen des Winters zu beseitigen und das Fahrzeug fit für die warme Jahreszeit zu machen. Ein Frühjahrscheck am Auto ist empfehlenswert. Er umfasst die Kontrolle von sicherheitsrelevanten Bauteilen wie Reifen, Bremsen und Beleuchtung sowie die Reinigung von Innen- und Außenraum.

Hier sind die wichtigsten Punkte für den Frühjahrscheck:

1. Reinigung (Winterspuren entfernen)

- Unterbodenwäsche: Gründliche Reinigung, um Salzreste und Splitt zu entfernen und Rost vorzubeugen.
- Lackpflege: Überprüfung auf Stein schläge oder kleine Lackschäden und Behandlung mit einem Lackstift, um Korrosion zu verhindern.
- Innenraum: Fußmatten reinigen (eventuell von Gummi auf Textil wechseln), saugen und Fenster von innen putzen, um den Schmutzfilm des Winters zu entfernen.

2. Technik & Flüssigkeiten

- Flüssigkeitsstände: Motoröl, Kühlflüssigkeit und Bremsflüssigkeit prüfen und gegebenenfalls nachfüllen.
- Scheibenwaschanlage: Frostschutzmittel gegen Sommerreiniger austauschen.
- Batterie: Überprüfung der Batterie, da diese im Winter stark beansprucht wurde.
- Scheibenwischer: Auf Verschleiß oder Beschädigungen durch Eis prüfen und bei Bedarf ersetzen.
- Pollenfilter: Wechsel des Innenraumfilters für saubere Luft.

3. Reifen & Sicht

- Reifenwechsel: Wechsel von Winter- auf Sommerreifen, sobald die Temperaturen konstant über 7°C liegen.
- Reifendruck: Kontrolle des Drucks (auch beim Ersatzrad) und Anpassung.
- Licht-Check: Überprüfung der kompletten Beleuchtung (Blinker, Bremslicht, Scheinwerfer) auf Funktion.

Innung

Schulung fällig?

Technische Weiterbildung – praxisnah & zertifiziert

AU-KOMBI KURSE (Otto & Diesel PKW)

Wir bringen Sie auf den neuesten Stand!

Termine:

17./18.04.2026

08./09.05.2026

12./13.06.2026

25./26.09.2026

23./24.10.2026

27./28.11.2026



Inhalte:

- Aktuelle Vorschriften und Richtlinien
- Praktische Übungen
- Fachgerechte Anwendung und Dokumentation



Folgende Kurse sind in Planung:

- Airbag und Gurtstraffer (1täglich)
- Klimaanlage (1täglich)
- Hochvolt Stufe 2 (2täglich)
- Hochvolt Stufe 3 (3täglich)



Jetzt anmelden und Platz sichern!

Weitere Informationen und Anmeldeformulare finden Sie unter:
<https://www.kfz-innung-hn.de/seminare>



Weiterbildung + Berufsausbildung

QualiBattBW – Übersicht der aktuellen Lerneinheiten zu HV-Batterien

Durch die Veränderung im Antriebsstrang werden neue Komponenten benötigt und andere Fähigkeiten des Fachpersonals vorausgesetzt. Dies gilt für die Batterieproduktion im Besonderen. Aktuell werden große Investitionen in die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Batteriezellfertigung getätigt. Entsprechend groß ist der Bedarf an qualifizierten Fachkräften. Hier setzt das Projekt QualiBattBW an und sorgt mit seinem umfassenden Programm für das erforderliche Fachwissen und die passgenaue Zusatzqualifikation in der baden-württembergischen Automobilindustrie und dem Kfz-Gewerbe. Unter Einbeziehung der Industrie und des Hand-

werks wurden seit Projektstart im April 2023 Qualifizierungsbedarfe ermittelt, um auf dieser Grundlage modulare Qualifizierungsbausteine für Beschäftigte zu erarbeiten. Die Erstellung und Erprobung von Lerneinheiten zum Thema Batterie umfasst aktuell über 30 Lerneinheiten in sieben Qualifizierungsmodulen für den Ausbau von Entwicklungs-, Fertigungs- und Anwendungskompetenzen entlang der Batterie-Wertschöpfungskette. Aktuell stehen die neuen Lerneinheiten des Projekts QualiBattBW mit Buchungsmöglichkeit zur Verfügung. Das Angebot umfasst neue und überarbeitete Lerneinheiten aus den Modulen Digitalisierung, sichere Batte-

riesysteme, Märkte und Geschäftsmodelle, Batteriesystemtechnik sowie Kreislaufwirtschaft und Recycling. Eine Lerneinheit zu Logistik und Transport von Batterien erscheint noch, sobald final überarbeitet. Die Teilnahme an den kostenfreien Lerneinheiten und das entstandene Feedback trägt dazu bei, die Angebote weiterzuentwickeln und noch praxis- und bedarfsorientierter zu gestalten. Im Gegenzug profitieren die Teilnehmer vom aktuellen Forschungsstand und der Erfahrung der Experten. Weitere Informationen zu aktuellen Lerneinheiten und dem kompletten Themenspektrum erhalten Sie auf der Website www.qualibatt-bw.de.

Verband

ZDK: EU-Mindestpreise für E-Autos aus China nicht der Weisheit letzter Schluss

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) bewertet den von der EU-Kommission vorgelegten Leitfaden zu Mindestpreisen für Elektrofahrzeuge aus chinesischer Produktion grundsätzlich als eine mögliche Alternative zu Zöllen. Die mögliche Ablösung der bislang geltenden Ausgleichszölle durch transparente Mindestpreisregelungen kann zu mehr Planungssicherheit für den Kfz-Handel in Europa beitragen. „Für viele Autohäuser in Deutschland und der EU sind chinesische Fahrzeugmarken längst Teil ihres Geschäftsmodells. Sie sichern Investitionen, Wertschöpfung und Arbeitsplätze vor Ort. Eine verlässliche und regelbasierte Lösung ist daher im Interesse des Handels“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. Die bisherigen Strafzölle trafen nicht nur chinesische Marken, sondern auch Fahrzeuge europäischer Hersteller, die in China produziert und nach Europa importiert werden.

Für Händler bedeutete dies erhebliche Unsicherheiten bei Preisgestaltung, Absatzplanung und Kundenberatung. Mindestpreise, die transparent festgelegt und überprüfbar sind, können hier für Stabilität sorgen, ohne den Wettbewerb grundsätzlich auszuschalten. Allerdings gehört zu einer freien Marktwirtschaft auch die freie Preisbildung am Markt. Subventionen dürfen diese Preisbildung nicht verzerren. Gleichzeitig unterstreicht der ZDK, dass fairer Wettbewerb und die Einhaltung internationaler Handelsregeln unverzichtbar sind. „Der ZDK begrüßt ausdrücklich, dass sich die EU an den Regeln der Welthandelsorganisation orientiert. Handelspolitische Maßnahmen müssen objektiv, nicht diskriminierend und WTO-konform sein“, so Peckruhn weiter. Staatliche Subventionen dürfen nicht zu einseitigen Wettbewerbsverzerrungen zulasten des europäischen Marktes führen. Aus Sicht des Kfz-Gewer-

bes ist zudem entscheidend, dass die neuen Regelungen praktikabel sind und nicht zu zusätzlicher Bürokratie für den Handel führen. Transparente Vertriebskanäle und klare Preisstrukturen können dazu beitragen, dass Händler ihre Rolle als verlässliche Partner für Verbraucherinnen und Verbraucher weiterhin erfüllen können. Der ZDK appelliert an die EU-Mitgliedstaaten, den eingeschlagenen Weg konstruktiv zu begleiten. „Eine Blockade im weiteren Verfahren würde erneut Unsicherheit schaffen. Europa braucht jetzt eine ausgewogene Lösung, die fairen Wettbewerb ermöglicht, den Hochlauf der Elektromobilität unterstützt und Arbeitsplätze im Handel sichert“, betont Peckruhn. Der ZDK wird die weiteren Entwicklungen aufmerksam verfolgen und sich weiterhin für verlässliche, marktorientierte und regelbasierte Rahmenbedingungen im internationalen Fahrzeughandel einsetzen.

Verband

ZDK-Prognose:

2026 wird zum Autojahr – E-Mobilität vor dem Durchbruch

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) erwartet für das Jahr 2026 eine spürbare Belebung des deutschen Pkw-Gesamtmarktes. Nach zwei schwierigen Jahren infolge eines abrupten Förderstopps für Elektrofahrzeuge sieht der Verband klare Signale für eine Rückkehr des Wachstums – getragen durch die jüngsten Pläne der Regierungskoalition zur Förderung elektrischer Antriebe.

Deutlicher Marktschub für 2026 erwartet Nach seiner heute veröffentlichten Jahresprognose erwartet der ZDK im kommenden Jahr einen Anstieg der Pkw-Neuzulassungen um 3,5 bis 4 Prozent auf rund 2,95 Mio. Fahrzeuge. Davon werden voraussichtlich 1,1 Mio. Fahrzeuge einen batterieelektrischen Antrieb haben, Batterieelektrofahrzeuge (BEV) und Plug-in-Hybride (PHEV) gleichermaßen. Breitere E-Modellpaletten im Klein- und Kompaktwagensegment, höhere Reichweiten, sinkende Preisunterschiede zwischen Verbrennern und E-Fahrzeugen sowie der fortschreitende Ausbau der Ladeinfrastruktur werden die Nachfrage beflügeln. „Die politischen Im-

pulse, das breitere Modellangebot und die wachsende Alltagstauglichkeit elektrischer Antriebe greifen endlich ineinander“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. „2026 wird zum Jahr, in dem die Elektromobilität im Markt wirklich ankommen kann, wenn die Weichen richtiggestellt werden.“

CO2-Preis

Ohne einen schnelleren Hochlauf der E-Mobilität droht in wenigen Jahren ein CO2-Preis von bis zu 300 Euro pro Tonne – und damit 70 bis 80 Cent mehr pro Liter Kraftstoff. Mobilität würde zur sozialen Frage, weil Menschen ohne Zugang zu Neuwagen von bezahlbarer Automobilität ausgeschlossen würden. Umso wichtiger ist die neue Förderstrategie der Bundesregierung, die zentrale, sozial ausgewogene ZDK-Vorschläge aufgreift und E-Mobilität endlich in der Mitte der Gesellschaft voranbringt. „Wir brauchen schnell mehr bezahlbare Elektrofahrzeuge und alternative Kraftstoffe. Deshalb ist die jetzt angekündigte Förderung unverzichtbar“, betont Peckruhn.

Zwei verlorene Jahre – jetzt Aufbruch

Nach dem Förderstopp durch die Ampel-Koalition im Dezember 2023 sei die private Nachfrage nahezu eingebrochen. „Es waren zwei verlorene Jahre für die Elektromobilität“, bilanziert Peckruhn. Die von der schwarz-roten Regierungskoalition am 28. November verkündeten Fördermaßnahmen könnten nun jedoch die entscheidende Wende einleiten. Peckruhn zeigt sich zuversichtlich, dass der Pkw-Markt ab 2026 „endlich wieder Fahrt aufnimmt“.

Gebrauchtwagenmarkt

Der Gebrauchtwagenmarkt bleibt 2025 stabil auf hohem Niveau. Staatliche Förderimpulse und günstigere Finanzierungen lenken zwar mehr Kunden Richtung Neuwagen, gleichzeitig sorgen hohe Fahrzeugpreise, die anhaltend schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung und ein deutlich gestiegenes Durchschnittsalter der Fahrzeuge für anhaltende Bewegung im Gebrauchtwagensegment. „Der Gebrauchtwagenmarkt zeigt einmal mehr seine Stärke: Er federt Preissprünge ab und hält Deutschland mobil“, so Peckruhn.

Wirtschaft

Kurzmeldung zu aktuellen Themen:

GVO und Eichgebühr

ZDK positioniert sich zur Zukunft der Kfz-GVO

2026 begleitet der ZDK gemeinsam mit europäischen Partnerverbänden die Ausgestaltung der künftigen Kfz-GVO. Ziel ist es, die Interessen aller Betriebe des Kfz-Gewerbes zu sichern und gegenüber der Politik klare Rechts- und Planungssicherheit einzufordern. Der ZDK setzt sich dabei weiterhin für fairen Wettbewerb und einen verlässlichen Zugang zu Fahrzeugdaten ein.

Eichgebühren steigen 2026 deutlich

Seit 1. Januar 2026 gilt die Zweite Änderung der Mess- und Eichgebührenverordnung (MessEGebV) bundesweit. Der Bundesrat hat am 21. November 2025 erstmals seit 2021 einer Gebührenanpassung zugestimmt, bei der neben Kostenentwicklungen auch strukturelle Änderungen berücksichtigt wurden. Hierfür fand im Vorfeld eine generelle Überprüfung sämtlicher Gebührensätze statt. Alle Leis-

tungen im gesetzlichen Bereich des Eichwesens in Baden-Württemberg werden daher seit dem 1. Januar 2026 nach der neuen Gebührentabelle der MessEGebV abgerechnet.

Die neuen Sätze können hier eingesehen werden:

<https://www.gesetze-im-internet.de/messegebv/anlage.html>

Wirtschaft

KBA-Jahresbilanz 2025:

ZDK sieht E-Mobilität auf Wachstumskurs

Die Anfang Januar veröffentlichte Jahresbilanz des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) zu den Pkw-Neuzulassungen 2025 untermauert die positive Markteinschätzung des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) für die Elektromobilität in diesem Jahr. Vollelektrische Fahrzeuge (BEV) erreichten im Dezember einen Marktanteil von 22,2 Prozent – und lagen damit bereits im dritten Monat in Folge über der 20-Prozent-Marke.

Auch im Gesamtjahr setzte sich der Aufwärtstrend fort: 19,1 Prozent aller Pkw-Neuzulassungen entfielen 2025 auf BEV – ein Plus von 5,6 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr mit einem Marktanteil bei den Neuzulassungen von 13,5 Prozent. „Die Neuzulassungen des Jahres 2025 senden ein klares Signal in Richtung Aufschwung der Elektromobilität: Wenn dieser Trend sich auch im Jahr 2026 fortsetzt, kann der Hochlauf der Elektromobilität dieses Jahr wirklich Fuß fassen, wenn die Weichen richtiggestellt werden“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. „Sie bestätigen unsere optimistische Marktprognose für das neue Jahr.“ Der ZDK erwartet, dass

sich der BEV-Anteil am Zulassungsniveau im Pkw-Gesamtmarkt 2026 zwischen 20 Prozent und 25 Prozent einpendeln wird. Für den Gesamtmarkt prognostiziert der ZDK für das Jahr 2026 einen spürbaren Anstieg um 3,5-4,0 Prozent auf 2,95 Mio. Neuzulassungen, davon eine Million „mit Stecker“ (BEV und PHEV) durch private und gewerbliche Halter. Entscheidend für die weitere Marktdynamik im Bereich der E-Mobilität ist die konkrete Ausgestaltung der im letzten Jahr angekündigten E-Autoprämie durch die Bundesregierung. „Mit einer wirksam ausgestalteten Förderung kann sich der positive Trend in diesem Jahr deutlich beschleunigen“, so Peckruhn. „Breitere Modellangebote – insbesondere in preisgünstigeren Segmenten –, sinkende Preisabstände zwischen Verbrennern und E-Autos sowie der kontinuierliche Ausbau der Ladeinfrastruktur werden die Nachfrage nachhaltig stärken.“ Die Zahl der BEV-Neuzulassungen lag im Dezember 2025 bei 54.774 Einheiten und damit um 63,2 Prozent über dem Vorjahresmonat – der höchsten monatlichen Steigerung im abgelauenen Jahr. Für das Jahr 2025 ergab sich

insgesamt ein Plus von 43,2 Prozent. „Hält die positive Entwicklung an, steht die Elektromobilität vor einem robusten Hochlauf“, sagt Peckruhn. Auch wenn die aktuellen Zahlen eine Stabilisierung zeigen, macht der Vergleich mit 2023 deutlich, dass der Hochlauf der Elektromobilität durch das Förderaus unter der Ampel-Regierung insgesamt ausgebremsst wurde. „Im Zwei-Jahresvergleich zeigt sich diese Ernüchterung und die Notwendigkeit zielgerichteter Förderimpulse: Rechnet man die stark gestiegenen Eigenzulassungen von Herstellern und Händlern bei den gewerblichen Zulassungen heraus, hat der E-Auto-Markt im Jahr 2025 lediglich wieder das Niveau von vor zwei Jahren erreicht. Im privaten Sektor hinken wir“, so Peckruhn. „Seit dem Förderstopp der alten Bundesregierung sind faktisch zwei Jahre verloren gegangen. Umso dringender braucht es jetzt eine klare Ankündigung der Bundesregierung, dass die E-Autoprämie für private Neuzulassungen ab sofort gilt, um einen echten und nachhaltigen Aufbruch der Elektromobilität in Deutschland sicherzustellen“, so Peckruhn abschließend.

Verbrenner-Aus der EU:

Kurskorrektur für den Wirtschaftsstandort Europa

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt ausdrücklich die offiziell von der EU-Kommission vorgelegte Anpassung der CO₂-Flottenziele für Neuwagen ab 2035. Die Absenkung des Reduktionsziels von 100 auf 90 Prozent sowie die geplante Einbeziehung von Plug-in-Hybriden und Range-Extendern über 2035 hinaus seien ein notwendiger und überfälliger Schritt hin zu mehr Realismus in der europäischen Klimapolitik. Für das Kfz-Gewerbe ist diese Kurskorrektur ein notwendiger erster Schritt, denn die bisherige Electric-Only-Strategie der Europäischen Union greife ins Leere. Zehn Jahre vor dem Stichjahr 2035 ist nur ein Viertel der erforderlichen Ladeinfrastruktur aufgebaut. Die

bisherige Ausbaugeschwindigkeit müsste verdreifacht werden, soll das Ziel von 3,5 Mio. Ladepunkten bis 2035 erreicht werden. Und: Die einseitige Angebotsorientierung bei der Flottenregulierung der EU kommt bei den Kunden nur schleppend an. Die Rechnung wurde ohne den Wirt gemacht, also ohne die Kundenbedürfnisse und -fragen zu kennen und ernst zu nehmen. „Unsere Betriebe erleben jeden Tag, wo die europäische Regulierung an der Realität scheitert: bei hohen Ladekosten, fehlender Infrastruktur und Alltagstauglichkeit für Verbraucherinnen und Verbraucher“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peck-

ruhn. „Klimaneutrale Mobilität funktioniert nur, wenn sie für die Menschen bezahlbar, praktikabel und verlässlich ist. Alles andere bleibt Theorie.“ „Wir haben hocheffiziente Verbrenner im Angebot, nämlich den 48-Volt-Mild-Hybrid-Motor, der mit klimaneutralem Kraftstoff betankt einen Mehrwert für den Klimaschutz bietet. Diese Technologie gehört mit in die Erfüllungsoptionen für eine künftige CO₂-Flottenregulierung. Konkret: Bei den Emissionsmessungen am Auspuff muss die Herkunft der Kraftstoffe eine Rolle spielen. Klimaneutrale Kraftstoffe sind bilanziell hierbei herauszurechnen. Wenn künftig nur noch reine Elektrofahrzeuge nachgefragt werden sollten, dann

Fortsetzung nächste Seite

Wirtschaft

Fortsetzung von Seite 6

verschwinden diese Angebote von selbst vom Markt, ohne umständliche Regulierung mit hohen Strafzahlungen“, so Peckruhn weiter.

Aus Sicht von Autohandel und Kfz-Betrieben kommt es auf vier zentrale Stell-schrauben an:

- Tempo bei Ladeinfrastruktur: Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss deutlich schneller erfolgen – vor allem im ländlichen Raum und in Mehrfamilienhäusern. Statt der benötigten rund 500.000 neuen Ladepunkte pro Jahr entstehen in der EU – derzeit nur etwa 150.000 – um das 2030-Ziel von 3,5 Mio. Ladepunkten zu erreichen. Klar ist: Laden muss überall
- einfach, transparent und bezahlbar sein.
- Stromnetze fit machen: Elektromobilität scheitert ohne leistungsfähige Netze und bezahlbare Ladetarife. Der Netzausbau muss mit dem steigenden Bedarf an Fahrzeugen Schritt halten, sonst bleibt die Verkehrswende abstrakte Theorie.
- Gebrauchtwagenmarkt stärken: Die Elektromobilität muss eine breite Akzeptanz finden. Dafür sind bezahlbare gebrauchte Elektro- und Hybridfahrzeuge, stabile und kalkulierbare Restwerte sowie transparente Batteriezustände entscheidend.
- Reparieren statt Tauschen: Diagnose und -Instandsetzung von Fahrzeugbatterien sind bereits heute in Kfz-Betrieben mög-

lich, um hohe Austauschkosten zu vermeiden und Vertrauen in Elektromobilität zu fördern.

Das Kfz-Gewerbe warnt davor, politische Zielvorgaben ohne ausreichende technische, wirtschaftliche und soziale Grundlagen festzulegen. Die anstehende Überprüfung der Regelungen bis 2040 sollte daher genutzt werden, um nicht nur Emissionsziele neu zu bewerten, sondern vor allem die praktischen Voraussetzungen für Verbraucherinnen und Verbraucher konsequent zu verbessern. Nur dann kann der Wandel der Mobilität gelingen – ökologisch sinnvoll, wirtschaftlich tragfähig und sozial akzeptiert.

Neue staatliche Kaufprämie für E-Autos seit 1. Januar 2026

Die Bundesregierung hat am 19. Januar 2026 die Eckpunkte eines neuen staatlichen Förderprogramms zur Kaufprämie für Elektrofahrzeuge vorgestellt. Dieses richtet sich an private Haushalte und tritt für Fahrzeuge in Kraft, die nach dem 1. Januar 2026 neu zugelassen werden. Die Kernregelungen sollen den Kauf und das Leasing von E-Autos und emissionsarmen Fahrzeugen sozial gestaffelt unterstützen und damit den Umstieg auf Elektromobilität finanziell erleichtern.

Förderberechtigte Fahrzeuge:

Förderfähig sind alle Neufahrzeuge der Fahrzeugklasse M1, die nach dem 1. Januar 2026 erstmals im Inland zugelassen werden. Dazu zählen:

- Batterie-elektrische Fahrzeuge (BEV),
- Bestimmte Plug-in-Hybride (PHEV) und Fahrzeuge mit Range-Extender (REEV), sofern sie entweder eine elektrische Reichweite von mindestens 80 km oder einen CO₂-Ausstoß von nicht mehr als 60 g/km haben (geltend bis 30. Juni 2027).

Höhe der Förderung:

Die Kaufprämie ist sozial gestaffelt und hängt von Einkommen, Fahrzeugtyp und Kinderzahl ab:

- Basisförderung: 3.000 Euro für batterie-elektrische Fahrzeuge bzw. 1.500 Euro

für förderfähige Plug-in-Hybride/Range-Extender.

- Soziale Staffelung: Haushalte mit einem zu versteuernden Gesamthaushaltseinkommen bis 60.000 Euro erhalten 1.000 Euro Aufschlag; bis 45.000 Euro Einkommen gibt es weitere 1.000 Euro.
- Familienbonus: Pro Kind im Haushalt steigt der Zuschuss um je 500 Euro, bis maximal 1.000 Euro. In der Summe ergibt sich damit eine mögliche Fördersumme zwischen ca. 1.500 Euro und bis zu 6.000 Euro je nach persönlicher Situation.

Einkommensgrenzen:

Grundsätzlich förderfähig sind Haushalte mit einem zu versteuernden Einkommen bis 80.000 € pro Jahr; bei zwei Kindern erhöht sich die Grenze auf 90.000 Euro. Nachweise über Einkommen werden über Steuerbescheide der Vorjahre geführt.

Die Details der Berechnungsgrundlage, das Vorgehen für Antragsteller ohne Einkommenssteuerbescheid sowie die genaue Berücksichtigung von Kindern gehen aus dem FAQ-Papier des BMUKN (https://www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/faq_e-autofoerderung_bf.pdf) hervor bzw. werden zeitnah (bis Ende Februar) im Rahmen der Förderrichtlinie veröffentlicht. Den Be-

troffenen entsteht dadurch kein Nachteil, denn die Förderung kann ein Jahr rückwirkend beantragt werden.

Antragsverfahren:

Die Förderung wird über ein Online-Portal abgewickelt, das voraussichtlich ab Mai 2026 freigeschaltet wird. Anträge können rückwirkend für nach dem 1. Januar zugelassene Fahrzeuge gestellt werden. Entscheidend für die Förderfähigkeit ist das Datum der Erstzulassung. Das Antragsverfahren ist digitalisiert und soll den Verwaltungsaufwand auf ein Minimum reduzieren.

Weitere Hinweise:

Geförderte Fahrzeuge müssen nach Zulassung mindestens 36 Monate im Besitz des Antragstellers bleiben. Die verfügbaren Fördermittel umfassen insgesamt rund 3 Mrd. Euro und sollen voraussichtlich für etwa 800.000 Fahrzeuge bis 2029 reichen. Für weitere Informationen, zahlreiche Fragen sowie Beispiel-Berechnungen verweisen wir auf den Fragen-und-Antworten-Katalog https://www.bundesumweltministerium.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/faq_e-autofoerderung_bf.pdf sowie die Webseiten des Bundesumweltministeriums <https://www.bundesumweltministerium.de/foerderung/fragen-und-antworten-zur-e-auto-foerderung>).

Technik + Umweltschutz

THG-Prämie:

Warum Autohäuser dieses Ertragspotenzial 2026 aktiv nutzen sollten

Noch immer verzichten rund 36 Prozent der berechtigten E-Fahrzeughalter auf ihre THG-Prämie – und damit auf bares Geld. Dabei gewinnt die THG-Quote aktuell wieder an Attraktivität: Durch strengere Klimaziele und begrenztere Kompensationsmöglichkeiten steigt die Nachfrage nach CO₂-Zertifikaten spürbar. Für 2026 werden erneut Prämien in Höhe von rund 165 bis 215 Euro pro Fahrzeug erwartet. Aktuell kann über den ZDK-Kooperationspartner „Geld für eAuto“ bereits 230 Euro pro Fahrzeug erzielt werden. Gerade für Kfz-Betriebe eröffnet es neue wirtschaftliche Spielräume. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) empfiehlt ausdrücklich, dieses Potenzial zu nutzen, und arbeitet seit Beginn eng mit dem spezialisierten Anbieter „Geld für eAuto“ zusammen. Die Kooperation bietet maßgeschneiderte Lösungen für Autohäuser – sowohl für den eigenen Betrieb als auch für deren Kundinnen und Kunden.

Neue Leitlinie:

Klare Regeln für verunfallte Elektrofahrzeuge

Wie lassen sich verunfallte Elektrofahrzeuge sicher bergen, abschleppen und transportieren? Eine neue und erstmals verbindend übergreifend abgestimmte Handlungsempfehlung schafft klare Orientierung für Abschleppdienste, Werkstätten, Einsatzkräfte und weitere Beteiligte.

Der Leitfaden wurde unter Federführung des Verbands der Automobilindustrie (VDA) gemeinsam mit zahlreichen Organisationen erarbeitet. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) brachte dabei gezielt die Praxiserfahrung aus Autohäusern und Werkstätten ein – mit dem Ziel, handwerksgerechte, rechtssichere und umsetzbare Lösungen für den Umgang mit Hochvolt-Fahrzeugen zu etablieren.

„Von der Sicherung der Hochvolt-Batterie

Welche Vorteile

haben Autohäuser konkret?

- THG-Prämie für eigene Fahrzeuge sichern: Eigenzulassungen und Vorführgewagen können problemlos angemeldet werden und generieren zusätzliche Erlöse ohne Mehraufwand.
- Einnahmen aus Ladeinfrastruktur erzielen: Öffentliche Ladepunkte auf dem Betriebsgelände können ebenfalls THG-relevant sein – jede geladene Kilowattstunde kann vergütet werden.
- Neue Ertrags- und Bindungsmodelle im Kundengeschäft: Über die ZDK-Kooperation mit Geld für eAuto stehen zwei Modelle zur Verfügung:
- Affiliate-Modell: Das Autohaus empfiehlt den Service und partizipiert an der Vermittlung.
- Agenten-Modell: Das Autohaus beantragt die THG-Prämie direkt für seine Kunden und kann diese gezielt zur Kundenbindung einsetzen – etwa in Form

von Servicegutscheinen, Zubehör oder Werkstattleistungen.

Gerade das Agenten-Modell bietet großes Potenzial für Vertrieb und After-Sales und lässt sich einfach in bestehende Prozesse integrieren.

Wichtig: Die Beantragung ist unkompliziert und erfolgt einmalig, danach jährlich automatisch. Rückwirkende Anträge sind jedoch nicht möglich. Für das Jahr 2026 müssen Anträge – je nach Anbieter – spätestens bis Oktober gestellt werden.

Kfz-Betriebe können ihre THG-Prämie direkt über den ZDK-Kooperationspartner beantragen: <https://geld-fuer-eauto.de/unternehmen>

Fazit: Die THG-Quote ist längst mehr als ein Randthema der Elektromobilität. Sie ist ein konkreter, kalkulierbarer Ertragsbaustein für Autohäuser – und ein weiterer Hebel, um Elektromobilität wirtschaftlich sinnvoll in den Betrieb zu integrieren.

bis hin zur Quarantäne stellen Elektrofahrzeuge nach Unfällen besondere Anforderungen. Diese Handlungsempfehlung sorgt endlich für Klarheit, Sicherheit und verlässliche Abläufe“, betont ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. „Entscheidend ist, dass alle Beteiligten entlang der Prozesskette wissen, was zu tun ist – vom Unfallort bis zur Fachwerkstatt.“

Vor dem Hintergrund steigender Zulassungszahlen von Elektro- und Hybridfahrzeugen behandelt das Dokument zentrale Fragen der Arbeitssicherheit, der Zuständigkeiten zwischen Feuerwehr, Abschleppdiensten und Werkstätten sowie Anforderungen an Transport, Zwischenlagerung und Quarantäne potenziell beschädigter Hochvolt-Batterien. Berücksichtigt werden dabei so-

wohl der Stand der Technik als auch geltende Vorgaben aus Arbeits- und Gefahrgutrecht.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Qualifikation des Personals, der Nutzung von Rettungsdatenblättern und einer strukturierten Fahrzeugübergabe nach Unfällen oder Bränden. Damit stärkt die Handlungsempfehlung die sichere Zusammenarbeit aller Akteure.

„Für das Kfz-Handwerk ist dieser Leitfaden ein wichtiger Baustein, um Elektromobilität sicher und verantwortungsvoll zu bewältigen“, so Peckruhn. Die Handlungsempfehlung ersetzt zwar keine Schulungen, bietet Betrieben und Einsatzkräften jedoch eine praxisnahe Orientierung im täglichen Umgang mit Elektrofahrzeugen.

Technik + Umweltschutz

„State of Health“ (SoH):

Webinare zur Ermittlung des SoH einer Hochvoltbatterie durch AVILOO

Mit dem weiter steigenden Bestand an Elektrofahrzeugen wächst auch die Bedeutung einer transparenten und verlässlichen Bewertung von Hochvoltbatterien. Für den Gebrauchtwagenmarkt ist der Zustand der Batterie ein zentraler Werttreiber – er entscheidet über Vertrauen, Sicherheit und letztlich den erzielbaren Verkaufspreis. Ein neutral durchgeführter, validierter Batterietest zeigt die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Batterie, erleichtert die Preisfindung und kann – bei nachgewiesen gutem Zustand – tendenziell höhere Verkaufspreise ermöglichen. Aber auch bei der Rücknahme von Fahrzeugen aus Leasingverträgen oder dem Zukauf von Elektrofahrzeugen ist ein Batterietest für den Kfz-Betrieb unverzichtbar.

Seit Oktober 2024 arbeitet der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) im Bereich der Batteriediagnostik mit

der AVILOO GmbH aus Österreich zusammen. Im Rahmen eines Webinars stellt AVILOO sowohl den „FLASH Test“ als auch den „PREMIUM Test“ vor und erläutert die Vorteile, die sich für Mitgliedsbetriebe aus der Kooperation ergeben.

Die Webinare vermitteln sowohl technische als auch praxisnahe Grundlagen zur Batteriediagnostik und Vermarktung mit AVILOO. Die Webinare finden an vier Terminen statt und dauern 90 Minuten.

Termin 1: wurde bereits durchgeführt

Termin 2: Vermarktung 19. März 2026,
von 10.00 bis 11.30 Uhr

Termin 3: Technik 21. April 2026,
von 14.00 bis 15.30 Uhr

Termin 4: Vermarktung 23. April 2026,
von 14.00 bis 15.30 Uhr

Der Flyer mit weiteren Informationen und den Anmelde-Links können Sie gern bei Ihrer Kfz-Innung anfordern.

Die Mitgliedsbetriebe unserer Organisation profitieren weiterhin im Rahmen der Kooperation mit AVILOO von handfesten Vorteilen:

- 10 Prozent Preisvorteil auf Box-Miete, FLASH Test und PREMIUM Test
- Zugang zu zertifizierter Batteriediagnose (TÜV- bzw. CARA-zertifiziert)
- Stärkung der technischen Kompetenz sowie des Vertrauens der Kundinnen und Kunden in die angebotenen Dienstleistungen

Die Mitgliedsbetriebe in Baden-Württemberg können die Preisvorteile mit der Eingabe der individuellen AVILOO-ID: 6bw0938 über <https://aviloo.com/de/aviloo-zdk> nutzen.

Bei Rückfragen zum Testverfahren steht Ihnen der AVILOO Customer Support zur Verfügung:

DE +49 89 3801 2609

business.help@aviloo.com

Diskriminierungsfreier Zugang zu Fahrzeugdaten:

Wichtiger Meilenstein ist erreicht!

Die Bundesregierung hat den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe darüber in Kenntnis gesetzt, dass der technische Ausschuss für Kraftfahrzeuge (TCMV) den delegierten Rechtsakt zur Änderung des Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 (Typgenehmigungsverordnung) ohne weitere Änderungen gebilligt hat.

Der Anhang X der Verordnung 2018/858 regelt bekanntlich die Anforderungen an den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI), einschließlich der technischen Informationen, Diagnose- und Programmierfunktionen sowie der Anforderungen an OBD-Informationen und standardisierte Schnittstellen. Die nun gebilligte Anpassung konkretisiert bzw. aktualisiert die technischen und funktionalen Vorgaben, insbesondere im Hinblick auf:

- den diskriminierungsfreien Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu fahrzeugbezogenen Daten und Funktionen
- Anforderungen an Cybersicherheit und Authentifizierungsverfahren
- technische Spezifikationen für den Zugriff auf OBD-Informationen sowie Remote-Diagnose- und Programmiermöglichkeiten
- die Harmonisierung mit einschlägigen UNECE-Regelungen (u. a. im Bereich Software-Updates und Cybersecurity)

Mit der Billigung im TCMV ist ein zentraler verfahrensrechtlicher Meilenstein erreicht. Der delegierte Rechtsakt wird nun der Europäischen Kommission zur formellen Annahme vorgelegt. Nach Annahme durch die Kommission beginnt die zweimonatige Einspruchsfrist für das Europäische Parla-

ment (und den Rat). Innerhalb dieses Zeitraums können die Mitgesetzgeber Einwände erheben.

Vorbehaltlich eines Einspruchs rückt damit das Inkrafttreten der überarbeiteten Anforderungen an Anhang X der Typgenehmigungsverordnung in greifbare Nähe. Für Hersteller, Typgenehmigungsbehörden sowie unabhängige Marktteilnehmer ist dies von erheblicher praktischer Bedeutung, da die technischen Zugangsbedingungen und Compliance-Anforderungen künftig auf dieser Grundlage überprüft und umgesetzt werden.

Über den weiteren Fortgang des Verfahrens – insbesondere die formelle Annahme durch die Kommission und den Ablauf der Einspruchsfrist – werden wir Sie umgehend informieren.

Recht + Steuern

EU-Label zur Information der Verbraucher über das gesetzliche Gewährleistungsrecht sowie gewerbliche Garantien beim Verkauf von Waren

Nach der Verbraucherrechte-Richtlinie (2011/83/EU in der Fassung vom 28.02.2024) sind gewerbliche Verkäufer dazu verpflichtet, Verbraucher auf das Bestehen eines gesetzlichen Gewährleistungsrechts (= Sachmangelhaftung des Verkäufers) hinzuweisen, bevor diese durch einen Vertrag oder ein entsprechendes Vertragsangebot gebunden sind. Dieser Hinweis, der genau festgelegte Angaben enthalten muss, muss den Verbrauchern unter Verwendung einer von der EU-Kommission entworfenen sog. „harmonisierten Mitteilung“ in hervorgehobener Weise zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sind gewerbliche Verkäufer nach der Verbraucherrechte-Richtlinie dazu verpflichtet, Verbraucher ggf. über das Bestehen und die Dauer einer gewerblichen Haltbarkeitsgarantie zu informieren und gleichzeitig darauf hinzuweisen, dass zudem das gesetzliche Gewährleistungsrecht gilt. Das gilt allerdings nur für Garantien, die für Verbraucher kostenlos sind, deren Garantiezeitraum mehr als zwei Jahre beträgt und über die der Hersteller den Unternehmer informiert hat. Die detailliert festgelegten Informationen müssen den Verbrauchern unter Verwendung einer von der EU-Kommission entworfenen sog. „harmonisierten Kennzeichnung“ ebenfalls in hervorgehobener Weise zur Verfügung gestellt werden.

In der Zwischenzeit hat die EU-Kommission – nach Anhörung der betroffenen Verbände und Wirtschaftszweige, an der auch der ZDK teilgenommen hat – die Durchführungsverordnung (EU) 2025/1960 über die Gestaltung und den Inhalt der harmonisierten Mitteilung über das gesetzliche Gewährleistungsrecht und der harmonisierten Kennzeichnung der gewerblichen Haltbarkeitsgarantie erlassen. Die Durchführungsverordnung ist in allen

ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Erfreulicherweise hat die EU-Kommission in der Durchführungsverordnung alle wesentlichen Forderungen des ZDK umgesetzt. Diese lauteten wie folgt:

- Es muss eine klare Abgrenzung zwischen den Rechten aus der gesetzlichen Gewährleistung (= Sachmangelhaftung) sowie gewerblichen Garantien vorgenommen werden.
- Verbraucher müssen nicht nur allgemein, sondern detailliert über die konkrete Rechtslage in Deutschland informiert werden.
- Diese länderspezifischen Informationen müssen für Verbraucher über den auf den Labeln befindlichen QR-Codes leicht zugänglich sein.
- Auf dem Label, das den Verbraucher über seine Rechte aus der gesetzlichen Gewährleistung informiert, muss der Verbraucher auch darüber informiert werden, dass beim Verkauf gebrauchter Waren eine Verkürzung der Verjährungsfrist auf ein Jahr zulässig ist.

Die Durchführungsverordnung der EU-Kommission enthält neben inhaltlichen Vorgaben auch konkrete Gestaltungsvorgaben für die beiden Label („harmonisierte Mitteilung über das gesetzliche Gewährleistungsrecht des Verbrauchers“ und die „harmonisierte Kennzeichnung gewerblicher Garantien“), die zwingend umzusetzen sind. Die von der EU-Kommission

vorgegebenen Muster können ebenso wie die detailliert festgelegten Gestaltungsvorgaben den Anhängen I und II der Durchführungsverordnung entnommen werden, welche auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann.

Die Gestaltungsvorgaben beziehen sich z.B. auf die Mindestgröße der Label, die Farbe (Vorgabe konkreter Farbwerte und Festlegung, welche Farben im stationären Handel oder bei Fernabsatzgeschäften zu verwenden sind), Schriftart und Schriftgröße. Sofern im Einzelfall das von der EU-Kommission vorgegebene Muster-Label für gewerbliche Garantien verwendet werden muss, müssen auf diesem außerdem noch folgende Angaben eingefügt werden: Garantiezeitraum in Jahren, Namen des Herstellers und Modellkennzeichnung.

Die Mitgliedsstaaten sind nunmehr aufgefordert, die länderspezifischen Informationen zusammenzustellen, und diese mit dem Portal der EU-Kommission zu verlinken, damit Verbraucher diese ab dem 27. September 2026 über den auf den Labeln befindlichen QR-Codes einsehen können.

Fazit: Die europaweit einheitlichen Label sind vom Handel in der geforderten Form zwingend zu verwenden, allerdings erst ab dem 27. September 2026. Vorher müssen die Mitgliedsstaaten noch die länderspezifischen Informationen zusammenstellen, damit Verbraucher diese über den auf den Labeln befindlichen QR-Codes abrufen können.

ZDH-Praxis Recht:

KI und Datenschutz für Handwerksbetriebe

Beim Einsatz künstlicher Intelligenz sind auch Aspekte des Datenschutzes zu berücksichtigen. Das aktuelle ZDH-Praxis Recht fasst für Handwerksbetriebe die maßgeblichen Datenschutzerfordernungen

beim Einsatz künstlicher Intelligenz zusammen, gibt praxisrelevante Tipps und enthält eine Checkliste für Datenschutzmaßnahmen. Das Praxis Recht kann auf www.zdh.de heruntergeladen werden.

Recht + Steuern

Annahmeverzug:

Freistellung während der Kündigungsfrist

Das Bundesarbeitsgericht (BAG, Az.: 5 AZR 127/24) hat entschieden, dass ein Arbeitnehmer, der nach einer ordentlichen Kündigung und Freistellung durch den Arbeitgeber während der Kündigungsfrist keine anderweitige Beschäftigung aufnimmt, in der Regel nicht böswillig i. S. d. § 615 Satz 2 BGB anderweitigen Verdienst unterlässt.

Wesentlicher Inhalt:

Der Arbeitgeber kündigte das Arbeitsverhältnis im vorliegenden Fall ordentlich und stellte den Arbeitnehmer bis zum Ablauf der Kündigungsfrist unwiderruflich frei. Die Vergütung sollte weitergezahlt werden, anderweitige Einkünfte im Freistellungszeitraum sollten angerechnet werden. Der Arbeitnehmer bewarb sich erst gegen Ende der Kündigungsfrist auf alternative Stellen, obwohl ihm zahlreiche Angebote vom Arbeitgeber übermittelt wurden. Der Arbeitgeber verweigerte die Vergütung für den letzten Monat der Kündigungsfrist und argumentierte, der Arbeitnehmer habe böswillig den Erwerb anderweitigen Ver-

dienstes (§ 615 S. 2 Var. 3 BGB) unterlassen.

Das BAG entschied, dass der Arbeitnehmer während der laufenden Kündigungsfrist grundsätzlich nicht verpflichtet ist, eine anderweitige Beschäftigung aufzunehmen, um den Arbeitgeber finanziell zu entlasten. Eine solche Obliegenheit bestehe erst nach Ablauf der Kündigungsfrist. Die Revision des Arbeitgebers wurde zurückgewiesen; der Arbeitnehmer erhielt die Vergütung für den Freistellungsmonat zugesprochen.

Bewertung:

Das Urteil schränkt die Möglichkeiten des Arbeitgebers ein, während der Kündigungsfrist eine Anrechnung fiktiven Verdienstes zu verlangen. Für Arbeitgeber bedeutet dies, dass eine Freistellung während der Kündigungsfrist mit fortlaufender Vergütungszahlung nicht automatisch die Pflicht des Arbeitnehmers begründet, sich für die Zeit der Kündigungsfrist um eine neue Beschäftigung zu bemühen (zu der Zeit nach Ablauf der Kündigungsfrist, BAG-Urteil, Az.:

5 AZR 273/24). Eine Ausnahme kann gegeben sein, wenn die Erfüllung des Beschäftigungsanspruchs für den Arbeitgeber unzumutbar ist, was dieser allerdings darlegen müsste.

Im Rahmen der vorliegenden Entscheidung stellte das BAG - in Aufgabe seiner bisherigen Rechtsprechung - ferner fest, dass solange der Arbeitgeber gegenüber dem Arbeitnehmer nicht ausdrücklich auf das Wettbewerbsverbot (§ 60 HGB) verzichtet, dieses auch im Falle einer Freistellung fort gilt. Bislang war das BAG insofern auf dem Standpunkt, dass der Arbeitnehmer bei einer unwiderruflichen Freistellung unter dem Vorbehalt der Anrechnung etwaigen anderweitigen Verdienstes davon ausgehen konnte, dass der Arbeitnehmer nicht mehr an das vertragliche Wettbewerbsverbot gebunden ist. Ein Arbeitgeber, der also einem Arbeitnehmer auch wettbewerbswidrige Tätigkeiten erlauben will, muss dies nach der neusten Rechtsprechung des BAG auch erklären.

Aktivrente nicht für Selbstständige

Die Aktivrente ist ein sinnvoller Baustein, um die Produktivität und Beschäftigungsquote zu erhöhen. Damit sich Arbeit insgesamt aber wieder stärker lohnt, sind umfassendere Maßnahmen notwendig, die die steuerliche Belastung von Betrieben und Beschäftigten reduzieren. Gerade im Handwerk wissen wir, wie wertvoll Erfahrung ist. Viele Handwerkerinnen und Handwerker möchten auch über die Regelaltersgrenze hinaus tätig bleiben, sofern das körperlich möglich ist. Die Aktivrente bietet hier einen Anreiz, der das Weiterarbeiten finanziell attraktiv macht. Die Aktivrente kann so Wissen sichern, Betriebe stärken und dazu beitragen, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in Deutschland zu erhöhen.

Zentrales Element des Aktivrentengesetzes ist die Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 21 Einkommensteuergesetz (EStG) für Einkünfte aus nichtselbstständiger Arbeit nach Erreichen der Regelaltersgrenze. Steuerfrei bleiben Einkünfte bis zu einem Betrag von 2.000 Euro monatlich, darüber hinausgehende Einkünfte unterliegen der regulären Besteuerung.

Kritik am Aktivrentengesetz

Damit die Aktivrente ihre volle Wirkung entfalten kann, muss sie aus Sicht des Handwerks auch für aktuelle Frührentnerinnen oder -rentner und für Selbstständige möglich sein. Niemand, der bereits jetzt Frührente bezieht, sollte bis zum gesetzlichen Rentenalter warten müssen, um von der Aktivrente zu profitieren. Gleichzeitig sind gerade erfahrene Selbst-

ständige für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit vieler Branchen unverzichtbar: Ihr Wissen, ihre Netzwerke und ihre Kundenbindungen lassen sich nicht kurzfristig ersetzen. Eine Aktivrente, die nur abhängig Beschäftigte begünstigt, lässt deshalb ein wesentliches arbeitsmarktpolitisches Potenzial ungenutzt und schafft eine Ungleichbehandlung. Das Gesetz sieht eine Evaluierung der Aktivrente nach zwei Jahren vor. Im Rahmen der Evaluierung, die bis spätestens Ende 2029 abgeschlossen sein soll, soll insbesondere geprüft werden, inwieweit die steuerliche Förderung zur Erhöhung der Erwerbstätigkeit nach Erreichen der Regelaltersgrenze beiträgt und ob Anpassungsbedarf besteht, etwa im Hinblick auf den Kreis der begünstigten Personen.

Recht + Steuern

Umsatzsteuer / E-Rechnung:

Weitere relevante Aspekte aus dem zweiten BMF-Schreiben

In Ergänzung zu unserem Bericht vom Oktober 2025 weisen wir auf zwei Aspekte im zweiten Schreiben des Bundesfinanzministeriums (BMF) zur E-Rechnung hin:

1. Austauschverfahren in der Kraftfahrzeugwirtschaft (Umsatzsteuer auf Altteile)

Zur Abrechnung im Austauschverfahren in der Kraftfahrzeugwirtschaft wird ergänzt, dass in einer E-Rechnung die Umsatzsteuer auf das Altteil dadurch angegeben werden kann, dass eine Rechnungsposition mit der Bemessungsgrundlage für das Altteil und dem anzuwendenden Steuersatz sowie eine Rechnungsposition mit identischer, aber negativer Netto-Bemessungsgrundlage ohne Steuersatz aufgenommen wird.

2. „Gebührenbescheid“ in Form der E-Rechnung

Handelt es sich bei einem öffentlich-

rechtlichen Gebührenbescheid um eine Rechnung i.S.d. UStG dann gelten nach dem neuen BMF-Schreiben auch die all-



@AdobeStock_fotohansel

gemeinen umsatzsteuerlichen Regelungen (z.B. zur Verwendung einer E-Rechnung). Dies gilt auch, wenn das anzuwendende Verfahrensrecht ggf. abweichende Vorgaben macht. Es gilt hier aber trotzdem der Grundsatz: Wurde der Gebührenbescheid umsatzsteuerlich fehlerhaft in Form einer sonstigen Rechnung gestellt, kann diese durch nachträgliche Ausstellung einer E-Rechnung berichtigt werden. Dies wird für Kfz-Innungen spätestens nach Ablauf der Übergangs-

frist zur Anwendung des neuen § 2b UStG ab 1. Januar 2027 relevant.

Im vergangenen Jahr zeichnete sich ab, dass die E-Rechnung in der Praxis Probleme bereitet und deshalb durch die Handwerksbetriebe nur wenig verwendet wird. Das verbleibende Jahr bis zum Inkrafttreten der verpflichtenden Ausstellung von E-Rechnungen muss deshalb für eine Anpassung der am Markt erhältlichen E-Rechnungssoftwareprodukte an die gesetzlichen Anforderungen und an die Erfordernisse der Betriebe genutzt werden, damit ab dem 1.1.2028 rechtssicher E-Rechnungen gestellt werden können. Falls dieses Ziel absehbar nicht erreicht werden kann, wird sich der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) auf politischer Ebene für eine Verlängerung der Übergangsfrist für die Ausstellung von E-Rechnungen einsetzen.

Aktuell

Broschüre „Der DAT Report 2026“

Der DAT Report 2026 widmet sich der Perspektive der Endverbraucher und dokumentiert ihre Sicht auf das zurückliegende Autojahr 2025.

Die Ergebnisse der repräsentativen Umfrage spiegeln Meinungen der Pkw-Halter und Käufer wider. Sie zeigen, wie sie den Automarkt einschätzen, ihre Haltung gegenüber E-Mobilität und wie sie sich im Kaufprozess oder als Werkstattkunde verhalten.

Seit mittlerweile 52 Jahren gilt der DAT Report daher als wichtige Faktenbasis für strategische Entscheidungen der Akteure in der Autobranche. Als Standardwerk und vielzitierte Fachpublikation hilft er

dabei, die Zusammenhänge und Entwicklungen des Automobilmarktes noch besser zu verstehen.



Im DAT Report sind wesentliche Aussagen der Endverbraucher zu Themen aufbereitet, die das Autojahr 2025 besonders prägten. Die Gesamtausgabe des DAT Reports 2026 beschreibt Details, Fakten und bietet Grafiken zu folgenden Themen:

- Auto im Alltag: Nutzung, Bedeutung, Anschaffungsimpulse
- Antriebsarten: Einschätzungen, Nutzung und Zukunftsentwicklung
- Pkw-Kauf: Customer Journey der Gebraucht- und Neuwagenkäufer
- Pkw-Halter als Werkstattkunde: Wartung, Reparatur und Kommunikationsverhalten

In Kürze bei uns erhältlich!